Año 108 / número 1 - 2015

Revista de Marina



Especial

Cien años de la Sanidad Naval

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 1 - 2015



La *Revista de Marina*, es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus subscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 1 - 2015

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti, Marina de Guerra del Perú

Comité Científico
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Dr. Fabián Novak Talavera, Instituto de Estudios Internacionales, Pontificia Universidad Católica del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. John Rodríguez Asti, Marina de Guerra del Perú
Mg. Juan A. Velit Granda, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

© 2015, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina), Callao - Perú
Tlf. 207 8900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Cuidado de edición: Lic. Sana Fernández La Madrid
Diseño y diagramación: Dipublisa
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

Revista de Marina. - Año 108, n. 1, (ene./abr. 2015). - Callao:
Fondo Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos, 1907-V.; 23.5cm.
Cuatrimestral

1. Perú. Marina de Guerra - Revistas. I. Perú. Marina de Guerra. II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

SUMARIO

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA SANIDAD NAVAL

11 ESCUELA DE SANIDAD NAVAL ORIGEN, DESARROLLO Y APORTE A LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES
Becky Hellen Jauregui Price, Capitán de Fragata SN (O)

21 HAZAÑA DE LA SANIDAD NAVAL: PRIMER TRASPLANTE DE RIÑÓN EN EL PERÚ
Antonio Elías Maltese, Contralmirante SN (r) (MC)

31 CIEN AÑOS DE HISTORIA DE LA SANIDAD NAVAL
Wilbert Cossio Bolaños, Capitán de Fragata SN (O)

SECCIÓN ARTICULOS

41 BREVE HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES DE REABASTECIMIENTO LOGÍSTICO Y LA ADQUISICIÓN DEL BAP TACNA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

69 APUNTES SOBRE LA GUERRA SUBVERSIVA EN EL VRAEM
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

81 COMPONENTE NAVAL DEL VRAEM Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PACIFICACIÓN NACIONAL
Eduardo Díaz León, Capitán de Fragata

89 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ TRABAJANDO POR LA PAZ MUNDIAL
Omar Tejada Pérez, Capitán de Fragata

95 MIGUEL GRAU: RASGOS DE PERSONALIDAD
Jean Jesu Doig Camino, Contralmirante (r)

109 A 100 AÑOS DEL INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL; MOTIVOS, INNOVACIONES Y CONSECUENCIAS
Mauro Landa Abad, Capitán de Navío (r)

121 COLONIALISMO Y GEOECONOMÍA BRITÁNICA EN EL PERÚ DEL SIGLO XIX
Walter Rojas Fox, Bachiller en Historia

137 INSTRUCCIONES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO Y REGLAMENTO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DEL PACÍFICO (1862)
José Ramón García Martínez, Historiador Naval

ACTUALIDAD NACIONAL

161 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

177 Víctor Torres Laca, Magister en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

187 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria

192 Alfredo Palacios Dongo, Vicealmirante (r)

EDITORIAL



Contralmirante
CESAR LINARES ROCA
Director

La centenaria *Revista de Marina* inicia este año una nueva y, por qué no decirlo, ambiciosa andadura que tiene como incentivo constante la búsqueda de la excelencia académica. Queremos que esta quede reflejada en la calidad de sus contenidos, minuciosamente seleccionados, y también en su presentación que la haga cada vez más ágil, mejor diagramada y con abundante y atractivo material gráfico. En suma: una revista al mismo tiempo de muy alto nivel intelectual, de grata y variada lectura e impecable diseño, que busca "indexarse" en las normas de calidad académica exigidas a nivel mundial por las más prestigiosas publicaciones de este tipo.

En esta edición recordamos el centenario de la Sanidad Naval, que inició efectivamente sus actividades como tal, el 25 de noviembre de 1915. Como suele ocurrir en el desarrollo de muchas entidades, estas atraviesan por una serie de avatares hasta alcanzar su estructura e imagen definitivas. Actualmente, la Dirección de Salud de la Marina tiene como uno de sus órganos de línea a la Dirección del Centro Medico Naval, la cual multiplica sus funciones, de la mano de los centros subordinados de prestación de salud ubicados en las diferentes Zonas Navales.

El Centro Médico Naval, inaugurado en 1954 gracias a la decisiva gestión del entonces Presidente del Consejo de Ministros, vicealmirante Roque A. Saldías y de sus fundadores, fue el más moderno y mejor equipado del Perú. La placa que honra este momento de nuestra historia, pronto lucirá orgullosa en el ingreso a nuestro hospital.

No podríamos dejar de mencionar aqui, uno de los logros de especial relevancia para la Sanidad Naval, nos referimos al primer trasplante renal exitoso efectuado en el Perú, y el segundo en Sudamérica, que tuvo como escenario el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara. La proeza quirúrgica se realizó el 11 de agosto de 1969 y su gran artífice fue el desaparecido Contralmirante (SN). Raúl Romero Torres, quien encabezó un brillante equipo de médicos, enfermeras y personal auxiliar de variadas especialidades.

Cómo no recordar también y expresar nuestro homenaje a los hombres y mujeres que desde 1983, y hasta el presente, desempeñan sus labores médicas con riesgo de sus vidas, primero, en la lucha contra los delincuentes subversivos de Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru y luego

contra los remanentes de los primeros, estrechamente coludidos con los narcotraficantes y que persisten en su accionar criminal en la zona del valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), donde combaten abnegadamente nuestros efectivos navales.

Médicos de diversas especialidades y personal de salud no solo brindan sus servicios a nuestros hombres y a las Fuerzas del Orden, en general, sino también hacen llegar su eficiente labor a compatriotas que habitan secularmente en esas apartadas comarcas andinas y selváticas. A ellos se les brinda campañas preventivas de salud, vacunación, hábitos de profilaxis, etc., y también atención médica infundida de solidaridad y profunda vocación de servicio, revestida de la mas alta calidad de servicio.

Recordamos también, vinculado con el tema central del centenario de la Sanidad Naval, los 55 años de funcionamiento exitoso de la Escuela de Sanidad Naval, donde se forman enfermeros y enfermeras de gran capacidad profesional y sólido espíritu militar. Buen número de ellos actualmente está en el VRAEM y conjuntamente con el personal médico asistencial y profesional son el sostén de un complejo sistema que cuida de nuestras vidas.

Imposible sería, por comprensibles razones de espacio y temática editorial, mencionar siquiera a quienes a lo largo de un siglo han realizado una ingente y brillante labor que se guarda en las mejores páginas de la saga de nuestra Sanidad Naval. Sin embargo, es de justicia honrar estas líneas con los nombres señeros de quienes en la campaña naval, durante la guerra con Chile, cumplieron su abnegada labor al servicio de nuestros bravos marinos. Ellos fueron el cirujano mayor Santiago Távara, el médico Felipe Rotalde Oliva, el bachiller en medicina José Ignacio Canales, el practicante Manuel Ugarte y Moscoso y el farmacéutico Manuel Almenara. Placas en edificios, escuelas, calles y plazas de Lima y el Callao los recuerdan merecidamente.

Enriquecen y completan con singular prestancia este número de la *Revista de Marina*, importantes y eruditos artículos sobre temas históricos, geopolíticos y de otras disciplinas pertenecientes a calificadas firmas de oficiales navales en situación de actividad y retiro, así como de reconocidos colaboradores, disfrútenlo.

El Director



Especial
Cien años de la Sanidad Naval



Escuela de Sanidad Naval, origen, desarrollo y aporte a los objetivos institucionales

Capitán de fragata SN (O) Becky Hellen Jauregui Price
Cirujano dentista por la Universidad de San Martín de Porres. Ha cursado la Maestría en Docencia e Investigación en Estomatología, así como diplomados en Auditoría Odontológica y en Gestión Pública. Es especialista en Odontología Estética y Restauradora.



RESUMEN
En el año del centenario de la Sanidad Naval, se evoca el 55 aniversario de creación de la Escuela de Sanidad Naval, señalando su origen y desarrollo como entidad formadora de Licenciadas en Enfermería y Enfermeros Técnicos acorde con los estándares profesionales y éticos, destacando su aporte al cumplimiento de los objetivos de la Marina de Guerra del Perú, como lo evidencia su presencia en el VRAEM.

PALABRAS CLAVE: Escuela de Sanidad Naval; licenciada en Enfermería; enfermero técnico; Curso de Sanidad de Combate.

ABSTRACT
In the year of the centenary of the Naval Healthcare, it is evoked the 55° anniversary of creation of the Naval School of Health, indicating its origin and development as training entity for licensed in Nursing and technicians in Nursing in agreement with the professional and ethical standards, emphasizing its contribution to the accomplishment of the objectives of the Peruvian Navy, as its presence in the VRAEM shows it.

KEYWORDS: Naval School of Health; degree in Nursing; technical nurse; Combat Health Course.



"Formación para una mejor salud naval", lema institucional.

Han transcurrido 55 años desde aquel lejano 1959, cuando se puso los cimientos de la institución educativa que hoy es la Escuela de Sanidad Naval. Hacer un alto y mirar hacia atrás, nos lleva a hurgar en el pasado y evocar el tiempo transcurrido en busca de los hechos que fueron marcando historia en la Institución y también a reflexionar sobre su contribución con el desarrollo de la Sanidad Naval, próxima a cumplir su centenario.

• Artículo recibido el 6 de marzo de 2015, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2015

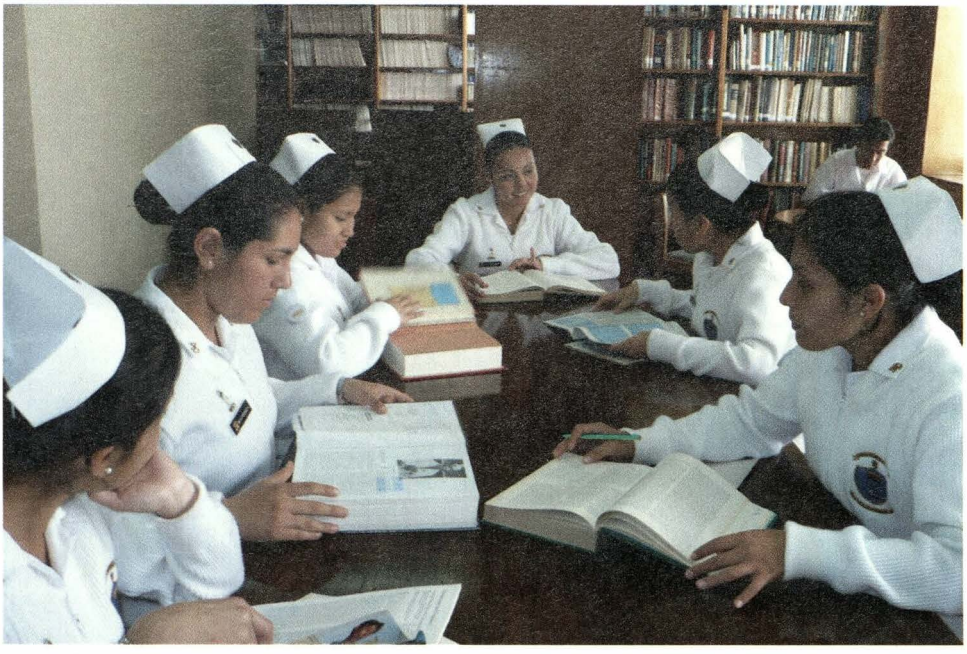
Es importante ubicarnos en el contexto en el que surgen los hechos, debiendo resaltar que hasta mediados de la década del cuarenta la Enfermería era considerada en el país como una labor esencialmente técnica, la formación estaba orientada a realizar determinados procedimientos bajo indicaciones médicas y, hasta la década del cincuenta en la mayoría de hospitales, el cuidado era proporcionado básicamente por personal auxiliar sin entrenamiento; pero fueron tiempos de cambio, de tal manera que, en 1957 ya se contaba en el Ministerio de Salud (MINSA) con el Departamento de Enfermería y Obstetricia con dos secciones: Enfermería Hospitalaria y, Salud Pública, por entonces, el número de instituciones formadoras eran escasas.

...la Marina de Guerra del Perú como una Institución visionaria solicitó la creación de una escuela de enfermeras; por lo que el origen de la Escuela de Sanidad Naval está marcado en el calendario el 12 de enero de 1959, cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social autoriza que en el Centro Médico Naval funcione la Escuela de Enfermeras...

Sin embargo, la Marina de Guerra del Perú, como una Institución visionaria, solicitó la creación de una escuela de enfermeras, por lo que el origen de la Escuela de Sanidad Naval está marcado en el calendario el 12 de enero de 1959, cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social autoriza que en el Centro Médico Naval funcione la Escuela de Enfermeras de la Armada creada mediante Resolución Suprema Nº 105 del 17 de marzo del mismo año y dependiente de la Dirección de Sanidad de la Marina, señalando que las egresadas cubrirían las vacantes existentes en la Sanidad Naval.

Inmediatamente después de creada bajo el nombre del cirujano del monitor *Huáscar*, Felipe M. Rotalde, albergó a las primeras estudiantes, las mismas que contaban con un programa de formación de cuatro años, egresando en el año 1962 la primera promoción conformada por once señoritas enfermeras quienes inmediatamente pasaron a laborar en el Centro Médico Naval. La segunda promoción data del año 1963, posteriormente se produjo un paréntesis en la actividad académica por un período de trece años, etapa en la que se dio inicio a la formación de alumnos sanitarios, quienes recibían instrucción por el periodo de un año.

En la década del setenta, frente a la demanda de profesionales en Enfermería se abrieron nuevas escuelas y programas universitarios. Es en el año 1976 cuando se reinician las actividades académicas de formación profesional en la Escuela de Enfermeras, con el ingreso de nuevas promociones de jóvenes ansiosas de estudiar y posteriormente brindar servicio a los pacientes internados en el Centro Médico Naval. En febrero de 1978 por Resolución Ministerial Nº 0183-78 se cambia la de-



Formación de profesionales líderes en el campo de la enfermería.

nominación de "sanitario" por el de "enfermero naval", encargándose la Institución durante ese tiempo de la formación paralela de enfermeras y enfermeros navales.

En la década del ochenta en nuestro país coexistía, para la formación de enfermeras, las escuelas básicas de enfermeras y las facultades de Enfermería que ofrecían la capacitación a nivel universitario; sin embargo, entre los años 1984 – 1985 se llevó a cabo la afiliación académica obligatoria de las escuelas de Ènfermería a las universidades, reformulando los perfiles de enseñanza de acuerdo a las necesidades de la población. Ante esta situación en 1986 la Marina de Guerra del Perú firmó un convenio de formación con la Universidad Peruana Cayetano Heredia, con el fin de dar el nivel universitario y otorgar a las estudiantes de la Escuela de Enfermeras el grado académico y título profesional respectivos.

A partir de enero de 1995, en virtud del convenio suscrito con la citada universidad y en coordinación con la Dirección de Instrucción, se gestionó el desarrollo de cursos de perfeccionamiento, capacitación y entrenamiento para el personal superior, subalterno y civil del área de salud, además en el año 1997, se inició la escuela de Avanzada con la participación de integrantes del Ejército Peruano, marcando un hito en la integración de miembros de otras instituciones armadas a las actividades formadoras en salud. El 22 de diciembre de ese mismo año, mediante Resolución de la Comandancia General de la Marina Nº 1027-97-CGMG se creó la Escuela de Enfermería integrando la Escuela de Enfermería Naval y la Escuela de Enfermeras de la Marina .

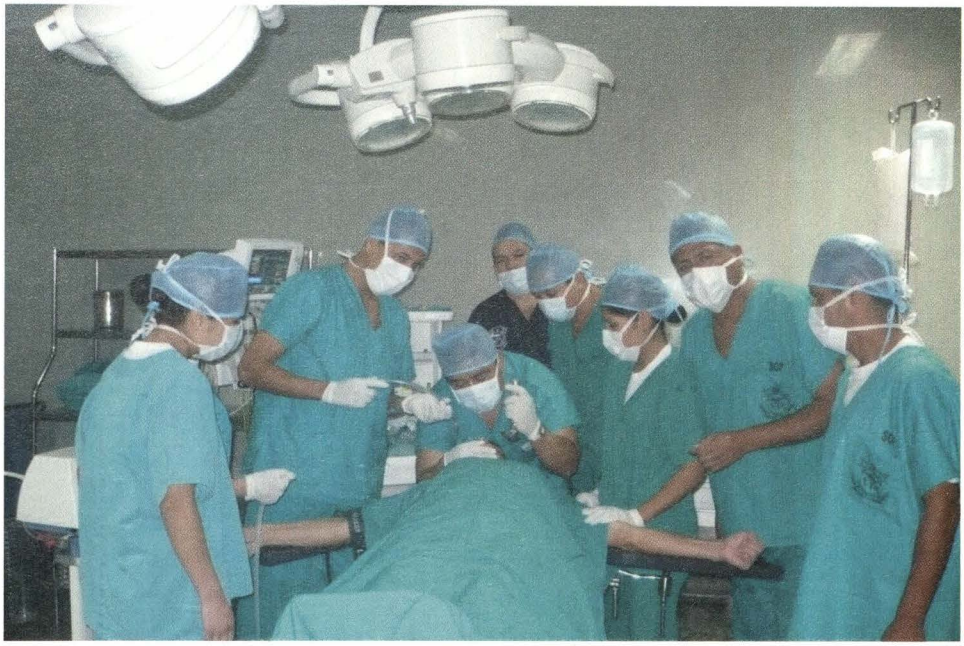


Enfermeras en formación, Escuela de la Sanidad Naval.

El 14 de enero del año 1999 mediante Resolución de la Comandancia General de la Marina Nº 0035-99-CGMG se modificó la denominación de Escuela de Enfermería por Escuela de Sanidad Naval, indicándose que tendría como dependencia orgánica y técnica a la Dirección de Instrucción y como dependencia militar a la Dirección Ejecutiva del Centro Médico Naval.

La Escuela de Sanidad Naval, desde su creación hasta la actualidad, siempre se ha preocupado porque el desarrollo de las diferentes carreras y programas muestren avances productivos destacados en el proceso educativo, basados en un mejoramiento acorde a sus objetivos de formar profesionales y técnicos líderes, innovadores y emprendedores, con competencia para resolver problemas sanitarios del país y de la Institución, practicando la excelencia a través de la calidad total y la práctica de valores como la solidaridad, integridad, respeto, compromiso, iniciativa, proactividad, perseverancia y disciplina.

Actualmente, en virtud de convenios suscrito entre la Marina de Guerra del Perú y las universidades Peruano Cayetano Heredia y San Martín de Porres, las estudiantes del programa de formación profesional al culminar los cinco años de estudios se gradúan con el grado de bachiller y, tras sustentar una tesis obtienen el título de licenciada en Enfermería, habiendo egresado hasta la fecha treinta y una pro-



Prácticas intensivas en el Centro Médico Naval.

mociones de enfermeras, muchas de las cuales se encuentran laborando en los diferentes servicios del Centro Médico Naval y en otras dependencias de la Marina.

La carrera profesional de Enfermería Técnica, cumpliendo con las políticas y lineamientos de educación superior emanados por el Ministerio de Educación (MINEDU), recientemente en el mes de diciembre del año pasado, obtuvo la acreditación otorgada por el Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (SINEACE) en mérito a la calidad educativa que se imparte. Para su formación, los estudiantes desarrollan tres años de estudios, egresando con el grado de oficial de mar tercero enfermero naval. Hasta la fecha se registran cincuenta y tres promociones de egresados, quienes se desempeñan eficientemente en todas las unidades y dependencias de nuestra querida Institución, en todas las regiones, a lo largo y ancho del país.

Pero los egresados de este programa, estando ya laborando, retornan a la Escuela para actualizarse, perfeccionarse y calificarse en los distintos programas que brinda: Especialización Profesional Técnico, Actualización Profesional Técnico y, Capacitación Complementaria, los mismos que también pueden contar con la participación de miembros de otras instituciones armadas.

El Programa de Especialización Profesional Técnico se desarrolla en coordinación con el Centro Médico Naval de acuerdo al requerimiento de enfermeros navales especialistas en determinadas áreas de la salud. Tiene una duración de nueve me-



Permanente actualización profesional técnico, a oficiales de mar.

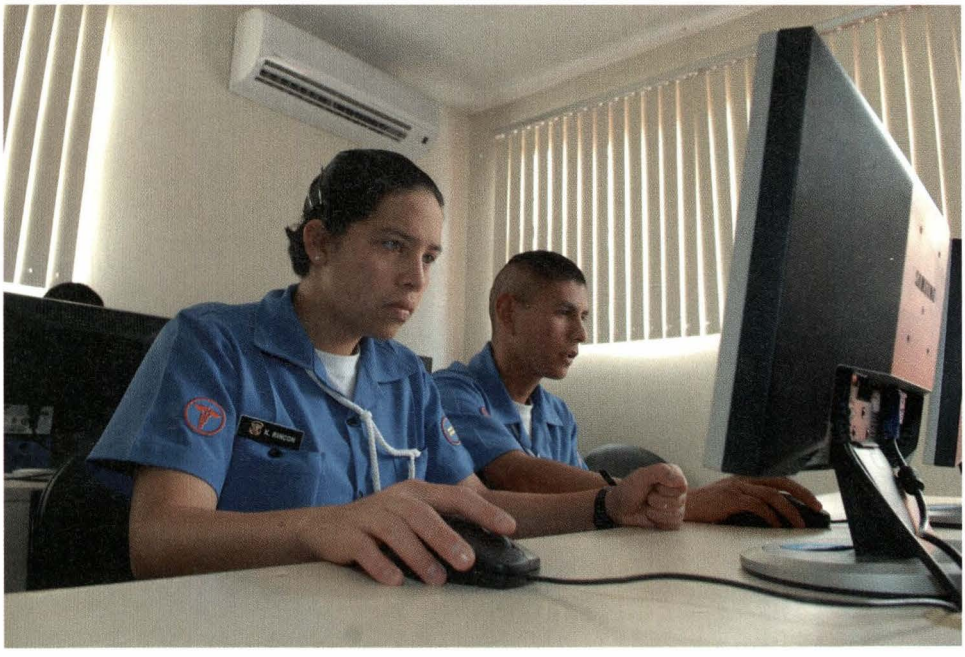
ses y está dirigido a los enfermeros navales con el fin de capacitarlos en alguna de las diecinueve especialidades que ofrece: Anestesiología, Anatomía Patológica, Farmacia, Laboratorio Clínico y Banco de Sangre, Laboratorio Dental, Diagnóstico por Imágenes, Cardiología, Cirugía General, Traumatología, Urología, Medicina Física, Gastroenterología, Instrumentación Quirúrgica, Medicina Nuclear, Neumología, Oftalmología, Otorrinolaringología, Neurología y Psiquiatría.

El Programa de Actualización Profesional Técnico, está dirigido a oficiales de mar primero, comprende un período de formación de seis meses y tiene como objetivo principal capacitar operativamente en la función asistencial y administrativa de las unidades y dependencias, de tal manera que al egresar el personal se encuentra apto para desempeñarse eficientemente cuando ascienda a grados superiores de mayor responsabilidad.

El Programa de Capacitación Complementaria está dirigido al personal de las diferentes unidades y dependencias de la Marina, es de naturaleza teórico-práctico, tiene la finalidad de capacitar al personal en aspectos importantes del quehacer diario, comprende mayoritariamente cursos de corta duración (dos días), ofrece los siguientes asignaturas: Primeros Auxilios Básicos, Reanimación Cardiopulmonar Básica, Reanimación Cardiopulmonar Avanzada, Manejo de Alimentos y Prevención de Plagas y Roedores, Medicina Subacuática e Hiperbárica (con cinco meses de duración) y, Sanidad de Combate (con un mes de duración).

Sin temor a equivocarnos, podemos asegurar que absolutamente todos los programas que desarrolla la Escuela de Sanidad Naval aportan significativamente con las distintas actividades que realiza la Sanidad Naval; sin embargo, si tendríamos que priorizar alguno, por la trascendencia de su contribución en el contexto actual del país, que conlleva, a que el personal que va a cumplir su misión, ya sea como parte del pelotón o de la patrulla integrada por el componente naval o sanitario, se exponga a situaciones que ponen en peligro su vida y la de sus compañeros, tendría que ser el Curso de Sanidad de Combate, dirigido al personal de Batallón de Comandos, Fuerza de Operaciones Especiales, Componentes VRAEM y BINSE II y, Enfermería Naval de nuestra Institución.

Los enfrentamientos en medio de las acciones contraterroristas, donde cada uno de los integrantes del pelotón debe estar preparado para atender situaciones de emergencia sanitaria que se pudieran presentar, implica que tengan conocimientos, no solo, de empleo de armamento y tácticas sino también de atención pre hospitalaria, ya que a su actuación como combatiente en un momento dado va a tener que incrementar la de paramédico, sobre todo en aquellas ocasiones en que se enfrenta al enemigo sin contar con la presencia de personal sanitario entre sus filas, y donde atender adecuadamente las situaciones de emergencia sanitaria, cuando la situación táctica lo permita, significa el instante crítico que diferencia entre seguir con vida o esperar la llegada de la muerte.



Oficiales de mar de la Sanidad Naval en constante capacitación.

Este curso que tiene una duración de cinco meses, está diseñado para lograr competencias que permitan brindar ayuda de urgencia al compañero herido, incluyendo el transporte o evacuación a una unidad médica cercana que le brinde atención integral complementaria especializada, además de determinar la naturaleza de la lesión que lo aqueja y establecer prioridades de recuperación, de acuerdo al nivel de complejidad, previa valoración de su situación clínica y así ofrecer cuidados de urgencia al combatiente en situaciones de riesgo de salud inminente presentado durante la emergencia.

Para su desarrollo se solicitó la participación del personal de oficiales de sanidad y médicos civiles especialistas, enfermeras civiles especializadas y enfermeros navales calificados, con experiencia en urgencias médico-quirúrgicas, que laboran en el área de Medicina Crítica como son los servicios de Emergencia y Cuidados Intensivos.

La preparación teórico-práctica en un escenario especialmente adaptado para enseñarle al personal a brindar atención de salud en estas circunstancias es de suma importancia, porque significa que posteriormente podrá poner en práctica técnicas especiales en medio de un terreno hostil y con recursos limitados, sumado a una situación de por sí estresante donde cada minuto la vida está en peligro. Obviamente, en este contexto, la capacitación técnica en Sanidad de Combate, que incluye preparación física y mental para poder hacer frente a situaciones propias del combate, es indispensable y le permitirá al egresar poder desempeñarse en las diversas unidades y dependencias operativas y zonas de emergencia de nuestra Institución Naval y en comisiones especiales en el extranjero; el mismo que estará entrenado para participar conjuntamente con Defensa Civil, Cruz Roja Peruana e Internacional, Cuerpo de Bomberos en situaciones de emergencia de la población civil en general.

> *"A toda persona, le llega un momento especial en su vida cuando se le da la oportunidad de realizar algo muy especial, único y acorde con sus talentos. Que tragedia si ese momento lo encuentra sin preparación y sin calificación para la labor que podría haber sido su mejor hora".*
>
> *Sir Winston Churchill.*

Bibliografía

- *Estructura curricular del Programa de Capacitación Complementaria.* Lima: Escuela de Sanidad Naval, 2014.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú. 2010, nº 317, enero-febrero, p. 4. Lima: Dirección de Información. 1967.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú. 2009, nº 311, enero-febrero. p. 1,15 – 17. Lima: Dirección de Información. 1967.
- *Informe Final del Proceso de Autoevaluación de la Carrera Profesional de Enfermería Técnica.* Lima: Escuela de Sanidad Naval. 2014.
- MARTÍNEZ SÁNCHEZ J.A. *Aspectos psicológicos de la supervivencia en operaciones militares.* Sanid. mil. 2011; 67 (1): 43-48. ISSN: 1887-8571
- Medline Plus. *Salud del veterano y personal militar* {en línea}. Disponible en Internet: http://www.nlm.nih.gov/medlineplus/spanish/veteransandmilitaryhealth.html {Consulta: 17 junio de 2015}.
- Pre hospital emergency care. *Curso complementario al PHTLS para los militares y los soldados que se están instruyendo para el despliegue en operaciones de combate. TCCC: TACTICAL COMBAT CASUALITY CARE {en línea}.* Disponible en Internet: http://prehospitalemergencycare.es/tccc-tactical-combat-casuality-care/ {Consulta: 17 junio de 2015}.





Hazaña de la Sanidad Naval: primer trasplante de riñón en el Perú

Contralmirante (r) Antonio Elías Maltese
Médico cirujano y doctor en Medicina por la Universidad Peruana Cayetano Heredia. Cirujano general por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha seguido un post grado en Cirugía de Alto Riesgo en el Hospital Universitario de la Santa Cruz y San Pablo, en Barcelona, España. Fundador y ex Director del Instituto de Trasplantes de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú. Profesor principal de Cirugía de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

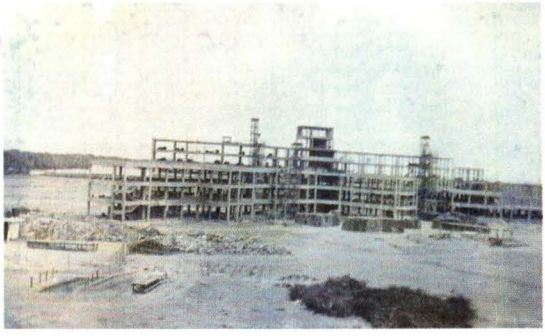


RESUMEN
Las experiencias y anécdotas de un destacado profesional de la Sanidad Naval sobre los primeros trasplantes de órganos y tejidos practicados en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara desde 1969, que marcaron un antes y un después en la historia de la medicina en el Perú y que enalteció a los cirujanos navales de la mano del contralmirante SN. Raúl Romero Torres, haciéndolos trascender internacionalmente.

PALABRAS CLAVE: Trasplante de órganos y tejidos; Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara; contralmirante SN. Raúl Romero Torres.

ABSTRACT
The experiences and anecdotes of an outstanding professional from the Naval Healthcare about the first organs and tissues transplants carried out in the Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara since 1969, that marked a before and after in the history of medicine in Peru, and that upraised the naval surgeons hand in hand with Rear Admiral SN. Raúl Romero Torres, making them transcend internationally.

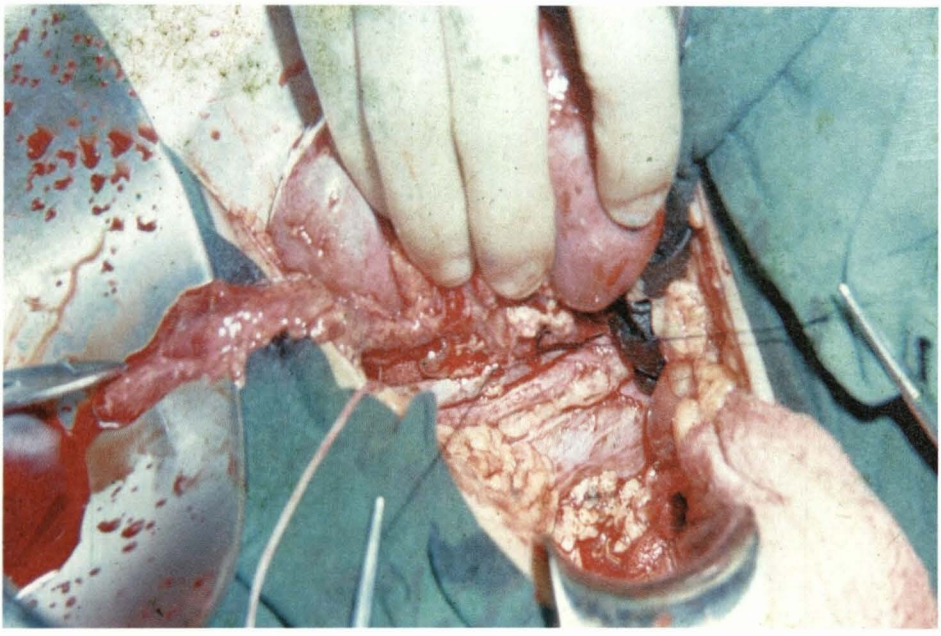
KEYWORDS: Organ and tissue transplantation; Naval Medical Center surgeon Santiago Mayor Távara; Admiral SN. Raul Romero Torres.



Cimientos del Hospital Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1952.

A mediados del 2012, a raíz de una conversación que tuve con mi amigo el capitán de fragata Luis Felipe Benavente Vargas, decidí escribir sobre algunos hechos y experiencias con los trasplantes de órganos y tejidos que se hicieron en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST), suceso que marcó un hito en nuestro país.

• Artículo recibido el 7 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 11 de marzo de 2015



Primer trasplante renal en el Perú, realizado el 11 de agosto de 1969, en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

Cuando se plantea la necesidad de un trasplante de órganos o de tejidos entre seres humanos, es porque existe un grado severo de incapacidad funcional y anatómica de uno o de varios órganos o tejidos, que al no ser resuelta mediante tratamiento médico, solo se obtenga un estado de salud limitado o quizás la muerte de la persona. Esta situación grave de salud llamó la atención de algunas personas que ejercían la medicina en las antiguas civilizaciones que poblaron el mundo, quienes con mucho acierto idearon el reemplazo de los órganos y tejidos, con otros provenientes de personas o animales, tal como lo hizo el cirujano Píen Ch´iao en el 300 a. de C.; lo que también ocurrió en forma similar en las civilizaciones de Egipto, Grecia, China, Roma y también en las precolombinas. Estos procedimientos quirúrgicos posteriormente fueron actualizados en el siglo XVIII en Inglaterra y Escocia.

Sin embargo, recién los trasplantes adquieren un aporte científico en el ámbito mundial, luego de las experiencias realizadas por Alexis Carrel y por Guthíe entre 1902 y 1912, mediante las anastomosis (uniones) vasculares experimentales de corazón, bazo, ovarios, etc., sumados al conocimiento del rechazo de los órganos, los que fueron publicados en 1910; que aunados a los estudios de histocompatibilidad y el apoyo de los fármacos inmunosupresores, permitió el éxito

de los trasplantes de riñón en 1954, efectuados por Joseph Murray en Boston y por Jean Hamburger en Paris, así como los aportes de Thomas Starzl en 1963, al realizar el primer trasplante de hígado en Denver (EE. UU.) y de Christian Barnard al efectuar el de corazón en Sudáfrica en 1967. Posteriormente se realizaron los de pulmón, páncreas, intestino, cornea, médula ósea y de otros órganos y tejidos que han permitido recuperar la salud y la vida a miles de personas en el mundo.

Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo

Estas experiencias tan valiosas motivaron al entonces capitán de corbeta SN Raúl Romero Torres, a capacitarse en trasplante de órganos con Roy Calne, en Inglaterra en 1967, para luego formar y liderar a un grupo de médicos del hospital naval CMST, en el nuevo tratamiento de enfermedades renales crónicas terminales, contando con el valioso apoyo de la Marina de Guerra del Perú.

El primer equipo multidisciplinario estuvo integrado por los cirujanos generales: tenientes primero Rolando Uribe Vega, Jorge Meza Segura, Herbert del Álamo Gibaja, Orlando Giannotti Ramírez, Antonio Elías Maltese y Pío Aguilar Fajardo; anestesiólogos: tenientes primero Romeo Meléndez Rodríguez y Manuel Severo Torres; inmunólogo: teniente primero Alfonso Zavaleta Cruzado; patólogo: teniente primero Hever Kruger Párraga; urólogos: capitanes de fragata Ricardo Angulo Ramírez y Luis Caballero Reyes; cardiólogo: doctor Salvador Sialer Chaparro; nefrólogo: doctor Carlos Marchena Basurco; e interno de Medicina Luis Campos Talavera, quienes recibieron una capacitación intensa durante un año en el Servicio de Cirugía Experimental del referido nosocomio naval.

Dado el interés del equipo médico antes referido por realizar trasplante de órganos, se obtuvo información que en el Hospital Nacional Arzobispo Loayza de Lima, estaba internada la paciente Francisca Paliza Mendoza, quien padecía de insuficiencia renal crónica terminal (riñones con pérdida total de su función), motivo por el cual requería hemodiálisis (limpieza de substancias nitrogenadas en la sangre) y de un trasplante renal para recuperar su salud; esto dio lugar a gestionar su internamiento en el centro médico naval en junio de 1969 junto con su hermana, señorita María Paliza Mendoza, como probable donante de un riñón. Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego



Equipo de trasplantes de organos del Centro Medico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1972. Tte. 1ro. Alipio Cueva, Tte. 1ro. Rodolfo Rodrich, Tte. 1ro. Ricardo Llerena, Tte. 1ro. Antonio Elias, C. de C. Rolando Uribe, C. de F. Raúl Romero, C. de N. Luis Caballero, C. de C. Herbert Del Alamo, C. de C. Orlando Giannotti.

de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo, uno para la donante renal y otro para la receptora de éste riñón; asimismo se dispuso orden de inamovilidad para éstos profesionales por 24 horas, con el objeto de revisar en forma prolija este procedimiento terapéutico. La intervención se produjo el 11 de agosto de 1969, siendo la primera vez que se realizaba con éxito en nuestro país, luego de "navegar en un mar" de adrenalina y sudor, obteniéndose una buena función del riñón trasplantado en Francisca y la recuperación satisfactoria de su salud.

Este hecho fue publicado en la *Revista de la Sanidad Naval* Nº 2 de 1969 mereciendo el Premio Rousell Perú en 1970, compartido con los miembros del equipo de trasplantes; dicho galardón permitió la adquisición de libros y revistas médicas que sirvieron para incrementar los conocimientos sobre trasplante de órganos y tejidos de otros países.

El éxito obtenido dio lugar a la realización del segundo trasplante en la persona

del oficial de mar tercero, Antonio Paredes Salazar el 18 de setiembre de 1969, logrando recuperar su estado de salud y por consiguiente, reintegrarse a sus actividades navales y ascensos correspondientes hasta el grado de técnico segundo.

Estas primeras experiencias en nuestro país, mediante un tratamiento moderno de las personas portadoras de insuficiencia renal crónica, abrió una nueva posibilidad de recuperar la salud a miles de personas, al iniciar en octubre de 1969 los trasplantes en el Hospital Edgardo Rebagliati Martins, luego en el Hospital Guillermo Almenara Irigoyen y en otros centros de la red hospitalaria de ESSALUD; como también en el Hospital Central de la Policía Nacional Perú y en la Clínica San Borja donde el doctor Carlos Alcántara realizó los dos primeros trasplantes de corazón con éxito.

Nuevamente el nosocomio naval adquirió notoriedad en 1980 al realizar un trasplante de médula ósea, luego de corazón y de córneas en 1986, manteniendo un nivel de prestigio en la formación profesional y docente.

El movimiento en pro de la recuperación de la salud de muchas personas en el Perú se debió al tesón, capacidad y profesional liderazgo del contralmirante Raúl Romero Torres, quien logró con el equipo de profesionales que formó, realizar también los dos primeros trasplantes de hígado en niños en Latinoamérica y nuevamente en el centro médico naval CMST entre 1972 y 1973; acontecimiento publicado en el Acta Médica Peruana del Colegio Médico del Perú en diciembre de 1973. Esta gran labor lamentablemente no se continúo por no contarse con un presupuesto que los siguiera financiando. Posteriormente fue reactivado con éxito en el hospital Almenara en el 2000.

Nuevamente el nosocomio naval adquirió notoriedad en 1980 al realizar un trasplante de médula ósea, luego de corazón y de córneas en 1986, manteniendo un nivel de prestigio en la formación profesional y docente. Impulsados por éstos logros se plasmó la idea de extender los beneficios a un mayor número de personas, mediante la creación del Instituto de Trasplante de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú (ITOT) en diciembre de 1995; nombrándose como primer director al contralmirante Antonio Elías Maltese, cargo renovado hasta el 2005. Este esfuerzo primigenio estuvo apoyado por la entrega permanente brindada por los capitanes de navío SN Víctor Macedo Peña, César



Instituto de Trasplante de Organos y Tejidos de las F.F.A.A. y PNP. 1995. capitán E.P. Marco Herrera, doctor Miguel Rojas, coronel Pedro Reyes, coronel Jaime Maurecci, coronel Octavio Galindo, capitán José Girard. coronel Manuel Gonzales, capitán de Navio Cesar Lara, contralmirante Antonio Elías, coronel Modesto Yupanqui, coronel Julio Espinoza.

Lara Paredes, Víctor Koga Cotillo, José Flores Yabar y Ruben Gil Castro; coroneles de Sanidad del Ejército Manuel Gonzáles Guanilo y Marco Ibárcena; coroneles de la Fuerza Aérea del Perú Modesto Yupanqui Sicche, Octavio Galindo Vega y Julio Espinoza García; coroneles de Sanidad de la Policía Nacional Jaime Mauricci Ciudad y Pedro Reyes Heredia y, doctor Miguel Rojas Armas.

El ITOT inició sus funciones en 1995, continuándolas hasta enero de 2001 en el nosocomio naval, en febrero 2001 trasladó su sede a un pequeño local de la calle San Martín en Miraflores y el definitivo en el jirón Napo en San Miguel. Estos inmuebles fueron cedidos por la Policía Nacional y en este último se hallan funcionando valiosos equipos para los estudios de histocompatibilidad que se utilizan para los trasplantes de órgano y tejido; asimismo también cuenta con equipos de conservación de células madre utilizados en los trasplantes de médula ósea, de páncreas y para la revascularización del corazón.

El referido instituto continúa funcionando bajo la dirección alternada de un oficial de Sanidad con el grado de capitán de navío o coronel de las Fuerzas Armadas, realizando con los equipos profesionales de salud los trasplantes de riñón, mé-

dula ósea y célula madre en el centro médico naval CMST; estando en fase de preparación los trasplantes de hígado en el Hospital Central de la Fuerza Aérea del Perú, contando para ello con la unificación de los equipos médicos de las Fuerzas Armadas que constituye indudablemente la forma de obtener los mejores resultados, en razón de haber recibido estos profesionales de la salud una alta capacitación mediante becas en los hospitales docentes de Barcelona y Madrid en años precedentes.

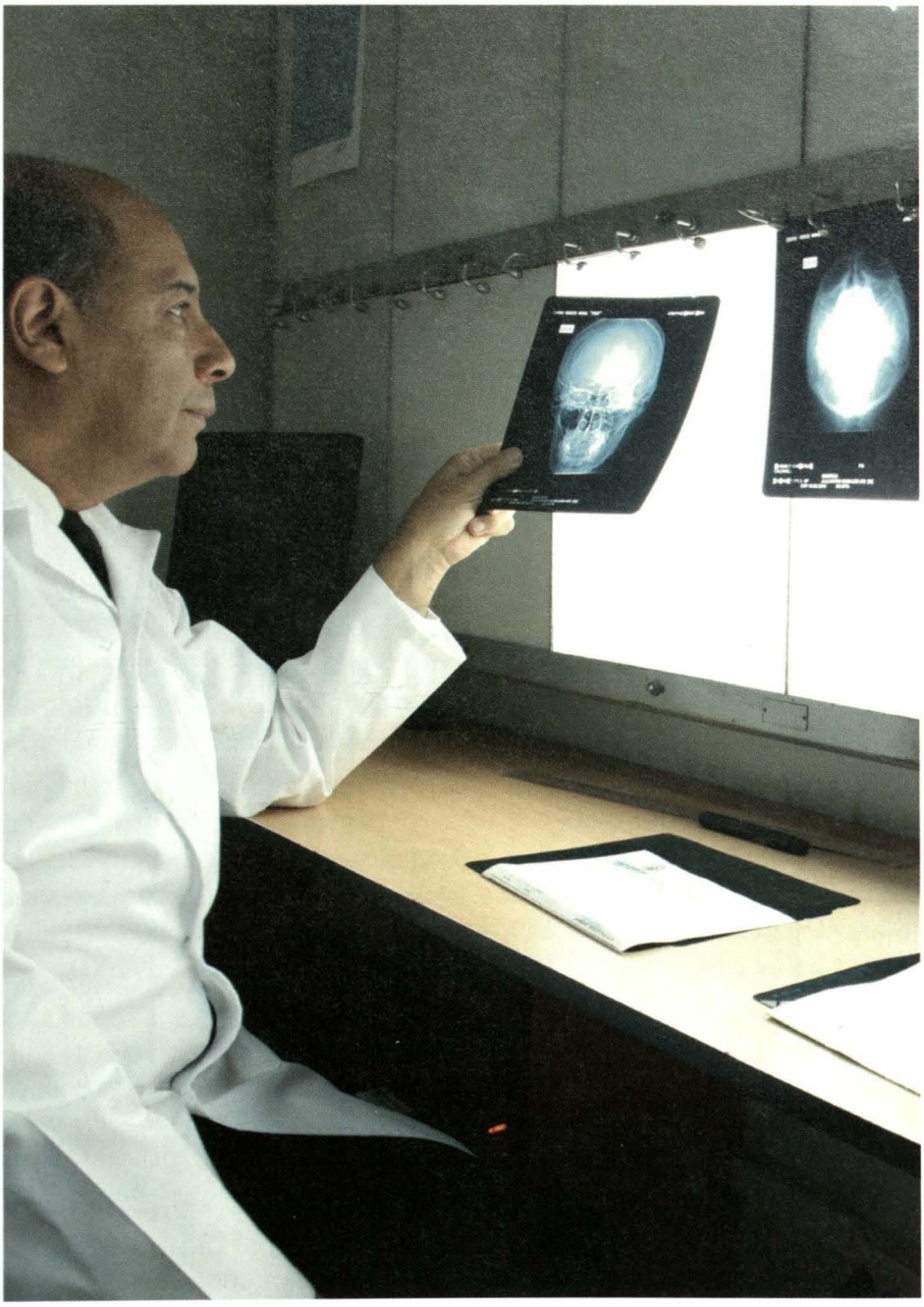
A no dudar, la idea que se concibió como un sueño del contralmirante Raúl Romero Torres en el hospital naval, se concretó a través de la docencia permanente implementada mediante el residentado médico en sus distintas especialidades desde 1970 a la fecha y, a la vez ampliada con el Curso de Cirugía anual para los alumnos de pre grado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, obteniendo en ellos la simiente que permita se gradúen anualmente una generación de excelentes promociones de médicos especialistas que destacan por su calidad profesional en los distintos lugares del país y del extranjero donde laboran.

Estos hechos y su acendrado amor por la Marina de Guerra del Perú, constituyen una impronta que permanecerá siempre en cada una de las personas que atendió como cirujano general, así como en todos y cada uno de los discípulos que formó.

Constituye un motivo de legítimo orgullo la generosa entrega que realizó este brillante oficial almirante, testimoniado en un legado docente, al plasmar sus valiosas enseñanzas, aunadas a las de connotados profesionales de nuestro país y del extranjero en tres ediciones del *Tratado de Cirugía* de 1984, 1992 y 2000.

Estos hechos y su acendrado amor por la Marina de Guerra del Perú, constituyen una impronta que permanecerá siempre en cada una de las personas que atendió como cirujano general, así como en todos y cada uno de los discípulos que formó.

Es necesario tener en cuenta que para poder realizar los trasplantes de órgano y tejido se ha requerido de una legislación que lo sustenta dentro de un marco ético y legal cuyo inicio se enmarca en el código sanitario – Decreto Ley Nº 17505, derogado y modificado por la Ley 23415 de 1982 y ésta modificada a su vez por la Ley 24703 de 1987. Sin embargo no existía una regulación sobre la donación de órganos y tejidos provenientes de un ciudadano en muerte cerebral, razón por la cual el director del ITOT solicitó al ministro de Defensa en 1996, que en el carné de



Servicio médico y equipamiento en atención permanente al personal naval.

identidad del personal militar y de familiares se agregara las palabras "donación de órganos", idea que fue acogida por la Marina de Guerra, dando un ejemplo de civismo, gestión que a su vez se hizo extensiva ante el presidente del Congreso de la República, para que el anteproyecto de Ley del congresista Luis Chang Ching, modificara la Ley Orgánica del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), Ley 26745 de enero de 1997 en su artículo 32, inciso K: mediante "la declaración del titular de ceder o no sus órganos y tejidos para fines de trasplante o injerto, después de su muerte", tal como está rigiendo en la actualidad, demostrando con ello que sí es posible realizar cambios a favor de las personas cuando existe voluntad y decisión. Posteriormente se ha regulado la donación de órganos y tejidos humanos mediante la Ley 28189 de 2004 y su reglamento de mayo 2005 con el aporte decisivo del ITOT.

Por ello creemos que todos estos esfuerzos fueron el resultado de las ideas y decisiones que emergieron de los Profesionales que se formaron en el centro médico naval CMST, para brindarlos en beneficio de los seres humanos que requieran la recuperación de su salud, valorando el legado aprendido de personas que son nuestros paradigmas: el cirujano mayor Santiago Távara, quien brindó sus valiosos servicios al personal herido a bordo del *Huáscar*, no obstante estar limitado por el dolor de sus heridas causadas durante el combate de Angamos, al lado del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, marino, padre y ciudadano ejemplar.

Bibliografía

- CH´AO, Pien; CARREL, Alexis; GUTHIE; MURRAY, Joseph; HAMBURGER, Jean; STARZI, Thomas y BARNARD, Christian. "Trasplante de Órganos". *Tratado de Cirugía 2*. México: Nueva Editorial Interamericana 1985 y 1992.
- *Acta Médica Peruana*. Colegio Médico del Perú 1993, Vol. II Nº 4-345. Lima: Colegio Médico del Perú.
- Perú. Decreto Ley Nº 17505 del 18 de marzo de 1969. Aprobación del Código Sanitario.
- Perú. Decreto Supremo Nº 082-DE/EMFFAA-D4/PEA del 6 de diciembre de 1995. Creación de la Unidad de Trasplante de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 23415 del 19 de junio de 1982. Ley de Trasplante de Órganos y Tejidos de Cadáveres y Tejidos de Personas Vivas. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 24703 del 19 de junio de 1987. Modificación de artículos de la Ley 23415, Ley de Trasplante de Órganos y Tejidos de Cadáveres y Tejidos de Personas Vivas. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 26497 del 11 de julio de 995. Ley Orgánica del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil. Artículo 32, inciso K. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 28189 del 24 de febrero de 2004. Ley General de Donación y Trasplante de Órganos y/o Tejidos Humanos. Su Reglamento. Mayo 2005. *Diario Oficial El Peruano*.




EMERGENCIA

Cien años de historia de la Sanidad Naval



Capitán de Fragata SN (O) Wilbert Cossio Bolaños
Cirujano dentista por la Universidad Santa María de Arequipa, ostenta el grado de magister en Estomatología y en Docencia e Investigación en Salud, ambos por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Conferencista y moderador en certámenes científicos. Actualmente es Jefe de Consultorios y Central de Citas del Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

RESUMEN
El 25 de noviembre de 1915 inicia su funcionamiento de manera independiente la Sanidad Naval. Este año, próximo a conmemorar su centenario el autor realiza una retrospectiva para presentar sus orígenes, desarrollo y participación de sus miembros en las políticas institucionales que trasciende el ámbito naval en beneficio de poblaciones vulnerables de áreas rurales.

PALABRAS CLAVE: Sanidad Naval; Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara; acreditación ISO 9001 del Servicio de Medicina Transfusional y Banco de Sangre; plataforma Itinerante de Acción Social Sostenible PIASS BAP *Río Napo*.

ABSTRACT
On November 25th, 1915 the Naval Health Care Service initiates operating independently. This year, close to the commemoration of its centenary the author does a retrospective to show its origins, development and participation of its members in the institutional policies that goes beyond the naval scope in benefit of vulnerable populations in rural areas.

KEYWORDS: Naval Health; Naval Medical Center surgeon Santiago Mayor Távara; ISO 9001 accreditation Service Transfusion Medicine and Blood Bank; Traveling platform PIASS Sustainable Social Action *BAP Rio Napo*.



Centro Médico Naval en proceso de construcción.

I. Antecedentes

La historia de la Sanidad Naval, la que fue integrante de la Sanidad Militar en los inicios de la guerra con Chile, coincide en demostrar que no existía una organización adecuada. Es así que, en 1856 se recomienda la organización de la Sanidad Militar, estableciendo recién en 1876 el ingreso de los médicos, odontólogos y farmacéuticos.

• Artículo recibido el 2 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 26 de febrero de 2015

Posteriormente, el 25 de enero de 1912, el oficial mayor de la Cámara de Diputados presenta al coronel Director de Guerra de esa época el proyecto de organización de la Sanidad Naval, preparado por el teniente coronel médico, Mariano Mispireta, cuyo fundamento fue, el aumento de número de personal y naves de la Armada Peruana; con la finalidad de poder atender de manera más conveniente y conservar el estado de salud de los hombres de mar que estaban al servicio de la Nación.

En 1915 se independiza la Sanidad Naval de la Sanidad Militar, iniciando su funcionamiento el 25 de noviembre del mismo año, fecha que se conmemora efusivamente año tras año. Posteriormente en 1916 figura por primera vez en el escalafón de la Marina el medico Wenceslao Salazar, años después figuró el Capitán de Corbeta Belisario Sosa Artola.

Luego de este proceso, la Sanidad sufre una serie de transformaciones, es así que el 9 de octubre de 1919, por Ley Nº 4003 conferida por la Asamblea Nacional, se crea el Ministerio de Marina con sus respectivas direcciones figurando la Sanidad en el artículo nueve de la referida ley. El 28 de enero de 1924 se establecen las reglas para el ingreso de los médicos y profesionales de la salud al Cuerpo de Sanidad de la Marina.

El 7 mayo de 1948 mediante Decreto Supremo Nº 028 se crea el Servicio de Sanidad de la Marina, dejando de este modo de ser Jefatura de la Dirección de Personal de la Marina.

En 1956 se crea la Dirección de Sanidad Naval, mediante Decreto Supremo Nº 10, siendo su primer director y primer oficial almirante el médico cirujano contralmirante SN. Humberto Tori.

En el año 2000, se fusiona la Dirección de Sanidad Naval y el Centro Medico Naval CMST, albergando a la mayoría del personal de salud, superior, subalterno y civil de la Marina de Guerra del Perú.

En el presente año 2015, la Dirección de Salud de la Marina, tiene como órgano de línea a la Dirección de Sanidad (DISANI), en forma experimental, alineándose a la legislación vigente dispuesta por el ente rector del sector salud, el Ministerio de Salud.



Santiago Távara Renovales. Nació en Lima en 1840. Fue hijo de Juan Távara y Flora Renovales. Recibió estudió en el Seminario de Santo Toribio. Ingresó a la Facultad de San Fernando en 1859. Obtuvo el grado de bachiller en Medicina y el título de médico-cirujano en 1866. (Foto: AHM)



Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso. Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso, (*Arequipa, 12 de abril de 1851 - † Callao, 25 de mayo de 1880) fue un militar peruano. Es reconocido como héroe nacional de la medicina naval del Perú, así como del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú. Falleció durante la Guerra del Pacífico. (Foto: AHM)

II. Periodos de la Sanidad Naval peruana

La Sanidad Naval, en su primer periodo, aún integrante de la Sanidad Militar, exhibe con orgullo su listado de personal de salud que supieron destacar por sus hechos y contribuciones en la guerra con Chile y bien denominados pro-hombres de la Sanidad Naval, como el cirujano mayor Santiago Távara Renovales, el practicante Manuel Ugarte y Moscoso, el médico Felipe Rotalde Oliva, el bachiller en Medicina José Ignacio Canales, entre otros como el farmacéutico Manuel Almenara.



Contralmirante SN. (f) Raúl Romero Torres, cirujano insigne y maestro de múltiples promociones de cirujanos que siguen su ejemplo y van tras su huella. (Foto: AHM)

En un segundo periodo existe una galería de profesionales que merecen reconocimiento y homenaje quienes participaron en el conflicto con Colombia. Asimismo los médicos cirujanos capitán de corbeta SN. Máximo Vásquez Lapeyne capitán de corbeta SN. José Gamero, el odontólogo capitán de fragata SN. Javier Pinillos Goicochea y otros que participaron en el conflicto con Ecuador de 1941.

En un tercer periodo, ya en tiempos de paz, la Sanidad Naval tuvo una gran participación no solo en la sanidad de guerra y combate, sino también en la contribución a la ciencia de la Salud de nuestro país y del mundo. Tal como fue el ampliamente reconocido primer trasplante renal exitoso en el Perú y segundo en Sudamérica, a cargo del equipo dirigido por el ya fallecido contralmirante SN. Raúl Romero Torres, un 11 de agosto de 1969 en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

En el cuarto periodo, la Sanidad Naval, participa, desde los años ochenta en que coopera en la lucha incesante contra la subversión que azotaba al país, en la firme y dedicada tarea de preservar la salud del personal naval y sus familiares, estando atenta a cualquier eventualidad de orden civil y militar o desastre natural para poder afrontarla con el mismo profesionalismo y entrega que caracteriza a sus miembros evidenciado a través de la historia de la Marina de Guerra del Perú, teniendo presente la misión de servir y la visión de engrandecer la Sanidad Naval.



Avance científico-tecnológico que brinda la Sanidad Naval. (Foto: AHM)

III. Desempeño actual

La Sanidad Naval ha sufrido una ligera transformación y que va de la mano con los avances científico-tecnológicos que nos brinda el mundo actual, tanto en equipamiento, infraestructura, medicamentos, materiales, de igual forma en la gestión del talento humano y de procesos, sin dejar de lado la creatividad, innovación e inclusión social.

Los establecimientos de salud, alcanzaron la categorización correspondiente en sus diferentes niveles exigida según norma técnica del Ministerio de Salud. Actualmente están en proceso de autoevaluación, con miras a ser acreditados, ante el ente rector del sector Salud, que exigen ciertos estándares, lo que representa para la Institución una gran meta a ser alcanzada muy pronto. Sin embargo, ya se obtuvo la acreditación ISO 9001 del Servicio de Medicina Transfusional y Banco de Sangre, y últimamente el de la Oficina de Gestión de la Calidad de la Dirección de Salud de la Marina, que son hechos trascendentales y pioneros en su área a nivel nacional.

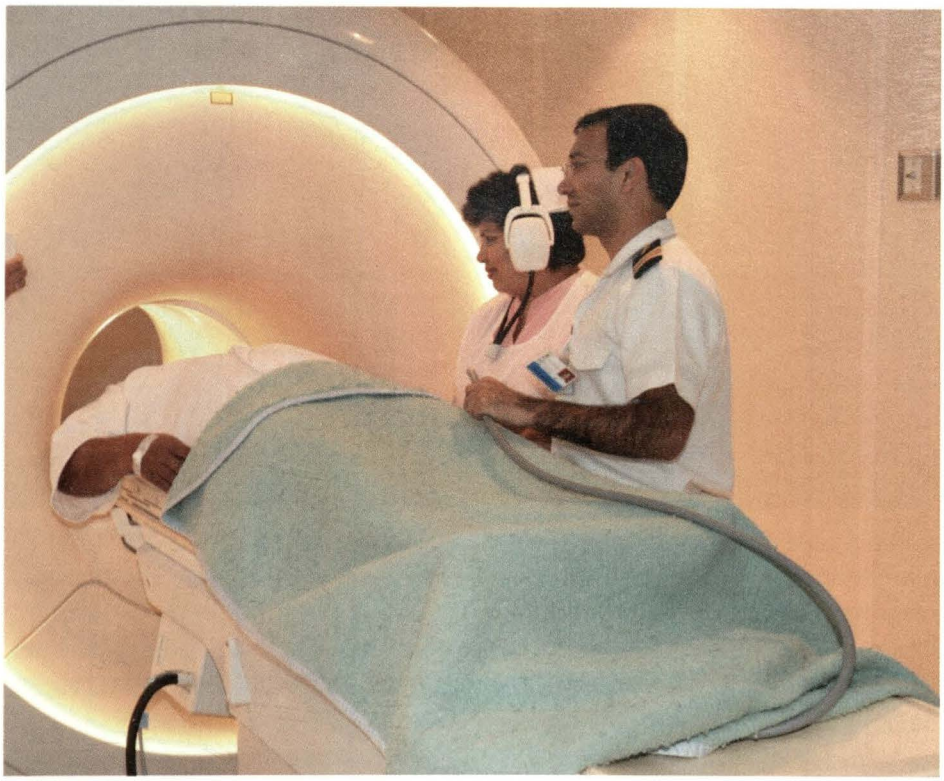
Por otro lado, la participación de la Sanidad Naval ya no se da solo en hospitales y enfermerías, sino que, debido al crecimiento desmesurado del país y a la aparición de ciertos fenómenos como la subversión y el narcotráfico, ha extendido sustancialmente su papel; así desde los años ochenta y noventa alcanza las zonas de Ayacucho y Ucayali. Actualmente está presente en la zona

del VRAEM (valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro) cubriendo servicio de salud y de emergencia, no solo al personal naval y militar, sino efectuando acciones cívicas conjuntas en bien de la población necesitada. También viene aplicando tecnología moderna como es el desarrollo de la Telemedicina a través de la primera plataforma itinerante de Acción Social Sostenible PIASS BAP *Rio Napo*, brindando control ecográfico a las mujeres gestantes (especialmente adolescentes de alto riesgo obstétrico) de las comunidades amazónicas de la ribera del río Napo. Esta tecnología permite que especialistas, desde el Centro Médico Naval, brinden, en tiempo real, los servicios de salud, ofreciendo en simultáneo, el diagnóstico de ciertas patologías, que permitan su inmediato tratamiento o indicación de evacuación del paciente. Su aplicación reduce costos y tiempo de movilización del paciente y del médico especialista, debido a que el PIASS BAP *Rio Napo*, accede a lugares donde es imposible llegar por vía terrestre.

Actualmente la Dirección de Salud de la Marina, está en un proceso de alineamiento a los criterios institucionales del sector Defensa y sector Salud, presentando una nueva organización, basada en un modelo de Gestión por Procesos que permitirá realizar una gestión por resultados que brinde servicios de salud de mayor calidad, siempre pensando en cumplir las necesidades de la población naval.



Eficiente y oportuna asistencia médica. (Foto: AHM)



Talento humano que distingue a la Sanidad Naval del Perú. (Foto: AHM)

Cabe distinguir el talento humano del personal profesional, técnico y auxiliar, en especialidades y calificaciones de las diferentes áreas de la salud, que vienen laborando en establecimientos de salud en las zona navales, contando para ello con el equipamiento de última generación e infraestructura adecuada.

El desempeño de la Sanidad Naval continuará operando con la máxima exigencia que requieren los estándares internacionales, tanto en infraestructura como en procesos. Sus integrantes escribirán a través de sus hechos y contribuciones una historia dentro de la Marina de Guerra del Perú y de nuestro país, teniendo muy presente su misión cual es: "Brindar una eficiente y oportuna asistencia médico-hospitalaria, para la prevención, diagnóstico, tratamiento, recuperación y rehabilitación del personal y sus familiares, con el fin de garantizar su disponibilidad en el servicio y, bienestar en tiempo de paz y de guerra".

Que estos cien años, represente un instante en la historia de nuestra Sanidad Naval, para meditar y analizar sobre su desempeño y así afianzar y enfrentar un gran desafío en el siguiente centenario, con disciplina, ciencia, tecnología, creatividad e innovación. ¡Feliz centenario a todos los integrantes de la Sanidad Naval!.

Bibliografía

- BUSTOS LAIMITO, Félix. "El cuerpo de la Sanidad Naval". *Revista de Marina.* Nº 03. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2006.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *El médico de a bordo I.* Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1991.
- CASARETTO, Fernando. *El médico de a bordo II.* Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara,1992.
- GARCIA PUN SANG, Julio. "Rol de la Marina de Guerra del Perú en el proceso de pacificación nacional". *Revista de la Sanidad Naval.* Vol.1, Nº 01. Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara,1993.
- UGARTE TABOADA, Claudia. "Historia de los servicios de emergencia de Lima y Callao". *Revista Médico Heredia.* Vol. 11, Nº 03. Lima: 2000.
- SALAVERRY, Oswaldo, DELGADO Gustavo. *Historia de la medicina peruana en el siglo XX.* Tomo 1. Lima: Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2000.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú 2014. Nº 360. Lima: Dirección de Información de la Marina, 1967.





Breve historia y evolución de los buques de reabastecimiento logístico y la adquisición del BAP *Tacna*



Capitán de navío John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), Magister en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), Doctorado en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte, de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como Sub Director en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
El objetivo del presente artículo es analizar la relevancia dada a la reciente adquisición por parte de la Marina de Guerra del Perú, de su primer buque de reabastecimiento multipropósito, el BAP *Tacna*. A propósito del tema, el autor se remonta al siglo XIX, cuando aparecieron los buques de guerra propulsados a vapor, los que al prescindir del empleo del viento, plantearon la necesidad de implementar puntos de reabastecimiento de combustible, inicialmente carbón, empleado hasta la Primera Guerra Mundial, luego petróleo. Se explica también cómo la Armada de los Estados Unidos de América (EE. UU.) desarrolló los primeros buques de reabastecimiento de combustible y otros productos durante las dos guerras mundiales, conformándose el denominado "tren logístico" de la flota, así como el perfeccionamiento del concepto con los buques de reabastecimiento multipropósito por parte de la Kriegsmarine durante la Segunda Guerra Mundial, cuyo uso es ahora común en las armadas contemporáneas.
En el ámbito local, presenta un recuento de las adquisiciones de naves de reabastecimiento en la Armada peruana, desde sus orígenes hasta la actualidad, concluyendo con el proceso que conllevó a la adquisición del BAP *Tacna*.

Palabra Clave: BAP *Tacna*, Marina de Guerra del Perú; capacidad logística

ABSTRACT
The objective of the present article is to analyze the relevance of the recent acquisition by the Peruvian Navy of its first multipurpose refurnishing ship, BAP *Tacna*. Thus, the author goes back to 19th Century, at the moment when warships propelled by steam appeared, those that when no longer depending on wind will raise the necessity to implement fuel supply points, initially coal, used until the World War I and afterwards oil. It is also explained how the US Navy developed the first refurnishing ships and other products during the two world wars, composing the denominated "logic train" of the fleet, as well as the improvement of the concept with the multipurpose refurnishing ships on the side of the Kriegsmarine during World War II, whose use is now common in the contemporary navies. Finally, a recount of the origins of the refurnishing vessels in the Peruvian Navy is given up to present days, to conclude with the process that entailed the acquisition of BAP *Tacna*.

KEYWORDS: BAP *Tacna*; Navy of Peru; logistical capacity; technology.

• Artículo recibido el 1 de abril de 2015, aprobado para su publicación el 6 de abril de 2015



En construcción, BAP *Tacna*. Holanda 1988.

Introducción

Como parte de los planes de renovación de unidades y recuperación de capacidades operacionales de sus fuerzas navales, y en el marco de la Ley n.º 30191, "Ley que establece medidas para la prevención, mitigación y adecuada preparación para la respuesta ante situaciones de desastre", la Marina de Guerra del Perú, adquirió en el mes de junio del año 2014, el buque de aprovisionamiento de combate *Amsterdam* (A836) al servicio de la Armada Real de los Países Bajos, el mismo que ha sido rebautizado como BAP *Tacna*, en homenaje a la heroica región sureña del Perú.

Por sus características, la adquisición de esta unidad, resulta ser trascendental,



puesto que permitirá operar de manera prolongada a las unidades navales peruanas sin necesidad de retornar a sus bases para reabastecerse, además de constituirse como un importante elemento de apoyo logístico en caso de desastres naturales, dada su gran capacidad de carga de combustible (tanto diésel como de aviación), agua, víveres secos y refrigerados, así como su enfermería y capacidad para efectuar evacuaciones aeromédicas.

Los orígenes de los buques de reabastecimiento

Desde la aparición de la propulsión a vapor en los buques de guerra, uno de los primeros problemas a resolver a bordo de estas naves fue el reaprovisionamiento de carbón, combustible que entrado el siglo XX sería reemplazado por el petróleo.

Sin embargo, no solo el combustible constituyó un producto consumible necesario de proveer para extender la autonomía en la mar de las fuerzas navales, sino también existían otros elementos indispensables, tales como municiones, repuestos, víveres y una variada diversidad de provisiones.

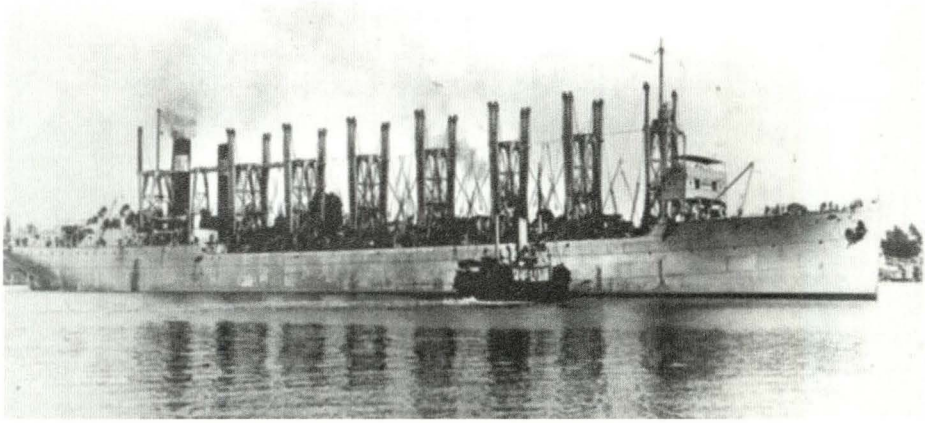
Desde la segunda mitad del siglo XIX, encontraremos que los buques auxiliares, progresivamente se fueron incrementando en los inventarios de las principales armadas del mundo, y estuvieron primordialmente destinados a misiones de transporte de tropas, pertrechos militares, víveres, así como carbón, elemento combustible que sería imprescindible en las naves de guerra con propulsión mecánica. Cabe señalar que el abastecimiento de carbón a bordo -dadas las características propias de este elemento- haría las faenas de transbordo muy laboriosas y sucias, requiriendo además fueran efectuadas con los buques fondeados.

Finalizando el siglo XIX, el incremento en el tamaño y desplazamiento, así como la aparición de nuevos tipos de buques de guerra, demandaría también un mayor consumo de combustible a bordo. Lo anterior, sumado a la necesidad de aumentar la autonomía en operaciones de una fuerza naval, traería consigo en las principales potencias navales, la aparición de los primeros buques de reabastecimiento de carbón en la mar. En la práctica, la importancia de contar con naves capaces de brindar soporte logístico a una flota, quedó demostrado durante la guerra ruso-japonesa. En este conflicto, cuando la flota rusa del Báltico fue enviada para reforzar su presencia en Port Arthur, se vio impedida de reabastecerse de carbón y pertrechos en buena parte de su trayectoria, ante la negativa británica derivada de su estricta neutralidad. Entonces, careciendo los rusos de buques de reabastecimiento, se tuvo que proveer a sus buques de guerra con grandes cargamentos de carbón, que ocuparon todos los espacios disponibles a bordo, incluyendo sus cubiertas, lo que ocasionó limitaciones para ejercitar y preparar a sus dotaciones para el combate.[1]

Principiando el siglo XX, con la experiencia obtenida durante la guerra contra España[2] y la reciente guerra ruso-japonesa, la Armada de los EE. UU. buscó implementar la capacidad de reabastecimiento y reparación de las unidades de su flota a grandes distancias. Los estudios efectuados por el Estado Mayor naval norteamericano, recomendaban la necesidad de contar con una diversidad de

1. GARDINER, Robert. *The Big Gun, Conway's History of the Ship*. Londres: Conway Maritime Press, 1992. p. 165

2. En el transcurso de la guerra hispano-norteamericana, la Armada de los EE. UU. se vio en la necesidad de contar con una mayor cantidad de puntos de reabastecimiento de carbón, tanto en el Pacífico como en el Caribe. La solución inmediata fue la compra de veinte carboneros para su flota, los que pese a no haber sido diseñados para reabastecimiento de naves, lograron su cometido durante las operaciones.



Carbonero de flota USS *Jupiter* (AC-3), al ancla en la base naval de Mare Island, California, 13 de abril 1914. (Foto: USN).

buques para conformar un "tren logístico", integrado por buques carboneros, buques de avituallamiento (víveres frescos y secos), buques cisterna de agua, buques de municionamiento, de reparaciones, buques ténder de submarinos y destructores, así como por buques hospital.[3]

En lo referido a la provisión de combustible, antes de la Primera Guerra Mundial, los buques de guerra consumían mayoritariamente carbón, elemento cuyo abastecimiento a bordo, como ya lo señalamos, era complicado y con los medios disponibles de la época no podía ser efectuado en navegación. Para tener una idea de la demanda de carbón por parte de una fuerza naval, hacia 1910, la Armada de los EE. UU. estimaba que una flota de veinte acorazados que navegase desde la costa este atlántica hacia la costa oeste del Pacífico, requería un total de 149.645 toneladas de dicho combustible, debiéndose señalar que un carbonero de la época podía transportar tan solo 10.000 toneladas de carbón.[4] Esta limitación conllevó al diseño de los denominados carboneros de flota (*fleet colliers*), buques de gran capacidad y tamaño destinados a abastecer a una división de cuatro acorazados cada uno. De esta manera, fueron construidos un total de once carboneros de flota, agrupados en cinco clases, entrados en servicio entre los años 1909 y 1914. De todos ellos, los de mayor tamaño fueron los dos de la clase *Jupiter*, comisionados entre 1913 y 1914, con 19.360 toneladas de desplazamiento y 165,2 metros de eslora, capaces de transportar 12.500 toneladas de carbón, y con una velocidad máxima de 14 nudos.

3 GARDINER, Robert, ob.cit p.167.

4 Idem.

El siguiente paso significativo en el diseño de buques de reabastecimiento, estuvo influenciado por la introducción del petróleo como fuente de combustible para toda clase de buques[5]. Este cambio importante en la matriz energética para máquinas a vapor y motores de combustión interna, trajo consigo la aparición de los denominados buques tanque de petróleo (o petroleros), que pronto desplazaron a los antiguos carboneros como parte del tren logístico de las principales flotas. En esta ocasión, una vez más, la Armada de los EE. UU. fue la que pronto lideró el cambio en el combustible usado a bordo de las naves de su flota, y por ello inició tempranamente la construcción de petroleros con el programa de construcciones de 1913.[6] Al igual que los carboneros, los petroleros fueron diseñados para abastecer grupos de a cuatro acorazados, aun sin tener la capacidad de efectuar su reabastecimiento en la mar. La primera vez que se empleó operacionalmente esta capacidad con un petrolero, fue en abril de 1917, cuando los norteamericanos enviaron a Irlanda un grupo de destructores en apoyo a la Royal Navy, buques que fueron reabastecidos por el USS *Maumee*.[7]

La aparición de buques para reabastecimiento y otros auxiliares durante el periodo entre guerras

Con las experiencias obtenidas en la Primera Guerra Mundial, la Armada de los EE. UU. ideó el concepto para el desarrollo del "tren logístico de la flota", alrededor de un grupo de naves para efectuar reabastecimiento, no sllo de petróleo, sino también de buques de reaprovisionamiento de víveres frescos, secos y congelados, buques con talleres de reparación, remolcadores de altamar, buques de municionamiento y buques ténder. A estas naves, con la aparición de la aviación naval, se les sumó los buques ténder y de reparaciones de aeronaves, que serían de mucha utilidad en la siguiente guerra mundial.

La aplicación del concepto norteamericano no se hizo esperar en las armadas más importantes, aunque ello fuese en menor medida y de manera parcial. En el caso

5. El empleo de este tipo de combustible era favorable bajo todo punto de vista. Por ejemplo, en el caso de los cruceros peruanos *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, construidos en 1907, originalmente consumían carbón, siendo transformados para quemar petróleo en 1925, y las ventajas observadas luego de ello hablan por sí mismas. Una faena de 400 toneladas de carbón, tardaba 30 horas empleando 120 hombres, mientras que para una cantidad similar de petróleo, demandaba un tiempo de 4 horas y 11 tripulantes. Por otro lado, se facilitaba la estiba a bordo, mediante el trasvase de un tanque a otro; economía en el empleo de fogoneros en la sala de fuegos; producción uniforme y regular de vapor; aprovechamiento máximo de los tanques de combustible, así como un aumento en la autonomía de los buques en un 30%.
6. Conway's, ob. cit., p.67.
7. MOONEY, James. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1970, Vol 1. p.275.



Petrolero de flota USS *Cimarron* (AO-22) iniciando maniobra de transferencia de combustible al portaaviones USS *Hornet* (CV-12), c. abril 1945. Este buque perteneció a una clase de 33 petroleros construidos bajo el tipo T3-S2-A1 de la Comisión Marítima, algunos de ellos para la Armada de Los EE.UU. y otros para uso mercante. Durante la guerra, todos fueron incorporados a la Armada, y cuatro de ellos convertido a portaviones escolta. (Foto: USN).

británico, que disponían de un importante número de bases, estaciones navales y puntos de reabastecimiento distribuidos estratégicamente alrededor del mundo, su interés estuvo mayormente orientado a contar con buques ténder de destructores y submarinos, prestando poca atención al empleo de naves de reabastecimiento en la mar, no obstante de contar con buques petroleros en su flota.

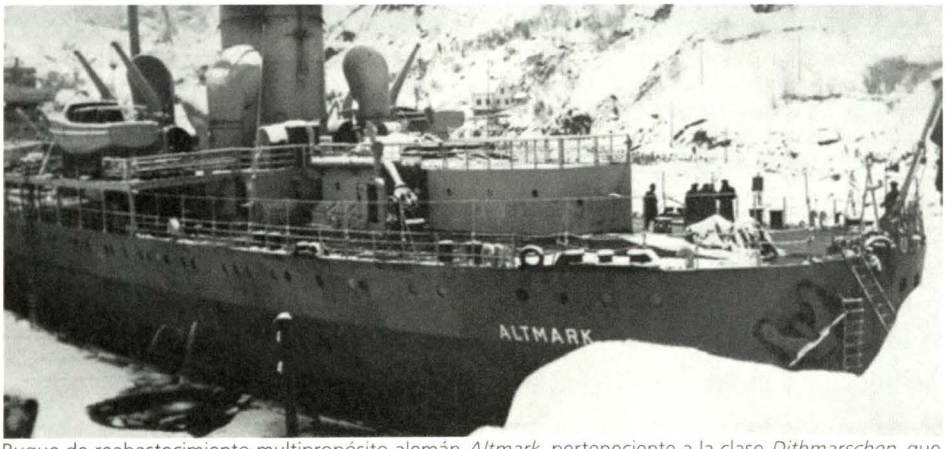
En el caso de Japón, hallándose su área de operaciones centrada en el Pacífico, el contar con naves auxiliares para el apoyo logístico de su flota, no fue un interés primordial, considerando que contaban con estaciones y bases en algunas islas bajo su dominio, por lo que consideraron innecesario crear un tren logístico al estilo norteamericano, salvo con naves destinadas a servir como ténder para submarinos y destructores.

La Segundad Guerra Mundial, la especialización de las naves auxiliares y la aparición de los buques de reabastecimiento multipropósito

El inesperado inicio de la Segunda Guerra Mundial para las armadas europeas, obligó a una rápida conversión de naves mercantes en buques de reabastecimiento de diversos productos.

Sin embargo, la excepción de lo anterior, estuvo dada una vez más por la Armada de los EE. UU., que como ya hemos mencionado, supo aprovechar las lecciones la Gran Guerra, a través de la creación en 1937 de la Comisión de Administración Marítima[8], entidad que tuvo como propósito principal encargarse del diseño de nuevos buques mercantes de todo tipo para reemplazar los existentes, provenientes en su mayoría de la época de la Primera Guerra Mundial. Un segundo propósito de tal comisión, fue considerar el empleo de las nuevas naves mercantes como parte de la reserva naval y ser utilizadas como auxiliares de la Armada en caso de conflicto.

Fue de esta manera, durante la guerra, que la mayoría de los buques auxiliares de reabastecimiento de la Armada de los EE. UU. fueron conversiones de cargueros y tanqueros destinados a la marina mercante, pero diseñados teniendo en mente su rápida transformación y empleo como buques auxiliares de la flota en tiempos de

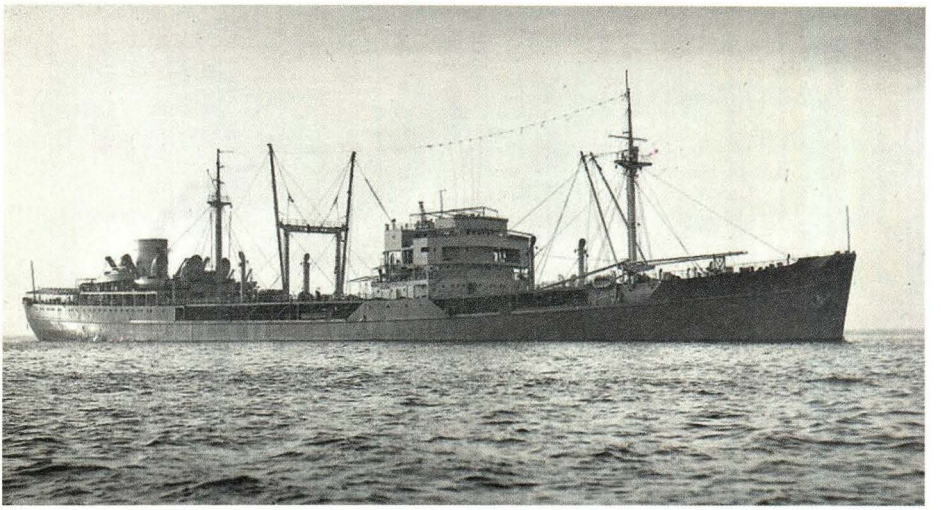


Buque de reabastecimiento multipropósito alemán *Altmark*, perteneciente a la clase *Dithmarschen*, que se hiciera conocido por su participación en la campaña del acorazado de bolsillo *Graf Spee*. (Foto: IWM).

8. Este organismo jugó un papel fundamental en la formación de una flota mercante moderna, a través de un programa de construcciones navales de buques mercantes a ser desarrollado en un periodo de diez años, consistente en 500 buques de diverso tipo, en su mayoría cargueros y petroleros, con el objetivo principal de reemplazar a las naves construidas durante la Primera Guerra Mundial.

   En su mayoría, los nuevos buques fueron destinados ser fletados a empresas navieras norteamericanas, pero dado que habían sido concebidos bajo ciertos estándares militares, en caso de conflicto, estaban habilitados para servir como unidades auxiliares en la armada.

   Estos lineamientos fueron puestos en práctica de manera exitosa durante la Segunda Guerra Mundial, puesto que la Comisión Marítima tuvo a cargo el programa de construcción naval más ambicioso hasta la fecha, construyendo en tiempo record diversos tipos de unidades auxiliares, entre ellas, los cargueros de las clases *Liberty*, *Victory*, los cargueros tipo *C1* y *C2* y los petroleros de los tipos *T2* y *T3*, entre otros. Asimismo, con la experiencia ganada en la construcción masiva de buques en corto tiempo, a esta comisión se le encargó la construcción de buques de guerra, tales como las fragatas de la clase Tacoma, los buques de desembarco de del tipo LST y sus variantes de menor tamaño, así como buques de transporte de tropas. Este importante esfuerzo, que sin duda alguna contribuyó a la victoria aliada, al final de la guerra, se vio reflejado en un total de 5,777 buques construidos bajo contrato con la Comisión Marítima en diversos astilleros norteamericanos.



Buque de reabastecimiento multipropósito alemán *Dithmarschen*, cuya captura finalizada la guerra, diera lugar a la implementación de este tipo de naves en la posguerra. (Foto: USN).

guerra, tales como lo fueron los buques tanque de petróleo y combustibles de la Administración Marítima del Tipo *T-2* y *T-3* y los buques cargueros del Tipo *C-2* y *C-3*.

El único factor limitante de la mayoría de estas naves, fue la velocidad que podían desarrollar, comprendida entre los 11 y 16 nudos, limitación que se hizo presente cuando tuvieron que operar con fuerzas navales que requerían desplazarse a más de 25 nudos.

A la limitación de la velocidad, se sumaba también el hecho que aquellas naves, durante las maniobras de reabastecimiento en la mar (UNREP) para las que fueron convenientemente equipadas, solo podían transferir un tipo de producto, lo que hacía, por ejemplo, que el reaprovisionamiento de una fuerza de portaaviones se prolongara hasta por un día completo. Por otro lado, al tener que reducir la fuerza su velocidad, la hacía más vulnerable ante la presencia de submarinos y aeronaves enemigas.

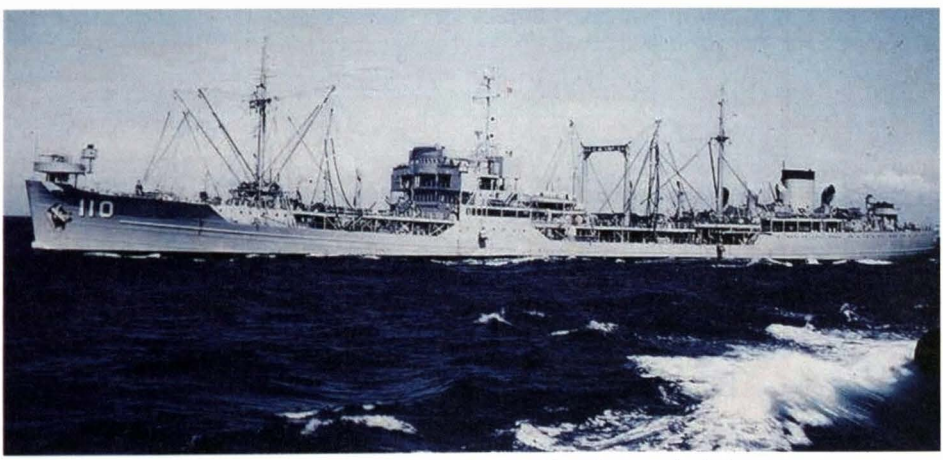
La experiencia alemana y los primeros buques de reabastecimiento multipropósito

Limitada en sus recursos y en la cantidad de naves mercante para servir como auxiliares, la Kriegsmarine halló una forma de solucionar los problemas que sus enemigos experimentaban en asuntos de reabastecimiento en la mar. Ello lo hizo mediante la construcción de petroleros, que además de proveer de combustible a las unidades de la flota, fueron diseñados para reabastecerlas de

otros productos, tales como alimentos y munición. Con ello, nació el concepto del buque de reabastecimiento multipropósito.

Dado que Alemania no tenía bases de apoyo en el extranjero para las operaciones navales en el Atlántico norte y en otros océanos que le permitiese desarrollar la guerra de corso contra el tráfico marítimo comercial británico, la Kriegsmarine requería de una red de barcos de suministro y petroleros (denominados "*Troßschiffe*").

Con esa idea en mente, los alemanes construyeron cinco buques de reabastecimiento con capacidad de proveer de combustible, munición y víveres a la flota. Estos buques de reabastecimiento multipropósito fueron los de la clase *Dithmarschen*,[9] que por sus características, poseían una capacidad para transportar en sus tanques y bodegas combustible, municiones, suministros y repuestos[10]. Además, se hallaban dotados con equipos de remolque para el caso de tener que auxiliar a naves averiadas. Las primeras pruebas de reabastecimiento con estas naves fueron efectuadas finalizando la década de 1930, y de manera intensiva durante la Guerra Civil española.



El *Dithmarschen*, rebautizado USS *Conecuh* (AOR 110), sirvió en la Armada de los EE.UU. entre 1946 y 1952, luego de lo cual fue mantenido en reserva hasta 1960, cuando fue dado de baja. Las evaluaciones llevadas a bordo, permitieron la implementación en la Armada norteamericana del concepto de buque de reabastecimiento multipropósito. (Foto: USN).

9. Los buques de esta clase fueron cinco: el *Dithmarschen*, el *Altmark*, el *Westerwald*, el *Ermland* y el *Franken*. El primero de ellos entró en servicio en 1938 y el último en 1943. Una sexta unidad, el *Havelland*, fue cancelada durante su construcción.

10. Su capacidad de carga útil fue 7.933 t de combustible, municiones 972t, 790t de víveres y 100t suministros de piezas de repuesto.



Buque de reabastecimiento de combate USS *Sacramento* en maniobra de transferencia simultánea con el portaaviones USS *Carl Vinson* (CVA-71) y la fragata USS *Ingraham* (FFG-61), durante ejercicios en el Pacífico, 2003. (Foto: USN).

De este tipo de buques, el de mayor renombre durante la guerra, fue el *Altmark* (luego rebautizado *Uckermark*), conocido por haber participado reabasteciendo al acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*, durante su campaña en el Atlántico sur, que concluyó de manera dramática con el hundimiento por sus propios tripulantes en diciembre de 1939, luego de la batalla del Río de la Plata contra un escuadrón de cruceros británicos.

Con la finalidad de comprobar la idoneidad del concepto aplicado en los *Troßschiffe*, durante la primavera de 1939 y antes de iniciarse la guerra, la Kriegsmarine llevó a cabo un importante ejercicio en el Atlántico para probar las prestaciones operacionales de sus buques de reabastecimiento en la mar, evento en el que participaron los que se hallaban en servicio, el *Dithmarschen* y el *Altmark*, obteniéndose resultados exitosos.

De esta manera, iniciada las hostilidades, todas las operaciones que involucraron la participación de naves de guerra alemanas en el Atlántico y en otros océanos, contaron mayormente con el apoyo de naves de este tipo.

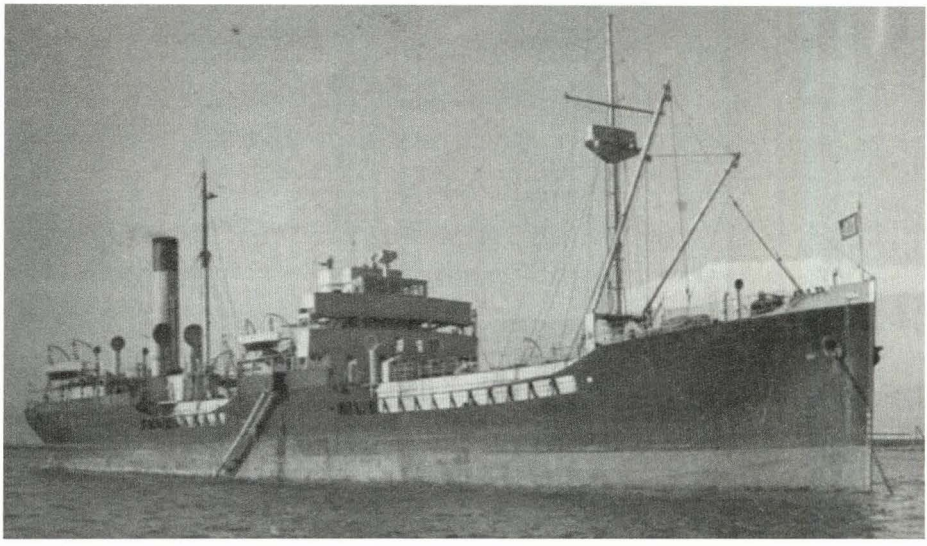
La consolidación del concepto: el buque de reabastecimiento multipropósito en la postguerra

El diseño y prestaciones de los buques de reabastecimiento multipropósito alemanes llamaron la atención de los aliados, por lo que británicos y norteamericanos incorporaron a sus respectivas armadas a un ejemplar de estas naves. Estos buques fueron por el lado británico el Nordmark, rebautizado primero HMS *Northmark* y posteriormente HMS *Bulawayo*; mientras que los norteamericanos emplearon al *Dithmarschen*, rebautizándolo USS *Conecuh* (AOR 110). La experiencia con ambos buques sirvió, para que ambas armadas desarrollaran el concepto del buque rápido de reabastecimiento de combate, materializado a partir de la década de 1950, y que es empleado hoy en día en muchas armadas del mundo.

En el caso de la Armada de los EE. UU., durante la Segunda Guerra Mundial, ya había implementado un impresionante tren logístico para su flota, cuyo empleo resultó ser de vital importancia para sostener las operaciones navales en todos los teatros de operaciones de la guerra, de manera especial en el Pacífico. De esta manera, hizo su aparición acompañando a las principales flotas de los EE. UU., una serie de buques auxiliares especializados, tales como buques tanque de petróleo (AO) para las operaciones de las diversas unidades de la flota; buques tanque de gasolina (AOG), empleados para proveer el combustible de aviación indispensables por el carácter eminentemente aeronaval de las operaciones; buques de municionamiento (AKS), para el transporte de munición y torpedos; buques de suministros de aviación, para la provisión de equipos y repuestos de aviación (AVS); buques de carga general, destinados a transportar pertrechos diversos para el personal de dotación y tropas combatientes; y buques de carga de alimentos, empleados para llevar carga alimenticia seca y refrigerada.

Sin embargo, la idea de combinar capacidades de reabastecimiento de productos diversos, como se ha comentado, fue probada con el USS *Conecuh* (ex *Dithmarschen*), luego de lo cual, la Armada de los EE. UU. se aventuró a construir los primeros buques de reabastecimiento multipropósito de la postguerra, materializados en los dos de la clase *Sacramento*. Estos buques, fueron diseñados para transportar más combustible, munición, víveres y otra clase de material logístico, en comparación a los buques que anteriormente transportaban dichos pertrechos de manera individual. Ambos, fueron provistos de una planta propulsora que les permitía un andar de 26 nudos, característica necesaria que les posibilitaba operar en compañía de un grupo de batalla de portaaviones y reabastecerlos navegando sin alejarse de la formación[11].

11. Cabe señalar que la planta propulsora de ambos buques, el USS *Sacramento* y el USS *Wichita*, provino de los inconclusos acorazados de la clase *Iowa*.



Petrolero BAP *Pariñas*, primer buque de su tipo en la Armada del Perú. Adquirido ni bien iniciado el Conflicto con Colombia en 1932, demostró la utilidad e importancia de este tipo de buques al reabastecer a las unidades de la Fuerza Avanzada del Atlántico. Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial, tuvo el mérito de navegar un promedio de 350 días por año, asegurando la distribución y abastecimiento de petróleo y derivados en todo el litoral peruano. Sirvió en la Armada hasta el año 1959. (Foto: AHM).

Luego de la exitosa experiencia norteamericana, otras armadas siguieron el mismo camino: la Royal Navy, la Marina Francesa, la Marina Militar Italiana, la Marina alemana, la Real Armada Neerlandesa y la Armada española, entre otras. Cabe precisar, que en la década de los noventa, las armadas de España y los Países Bajos, decidieron llevar a cabo algunos proyectos conjuntos, dentro de los que estuvieron la construcción de una clase de buques de reaprovisionamiento logístico de flota, de los cuales, hablaremos más adelante.

Los buques de reabastecimiento en la Marina de Guerra del Perú

La Armada peruana a lo largo de su historia ha operado diversos tipos de buques auxiliares como parte de lo que se denomina el "tren logístico" de sus fuerzas navales.

Durante el siglo XIX, la llegada de los primeros buques de guerra a vapor, hizo necesario que los transportes de guerra, aparte de servir de medio para trasladar tropa y pertrechos para el ejército, llevaran a bordo provisiones diversas y carbón para las naves de la Escuadra.

Iniciado el siglo XX, durante la Primera Guerra Mundial, los transportes de la Armada, junto a los vapores de la Compañía Peruana de Vapores, contribuyeron a

sostener el comercio marítimo peruano, tanto en el extranjero, como en las rutas de cabotaje a lo largo de nuestro litoral.

Años después, durante el conflicto con Colombia (1932-33), se hizo necesario el envío de una fuerza naval peruana para operar contra objetivos y rutas marítimas colombianas en el Caribe.

Esta organización naval, denominada Fuerza Avanzada del Atlántico, fue conformada en abril de 1933 e integrada por el crucero BAP *Almirante Grau,* y los submarinos *R-2* y *R-3*, a los que se sumaron los destructores BAP *Almirante Guise* y BAP *Almirante Villar,* adquiridos en ese mismo año en Estonia. Considerando la necesidad de contar con una nave de reabastecimiento de combustible para la fuerza, que le permitiese extender su autonomía y operar en el Atlántico, la Armada adquirió su primer petrolero en Noruega, el buque tanque *Sjömand,* que bajo pabellón peruano fue rebautizado BAP *Pariñas*, conmemorando el primer yacimiento productor de petróleo en costas peruanas.

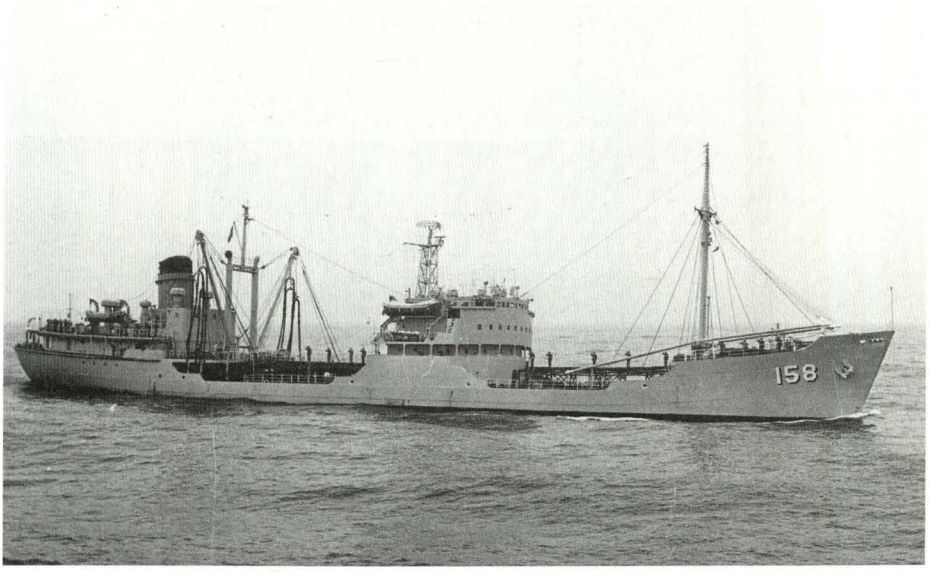
Su primera comisión, fue llevar las dotaciones de los recién adquiridos destructores BAP *Almirante Guise* y BAP *Almirante Villar* a Estonia, desempeñando además un rol importante como buque de apoyo logístico durante el conflicto con Colombia en 1933. En el año 1941, participó apoyando a la Escuadra



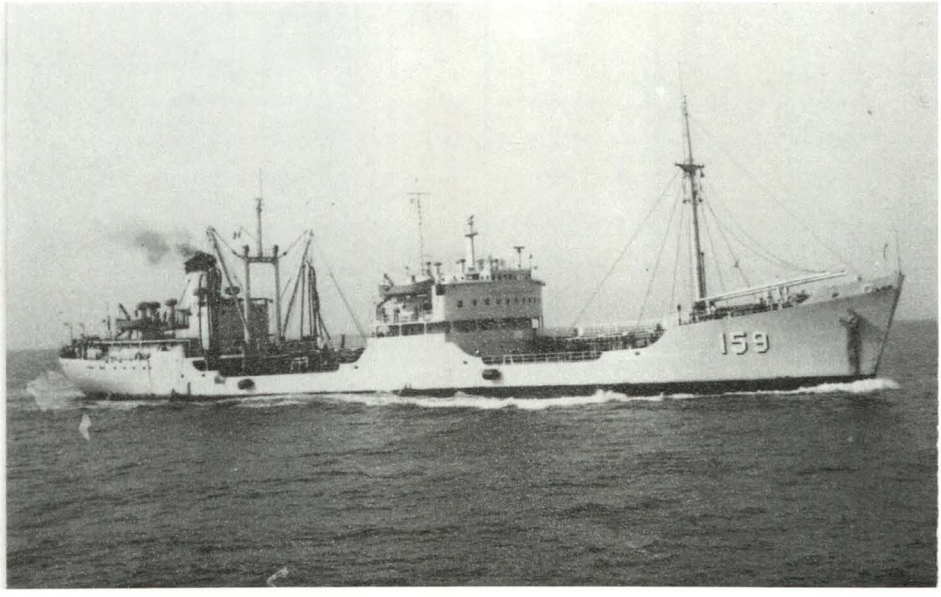
Petrolero BAP *Talara* (ATP-153), de origen danés.



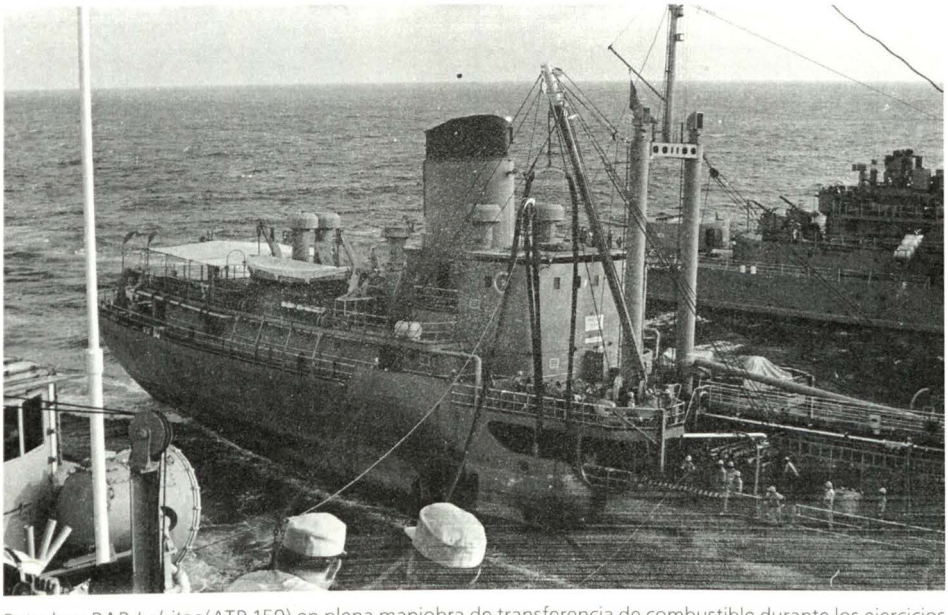
Petrolero BAP *Sechura*, de origen británico. Sirvió como prototipo para la construcción en los astilleros SIMA Callao, de los petroleros BAP *Zorritos* y BAP *Lobitos*. (Foto: AHM).



Petrolero BAP *Zorritos*, primer buque de alto bordo construido en Sudamérica. Tuvo una destacada participación en el Conflicto con el Ecuador de 1995. (Foto: AHM).



Petrolero BAP *Lobitos* (ATP-159), gemelo del *Sechura* y del *Zorritos*. Al igual que aquellos, aparte de servir de tiempo en tiempo a órdenes de la Oficina Naviera Comercial de la Marina, también fue dotado de maniobra de transferencia de combustible en ambas bandas para operar con las unidades de la Escuadra. (Foto:AHM).



Petrolero BAP *Lobitos* (ATP-159) en plena maniobra de transferencia de combustible durante los ejercicios Pre-UNITAS 1970. (Foto: DIMAR).

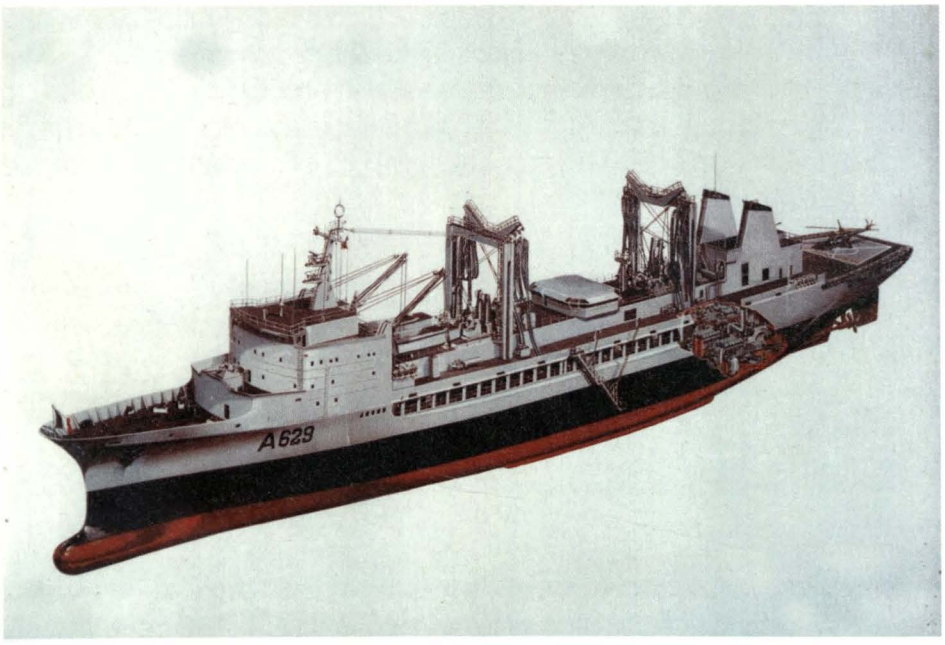
mientras duró el conflicto con el Ecuador. Debido a la Segunda Guerra Mundial el BAP *Pariñas* operó ininterrumpidamente abasteciendo de petróleo y sus derivados a lo largo de los puertos del litoral peruano. Concluido el conflicto, continuó dedicado al tráfico comercial de petróleo; a partir de 1958 estuvo a cargo de la Oficina Naviera Comercial, hasta el 8 de julio del año siguiente, que fue dado finalmente de baja.

En la década de los cincuenta, la Armada peruana decidió llevar a cabo la renovación e incremento de las unidades de la Escuadra, incluyendo a sus unidades auxiliares. Esta política naval, se vio enormemente favorecida luego de la creación de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), puesto que a partir de entonces, buena parte de sus unidades auxiliares de tipo petrolero fueron construidas en el astillero del Centro de Operaciones Callao.

Iniciada la década aludida, la Escuadra contaba con el petrolero BAP *Pariñas*, buque que como hemos comentado, fue el primero en ser empleado para reabastecimiento de la Escuadra, maniobra que era efectuada con una manga a popa. Otro aspecto que favoreció la incorporación de este tipo de unidades, fue la creciente producción petrolífera de los yacimientos de la costa norte del Perú, que creó una demanda de buques para transportar crudo hacia las refinerías de la costa peruana y las rutas de cabotaje costero, redistribuyendo los combustibles refinados hacia



BAP *Villavisencio* (FM-52) y BAP *Almirante Grau* (CL-81) abastecidos simultáneamente por el petrolero BAP *Pariñas* (ATP-155), c. 1980, (Colección autor).



Buque de reabastecimiento clase *Meuse*, ofrecido por el astillero francés a requerimiento de la Marina de Guerra del Perú. (Foto: AHM).

otros puertos. Entonces, ante esta oportunidad, la Armada peruana, incorporó en un primer momento dos buques tanque de diseño muy similar, el BAP *Talara* (ATP-153), construido en 1954 en el astillero danés de Burmeister & Wain y el BAP *Sechura* (ATP-154), construido en el astillero británico Thornycroft, en 1956. Por estos años, el Alto Mando naval peruano decide iniciar las construcciones navales de alto bordo, y ello se concreta en la construcción con asistencia técnica británica, del primer petrolero en astilleros del SIMA Callao, el BAP *Zorritos* (ATP-158), buque gemelo del BAP *Sechura*.

Con la experiencia ganada, se decide construir un buque similar en 1965, el BAP *Lobitos* (ATP-159), seguido por dos unidades de mayor porte y de diseño más moderno, los BAP *Pariñas*, en 1967 y BAP *Pimentel*, en 1968. Estos dos últimos, fueron construidos con planos de procedencia japonesa.

La adquisición en Gran Bretaña entre los años 1959-60 de los cruceros ligeros BAP *Almirante Grau* (CL-81) y BAP *Coronel Bolognesi* (CL-82), destinados a reemplazar a los del mismo nombre construidos en 1907, representó un incremento en las capacidades de operación a larga distancia de la Escuadra, por lo que se hizo necesario dotar a algunos petroleros con capacidad de reabastecimiento en la mar. Luego de los estudios respectivos, de todos los auxiliares para transporte de petróleo, el BAP *Talara*, BAP *Zorritos*, BAP *Lobitos* y BAP *Pariñas*, fueron equipados con maniobras de transfe-

rencia de combustible por ambas bandas, con lo que la capacidad de operación en la mar por un mayor tiempo se vio incrementada.

Sin embargo, veinte años después, las unidades auxiliares de lo que en su momento fue la Flotilla de Auxiliares de la Armada, naves operadas de tiempo en tiempo por la Oficina Naviera Comercial, requerían un reemplazo, a lo que se sumaba también, la necesidad de contar con una nave de reabastecimiento multipropósito, dadas las demandas operacionales de la fuerza naval peruana.

Es de esta manera, que en el año 1983, el Estado Mayor General de la Marina, plantea la adquisición de un buque de reabastecimiento y apoyo logístico (con capacidad para llevar petróleo, combustible de aviación, víveres, munición, misiles y repuestos diversos), convocándose a varios astilleros extranjeros para que presenten sus propuestas. Uno de estos astilleros fue el francés Alshtom de Nantes, el cual ofreció un buque de reabastecimiento multipropósito, de diseño similar a los de la clase Meuse, de los que se construyeron cuatro unidades para la Marina francesa y uno para la australiana.

Sin embargo, este proyecto no se llegaría a concretar, principalmente a consecuencia de las reducciones presupuestales derivadas de la crisis económica que afectó al Perú a mediados de la década de 1980.

Con una crisis económica de por medio, que afectó la capacidad de mantenimiento de nuestras unidades auxiliares que se hallaban al término de su vida operacional, y habiendo variado las condiciones que favorecían contar con unidades de bandera nacional destinadas al transporte de hidrocarburos en la costa peruana, la mayor parte de las unidades auxiliares de este tipo fueron progresivamente retiradas del servicio, y paradójicamente, aparte del segundo BAP *Talara* (ATP-152), no equipado para operar con la FAS, para el año 1995, el único buque disponible con capacidad de reabastecimiento en la mar, era el BAP *Zorritos* (ATP-158), el más antiguo de los petroleros de construcción local, el cual, finalmente fue retirado del servicio en el año 1999.

La adquisición de un buque de reabastecimiento para la Fuerza de Superficie

La sucesiva baja de los auxiliares de transporte de petróleo, que de cinco unidades en 1970 (cuatro de ellas con capacidad de reabastecimiento en la mar) se redujo a una en el año 1990 y a ninguna en el año 2014, hizo que la recuperación de esta capacidad, tuviera un carácter prioritario para la Armada. De esta manera, el Alto Mando naval, introdujo este requerimiento en su plan de adquisiciones y la búsqueda de una unidad



Buque de aprovisionamiento de combate español *Patiño* (A 14), producto de un diseño conjunto hispano-neerlandés, y gemelo del actual BAP *Tacna* (ARL-158), ex Hr.Ms. *Amsterdam*. (Fotó: Armada Española).

de reabastecimiento de segundo uso, que adicionalmente tuviera prestaciones como buque de apoyo para ayuda humanitaria, fue iniciada de inmediato.

Coincidentemente, a través del agregado naval de Perú en Francia y los Países Bajos, se tuvo conocimiento del próximo retiro del servicio del buque de reabastecimiento Hr.Ms. Amsterdam, quien fue autorizado para iniciar las negociaciones para su adquisición. En las líneas que continúan, conoceremos detalles acerca de este buque, que como ya se mencionó, fue finalmente incorporado a la Armada en diciembre del año 2014, con el nombre de BAP *Tacna* (ARL-158).

El *Ámsterdam:* resultado de un proyecto conjunto hispano-neerlandés

En el año 1988, el Departamento de Defensa holandés, anunció el reemplazo del buque de reabastecimiento Hr.Ms. Poolster, que para entonces, contaba con veinticinco años de servicio. En un principio, se estudiaron varias alternativas para reemplazar al *Poolster*, tales como la compra y transformación de un petrolero civil como buque de reabastecimiento, o la adquisición de algún diseño reciente de una armada de la OTAN. Sin embargo, la solución al reemplazo requerido, fue hallada en

un proyecto común emprendido entre la Armada española y la Real Armada holandesa. Ambas armadas, firmaron en noviembre de ese año un memorando de entendimiento bilateral para la cooperación material, que derivó en un proyecto conjunto para el diseño de un buque de reabastecimiento de combate, pero con estándares comerciales para reducir los costos durante el proceso de construcción.

El resultado de este proyecto, fue un buque de reabastecimiento de combate rápido de flota tipo AOR, a partir del concepto de ventanilla única (liberación simultánea de múltiples tipos de carga), destinado al abastecimiento de combustible en altamar. El proyecto, contempló la construcción de dos unidades: una en España, el BAC *Patiño*, a cargo de la entonces Empresa Nacional Bazán, y otra el Holanda, el *Amsterdam*, en los astilleros De Royal Schelde (actualmente Damen Schelde).

Para el caso del buque neerlandés, se tuvo previsto la entrada en servicio del buque para el año 1995.

La construcción

La construcción del casco -iniciada el 21 de mayo de 1992 y concluida el 11 de septiembre de 1993- tuvo la particularidad de haber sido efectuada en varias secciones, las que corrieron a cargo de varios astilleros sub-contratistas (como el KSG y el Rotterdam Drydock Company –RDM) siendo ensambladas en las gradas del astillero De Merwede, en Hardinxveld-Giessendam. El control de calidad estuvo a cargo de la propia Armada, el Departamento de Calidad de la Royal Schelde y el Grupo Lloyd's.

Luego, el 18 de octubre de 1993, una vez a flote el buque, fue enviado a Vlissingen para la fase de acabado. Una vez concluida, se dio paso a la siguiente fase, de pruebas en puerto y en la mar, que fue iniciada en febrero de 1995, incluyendo la operación de cada uno de los sistemas instalados a bordo, así como de sus capacidades como buque de reabastecimiento en la mar. Tras superar de manera satisfactoria las pruebas, el *Amsterdam* fue incorporado a la Real Marina Neerlandesa el 2 de septiembre 1995 en el la Base Naval de Den Helder.

Casco y superestructura

Por diseño, el buque posee dos superestructuras o "islas". En la de proa, se halla el puente, el centro de operaciones de combate, estación de radio, el alojamiento para los oficiales de dotación, los espacios administrativos, la enfermería con sus quirófanos y la sala de equipos auxiliares. En la superestructura de popa, se hallan la sala de máquinas principales, sala de bombas auxiliares, aparatos de go-

bierno, cámaras frigoríficas, espacios de alojamiento para la dotación, así como la cocina, comedores y el hangar con su respectiva cubierta de vuelo.

Los pañoles de munición, tanques de combustibles y otros líquidos, así como otros pañoles de suministro, se hallan distribuidos en diversas áreas del buque.

Planta propulsora

La planta propulsora, se halla conformada por dos motores diésel diésel Bazán-MAN 16V 40/45 de cuatro tiempos, con una potencia de 9,68 Mw, capaces de proveer al buque una velocidad máxima de 21,3 nudos, cantidad nada despreciable para un buque de sus características. La energía para los equipos de a bordo, está provista por cuatro generadores turbodiésel Bazán MAN, más uno de emergencia.

Armamento y sensores

Pese a ser un buque auxiliar, la Real Marina holandesa, a diferencia de la Armada española, consideró necesaria la instalación de un sistema de defensa puntual *Goalkeeper*, dotándolo además de seis ametralladoras calibre .50.

En lo referido a sistemas de comando y control, pese a ser una unidad auxiliar, el buque cuenta con un pequeño centro de operaciones de combate, en la que se procesa y muestra información de los sensores del buque, tales como el radar de navegación, radares de los helicópteros, sistema MAGE y el radar de control de tiro del sistema *Goalkeeper* CIWS.

Cuenta también con un radar de navegación *SPS-19* y dos radares *SPQ-03* para el control de aeronaves.

Tecnología

Este buque posee una serie de adelantos tecnológicos aún vigentes en cuanto a la automatización de sus equipos, lo que reduce de manera significativa el personal a bordo, gracias a contar con un Sistema de Administración de Funciones Integradas (*Integrated Performance Management System – IPMS*). Este sistema se halla constituido por una serie de estaciones y cabinas de control para la gestión (monitoreo y control) los diversos sistemas de ingeniería del buque, tales como el de propulsión, generación eléctrica, transvase de combustible, así como sistemas de lucha contra-incendios y control de averías. El IPMS, se halla ubicado físicamente en la Central Técnica, desde donde se pueden operar y controlar de manera remota los sistemas antes mencionados.

Por otro lado, existe redundancia en los sistemas de control de todos los equipos, de tal manera que en caso de una avería en combate o de incendio a bordo,

los mismos puedan seguir operando desde la respectiva estación de control alterna. Asimismo, los equipos pueden ser controlados, ya sea desde el Centro Técnico, como en forma manual a través de los controles de los propios equipos.

Cubierta de vuelo y hangar

Para operaciones aéreas, el buque posee una amplia cubierta de vuelo a popa, complementada por un hangar. Desde allí, se pueden operar dos helicópteros pesados tipo *Sea King*, o tres helicópteros de menor tamaño.

Prestaciones operacionales y capacidades logísticas

De acuerdo a sus características, esta unidad tiene como misiones principales las siguientes:

- Reabastecimiento en la mar;
- Operaciones de interdicción marítima;
- Apoyo ante desastres naturales;
- Transporte de víveres, materiales y combustible;
- Evacuación de heridos;
- Soporte a zonas costeras.

Reabastecimiento en la mar

Por diseño, el buque es capaz de abastecer a un grupo de combate integrado por una unidad tipo portaaviones, cinco fragatas y veinte aeronaves embarcadas durante un periodo en la mar continuo de veintiún días, proporcionándoles combustible, agua, munición, víveres, repuestos, pertrechos, vestuario, medicinas y asistencia sanitaria.

Las operaciones de reabastecimiento en la mar, comprenden la transferencia de líquidos (FAS=*Fueling at Sea*) y de materiales de carga (RAS=*Replenishment At Sea*) entre dos buques. Siendo la misión principal del BAP *Tacna* el reabastecimiento de unidades de combate en la mar, posee para tal propósito sistemas de transferencia en cinco estaciones: cuatro estaciones laterales (dos ubicadas a la altura de la cuaderna 140, hacia babor y estribor, respectivamente, y otras dos ubicadas a la altura de la cuaderna 84, igualmente hacia babor y estribor). La quinta estación, se halla ubicada a popa.

Cada estación lateral es de doble propósito, tanto para operaciones RAS, como para operaciones FAS. Cada uno de estos sistemas emplea líneas de tensión constante que soportan a las mangas para los líquidos (combustibles, lubricantes y agua), o el carro utilizado para transferir la carga. Para el caso de la maniobra RAS, la estación de popa emplea una manga flotante.

CARACTERÍSTICAS
B.A.P. TACNA

El escudo de la nave incorpora elementos representativos de las capacidades de operación con aeronaves y reabastecimiento logístico bajo el lema "Sirviendo por la Patria".

SISTEMA DE DEFENSA PUNTUAL GOALKEEPER CIWS:
CWIS SGE-30 Goalkeeper de 30 mm. Se trata de un sistema de lucha antimisil.

Capacidad de ronza:
360 grados
Peso: 6.800 k.

La cadencia de tiro: es decir, e municiones que puede disparar, es de disparos por minuto, con un depósito mil 190 municiones listas para dispara de letalidad efectiva es de los 200 has metros, con una capacidad de disparo 75 rondas por segundo.

AERONAVES
Cubierta de vuelo y hangar con capacidad para albergar 2 helicópteros pesados (SH3D) o tres ligeros.

Manga: 22 m.

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº5**

Radar FM/CW Scout del sistema CIWS

Radar de control SPQ 03

6 Lanzadores chaff SRBOC MK 36

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº3**

Estac tran late **Nº4**



LA PROPULSIÓN
Corre por cuenta de dos motores diésel Bazan-Burmeister & Wain de 24,000 caballos de fuerza, que le confieren una velocidad de 22 nudos o 40 kilómetros por hora. El alcance a 20 nudos es de 13 mil 440 millas náuticas.



DESPLAZAMIENTO
17.318 toneladas.

VELOCIDAD
21.3 nudos.

DOTAC
130 Oficiale
gente de m

MISIONES PRINCIPALES

Reaprovisionamiento logístico en el mar.	Operaciones de interdicción marítima.	Apoyo ante desastres naturales	Transporte de víveres, materiales y combustibles.	Evacuación de heridos	Soporte a zonas costeras

6 ametralladoras
Browning M-2HB de 12.7 mm



Ubicación:
- (2) Ambos lados del puente.
- (2) En la superestructura de popa.
- (1) En popa.
- (1) En proa.

Capacidad hospitalaria reforzada
Dar apoyo médico a la población afectada como consecuencia de algún desastre natural.



Equipamiento electrónico:
cuenta con radares de vigilancia de superficie, sistemas ESM Ferranti AWARE-4 y Lanzadores de Chaff SRBOC MK-36, como contramedidas de ataque. Dispone, además, de una amplia cubierta de vuelo y un hangar capaz de acomodar tres helicópteros Agusta-Bell 412SP o un par de SH-3D Sea King como los que la Aviación Naval opera en la actualidad.





Estación de transferencia lateral en la mar **Nº2**

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº1**

Radar de navegación SPS-19

Grúas para maniobrar carga de la bodega de la proa

Calado: 8 metros en plena carga.

INTERDICCIÓN MARÍTIMA
Cuenta con lanchas tipo RHIB para realizar operaciones de interdicción marítima en la lucha contra los ilícitos en el mar.

APACIDAD LOGÍSTICA
s tanques tienen capacidad para almacenar ás de 10.000 metros cúbicos de líquidos, de uerdo a la siguiente distribución:

8.000	2.000	200
metros cúbicos de 76.	metros cúbicos de F44	toneladas de agua potable

CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO
Posee cámaras de congelamiento, bodegas y tanques para almacenar.

1.300	6.700	1.660	178.8	290
toneladas de carga (víveres y medicina)	toneladas de combustibles Diesel.	toneladas de combustibles de avión.	toneladas de agua	toneladas de carga

Estas estaciones, le permiten al BAP *Tacna* reabastecer simultáneamente a un buque por banda, uno a popa, así como a una aeronave de alas rotatorias a través de la manguera de combustible ubicada en el área de la cubierta, diseñada para operaciones de reabastecimiento vertical (VERTREP).

Operaciones de interdicción marítima

Gracias a contar con capacidad de portar aeronaves de ala rotatoria, sensores y armamento, el BAP *Tacna* se halla en capacidad de llevar a cabo ciertas misiones similares a las de un buque escolta, como son todas las relativas a operaciones de vuelo o las relacionadas con la interdicción marítima, así como para la lucha contra ilícitos en la mar. Para esto último, se halla dotado de dos embarcaciones tipo *RHIB*.

Misiones de apoyo humanitario

Para misiones de apoyo humanitario, el BAP *Tacna*, cuenta con instalaciones que le permiten brindar apoyo médico a la población afectada, tales como sala de operaciones quirúrgicas, salas de hospitalización y de recuperación. A esto se suma la cubierta de vuelo que le permite efectuar evacuaciones aeromédicas.

Por otro lado, la capacidad de transportar carga, combustibles y agua, permitirán al buque brindar un auxilio y apoyo logístico de suma importancia a poblaciones costeras que puedan ser afectadas por desastres naturales.

Comentarios finales

Creemos que la incorporación de este buque a la Armada del Perú, constituye una compra sumamente acertada, puesto que otorga a sus fuerzas navales una capacidad cubierta parcialmente en décadas pasadas, dotándolas de un buque de reaprovisionamiento de combate que permitirá operar a sus unidades navales en zonas alejadas de sus bases por periodos largos de tiempo. Por otro lado, su equipamiento, le otorga flexibilidad para desempeñar misiones de interdicción marítima; y por último, sus capacidades logísticas, lo convierten en un elemento fundamental para su empleo como plataforma en apoyo a poblaciones en caso de desastres naturales.

CARACTERÍSTICAS	
DESPLAZAMIENTO	17.318 tons. a plena carga; 7.575 tons. sin carga.
ESLORA	166,3 m (máxima); 152,0 m (entre perpendiculares)
MANGA	22,0 m
CALADO	8,0 m al plena carga
PROPULSIÓN	Dos motores diésel Bazán-MAN de 9,68 Mw
VELOCIDAD	21,3 nudos
AERONAVES	Cubierta de vuelo y hangar con capacidad para albergar 2 helicópteros pesados (SH3D) o tres ligeros.
HABITABILIDAD	180
ARMAMENTO	6 Lanzadores chaff SRBOC MK3
	6 ametralladoras "Browning" de 12,7 mm
SENSORES	Radar de navegación SPS-19
	Radar de control SPQ-03
	Radar FM/CW Scout del sistema CIWS
CAPACIDAD LOGÍSTICA Sus tanques tienen capacidad para almacenar más de 10.000 metros cúbicos de líquidos, de acuerdo a la siguiente distribución:	8.000 metros cúbicos de F76. 2.000 metros cúbicos de F44 200 toneladas de agua potable

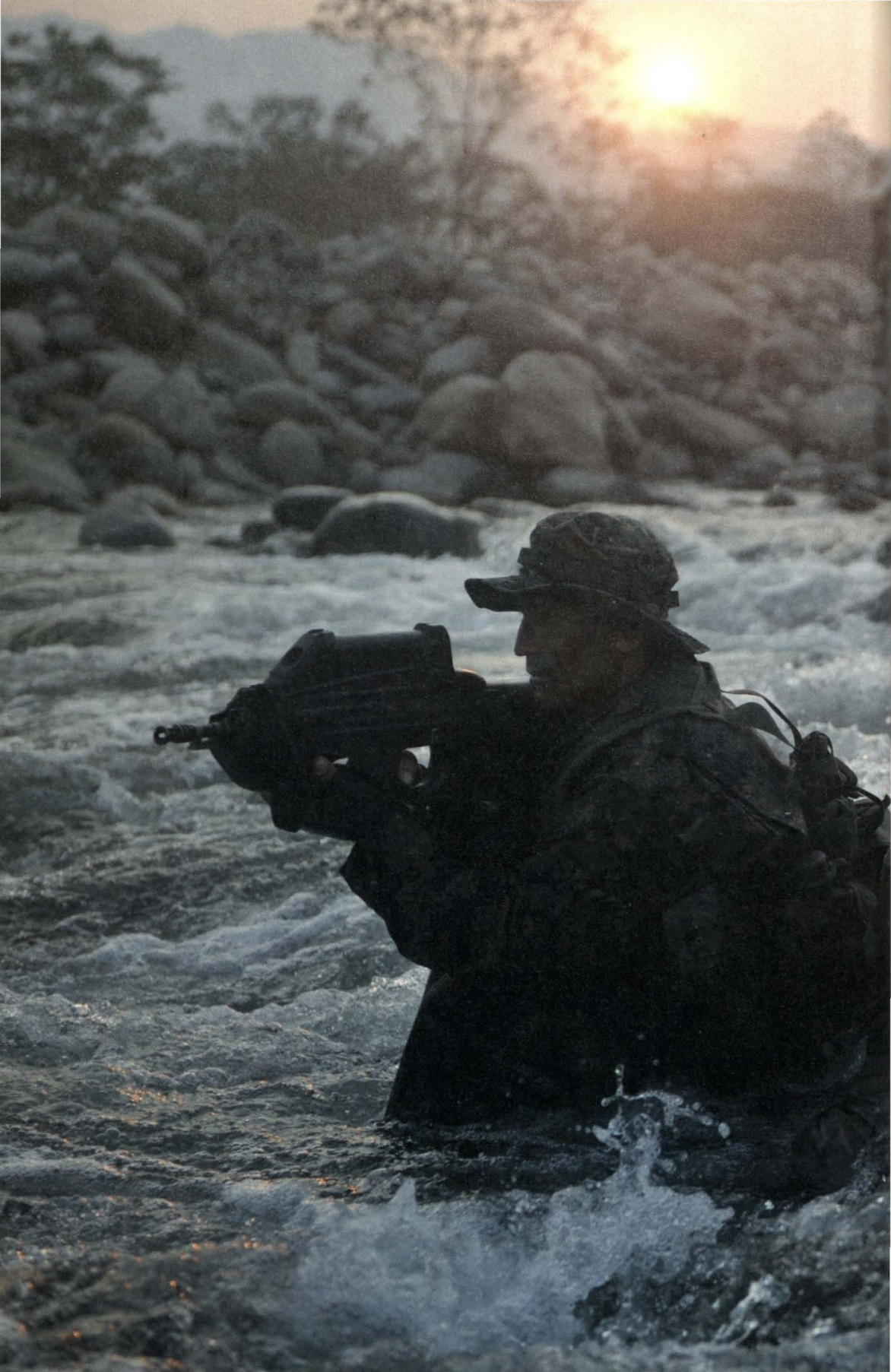
Bibliografía

Publicaciones impresas

- GARDINER, Robert. *The Big Gun, Conway's History of the Ship.* Londres: Conway Maritime Press, 1992. p.165.
- Idem, p.167.
- MOONEY, James. *Dictionary of American Naval Fighting Ships.* Washington: U.S. Government Printing Office, 1970, Vol 1. p.275.
- WOOD, Geoffrey. "Collaborative design and build for new Dutch AOR". *Maritime Defence. The Journal of International Naval Technology.* 1995, Vol 11, N° 2, p. 258-266.

Internet

- German Naval History. *Kriegsmarine Ships* [en línea]. Alemania. <http://german-navy.de/kriegsmarine/ships/auxships/nordmark/history.html> [consulta: 12 enero 2015].
- BROWN, Warwick. "When Dreams Confront Reality: Replenishment at Sea in the Era of Coal". *International Journal of Naval History,* 1 diciembre 2010 [fecha de consulta: 11 enero 2015]. Disponible en internet: < http://www.ijnhonline.org/2010/12/01/when-dreams-confront-reality-replenishment-at-sea-in-the-era-of-coal/>



Apuntes sobre la guerra subversiva en el VRAEM

Capitán de fragata Enrique Tapia Meléndez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Operaciones Especiales. Posee una maestría en Administración Estratégica de Empresas por el Centro de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como una segunda especialidad profesional en Gestión de la Calidad Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Relaciones Comunitarias por la Universidad Nacional de Ingeniería.



RESUMEN
A 34 años de guerra contrasubversiva, el autor ensaya nueve principios que aplicados eficientemente en el planeamiento operacional de las Fuerzas Armadas, podría revertir el escenario de la pacificación nacional. Asimismo expone la nueva estrategia senderista, y en ella, la oportunidad de obtener la adhesión de la población.

PALABRAS CLAVE: guerra subversiva; guerra contrasubversiva; terrorismo; valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro VRAEM.

ABSTRACT
At 34 years of counter-subversive war, the author does an essay on the nine principles that applied efficiently in the operational planning of the Armed Forces, it could reverse the stage of national pacification. Likewise it displays the new strategy of shining path, and within, the opportunity to obtain the support of the people.

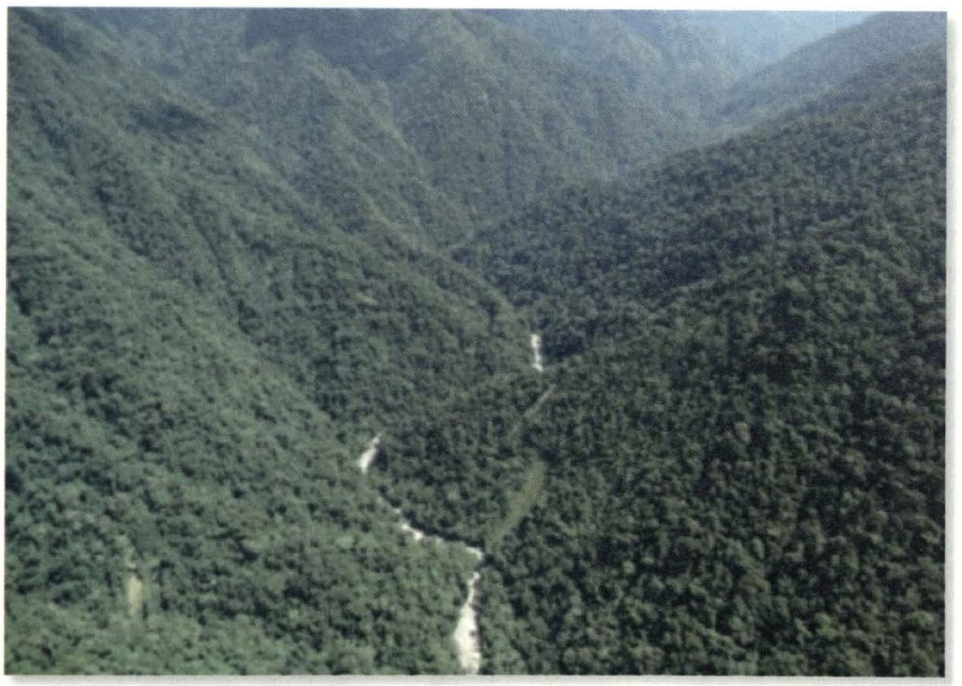
KEYWORDS: subversive war; counterinsurgency war; terrorism; Valley of the Apurimac, Ene and Mantaro rivers VRAEM.



"Conoce al enenmigo como a tí mismo y vencerás". SunTzú.

Subvertir es sinónimo de insurgir y significa: trastornar un orden establecido o alterar el funcionamiento normal de algo. Guerra de guerrillas se refiere a las acciones de naturaleza militar desarrolladas por una fuerza irregular contra una regular. El terrorismo se basa en atentados contra personal no combatiente. Finalmente, las acciones guerrilleras y las terroristas son manifestaciones de un concepto que engloba ambas técnicas llamado guerra subversiva (Sasse, 1980).

• Artículo recibido el 4 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 14 de abril de 2015



Quebrada Parhuamayo, bastión de Sendero en el VRAEM. Colección del autor.

El Estado peruano desde principios de 1980 lidió con el flagelo de la subversión, teniendo como actor principal a la organización subversiva Sendero Luminoso, cuyo principal objetivo era implantar un nuevo Estado de corte comunista, enmarcado en el pensamiento doctrinario "marxista-leninista-maoísta"; para lo cual emplearía una "lucha armada violenta y radical", desarrollando acciones armadas "desde el campo a la ciudad". Este pensamiento utilizó la violencia como única forma de conquistar el poder, materializando su accionar en "cuatro formas de lucha": agitación y propaganda; sabotaje, aniquilamiento selectivo y, guerra de guerrilla. Estas acciones acarrearon al país miles de bajas inocentes y un retraso significativo en su desarrollo.

Una vez capturados los líderes de Sendero Luminoso en 1992, la organización subversiva sufre una modificación en su estructura adoptando dos líneas bien definidas: los "acuerdistas" o línea oportunista de derecha, que buscan una solución política y, la línea de los "liquidacionistas" de izquierda, que continúan con la llamada "guerra popular proseguir"; este punto de quiebre trajo consigo un cambio en el accionar subversivo que se vería reflejado en la nueva conducción de sus acciones armadas, las cuales tendrían como objetivo central combatir a las Fuerzas del Orden para mantener un área de producción y fi-

nanciamiento (narcotráfico) que apoye sus intereses de desarrollo, restructuración y expansión. Dicho accionar es ejecutado bajo un sistema de dirección orgánico y operativo llamado Comité Regional Centro, liderado actualmente por Víctor Quispe Palomino "José", quien utiliza convenientemente como área de operaciones, el VRAEM (Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro).

Esta reconstitución de la organización terrorista Sendero Luminoso, es descrita por "José" en un documento distribuido por el Comité Central llamado *Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular, democrática, agraria.* En el se detallan las emboscadas, hostigamientos y enfrentamientos donde participó Sendero, desde 1999 al 2012. Asimismo se mencionan las tácticas y procedimientos de guerra de guerrillas empleados durante dicho periodo, tales como:

> Este pensamiento utilizó la violencia como única forma de conquistar el poder, materializando su accionar en "cuatro formas de lucha": agitación y propaganda; sabotaje, aniquilamiento selectivo y, guerra de guerrilla. Estas acciones acarrearon al país miles de bajas inocentes y un retraso significativo en su desarrollo.

1. Privilegiar el secreto y la clandestinidad.
2. No perjudicar a las masas populares respetando intereses de vida, cultivos, propiedades y bienes.
3. Disciplina de comunicaciones: reportarse solo estando en movimiento, reportarse en intervalos, reportarse con variación de dialecto y voz; cambio de frecuencias, ser concretos y utilizar claves.
4. Camuflaje de armas, hombres, ubicación, cocina (humo, enfocado a los vuelos de reconocimiento).
5. Concentración y dispersión, concentrarse para atacar al enemigo y dispersarse para hacerse "invisible".
6. Ser móviles y veloces, amanecer en un sitio y anochecer en otro, no permanecer en un solo lugar, evitar los movimientos rutinarios, variar las líneas de desplazamiento, movilizarse por lugares de difícil acceso.



Helicóptero MI-17, realizando inserción de patrullas de Fuerzas Especiales en el VRAEM. Colección del autor.

7. Priorizar la seguridad y anticiparse a las contingencias.
8. Partir de que todo es enemigo (orientado a las actividades de inteligencia).
9. Golpear el punto débil del enemigo, sus helicópteros.

Como se puede observar, estas técnicas de guerra de guerrillas han sido puestas en práctica, principalmente para preservar las pocas fuerzas disponibles, para subsistir y fortalecer los escasos recursos humanos y materiales con los que cuenta esta organización delictiva. La difícil configuración geográfica del VRAEM, la ausencia del Estado (falta de infraestructura, corrupción y ausencia del principio de autoridad) y las actividades de narcotráfico imperantes en la zona, le permite obtener tres condiciones favorables: clandestinidad, apoyo de una parte de la población y, financiamiento.

Igualmente y de acuerdo a la data presentada en el mismo documento, se observa que durante un periodo de doce años, el número de bajas de las Fuerzas del Orden sobrepasa las 250, estando esta cifra muy por encima de las capturas y bajas causadas a Sendero en el mismo periodo de tiempo; lo que representa un claro indicador que las tácticas de combate empleadas por el enemigo en el área del VRAEM han sido más efectivas que las utilizadas por las Fuerzas del Orden.

Tabla 1

Bajas de las Fuerzas del Orden, helicópteros derribados y armas obtenidas por los delincuentes terroristas en acciones armadas desde el año 1999 al 2011.

AÑO	FFAA	PNP	HELOS	ARMAS
1999-2007	48	27	1	65
2008	34	4	-	-
2009	33	4	1	24
2010	32	14	1	1
2011	49	-	1	-
Total	196	49	4	90

Nota. Datos obtenidos del documento *"Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular democrática agraria"*. p.209.

El siguiente análisis busca encontrar posibles variables explicativas a las cifras antes expuestas.

Guerra de movimiento y guerra de posiciones

De acuerdo a las declaraciones de "José" actualmente se está llevando a cabo la segunda parte de la contracampaña, llamada "ofensiva estratégica" iniciada el 22 de abril de 2012, basando su accionar en las siguientes modalidades: hostigamiento contra bases contraterroristas (BCT) y aeronaves; ubicación y eliminación de colaboradores de las Fuerzas del Orden; observación, reglaje y emboscada a patrullas de las Fuerzas Armadas (FF. AA.) y Policía Nacional del Perú (PNP).

Estas modalidades de lucha obedecen al común accionar guerrillero, el cual es normalmente conservador, "...tratando de preservar al máximo sus efectivos humanos y materiales de sus unidades, garantizando a su vez una eficaz ofensiva táctica gracias a dos factores básicos: movilidad y sorpresa" (Calduch



Elementos subversivos en el VRAEM, http://www.indesec.org/?p=648

R., 1993). Situación que conlleva a rehuir todo enfrentamiento prolongado y emplear la táctica de atacar y huir.

La movilidad permite a las fuerzas subversivas evitar su detección y captura en las operaciones de cerco realizadas por el ejército adversario y, lograr simultáneamente concentrar su potencia de fuego en posiciones vulnerables de manera sorpresiva, obteniendo de esta forma la superioridad táctica. "Es así como la guerra de movimiento subversivo se impone a la guerra de posiciones de las FF. AA" (Calduch R., 1993).

Actualmente las BCT presentan vulnerabilidades en infraestructura y ubicación; algunas de ellas son hostigadas de forma repetitiva, concluyendo en determinados casos, con muertos y heridos. Asimismo, desde la plataforma donde se establecen las BCT parten patrullas en misión de control territorial, las mismas que pueden ser "referibles" por colaboradores de Sendero, alertando y exponiéndolas a posibles emboscadas. De igual forma, cuando existe motivo de evacuación o abastecimiento con helicóptero (HELO) pueden prepararse emboscadas desde puntos elevados o lugares favorables para el enemigo. En suma, las más de sesenta BCT existentes en el VRAEM, así como los más de nueve mil hombres que las dotan, son visibles para un enemigo invisible.



Equipo de Fuerzas Especiales realizando una operación de rescate en la sierra de Huancavelica. (Foto: Colección del autor).

Oportunida desaprovechada

Según Mao, la guerra de guerrillas solo puede mantenerse y desarrollarse, si logra obtener un creciente apoyo de la población, que permita superar la diferencia material y humana existente entre la guerrilla y las fuerzas regulares; esta condición señala, garantizará el éxito o fracaso de la lucha armada. Sin embargo, esta oportunidad no ha sido convenientemente aprovechada por el Estado y las FF. AA.; el personal militar de las BCT que generalmente se encuentran cercanas a los centros poblados que integran el VRAEM, en muchos casos no concreta una buena relación con sus habitantes; y en numerosas oportunidades se observa animadversión por parte de éstos hacia el personal militar, ello debido principalmente, a que no se cuenta con un procedimiento estándar destinado a obtener la adhesión de la población. Del mismo modo, las llamadas acciones cívicas no representan una solución trascendente para lograr el acercamiento Estado–población. Son requeridas acciones de mayor contundencia y profundidad, no solo en términos de inversión, sino también de sostenimiento en el tiempo.



Hovercraft naval, en operaciones de interdicción fluvial en el VRAEM. (Foto: Colección del autor.)

Principios de la guerra aplicados al VRAEM

Objetivo.- Se debe determinar un objetivo decisivo y alcanzable y cada acción de combate debe contribuir a su obtención. La problemática actual del VRAEM es bastante compleja, incluyendo amenazas como: *narcotráfico, tráfico de madera, protección de infraestructura, pobreza, conflictos sociales, etc.* Esta situación hace que se distraiga el principal objetivo de las FF. AA., desarticular y eliminar el terrorismo.

Ofensiva.- Este principio es necesario para obtener resultados decisivos y mantener la libertad de acción, es decir, tomar la iniciativa e imponer la voluntad al enemigo. Muchas veces los hostigamientos a bases, emboscadas a patrullas y ataques a infraestructura, conducen a reaccionar y no a tomar la iniciativa. La ofensiva muchas veces depende de la calidad de la información de inteligencia que se tenga, así como de la disponibilidad de personal militar especializado, tal es el caso del personal de tropa o de aquellos que no



Base contraterrorista EP Mazángaro, recurrentemente hostigada por la subversión. (Foto: Colección del autor.)

cumplen con los estándares de preparación necesarios para hacer frente a un enemigo irregular. La guerra de contraguerrilla es *ofensiva* y requiere ejecutar una presión constante sobre el enemigo que permita obligarlo a revelar su situación, para generar operaciones de ataque directas, oportunas y seguras.

Masa.- El principio de masa se entiende como la aplicación de la superioridad de fuerzas en el combate, en un punto decisivo. Muchas veces vacíos en el planeamiento y fuerzas no especializadas afectan este principio. Así como una inadecuada apreciación del terreno, daños colaterales imprevistos, heridos y prolongación del combate durante la ejecución, transforman la ventaja de la superioridad de fuerzas, en una oportunidad para la subversión.

Economía de fuerzas.- Este principio está relacionado a la aplicación de los recursos indispensables para la obtención del éxito. En algunos casos los reconocimientos por fuego, la respuesta exagerada de las patrullas contra un blanco no visible, los sobrevuelos disuasivos y los bombardeos aéreos, denotan inseguridad y dan como resultado el desperdicio de recursos y esfuerzos; del mismo modo muestran al enemigo, la composición, posición e intenciones

de las fuerzas. "José" en relación a este principio, refiere que las FF. AA realizan constantes "golpes en vacío".

Maniobra.- Implica movilizar a las fuerzas de tal manera que ubique al enemigo en una posición desventajosa. Este principio debe ser aplicado combinando fuerzas apropiadamente en tiempo y espacio, para evitar caer en desventaja táctica frente al enemigo y facilitar el apoyo aero-táctico y fluvial en puntos favorables durante la ejecución de las operaciones.

Unidad de Comando.- Es fundamental para la total aplicación del poder en combate, mediante un mando operacional centralizado y una ejecución táctica descentralizada. La ejecución de operaciones militares y la asignación de blancos militares fuera de un mando centralizado, puede crear interferencias mutuas y obstáculos en el planeamiento.

Seguridad.- Son las medidas necesarias para preservar los recursos humanos y materiales propios, para evitar ataques sorpresivos, conservar el secreto, negar información al enemigo y mantener la iniciativa en las operaciones. Muchas veces no se puede proteger todo (población, instalaciones militares e instalaciones de interés económico), por lo cual es necesario establecer prioridades, procedimientos y una cultura de seguridad internalizada en cada hombre.

Sorpresa.- Consiste en golpear al enemigo dónde y cuándo menos lo espera. La aplicación correcta de este principio implica darle énfasis a la inteligencia y a la contrainteligencia; estudio correcto del terreno y clima y, desarrollo de capacidades de operación nocturnas. Del mismo modo es necesario variar los esquemas rígidos y repetitivos del pasado, por otros más imaginativos e ingeniosos.

Simplicidad.- Se refiere a planes directos, claros y concisos. La guerrilla con su sistema primitivo de comando no incurre en confusiones. Sin embargo, se vulnera este principio cuando la burocracia administrativa retrasa y complica la ejecución. Cuando el propósito del plan de papel nunca llega a ser claro a los elementos ejecutores. La coordinación debe ser automática y efectiva y, cada componente debe estar listo y seguro de lo que le toca hacer, mediante una adecuada compenetración táctica de sus elementos.

(Manual de guerrillas y contraguerrillas 2006).

Conclusiones

La guerra contra la subversión cumple 34 años y sigue costándole vidas al país. Las cifras presentadas de bajas y armas perdidas en combate indican claramente que la guerra de posiciones que practica actualmente las FF. AA. es inefectiva frente a la guerra de movimiento practicada por Sendero, debido principalmente a que Sendero obtiene en sus acciones la superioridad táctica apoyada en dos condiciones: movilidad y sorpresa. La no adhesión de la población es una oportunidad no aprovechada, y Sendero, como parte de su nueva estrategia, está en proceso de acercamiento a las poblaciones rurales.

Los nueve principios presentados pueden ser empleados como herramientas útiles al planeamiento de operaciones contraguerrilla. La guerra de contraguerrilla es eminentemente ofensiva, las operaciones desarrolladas por las FF. AA. dirigidas contra diversas amenazas es decir, indirectas al terrorismo, solo permiten que el enemigo se reposicione en el terreno y reformule sus cursos de acción, situación que se repetiría de manera cíclica. Mantenerse en la misma senda significaría continuar con el *status quo* y la prolongación del conflicto.

Bibliografía

- CALDUSH R. *Dinámica de la sociedad internacional*. Madrid: Ciencias Sociales, 1993.
- *Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular democrática agraria*. Comité central de Sendero Luminoso. 2012.
- SASSE, Gerhard. "Guerra Subversiva como método en las relaciones internacionales". *Revista Ciencia Política*. Vol.2, Nº 3. Chile, 1980. p. 67-77.
- *Manual de guerrillas y contraguerrillas*. Fuerza Armada Nacional de Venezuela. Caracas. 2006.
- Fotografías disponible en Web: http://www.indesec.org





Componente naval del VRAEM y su contribución a la pacificación nacional



Capitán de fragata Eduardo Díaz León
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina, ha seguido cursos de Comando, Guerra Anfibia, Guerra Expedicionaria, Operaciones Aéreas, entre otros, tanto en el Perú como en los Estados Unidos de América. Se desempeña como Comandante de Fuerzas Especiales en el valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

RESUMEN
Desde la perspectiva de un oficial naval, este ensayo relata la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la convulsionada zona del VRAEM a través del Componente Naval conformado principalmente por personal infante de Marina y guardacostas y sus acciones de control de las actividades ilícitas en difíciles condiciones ambientales, que obligaron a replantear tácticas operativas con alentadores resultados.

PALABRAS CLAVE: Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro VRAEM; componente naval; Fuerzas del Orden; infantes de Marina; guardacostas.

ABSTRACT
From the perspective of a naval officer, it narrates the presence of the Peruvian Navy in the convulsive VRAE zone through the Naval Component formed up mainly of Marine Infantry and Coast Guard personnel, as well as their actions to control the illicit activities in difficult weather conditions which urged to redesign the operational tactics with encouraging results.

KEYWORDS: Valley of the Apurimac, Ene and Mantaro rivers VRAEM; naval component; Law Enforcement; Marines; Guard.



Pobladores efectuando actividades ilegales en los ríos del VRAEM

Desde la creación del Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (CE-VRAEM) en uno de los espacios geográficos sobre el cual no existía ningún tipo de control, fueron los espejos de agua de dichos ríos más el Mantaro, que dieron nombre a esta área de operaciones, donde se desplazaban la mayor cantidad de ilícitos, como *producción de droga, contrabando de insumos químicos, de pertrechos y abastecimiento logístico para las columnas terroristas,* entre otros; empleando así el medio fluvial como la "carretera" para el transporte y desarrollo de actividades ilegales.

• Artículo recibido el 26 de agosto de 2014, aprobado para su publicación el 5 de enero de 2015



Efectivos infantes de Marina y guardacostas efectuando labores en ambiente ribereño para contribuir con la pacificación nacional, (Col. autor).

La Marina de Guerra del Perú organizó y desplegó una unidad de tarea conformada en su mayoría por personal de las especialidades de Infantería de Marina y Guardacostas con la finalidad de dotar el componente naval, como uno de los elementos de maniobra de este Comando Especial y así dar inicio a la difícil tarea de tomar el control de las actividades en dichos ríos y contribuir a la pacificación de la región.

Durante los primeros años se tuvo una estadística alarmante y lamentable de bajas entre muertos y heridos en las Fuerzas del Orden, a consecuencia de emboscadas ocurridas cerca de la ribera de los ríos donde en muchos casos, no se contaba con los medios adecuados para el rescate de los cuerpos, comprometiendo muchas veces la seguridad de los helicópteros en la realización de esta penosa tarea, puesto que nuestro enemigo luego de causar alguna baja, sabía que no abandonaríamos a nuestros heridos y que el único medio para el rescate era por aire; haciendo predecible la llegada de una aeronave, lo que generaba la preparación de alguna acción armada contra estas, al ser un objetivo provechoso y que causaría mucho eco en la población.

Adicionalmente, nuestras unidades que realizaban operaciones terrestres, tenían serias limitaciones para poder, inclusive, cruzar de una ribera a otra, puesto que dependían de las embarcaciones artesanales de la zona, muchas



Fuerzas del Orden en rescate de heridos en la ribera de los ríos del VRAEM, (Col. autor).

veces poco seguras, con limitadas capacidades y que pertenecen a pobladores que las usan con fines de lucro, lo que hace que éstas sean empleadas por quien les pague, incluyendo personas que realizan actividades al margen de la ley o, en algunos casos, los propietarios inclusive se comprometían a transportar a las Fuerzas del Orden, pero al final no lo hacían, probablemente porque eran sujeto de amenazas, lo cual ocasionaba que se retrasen las operaciones o en muchos casos se cancelen.

Es así, que la Marina de Guerra del Perú, basada en la experiencia obtenida en los ríos del frente Ucayali y en los de Loreto, envía embarcaciones tipo *River Runner* y *Gamitana*, las cuales cuentan con motores fuera de borda como sistema de propulsión y una capacidad teórica para transportar a seis combatientes, con las que se trató de navegar y ejercer el control en los ríos de esta área de operaciones.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo y la voluntad puesta por las dotaciones de estas embarcaciones, fue casi imposible navegar y mucho menos realizar operaciones de combate fluvial, debido a las condiciones muy particulares de dichos ríos (torrentes de sierra) con fondos rocosos, de caudal muy variante entre cada temporada del año. La corriente y la amenaza a las que se tiene que enfrentar en este escenario, o que limitaba a las primeras dotaciones del





Embarcaciones tipo *River Runner* y *Gamitana* para ejercer control en los ríos del VRAEM, (col. autor).





Embarcaciones dañadas por las aguas torrentosas en los rios de sierra peruana, (col. autor).

componente naval, solo le permiten desarrollar operaciones de control fluvial estáticas en puerto.

Posteriormente, y luego de muchas evaluaciones, buscando una plataforma adecuada para poder operar en los ríos con éstas condiciones particulares, enfrentando éstos tipos de amenazas y basados en los principios modernos de la guerra que nos indican, se concluyó que para aumentar la capacidad de combate de cualquier unidad se necesita "movilidad, autoprotección y potencia de fuego". Se tomó la decisión de adquirir unidades tipo aerodeslizadores (*Hovercraft*), siendo la primera vez que la Marina de Guerra del Perú adquiría plataformas de estas características y las primeras unidades de su tipo en ser empleados por alguna unidad militar en Latinoamérica, lo cual a la postre motiva a otros países como Colombia, con mucha experiencia en operaciones ribereñas, a comprar este tipo de naves.



Aerodeslizadores *Hovercraft* en operaciones riberenas, (col. autor).

Con la asignación de estas unidades, el Componente Naval, incrementa su capacidad para poder ejercer el control en estos ríos, así como apoyar a las operaciones que desarrollan los otros componentes. Abre la posibilidad de realizar operaciones combinando medios con el componente aéreo, para insertar y extraer patrullas y heridos, reduciendo las horas de vuelo de las aeronaves y las posibilidades de ser atacadas.

Es importante recordar la definición de: "ejercer el control", lo cual define que este es en un momento y en un espacio determinado (incompleto, imperfecto y relativo); concepto que reemplaza al de "dominio", que se convirtió en un concepto antiguo e irreal puesto que es imposible tener el dominio permanentemente y en todos lados, según cuadro:

· **Relativo**	(Tiempo)	Transitorio	Permanente
	(Espacio)	Local	Extendido
	(Capacidad)	Absoluto	Limitado
· **Incompleto**	Siempre estará en disputa		
· **Imperfecto**	Intereses de terceros (neutrales)		
·**Presencial**	Depende de la ubicuidad de la Fuerza Naval Se desplaza con la Fuerza Naval que lo ejerce		

Fuente: Del ensayo, *Ejercer el Control* Cuadro del Contralmirante (r) Mario Caballero.

Al recibir estas unidades, se dio inicio al control en los ríos aprendiendo con la práctica el empleo táctico y los procedimientos de mantenimiento requeridos para este tipo de naves, dado que es la primera vez que son empleadas en esta hidrología particular de los ríos en estos valles y en este tipo de condiciones medio ambientales; en general, en un escenario con condiciones diferentes para las cuales fueron diseñadas.



Equipo de reconocimiento Poseidon 1

Es así que, organizado como elementos de tarea conformado por personal guardacostas, nos dan el marco legal y se dictan los procedimientos a seguir durante las interdicciones. Policías navales con sus respectivos perros detectores de drogas (guías caninos), e infantes de Marina brindan seguridad a todas las operaciones y, realizan patrullajes de reconocimiento, combate y seguridad en provecho de las operaciones ribereñas. Con apoyo de naves aerodeslizadores efectivamente tripuladas, como parte de las tareas asignadas al Componente Naval durante todas las operaciones y acciones militares que ha dispuesto este Comando Especial, solo hasta el mes de julio del presente año, se han desarrollado 1,378 horas de navegación, realizado inserciones y extracciones (diurnas y nocturnas) de patrullas del componente terrestre y del componente de FF. EE. así como patrullajes fluviales, misiones en puestos de observación y escucha habiéndose obtenido inteligencia de comunicaciones y de combate e interdicción de embarcaciones transportando ilícitos. Además se ha apoyado a la población en el traslado de cables de alta tensión de una a otra ribera del rio Apurímac, (cableado que alimenta de energía a los





Personal guardacostas explicando procedimientos de policia marítima en colegios de la zona.

poblados de Sivia y Hatunrumi). Igualmente, con la apertura del programa "Adopta un Colegio" donde cada base de control fluvial ha venido brindando apoyo a un centro educativo dentro de su área de responsabilidad (*mobiliario, pintado, dictando charlas, etc.*) así como realizando diferentes acciones cívicas en las poblaciones aledañas. Se ha participado en operaciones integradas con la Policía Nacional y el Ministerio Publico en la búsqueda de cadáveres en los ríos y también en la destrucción de pistas de aterrizaje clandestinas.



Componente naval especializado en control de ámbito fluvial.

En consecuencia, mediante un esfuerzo coordinado de los medios (plataformas adecuadas), conjuntamente con bases de control fluvial y un control territorial efectivo, se puede "negar el uso de los ríos" al enemigo, que es como se define el control en los ámbitos fluviales, tarea en la que está empeñado el Componente Naval con el apoyo de los demás componentes y bajo los lineamientos del Comando Especial VRAE.M.

Como podemos ver, el enemigo y los escenarios evolucionan, obligándonos a tener la flexibilidad para poder enfrentar estas amenazas, características de la guerra de cuarta generación, que la Infantería de Marina viene enfrentando desde el inicio con otros medios pero con el mismo espíritu, bajo el lema *"acción y valor"*.




UN

Marina de Guerra del Perú trabajando por la paz mundial

Capitán de fragata Omar Tejada Pérez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Ha sido observador militar para la Misión de las Naciones Unidas en Sudán (UNMIS) el año 2007 y primer oficial naval en ocupar el puesto de comandante de la compañía Perú en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití en el año 2014.



RESUMEN
El Presente ensayo relata la participación de la Marina de Guerra del Perú con personal de oficiales y subalternos, en la conformación de las misiones de paz de las Naciones Unidas destacadas en países amenazados por conflictos internos o devastados por desastres naturales y epidemias, con el fin de contribuir a crear un clima de confianza entre las partes beligerantes así como llevar ayuda humanitaria a la población más vulnerable. La compañía Perú actualmente presente en Haití, la integran marinos capacitados y especializados para cumplir estos nuevos roles que demanda el mundo de hoy.

PALABRAS CLAVE: Misiones de paz de las Naciones Unidas; cascos azules; compañía Perú.

ABSTRACT
The present essay tells the participation of the Peruvian Navy with officers and enlisted personnel, in the conformation of UN peacekeeping missions in countries threatened by domestic conflicts or devastated by natural disasters and epidemics, in order to help in creating a climate of confidence between the warring parties, as well as to carry out humanitarian assistance to the most vulnerable people. The Compañía Perú currently having presence in Haiti is composed of trained and specialized navy personnel in order to accomplish these new roles that the world demands now.

KEYWORDS: Peacekeeping missions of the United Nations; peacekeepers; Peru company.

Inicios de la ONU y el desarrollo de los conflictos hasta la actualidad

El 24 de octubre de 1945, como resultado del fracaso de la Liga de Naciones para evitar un conflicto internacional de gran envergadura, y del sufrimiento producido por la Primera y Segunda Guerra Mundial, la comunidad internacional decidió crear la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a fin de mantener la paz y la seguridad mundial. Lamentablemente, durante la Guerra Fría, su intervención en los conflictos interestatales estuvo condicionada a la potestad que los países miembros permanentes del Consejo de Seguridad tienen de ejercer el derecho a veto, lo cual limitó el rol de la Organización como guardián de la paz.

• Artículo recibido el 22 de noviembre de 2014, aprobado para su publicación el 21 de enero de 2015



Oficiales y personal naval en actividades de acción cívica en un orfanato de monjas francesas en las montañas de Puerto Príncipe en Haiti, (col. autor).

Luego de la caída del muro de Berlín en 1989, los conflictos entre Estados se redujeron pero los conflictos internos en países inestables política y socialmente, la mayoría de ellos en el continente africano, se incrementaron de manera significativa como resultado del fin del control del bloque oriental y occidental que definía al mundo bipolar en aquella época y de los vacíos de poder que se generaron. Esta situación trajo como consecuencia gran cantidad de personas desplazadas, hambre, epidemias y matanzas en la que los más vulnerables (mujeres, niños y ancianos) se convirtieron en víctimas como nunca antes se había visto en la historia de la Humanidad. Los principales sacrificados de la guerra ya no eran los soldados sino las poblaciones indefensas que se encontraban en medio del conflicto.

Las misiones de paz

La primera misión de paz —organismo de la ONU para la vigilancia de la tregua (ONUVT) — fue desplegada en Oriente Medio el año 1948 a fin de verificar la observancia del Acuerdo de Armisticio entre Israel y sus vecinos árabes. Con el transcurrir del tiempo y como resultado del fin de la Guerra Fría, las misiones

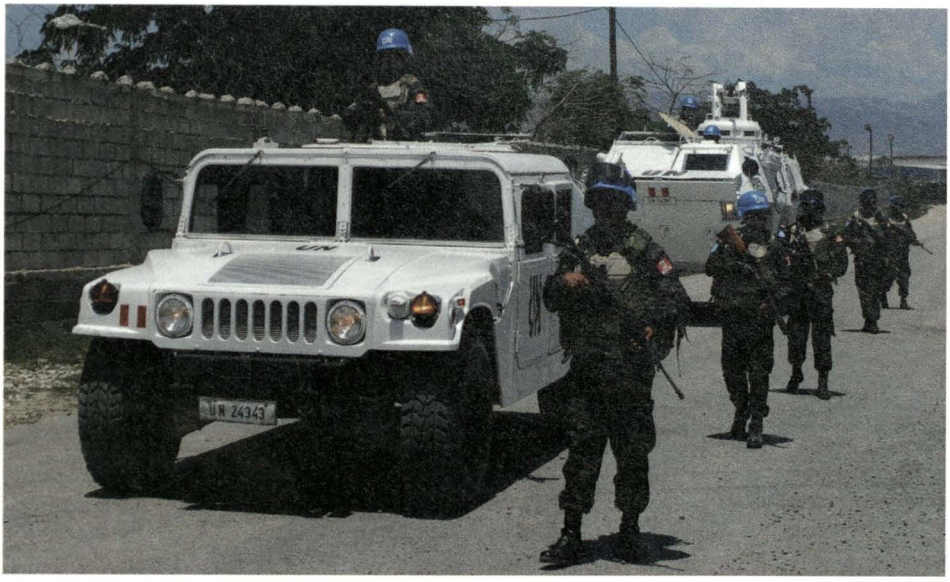
de paz alrededor del mundo se incrementaron significativamente; de las 69 misiones de paz establecidas por la ONU hasta la fecha, 56 se han realizado a partir de 1988.

Al principio, las misiones de paz estaban enfocadas principalmente a supervisar el alto al fuego desplegando observadores militares desarmados y tropas ligeramente armadas, que desempeñaban principalmente funciones de vigilancia, información y fomento de la confianza entre las partes beligerantes. Sin embargo, este rol se ha ampliado en los últimos tiempos abarcando más allá del control militar e involucrando al personal naval cada vez en aumento, en operaciones de carácter multidimensional y humanitario como complemento de las mismas, formando la columna donde descansa la base para la resolución de muchos conflictos en la actualidad. Hoy, los cascos azules (*peacekeepers*) llevan ayuda humanitaria y proveen de seguridad a personas que sufren no solo las consecuencias de los conflictos, sino también de desastres naturales, como es el caso del terremoto que sacudió Haití en enero de 2010 que dejó alrededor de doscientas mil personas fallecidas, o del Congo y Liberia que actualmente son golpeados por la epidemia de Ébola más grande y letal de la historia.

Los cascos azules de la Marina de Guerra

En concordancia con la política exterior del Estado, en los años ochenta la Marina de Guerra del Perú, con una visión clara del desarrollo de los conflictos actuales y futuros, tomó la decisión de enviar personal a conformar las diferentes misiones de paz. Desde entonces, la Institución ha participado con observadores militares y oficiales de Estado Mayor en: *Burundi, Congo, Costa de Marfil, Liberia, Namibia, Sahara Occidental, Sudán y Sudán del Sur*, así como con el envío de tropas conformando contingentes militares en Chipre y en Haití.

Durante el transcurrir de los años, el personal naval ha experimentado el trabajo en un ambiente multinacional, donde confluye no solo las características sociales y culturales de la población local donde se despliega una misión, sino también, de los hombres y mujeres de diversos países que conforman los componentes civiles, policiales y militares de las fuerzas de paz y de las diferentes organizaciones internacionales. Esta experiencia única, en la que la capacidad de adaptación y la vocación de servicio son claves para cumplir la misión, fortalece el carácter y eleva el entrenamiento de nuestro personal; así como también, amplía su conocimiento del mundo proyectando a su vez una imagen positiva de la Institución y del Perú en la comunidad mundial.



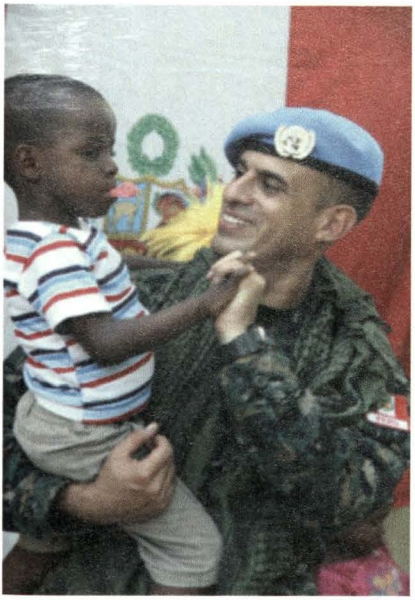
Patrullaje a pie con vehículos *Humbee* y *BMR* de la Marina de Guerra del Perú en Puerto Príncipe, Haiti, (col. autor).

La compañia Perú en Haití

Como resultado de la participación peruana en las misiones de paz, el Estado y la ONU firmaron el Memorándum de Entendimiento (MOU) el 11 de noviembre de 2003, el cual establece los lineamientos de la contribución del Perú al sistema de acuerdo de fuerzas de reserva.

La firma de este importante documento permitió al país enviar un contingente militar a la República de Haití el año 2004 como parte de las fuerzas de la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas (MINUSTAH). Han transcurrido diez años desde que el primer contingente arribó al país caribeño, tiempo durante el cual las tropas peruanas, incluyendo al personal naval, vienen operando en diferentes zonas del país apoyando a la Policía de la ONU y a la Policía Nacional haitiana a crear un ambiente seguro que permita el desarrollo y crecimiento del país.

Hoy, los contingentes XX y XXI se encuentran desplegados, teniendo entre sus filas alrededor de ciento veinte marinos, hombres y mujeres, que al igual a quienes los antecedieron, un día decidieron dejar atrás sus hogares y costumbres para llevar paz y esperanza a una nación hermana.



Actividad CIMIC (ayuda humanitaria) en la escuela Rose-Mina de Diegue, (col. autor).



Personal de la compañía Perú realizando labores de esparcimiento y bienestar a favor de niños haitianos.



Cascos azules peruanos instalando paneles solares en el hospital psiquiátrico de Puerto Príncipe, Haití, (col. autor).

El futuro de las operaciones de paz



El contralmirante Mario Sanchez Debernardi comandó las Fuerzas Militares Multinacionales en la misión de la ONU en Chipre (abril 2008 – diciembre 2010).

La globalización en el mundo como efecto integrador donde las distancias y los tiempos se acortan cada vez más, crea, día a día, nuevos retos, pero a la vez nuevas situaciones de inestabilidad donde se requiere la presencia de los *peacekeepers* de la ONU. Como resultado de esto, la evolución de las operaciones de paz ha hecho necesario adecuar nuestros medios y optimizar la especialización y formación del marino de hoy. La Marina de Guerra del Perú ha sabido demostrar estar preparada para asumir este reto a través del accionar ejemplar de sus efectivos, quienes han sido constantemente reconocidos por la comunidad internacional. Como muestra de este reconocimiento de compromiso institucional y a la experiencia y profesionalismo demostrado por nuestro personal, el año 2008, el contralmirante Mario Sánchez Debernardi fue designado Comandante de las Fuerzas Militares Multinacionales en la misión de la ONU en Chipre, primer oficial naval en haber ocupado tan importante cargo.



Fotografía propiedad de la Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos. Archivo Histórico.

Miguel Grau: rasgos de personalidad

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú; ha concluido estudios para el doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible en la Universidad Alas Peruanas. Es catedrático invitado en la Escuela Superior de Guerra Naval y en la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas.



RESUMEN
Hablar de Miguel Grau, Gran Almirante del Perú, es sumergirse en una fuente inagotable de inspiración. Muchos autores han dedicado sus plumas a enaltecer su vida y obra, uno de ellos, el contralmirante Jean Doig la analiza desde el ángulo de su personalidad, mostrando la clara concordancia entre su pensamiento y sus acciones, que ennoblece la profesión de ser marino.

PALABRAS CLAVE: almirante Miguel Grau; personalidad; acciones y actitudes.

ABSTRACT
To speak about the Great Peruvian Admiral, Miguel Grau, is to submerge in an inexhaustible source of inspiration. Many authors have dedicated their quill pens to upraise his life and work, one of them, Rear-Admiral Jean Doig analyzes it from the angle of his personality, showing the clear agreement between his thought and actions that ennobles the profession of being a sailor.

KEYWORDS: Admiral Miguel Grau; personality; actions and attitudes.

"El servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres [...] llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión."
Miguel Grau, Memorias, 1878

Introducción

Estudiar los rasgos de personalidad del paradigma de talla nacional y mundial, caracterizado en mayor medida por sus hechos que por su discurso, implica investigar con exhaustivo esfuerzo la estrecha vinculación entre sus acciones y actitudes respecto del comportamiento que caracterizó su actuar, pues sólo así podremos conocer mejor al personaje, con el propósito de orientar mejor nuestros propios pasos en la dirección cierta, al estar llamados a seguir su ejemplo.

• Articulo recibido el 14 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 6 de febrero de 2015

Este breve ensayo pretende identificar los principales rasgos de la personalidad de Miguel Grau por sucesivas aproximaciones a sus elementos componentes, orientando el empeño inicial en establecer relaciones en tres fuentes de estudio e investigación: hechos históricos relevantes, documentos trascendentes propios del personaje y, experiencias sensibles de sus estudiosos, con el compromiso luego de profundizar la investigación de nuevas fuentes que permitan perfeccionar el estudio abordado.

El estudio de los rasgos de la personalidad se ubica en el campo de la Psicología, y este empeño inicial se centra en aplicar el modelo básico de las cinco dimensiones o características universales de la personalidad que distingue a los seres humanos con claridad: *extroversión, afabilidad, escrupulosidad, estabilidad emocional y cultural*, aspectos fundamentales de la personalidad aplicables a individuos de nuestra cultura occidental y cristiana.

Cabe señalar, que aún cuando los rasgos que describen conductas pueden ser comunes a muchas personas, cada personalidad individual representa una caracterología propia, de un proyecto de vida único e irrepetible; sin embargo, son rastros de valiosas experiencias para diseñar y construir nuevos proyectos personales. En el caso de Miguel Grau su personalidad se proyecta en síntesis en el epígrafe de este artículo.

1. Relaciones conceptuales: rasgos y elementos

Identificamos los cinco grandes rasgos o dimensiones que contienen los aspectos más sobresalientes de la personalidad de Miguel Grau, a través de sus elementos componentes, los mismos que vinculamos con acciones y actitudes respaldadas por testimonios y percepciones contenidos en las fuentes documentales de investigación exploradas.

Los elementos componentes relacionados con tales rasgos que ha priorizado este estudio por comportamientos son: en *extroversión*, enérgicos, asertivos, seguros, ingeniosos, emprendedores y optimistas; en *afabilidad*, comprensivos, generosos, modestos, íntegros, afectuosos y realistas; en *escrupulosidad*, organizados, confiables, perseverantes, decididos, mesurados y consistentes; en *estabilidad emocional*, no excitables, no emotivos, autónomos e individualistas; en lo *cultural*, intuitivos, inteligentes, y creativos[1].

1. MORRIS, Charles et al. *Psicología*. 10ª Ed. México: Pearson Educación, 2001. p. 722.



Fotografía propiedad de la Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos. Archivo Histórico.

El vocablo *extroversión*, tomado de la lengua inglesa por la fuente documental de referencia, ha sido interpretado en la lengua española como sinónimo de *alteridad* para este estudio, por la acepción de la palabra, en el sentido del interés y preocupación para con otras personas fuera de uno mismo.

Los elementos del rasgo *estabilidad emocional* no excitables y no emotivos, han sido agrupados en este ensayo en el concepto de resilientes, en razón a la naturaleza común de ambos caracterizada por el autocontrol emocional en lo adverso y ftavorable.

"...con la pretensión de reflejar el perfil de Miguel Grau desde un enfoque total e integrado, pensando que el ejemplo arrastra".

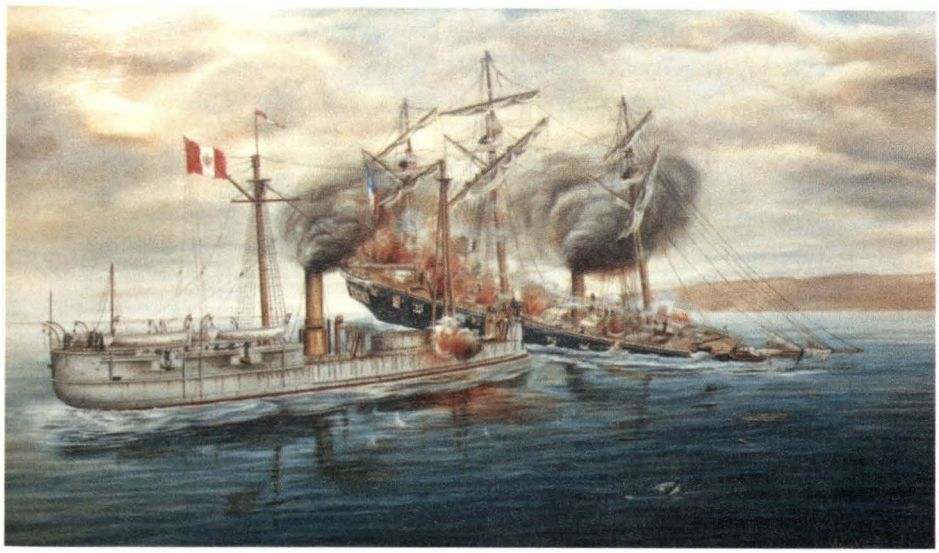
En síntesis, y como colofón de los rasgos de personalidad identificados finalmente, han sido agrupados en dos dimensiones primordiales relacionadas entre sí, con la pretensión de reflejar el perfil de Miguel Grau desde un enfoque total e integrado, pensando que el ejemplo arrastra.

2. Hechos históricos relevantes: asertividad, integridad e inteligencia

Dos páginas de la historia que dan muestra nítida de las acciones y actitudes de Miguel Grau son: "Iquique" y "Angamos", las mejores pruebas de las dimensiones de *alteridad* y *afabilidad*, por asertivo e íntegro marino y ciudadano, patriota y cristiano, que en los extremos de una nefasta guerra fratricida deja para los suyos y la humanidad sus más preciados valores de dignidad y humanismo.

La actitud de Miguel Grau respecto de tales hechos históricos se cristaliza en la percepción de Ella Dumbar Temple cuando señala: "hermoso testimonio de esta faceta humanista de Grau, es el consignado en su carta a su cuñada, Manuela Cabero de Viel, en la cual le confiesa que está cada vez más contrariado de no ver el término de esa guerra que él siempre ha considerado fratricida o guerra civil"[2]

2. DUMBAR, Ella. *El "Victorial" de Miguel Grau*. Nº 20. Lima: San Marcos, 1979. p. 51.



Combate naval de Iquique.

Sobre el íntegro actuar de Miguel Grau, Manuel González Prada subraya: "... que es encomiable la íntima unidad de vida que se advierte en el comandante del *Huáscar*: lo privado y lo público, el marino y el padre de familia, el ciudadano y el esposo, todo integra una sola manifestación de inteligencia, conducta y afecto"[3].

Es recurrente la percepción del actuar cristiano de Miguel Grau cuando José Agustín de la Puente Candamo señala: "Grau es un creyente en la Iglesia Católica, y vive las virtudes naturales y las cualidades del hombre cristiano. Amigos cercanos como José Antonio Roca y Boloña, Carlos Elías o el padre Gual, son muestra del ambiente en el cual transcurre su vida. Francisco Paz Soldán [...] cuenta que Grau se confiesa con el padre Gual en Los Descalzos, y sale del Callao con el convencimiento de que su muerte no está lejana"[4].

Guillermo Thorndike Losada es concluyente cuando narra: "terminaba marzo y el capitán Grau se presentó temprano ante monseñor José de Eslava, provisor del Arzobispado de Lima, a informar su deseo de contraer matrimonio con Dolores Cabero, [...] bajo juramento Miguel Grau dijo ser natural de Piura. Hijo de Juan Manuel Grau y de Luisa Seminario. Soltero y católico, apostólico y romano"[5]

3. DE LA PUENTE, José. *Miguel Grau*. Lima: DESA S.A., 2003. p. 573.
4. Idem. p.236.
5. THORNDIKE, Guillermo. *Grau*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

3. Acciones y actitudes solidarias e intuitivas: compresión, inteligencia y creatividad

En los rasgos de *alteridad* y *afabilidad* identificamos un elemento básico de la personalidad de Miguel Grau: su sensibilidad comprensiva para con el hermano en estado de guerra, y en su dimensión *cultural* el elemento intuitivo, inteligente y creativo por la integración sudamericana.

La guerra del Pacífico fue una guerra fratricida porque enfrentó hermanos muy queridos en el círculo de la familia de Grau, quien al escribir a Manuela Cabero de Viel remarcó: "al cielo le pido que me separe siempre de la *Chacabuco*, porque para mí sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero"[6]

Por otro lado, esta nefasta guerra enfrentó naciones hermanas que sellaron su independencia con acciones aliadas en el mar en "Abtao" y "Dos de Mayo" en 1866. El combate naval de Abtao consagró a Miguel Grau como héroe americano, paradigma de liderazgo con visión de futuro empeñado en el ideal de integrar una sola nación sudamericana.

Miguel Grau deja testimonio escrito de su actitud intuitiva y creadora en la proclama del Comandante General de la Marina en 1877[7]. Inteligencia y creatividad que es percibida como: "un bello texto de Grau escrito en 1876 [1877] presenta un desarrollo teórico sobre el porvenir de la Marina en todos los pueblos, y más en las repúblicas nuestras, que él imagina unidas, con una Institución naval al servicio y para la defensa de esa unión".[8]

Sir Clement Markham, dice de Miguel Grau ". ... que debió ser rudo y resultó por el contrario, afable, ingenioso y hábil [...] que conocía dos lenguas extranjeras y que sin presunción sino con encantadora sencillez podía hablar de lugares y de gente remotos, conocidos gracias a servicios prestados en buques cuyos nombres y aventuras

"Dos páginas de la historia que dan muestra nítida de las acciones y actitudes de Miguel Grau son: 'Iquique' y 'Angamos'...".

6. AROSEMENA, Geraldo. *El Almirante Miguel Grau*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1975. p. 239.
7. AROSEMENA, Geraldo. *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1978. p. 116.
8. Idem cita 3. p.238.

nos es dado a saber merced a esa relación que está guardada en el Archivo Histórico de la Marina"[9], percepción de sustento para identificar elementos primordiales del rasgo cultural de la personalidad de Miguel Grau.

4. Acciones y actitudes humanitarias: mesura, consistencia, perseverancia y confiabilidad

Los hechos del almirante Miguel Grau en la guerra del Pacífico tienen su máxima expresión en el combate naval de Iquique, por su acción humanitaria para con los heridos y náufragos enemigos, a quienes ordena rescatar y poner a salvo; así como, por su actitud prudente y protectora para con las personas y poblaciones que no participaban en combate. Geraldo Arosemena Garland precisa: "los botes del *Huáscar* recogieron a 62 náufragos, la totalidad de los sobrevivientes de una tripulación de 198 hombres. Del pecho de los rescatados en la cubierta del *Huáscar*, salió un grito estentóreo: ¡viva el Perú generoso!".[10]

Luís Uribe, teniente de la Armada de Chile, relata en una comunicación al Comandante en Jefe de la Armada, fechada en Iquique el 29 de mayo de 1879: "los botes del *Huáscar* recogieron del agua a los sobrevivientes y en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros".[11]

La acción humanitaria de "Iquique" (1879), se adelanta en 70 años a la firma de los cuatro convenios de Ginebra sobre derecho internacional humanitario (1949) vigente, y constituye un hecho de dimensión mundial por el aporte de humanizar los actos de guerra, precediendo los acuerdos contenidos en la *Segunda* Convención de Ginebra sobre Heridos, Enfermos y Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar, donde el "... llamado marítimo constituye una extensión del convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña, cuyas disposiciones adopta la guerra marítima"[12].

Las acciones y actitudes humanitarias que consagran la vida y obra del almirante Miguel Grau como paradigma internacional

> "...paradigma de liderazgo con visión de futuro empeñado en el ideal de integrar una sola nación sudamericana".

9. ROMERO Pintado, Fernando. *Grau: Biografía Lírica*. Lima: Editorial Científica, 1984. p.30.
10. Idem cita 6. p.157.
11. Idem cita 3. p.292.
12. CRUZ ROJA, Comité Internacional. *Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949*. Madrid: Grafipress, 1970. p. 274.

del "derecho de la Guerra", son muestra de mesura, consistencia y perseverancia, aspectos que configuran el principal elemento de confiabilidad del rasgo de escrupulosidad en su personalidad, pues a remarcar: "su comportamiento, siempre fiel a las más prestantes tradiciones de honor y caballerosidad, fue la expresión de su hondo y arraigado humanismo. A lo largo de todo el conflicto bélico no se apartó de las normas del derecho internacional y de gentes, inspiradas en las concepciones éticas de raíz medieval y victoriana..."[13].



5. Actos y actitudes de abnegación y modestia: consistencia, perseverancia y resiliencia

El capitán Arturo Prat comandante de la corbeta *Esmeralda*, quien cae abatido en combate sobre la cubierta del *Huáscar*, y que luego es reconocido como el máximo héroe naval chileno, por ser héroe americano en la lucha peruano-chilena contra el dominio español, y patrono de la Armada de Chile por su valerosa acción, es muestra del trato magnánimo del vencedor para con el adversario digno y consecuente con sus valores, hecho que configura elementos de consistencia y perseverancia, conforme se comprueba en el epistolario de Grau a la señora Carmela Carvajal viuda de Prat. En esta dura prueba: "¿Qué representa el combate de Iquique? Se pierde ese día, y a millas de distancia, un barco poderoso, pero se gana una manera limpia de combatir...."[14]

El sacrificio de Miguel Grau y la dotación del monitor *Huáscar* en el combate naval de Angamos, es testimonio de vida que consagra el mejor legado que un marino puede dejar a su patria y futuras generaciones: resiliencia y perseverancia de un espíritu acerado que no fatigó en aprender y enseñar a vivir y morir con dignidad, dominando siempre adversidades en la incertidumbre o en la violencia, saliendo fortalecido y alcanzando un estado de excelencia profesional y personal, como hombre de bien

13. Idem cita 2. p.31.
14. Idem cita 3. p. 298.

en familia o como ciudadano diligente para con su nación.

Héctor López Martínez es concluyente al decir: "este hombre, sin embargo, no era un santo ni tampoco un anacoreta aislado del mundo y sus contingencias. Por lo contrario, su existencia 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"[15].

> "Las acciones y actitudes humanitarias que consagran la vida y obra del almirante Miguel Grau como paradigma internacional del 'Derecho de la Guerra'...".

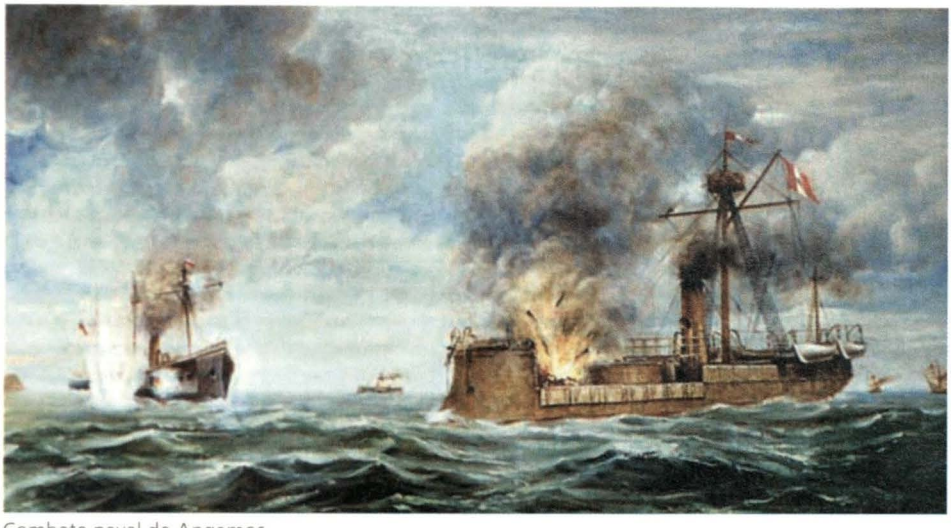
No es ánimo de este artículo idealizar al personaje, como "nunca ha sido ánimo de la historiografía peruana [...] transformar a Miguel Grau en una suerte de mito orientado a enaltecer al hombre perfecto"[16], porque se pretende reflejar el perfil de Miguel Grau con un enfoque total e integrado. En consecuencia, también se estudian actos y actitudes en la vida del héroe que configuran elementos discutibles de egoísmo y rebeldía, que podrían atribuirle bajas puntuaciones en los rasgos de *afabilidad* y *escrupulosidad*, respectivamente.

Actos y actitudes de excepción que podrían afectar tales rasgos de personalidad son la decisión de Grau por la defensa del orden legal y de la Constitución en el caso de los hermanos Gutiérrez, en el apoyo a Vivanco contra Castilla, en el levantamiento contra Pezet, su oposición al mando del almirante Tucker y en la postura contraria a la revolución de García y García, donde nos deberíamos ubicar en el discurrir del pensamiento político de Grau[17].

Igualmente, en el campo de la actividad privada y personal es discutible la intervención de Grau como capitán de buque mercante dedicado al negocio de colonos de la Polinesia[18], así como errores y tropiezos en la relación de amistad con Aurelio García y García. Sin embargo, se trata de hechos que ponen a prueba "la fortaleza del hombre que defiende su honor, su rectitud y su dignidad"[19].

Aciertos o yerros en actos y actitudes que por excepción confirman los rasgos o

15. LOPEZ, Héctor. *Miguel Grau Marino y Ciudadano*. Lima: Fondo Editorial UAP, 2011. p. 216.
16. Idem cita 3. p.237.
17. Idem cita 3. p.240.
18. ORTIZ, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar*. Lima: Fondo Editorial del Congreso, 2003. p. 283.
19. Idem cita 3. p.238.



Combate naval de Angamos.

dimensiones humanas de Miguel Grau de *afabilidad* y *equilibrio emocional*, son pruebas valorables que resisten intenciones y propósitos de contribuir a que Grau se vaya "alejando cada vez más de su naturaleza profundamente humana, convirtiéndose en una suerte de semidiós, en el cual todo es perfecto" en clara advertencia de Jorge Ortiz Sotelo [20].

En suma, resiliencia y perseverancia son elementos primordiales que sustentan el rasgo de estabilidad emocional en la personalidad de Miguel Grau al mostrar magnanimidad en la victoria y serenidad en la derrota. La percepción del ilustre historiador Jorge Basadre que pondera elementos de este rasgo, señala: "... aparece sencilla y serena la figura del piurano modesto que era también un cristiano viejo y un criollo auténtico" [21].

6. Sentido del deber y vocación de servicio: organizado, decidido, consistente y perseverante

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento. El testimonio de "Iquique" y "Angamos" no sólo significa para los peruanos el paradigma de la dignidad que fortalece su autoestima sino el paradigma

20. Idem cita 18. p.21-22.
21. BASADRE, Jorge. "Efigie de Grau". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima: IEHMP, 1984, N° 30, p. 159-162.

de peruanidad que la motiva, porque representa el cambio histórico de una patria que renace por sí misma y se crece en la adversidad, aprendiendo para siempre que unida jamás será vencida.

Miguel Grau señala: "al servir a la nación, no he seguido por cierto mis propias conveniencias, ni los intereses de mis hijos a quienes si no les dejo una fortuna, mañana les dejaré a lo menos un nombre modesto, pero limpio" [22].

"El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento".

Elementos de organización y decisión se sustentan en la percepción que sigue: «así, habla del "vehemente deseo de servir a mi patria y de cumplir estrictamente con mi deber". El deber y el servicio son dos conceptos que en la vida de Grau están entremezclados; sirve a su país a través del cumplimiento del deber y lo hace sin ostentación, ni enaltecimiento especial, como un acto de regularidad en su vida, y con el apoyo de un patriotismo intenso y muy sincero» [23].

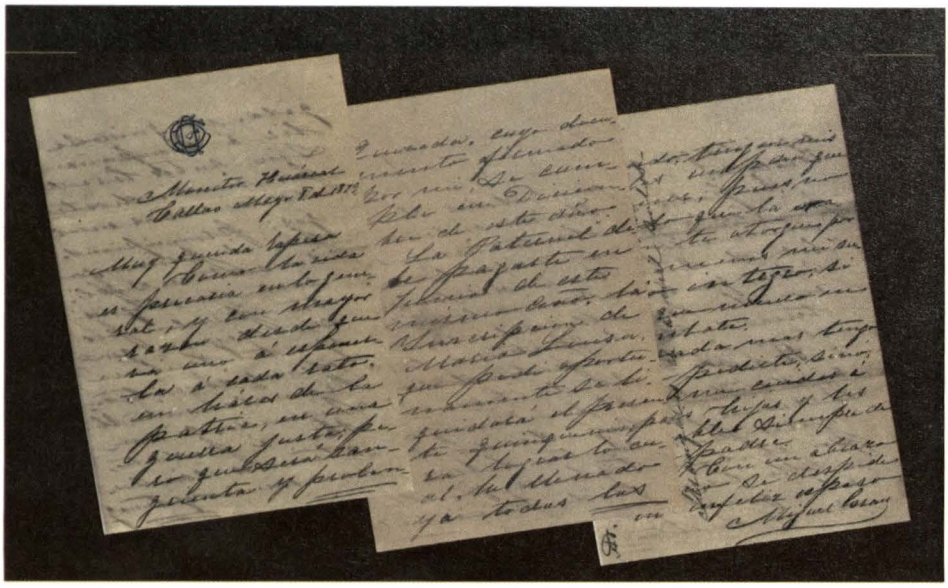
La vocación de servicio de Miguel Grau se convierte en pensamiento guía para las futuras generaciones de marinos y se hace explícito cuando puntualiza en sus *Memorias de 1878*: "El servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres [...] llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión" [24].

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau sustentan elementos de organización, decisión, consistencia y perseverancia que configuran en conjunto el rasgo de escrupulosidad en su personalidad.

7. Sacrificio y conquista: alteridad, afabilidad, escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural

Los ciudadanos y marinos herederos de las glorias de Miguel Grau llamados a seguir su ejemplo, recordamos en las letras del himno institucional la expresión que sintetiza los rasgos de la personalidad del paradigma: "nobleza y acero", convencidos que con la victoria de "Iquique" el máximo héroe trasciende los resultados materiales del

22. Idem cita 3. p.203.
23. Idem cita 3. p.234.
24. Idem cita 7. p.55.



Cartas de Grau desde el Monitor Huáscar.

combate –efímera victoria al fin–, y que con su sacrificio en "Angamos", presagio de la victoria final, Grau conquista el espacio interior de hombres y pueblos, cercanos y distantes, y se proyecta como nítido paradigma mundial que compromete a las futuras generaciones [25].

El balance entre tales rasgos se sustenta por un lado en elementos de energía, seguridad y optimismo por alteridad, y en afabilidad por el sentido de realidad, generosidad, modestia e integridad, que son percibidos por Juan de Arona, cuando dice de Grau: «... que posee "alma de acero y corazón de niño"; así, tal vez pinta algo medular en nuestro personaje. Fortaleza, rigor, certidumbre, al mismo tiempo, formas cordiales, generosidad y afecto» [26]

Por otro lado, los rasgos de escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural de la personalidad del héroe encuentran el balance en elementos de confiabilidad, resiliencia, inteligencia y creatividad, respectivamente.

25. DOIG, JJ. "Miguel Grau: pensamiento y acción". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Año 2010-2011, Nº 31. Lima: 2012. p. 111-116.
26. Idem cita 3. p.233.
27. DOIG, JJ. "Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial". *Revista de Marina.* Año 101, Nº 1. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2008. p. 7-11.
28. Idem cita 9. p.137.

Conclusión

En suma, en el perfil de Grau, dimensiones de alteridad y afabilidad se integran en nobleza al ser magnánimo en el combate, y rasgos de escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural en lo acerado de su tenaz espíritu combatiente en la vida [27].

La acción y actitud de Miguel Grau antes, durante y después del glorioso combate naval de Angamos como oficial y caballero no solo traspasa el espíritu de marinos y peruanos motivados a emular sus acciones como ciudadanos y soldados de aire, mar y tierra, sino que conquista mentes y corazones de pueblos hermanos enfrentados por la adversidad, convirtiendo su sacrificio en victoria trascendente para las futuras generaciones.

Y para los llamados a seguir su ejemplo, Fernando Romero Pintado nos traza un derrotero: "de las generaciones que lo han seguido oirá siempre una protesta por los motivos que lo obligaron al sacrificio y una oración de gratitud por la lectiva altivez de su muerte. La grandeza histórica con que cumplió con su deber hace que experimentemos orgullo de ser hombres y ser marinos" [28].

Bibliografía

- AROSEMENA, Geraldo. *El Almirante Miguel Grau*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1975.

  AROSEMENA, Geraldo. *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1978.

- BASADRE, Jorge. "Efigie de Grau". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima: IEHMP, 1984, Nº 30.

- CRUZ ROJA, Comité Internacional. *Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949*. Madrid: Grafipress, 1970.

- DE LA PUENTE, José. *Miguel Grau*. Lima: DESA S.A., 2003.

- DOIG, JJ. "Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial". *Revista de Marina*. Año 101, Nº 1. Lima: 2008. Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

- DOIG, JJ. "Miguel Grau: pensamiento y acción". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Año 2010-2011, Nº 31. Lima: IEHM, 2012.

- DUMBAR, Ella. *El "Victorial" de Miguel Grau*. Nº 20. Lima: San Marcos, 1979.

- ROMERO Pintado, Fernando. *Grau: Biografía Lírica*. Lima: Editorial Científica, 1984.

- THORNDIKE, Guillermo. *Grau*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

- LOPEZ, Héctor. *Miguel Grau Marino y Ciudadano*. Lima: Fondo Editorial UAP, 2011.

- MORRIS, Charles et al. *Psicología*. 10ª Ed. México: Pearson Educación, 2001.

- ORTIZ, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar*. Lima: Fondo Editorial del Congreso, 2003.



A 100 años del inicio de la Primera Guerra Mundial; motivos, innovaciones y consecuencias

Capitán de navío (r) Mauro Landa Abad
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Es *magister* en Política Marítima y, en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, cursó una maestría en Relaciones Públicas y los diplomados en Seguridad y Defensa Nacional y, en Administración para la Defensa. Siguió el Curso Básico de Inteligencia. Ex comandante de los BAP *Velarde* y *Villavisencio*, ocupó la Dirección General de Planeamiento Estratégico en la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional.



RESUMEN
La Humanidad ha recordado consternada el inicio de la Gran Guerra hace cien años. En el presente ensayo el autor detalla el detonante que le dio origen y las consecuencias de ello, explicando el formato en común que rige el estallido de los conflictos bélicos, donde factores como expansión económica, territorios estratégicos, desarrollo tecnológico, impulsan y agudizan las tensiones entre los Estados.

PALABRAS CLAVE: Gran Guerra; archiduque de Austria Francisco Fernando; Triple Alianza; Triple Entente; Revolución Industrial.

ABSTRACT
Mankind has remembered astounded the beginning of World War I for one hundred years. The author details the trigger that gave rise to it and its consequences, explaining the common format that rules the outbreak of the war like conflicts, where factors like economic expansion, strategic territories, technological development, moves and worsens the tensions between the States.

KEYWORDS: Great War; Archduke Franz Ferdinand of Austria; Triple Alliance; Triple Entente; Industrial Revolution.

"No sé cómo será la tercera guerra mundial, solo sé que la cuarta será con piedras y lanzas."
Albert Einstein

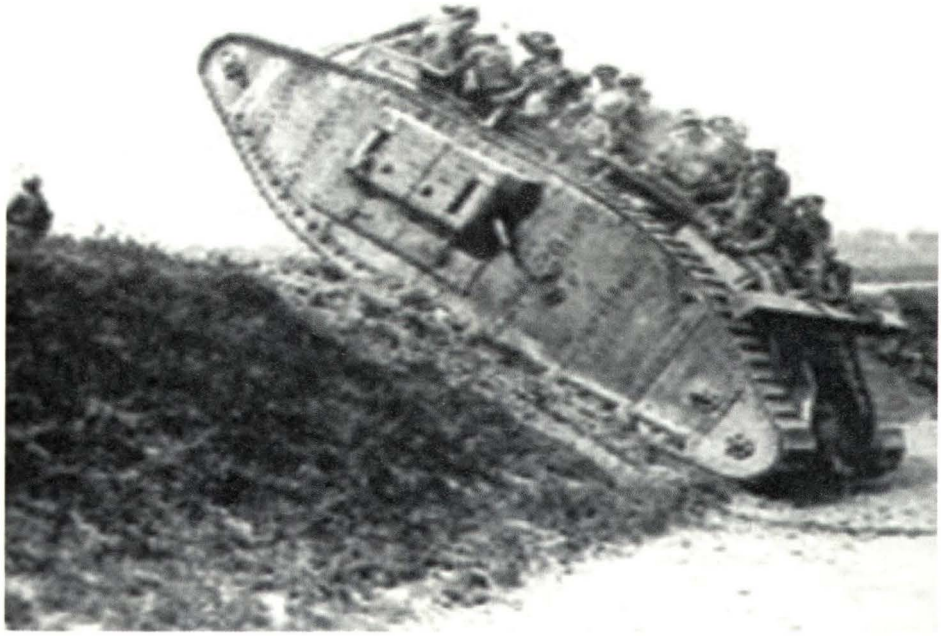
En el mes de agosto se cumplió el primer centenario del inicio de la Primera Guerra Mundial, conflicto considerado como el primero en la historia de la Humanidad que alcanzó tal magnitud global por la cantidad de Estados, Monarquías y colonias de todos los continentes, que aun alejados geográficamente, participaron o se vieron envueltos en esta conflagración durante más de cuatro años (1914-1918), y por la trascendencia de los cambios ocasionados después del conflicto. Se podría decir que se inició casi por casualidad o por un detonante, el atentado y asesinato del archiduque de Austria Francisco Fernando heredero de la monarquía austrohúngara y su esposa, muertos por un

• Artículo recibido el 6 de octubre de 2014, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2015



Archiduque Francisco Fernando heredero del trono Austro-Húngaro y esposa.

estudiante serbio durante una visita en Sarajevo, Serbia el 28 de Junio de 1914. El episodio sirvió como catalizador para la declaración de guerra del Imperio austrohúngaro a Serbia con el fin ulterior de anexarse territorios, siendo este acto el inicio de una crisis política que arrastró a sucesivas declaratorias de guerra de las grandes alianzas monárquicas; alemana, austrohúngaro y otomana (Triple Alianza), y por el otro lado, respaldando a Serbia la alianza rusa, francesa e inglesa (Triple Entente). El asesinato de un personaje de la nobleza europea no podría ocasionar un estado de guerra de tal magnitud, indudablemente las verdaderas múltiples razones se encontraban en la situación geopolítica, social y económica que se vivía principalmente en los Estados imperialistas industrializados de Europa, a inicios del siglo XX. En el campo económico, la competencia por el mercado y los recursos de las colonias, donde Alemania, que había alcanzado un gran desarrollo industrial los últimos años, era la gran perjudicada en la repartición de colonias ricas en materia prima, así como de mercados coloniales cautivos para comercializar los productos con valor agregado que producían las potencias industriales, estando mejor favorecidas



Incursión del tanque, inicio de la caballería motorizada.

Inglaterra y Francia. Otros motivos importantes dentro de este escenario de multipolaridad reinante, eran en el campo social, el nacionalismo imperante que "destacaba una cierta concepción romántica de la guerra heredada del siglo anterior; la vulgarización de las teorías darwinistas sobre la lucha de la especies y su consiguiente selección de las más aptas para la vida [...]" (que se trasladaba directamente al campo de la política internacional). Los franceses albergaban un resentimiento contra Alemania que tuvo sus orígenes en la derrota de la guerra franco-prusiana de 1871 donde Alemania se había anexado territorios franceses. "Rusia tenia aspiraciones en los Balcanes, sus puertos en el mar Báltico o en el extremo Oriente quedaban inutilizados por el hielo en el invierno, mientras que sus puertos en el mar Negro podían ser bloqueados fácilmente por los turcos en el Bósforo [...]" La consecuente carrera armamentista, la rivalidad en las construcciones navales de Alemania contra Gran Bretaña por la supremacía naval, la que ostentaba la Real Marina inglesa por más de cien años desde la batalla de Trafalgar, no estando dispuesta a perderla; la segunda Revolución Industrial sumada a los avances tecnológicos de la época, fomen-

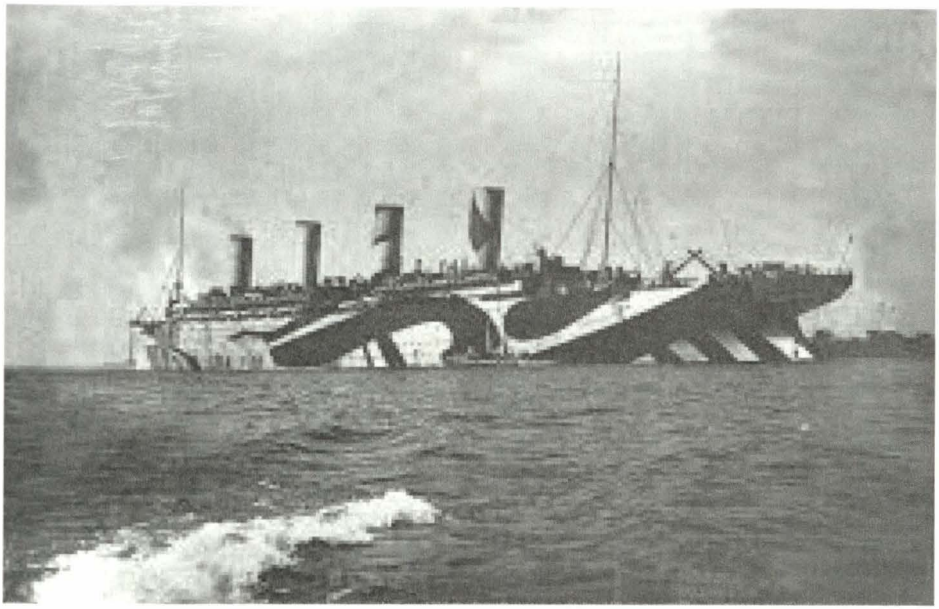


Paloma mensajera utilizada en la Gran Guerra.

taron una carrera armamentista evidenciada en la fabricación de diferentes tipos de armas para la guerra (submarinos, acorazados, tanques, aviones, dirigibles etc.), adicionando el espíritu geopolítico imperialista de las naciones industrializadas anhelantes de la expansión territorial en busca de recursos.

En el transcurso de la guerra se fueron incorporando por diferentes intereses Estados como Japón, Italia, Estados Unidos de América, Canadá y otros, llegando a sumar veintiocho Estados aliados contra los Imperios: alemán, austrohúngaro, otomano y búlgaro.

No es la intención del presente artículo entrar en el análisis de los aspectos estratégicos, operacionales y tácticos desarrollados en el campo militar en las diferentes batallas libradas por tierra, mar y por primera vez en el aire, en la denominada Gran Guerra (tiempo después de su final se designó Primera Guerra Mundial). La idea es describir sus causas y consecuencias del conflicto, como también aspectos innovadores que fueron desarrollados y usados, como un patrón en toda guerra, el conocimiento del hombre y su instinto de supervivencia como fuerza que impulsa los grandes avances tecnológicos que modifican las tácticas y estrategias en el campo de batalla, entrando a nuevos modos de utilizar los medios disponibles de su época.



Buque con camuflaje antisubmarino al estilo cubismo.

Así, podemos destacar en la campaña terrestre: la ametralladora y la artillería que hicieron inútil el uso de la caballería, elemento importante en las guerras pasadas. La utilización de gases tóxicos, para eliminar el avance enemigo hacía más cruel el sufrimiento de los soldados y era necesario utilizar máscaras antigases para permanecer en el campo de batalla; el sistema de posición táctica de las trincheras, servía como protección contra una mejor potencia de fuego de las nuevas armas como la artillería y la ametralladora; el uso de la alambrada, para ayudar a la mantención de la línea de frente ante el avance del enemigo se hizo de uso común; el invento del tanque, como vehículo ofensivo en el avance de las tropas marcó el inicio de la caballería motorizada. La utilización de la propaganda de guerra se usó para exaltar el patriotismo, minimizando pérdidas y exagerando las del enemigo para disminuir su moral, pasando a desarrollar la guerra psicológica. También fue uno de los últimos conflictos donde se usó palomas mensajeras para las comunicaciones, donde el uso de la radio todavía se hacía complejo en el campo de batalla.

En la campaña marítima, una de las más grandes innovaciones fue el uso de los submarinos, que si bien habían sido utilizados en anteriores enfrentamientos bélicos, en este conflicto marcó un punto importante en la aplicación de tácticas irrestrictas que ocasionaron grandes pérdidas en vidas y logística de

guerra. También se usó el camuflaje en los buques de guerra para confundir al enemigo en su forma y tipo de nave, acordémonos que aún no se había inventado el radar y los primeros prototipos de sonares fueron puestos en uso poco después del término de la Primera Guerra Mundial, siendo el avistamiento visual el principal elemento de detección de las unidades de superficie. Este método de camuflaje denominado "cubismo" que consistía en mantener a través de colores llamativos y formas abstractas la desestructuración (rompiendo la forma) de la silueta de los buques, para que el comandante que avistaba la nave desde el periscopio del submarino enemigo, fuera incapaz de distinguir si estaba viendo su proa o su popa, estribor o babor, incluso si se trataba de un solo barco o de toda una flota, y con esto dificultaba o imposibilitaba el cálculo de la trayectoria del torpedo que tendría que lanzar para que impactara sobre el blanco. La conformación de convoy (protección de las embarcaciones logísticas por buques tipo destructores, navegando en formación y agrupadas, utilizando hidroaviones antisubmarinos y cargas de profundidad) diseñada por los ingleses como una formación antisubmarina, fueron las innovaciones ideadas para la protección de los suministros que llegaban por mar en su misión de romper el bloqueo de los submarinos alemanes; también se realizaron las primeras adaptaciones de unidades navales y barcos mercantes en plataformas para el despegue de aviones para uso militar, de lo que en un futuro cercano (Segunda Guerra Mundial) serían consideradas como el arma más importante para el control de los mares: el portaviones, visionando con estos cambios la importancia de la aviación embarcada en la guerra marítima.



Plataforma naval adaptada para despegue de aviones.



Aviones de ataque, defensa y bombardero.

En el medio aéreo, se usaron para vigilancia y exploración los dirigibles o *zeppelines*; los aviones para ataque, defensa y bombardeos. Se inició el reconoci-



Sufrimiento en las trincheras debilitando la moral del soldado.

miento aéreo con el invento de las primeras cámaras fotográficas en aviones para la inteligencia militar.

De manera breve en este párrafo describiremos las acciones en el teatro de guerra; de las operaciones en tierra, los ejércitos iniciaban la ofensiva con operaciones de movimiento con la intención de un rápido avance de tropas para invadir territorios enemigos, pero la eficacia en la defensa de contención hizo fracasar los ataques masivos, entrando a las operaciones de posición que servían para contener el avance de las tropas enemigas durante tiempo prolongado caracterizadas por el uso de las trincheras, alambradas y armas químicas (gas mostaza) como en los campos de Verdún y de Somme, y la posterior estrategia de desgaste que debilitaba la moral del soldado y la carencia del avituallamiento logístico en trincheras, caracterizando a la Primera Guerra Mundial como muy cruenta y con un alto costo en millones de vidas y heridos entre civiles y militares.

La aviación militar, como arma novedosa se le fue misionando nuevas tareas como el reglaje de tiro de artillería, bombardeo de depósitos de municiones y ataque a transportes. En el teatro de operaciones marítimo, destacó el uso de los submarinos alemanes en una guerra irrestricta, decretando Alemania, que hundiría cualquier barco incluido neutral que abastecieran a Inglaterra o Francia, consolidándose el submarino como una arma estratégica muy bien usada por los alemanes, marcando su supremacía en el uso y construcción de este tipo de naves. El combate naval de Jutlandia, fue la más grande batalla naval de la Primera Guerra Mundial y la única que enfrento a dos grandes flotas, la Real Marina inglesa y la Marina Imperial alemana, el resultado fue ligeramente favorable a Alemania pero sin ningún efecto trascendental en la guerra, Inglaterra mantuvo la supremacía en el mar. Posteriormente, los ingleses rompieron el bloqueo de submarinos en 1917, fracasando el intento alemán de poner fin a la guerra a través de la guerra submarina.

La entrada de Estados Unidos en el conflicto que había permanecido neutral se debió a dos motivos: el económico, al haber sufrido ataques de sus barcos mercantes por parte de submarinos alemanes lesionando sus intereses comerciales; el otro motivo fue el diplomático, por el descubrimiento de una propuesta hecha por el Gobierno alemán al Gobierno mexicano.

"Entre el 16 de marzo y el 2 de abril de 1917, hubo dos acontecimientos importantes, totalmente independientes uno del otro: la caída del régimen zarista en Rusia y la intervención de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial. La abdicación de Nicolás II fue el primer acto de un movimiento revolucionario popular bolchevique que llevaría a Rusia a dejar las armas {...}". La entrada de Estados Unidos en el conflicto que había permanecido neutral se debió a dos motivos: el económico, al haber sufrido ataques de sus barcos mercantes por parte de submarinos alemanes lesionando sus intereses comerciales; el otro motivo fue el diplomático, por el descubrimiento de una propuesta hecha por el Gobierno alemán al Gobierno mexicano. Alemania previniendo la guerra contra Estados Unidos, propuso a México una alianza (para mantener distraído a dicho país abriéndole un frente en su frontera con México), prometiéndole la reconquista territorial de Texas, Nuevo México y Arizona (territorios antes mexicanos). Está oferta fue interceptada de un telegrama cifrado, y descifrado por el Servicio de Inteligencia británico, remitido posteriormente al presidente norteamericano Wilson; sumado a este gesto inamistoso, por esos días es torpedeado

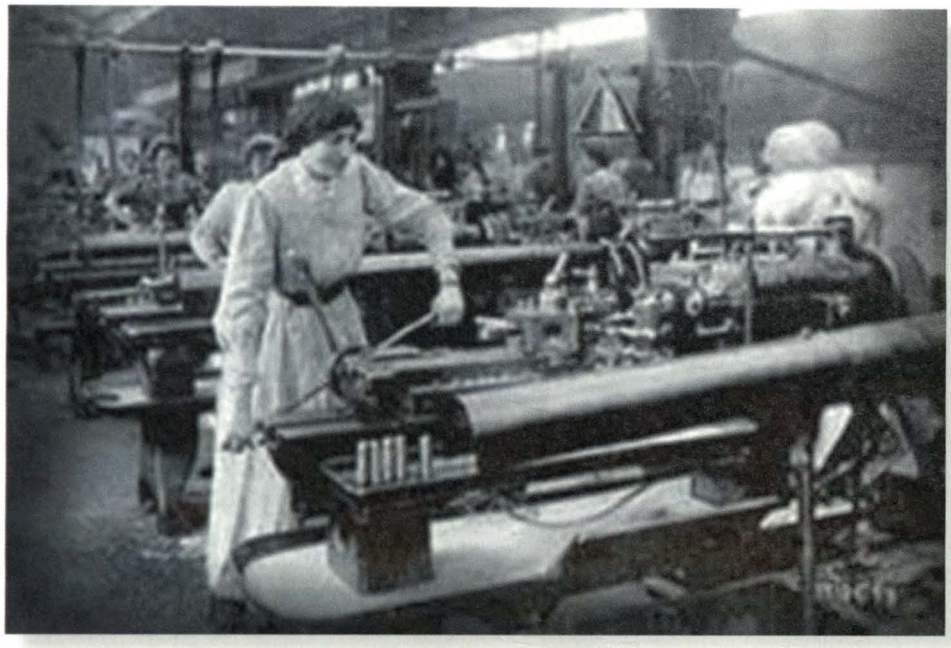


Escenario de guerra. Avance de la infantería desde las trincheras.

el barco norteamericano *Vigilentia* cuya tripulación muere ahogada. Ante estos actos Estados Unidos declara la guerra a la Triple Alianza. Esta incorporación aporto a los Aliados la ayuda que sería decisiva para la victoria, sobre todo por el apoyo logístico.

El Perú también se vio afectado en sus intereses comerciales. En febrero de 1917 cuando "... el buque peruano *Lorton*, capitaneado por Frank Sanders, que navegaba en aguas españolas, fue torpedeado y hundido con las 2200 toneladas de salitre... Como Alemania no dio las satisfacciones que el Perú exigía, en 1918 el presidente José Pardo, rompió relaciones diplomáticas con el Imperio y tomó posesión de sus buques mercantes en nuestros puertos. Es de resaltar que se rompieron relaciones diplomáticas, pero no se declaró la guerra a Alemania".

En la fase final de guerra, Alemania efectuó un último intento por recuperar posiciones y volver a una ofensiva pero finalmente los aliados consiguieron vencer. En noviembre de 1918 los Imperios centrales (Alemania, Austria-Húngría y Turquía) agotados y desmoralizados terminaron con la resistencia pidiendo el armisticio. Los Aliados vencedores, impusieron el Tratado de Versalles con drásticos términos a una Alemania derrotada y humillada, con condiciones muy difíciles; algunas importantes fueron declararse culpable de la guerra, sanciones económicas indemnizando a los



Mujer laborando de obrera, reemplazó al hombre en las fabricas.

Estados vencedores, pérdida de territorio, pérdida de colonias, desarme y reducción de sus fuerzas militares.

La Primera Guerra Mundial marcó un cambio de magnitud mundial en todos los aspectos: sociales, políticos, económicos, militares y tecnológicos. Los malos resultados en la firma de la paz se vieron posteriormente; los alemanes fueron obligados a firmar un tratado que fue considerado un ultraje nacional, la nación alimentó un hondo resentimiento contra los vencedores, que se reflejaría veinte años después con el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Otras consecuencias a ser destacadas fueron: el diseño y uso de nuevas armas creadas con el adelanto técnico de la Segunda Revolución Industrial que cambiaron la manera de hacer la guerra. Un cambio social importante fue la incorporación masiva de la mano de obra de la mujer en la economía por la falta generacional de hombres. Se creó en 1920 la Sociedad de Naciones, organización internacional que debía resolver los conflictos entre Estados, predecesora de la Organización de las Naciones Unidas. La muerte de más de ocho millones de personas, una cantidad similar de heridos y lisiados de guerra, registrándose por primera vez muchos casos de estrés postraumática; pérdida de la hegemonía mundial de Europa que había quedado devastada, y crecimiento de nuevas potencias como Estados Unidos de América y Japón; la caída de cuatro Imperios (el

alemán, el otomano, el ruso y el austrohúngaro); el inicio de la Revolución Rusa que a *posteriori* ejercería el liderazgo del comunismo internacional en el siglo XX y actor principal en la Guerra Fría; la migración del campo a la ciudad por causa de la destrucción y abandono de los campos agrícolas en toda Europa; el territorio de Turquía quedo reducido, el Imperio austrohúngaro desaparecido dio lugar a cuatro nuevos Estados que fueron: Austria, Checoslovaquia, Hungría y Yugoslavia.

Este artículo ha pretendido traer al presente en breve síntesis, uno de los acontecimientos históricos más importantes de la humanidad, que dio origen y marcó los cambios trascendentales que sucedieron en el siglo XX. Recordar y destacar la importancia de esta Gran Guerra es necesario para reflexionar sobre cómo se inició, con un pequeño incidente que originó una reacción en cadena, permitido por un escenario internacional de tensión y paz armada que se vivía a inicios del siglo pasado, donde los intereses por controlar territorios dotados de recursos o de importancia estratégica, y los avances tecnológicos en armas generados en la Revolución Industrial, terminaron por arrasar el continente europeo hacia la destrucción y muerte, perdiendo la supremacía en el proceso del desarrollo de la humanidad que había liderado por siglos. Al término de este conflicto, se decía que era "la guerra que iba terminar con todas las guerras", sin embargo, por una mala conducción de la política en el tratado de paz fue el preludio de un conflicto aún mayor, la Segunda Guerra Mundial, que superaría en muerte y destrucción a la Primera Guerra Mundial. Estos aspectos de análisis son necesarios conocer, aquilatar y recordar para no cometer los mismos errores dentro del escenario global del siglo XXI tan cambiante e interconectado. Hoy en día, es difícil imaginar una situación de crisis que lleve a una Guerra Mundial, así se pensó los días previos a la Primera Guerra Mundial hace cien años atrás, pero a veces el razonamiento es insuficiente en la construcción de conflictos que incorporan múltiples paradojas producto de la evolución del hombre, su supervivencia y nuevas tecnologías.

Bibliografía

- DE MATEO, María. *La Primera Guerra Mundial.* Madrid: Ediciones Alcal S.A., 1998.
- HERNÁNDEZ, Jesús. *Todo lo que debes saber sobre la Primera Guerra Mundial.* Madrid: Ediciones Nowtilus S.L., 2010.
- RENUEVIN, Pierre. *Primera Guerra Mundial.* Barcelona: Edición Oikos-Tau S.A., 1972.
- HIPERTEXUAL. *Camuflaje Dazzle: el cubismo aplicado a la ocultación de navíos* [en línea]. Disponible en Internet: http://alt1040.com/2012/04/camuflaje-dazzle-el-cubismo-aplicado-a-la-ocultacion-de-navios [Consulta: 18 junio 2015]
- AMAUTACUNA DE HISTORIA. *El Perú en la Primera Guerra Mundial* [en línea]. Disponible en Internet: http://www.amautacunadehistoria.com/2007/11/el-per-y-la-primera-guerra-mundial.html. [Consulta: 18 junio 2015]



Colonialismo y geoeconomía británica en el Perú del siglo XIX

Bachiller en Historia Walter Rojas Fox
Bachiller en Ciencias Sociales especialidad Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha laborado en el Archivo General de la Nación, Archivo Arzobispal de Lima y en la Marina de Guerra del Perú. Ha publicado artículos en la revista *Síntesis Social*, entre otras.



RESUMEN
Pasado el colonialismo político de España, en las flamantes naciones de América surgió una nueva dependencia de orden económico venido de Inglaterra que el autor denomina Armada financiera. A continuación se explica las motivaciones que la originaron, su expansión y su alianza con la élite local, logrando alcanzar supremacía en territorios de ultramar, ávidos de recursos económicos para emprender su reconstrucción.

PALABRAS CLAVE: Armada financiera; Gran Bretaña; colonialismo; geoeconomía, élite limeña.

ABSTRACT
Once the political colonialism of Spain has passed, in the newly American Nations a new dependency of economic order emerged from England which the author denominates the Financial Navy. Afterwards, the motivations that originated it, its expansion and its alliance with the Local Elite, managing to reach supremacy in overseas territories, eager for economic resources to undertake their reconstruction.

KEYWORDS: Financial Navy; Britain; colonialism; geo-economics, Lima elite.

Introducción

La venida del siglo XIX marcó el tiempo de la decadencia para el poder español en América y el inicio de la supremacía y el dominio internacional de Inglaterra, que llevó con éxito sus intereses geopolíticos alrededor del globo, imponiéndose inicialmente en poderío naval y posteriormente en desarrollo industrial, sumados a habilidades empresariales y diplomáticas logrando establecer, en las nacientes repúblicas, conexiones en zonas estratégicas donde actuaban con libertad (una libertad ganada a pulso contra sectores de las élites locales).

• Artículo recibido el 19 de noviembre de 2014, aprobado para su publicación el 5 de marzo de 2015



El descalabro de la "Armada invencible" fue el suceso que marcó simbólicamente la preponderancia británica por encima de España y, a la postre, el futuro dominio marítimo de la isla alrededor del mundo, a lo largo del siglo XIX. En la imagen *La derrota de la Armada Española*, óleo de Philippe-Jacques de Loutherbourg.

Pero para mensurar la influencia inglesa en las décadas posteriores a la independencia de las naciones hispanoamericanas –y, en el caso particular peruano– es preciso hilar más fino. Con la gesta emancipadora, José de San Martín embarcó desde Inglaterra a muchos militares ingleses, que se adhirieron sobre todo a la oficialidad de las fuerzas de tierra y mar, y en calidad de mercenarios, libraron batallas y combates decisivos para la emancipación de lo que sería la República Peruana. Adicionalmente, aunque la Corona británica decidió la neutralidad de sus flotas y tropas, armamento de manufactura inglesa circulaba casi sin restricciones, dirigido a apertrechar las fuerzas patriotas.

Luego de la Campaña Libertadora, culminada exitosamente por Bolívar y sus huestes, en las que hubo también muchos ingleses, estos militares se quedaron en estas tierras a usufructuar las propiedades que como paga por sus servicios les correspondían; así fue que lograron amasar cierta fortuna y formaron familias con los apellidos locales. En otros casos, siguieron su carrera militar sirviendo a las Armadas de Chile, Argentina, o regresaron a su patria natal o buscaron nuevas travesías en otros sitios alrededor del mundo.

Inmigrantes ingleses de otro tipo llegaron también, civiles con un buen perfil de técnicos y expertos en el manejo de las finanzas. Estos trataron de emprender negocios comerciales, se dedicaron a la especulación financiera, o cumplieron en algunos casos el rol de diplomáticos. En cantidad de casos las familias formadas por extranjeros (y obviamente también las élites criollas de añejos orígenes colo-

niales) trabaron contacto e hicieron negocios con las grandes casas comerciales inglesas (pero también estadounidenses) ya establecidos en nuestro país, lo cual evidentemente fue parte del dominio geoeconómico británico y los mismos ingleses lo entendieron así, como ya veremos. A fin de cuentas, el poder económico y político británico tendría la hegemonía en estos territorios "independientes"; lo que ocurrió en el fondo es una nueva forma de aprovechamiento justificada por el progreso, la industria y las finanzas.

Las cuestiones que planteamos, y que en este ensayo esperamos contestar al menos parcialmente, se definen del siguiente modo: ¿Cómo los intereses geoeconómicos británicos tuvieron éxito en la joven nación peruana luego de la independencia? En particular, ¿qué elementos y actores intervinieron y se favorecieron incursionando en el Perú del siglo XIX? ¿Cuál fue el destino de algunas familias fundadas por inmigrantes británicos en la liberalización y apertura de la economía peruana favorable a intereses económicos imperialistas ingleses?

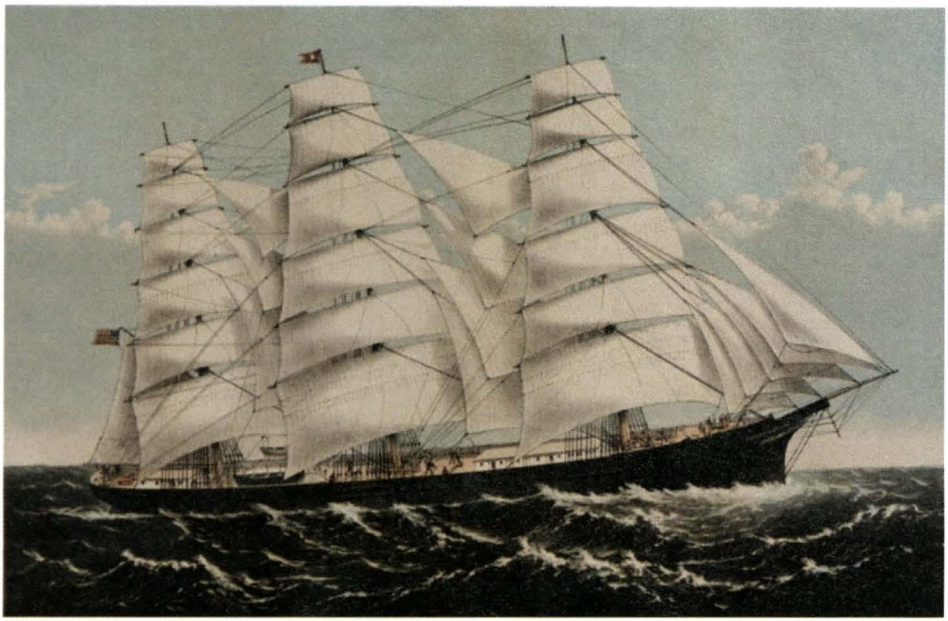
Postulamos que, en la medida que Inglaterra y sus competidores se enfrentaban por el dominio de las más extensas zonas de actividad económica, se configuraba una situación que podemos calificar de *pugna geoeconómica*[1] tomando como referencia el concepto acuñado por Edward Luttwak,[2] pugna en la que Inglaterra marcaría las pautas logrando liderar el desarrollo capitalista de gran parte del siglo XIX.

Antecedentes: La lucha por la supremacía en los océanos

La disputa política sobre el dominio marítimo entre España e Inglaterra se remonta a la misma etapa de conquista durante el siglo XVI. Como hitos teóricos resaltantes en el desarrollo de dicha disputa se pueden tener: a) los trabajos de Richard Hakluyt –publicados entre 1582 y 1589– que influirán en los comerciantes de la isla para iniciar la empresa de expansión fuera de los límites del Imperio, específicamente en América septentrional; b) la oposición de Hugo Grocio (que Inglaterra, Francia y Holanda apoyaron) a la consigna de *mare clausum* hispano (es decir, la exclusividad de navegación y comercio) con su concepción (en 1609) de un *mare liberum* que abriría las puertas al libre comercio; c) con el retorno

1. OLIER. Eduardo (Univ. Politécnica de Madrid) define la geoeconomía como «*el análisis de las estrategias de orden económico y comercial decididas o influidas por los Estados dentro de los intereses que los animan, a fin de proteger sus economías en el contexto económico global, o para dotarse de las tecnologías o productos que consideran estratégicos para su supervivencia o desarrollo futuro*».

2. Historiador, estratega militar, consultor y analista político de origen judío. Desarrolló su carrera en el mundo anglopar-lante, sobre todo en los Estados Unidos. Es autor, entre otros textos, de *The Grand Strategy of the Byzantine Empire* (2009) y *The Grand Strategy of the Roman Empire from the First Century AD to the Third* (1976).



Clipper Ship Three Brothers. 2972 Tons. *The Largest Sailind Ship in the World.*

del régimen monárquico, el Parlamento inglés definió la política económica de tipo mercantilista mediante las Actas de Comercio y Navegación entre 1660 y 1672; y, finalmente, d) el Tratado de Utrecht en 1713, que modificó el entramado del poder europeo y restringió la sucesión dinástica en España. Inglaterra se vio además beneficiada con extensos dominios franceses al norte de América.[3]

Más recientemente las historiografías española e inglesa se han enfrascado en fuertes debates sobre la supuesta pérdida de la hegemonía ibérica en los territorios coloniales. Mientras que los ingleses aseguran que la derrota de la Armada Invencible[4] por parte de la flota inglesa isabelina en 1588, marcó el inicio del declive marítimo español en los siglos posteriores, los españoles se contraponen a esta tesis afirmando que, por el contrario, la flota española mantuvo la supremacía, e incluso, que esta fue incrementada durante el siglo XVIII.

Sea como fuere, es claro que a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, España ya no podía controlar como deseaba el tráfico marítimo comercial que tenía

3. LAGUERRE, Michel. "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka". *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013. p. 67-70.

4. Bautizada de ese modo, de manera mordaz, por los ingleses tras derrotarla. Su nombre oficial era el de "Grande y felicísima Armada". La posición española afirma, además, que en el desastre de la flota de Felipe II no intervino de manera determinante el accionar inglés, sino que aquel se debió a otros factores, como la fatalidad del mal tiempo.

como su principal promotor a los ingleses –pero también a los holandeses y franceses–, el cual hasta el fin del dominio ibérico se llevaba a cabo en su mayor parte bajo la modalidad del contrabando. Las embarcaciones inglesas cargadas de manufacturas iban y venían por la ruta del Atlántico, y desembarcando en las costas rioplatenses habían logrado desplazar la importancia económica del puerto del Callao como bastión del comercio monopólico español.

Adicionalmente, Inglaterra forjó su Revolución Industrial con la aplicación y adaptación de nuevos y contundentes avances técnicos, que transformarían la forma de hacer e impulsar embarcaciones. El hierro, la hélice y la máquina de vapor aparecieron en momentos en los que la isla parecía perder la competencia de construcción de buques de madera que mantenía con los Estados Unidos de América. La novedosa aplicación de estos elementos apareció cuando el precio del hierro estuvo en caída, desde las 6,30 £ por tonelada en 1810 hasta llegar alrededor de 2,60 £, entre 1840 y 1870. Naturalmente, la producción de hierro inglesa tuvo a incrementarse. La industria naviera británica tomó, de este modo, su "segundo aire" en cuanto a la supremacía naval, pues el barco de hierro, no bien aceptado del todo al comienzo, mostró luego tal utilidad y ventajas por sobre los barcos de madera y vela (de los cuales los *clippers*[5] fueron el último gran avance), que al final se impuso como lo más usual en navegación. Compañías comerciales y de servicios ingleses poco a poco fueron reemplazando sus obsoletas unidades de madera, vela y ruedas por modernas de hierro, con motor a hélice y más resistentes y rápidas, por mencionar sólo algunas cualidades.[6]

Del mismo modo, Inglaterra requería, aparte de medios, de vías seguras y libres de comunicación que le permitieran un manejo eficiente y rápido de sus remotas zonas de influencia. Para ello tuvo que batallar frente a las demás potencias con la finalidad de culminar el casi secular proyecto del canal de Suez, que le permitió el acceso a sus territorios coloniales y al comercio exclusivamente manejado por ella. Este dominio se completó con la instalación, una y otra vez, de larguísimas redes de cables telegráficos submarinos, desde 1839 en Calcuta, hasta 1902, con la conclusión del cable a Nueva Zelanda desde la Columbia Británica (Canadá).[7]

---

5. El *clipper* era un tipo de embarcación ligera, de pequeñas dimensiones, que podía hacer largas travesías en tiempos más reducidos que las corrientes fragatas, corbetas, goletas y bergantines. Su velamen aprovechaba los vientos de manera óptima.

6. Por mencionar un caso, la Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., fundada en 1837, que cubría las rutas del océano Índico, compró en 1848 sus primeros buques a vapor. Más tarde, hacia 1865, el ingeniero civil Alfred Holt botó tres vapores con máquina de tipo compuesta, el *Agamenon*, el *Ajax* y el *Achilles*, con los que fundó la Ocean Steamship Co., y que navegaron por el océano Índico y el lejano Oriente.

7. HEADRICK Daniel, *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998. p. 124-143.

La geoeconomía inglesa como forma de dominio colonial en el mundo

El surgimiento del capitalismo en su fase imperialista se identificó inmediatamente con la emergencia inglesa y sus intereses globales. La banca y la especulación empezaron a constituir un factor imprescindible en este proceso. Ya en 1816, Inglaterra había conseguido la estabilidad monetaria con un sistema monometalista y sustentado debidamente en sus reservas de oro.[8] El Perú fue influenciado, se recordará, por esta aplicación del patrón oro, con la denominación Libra Peruana (Lp) a fines del siglo XIX. Los poderosos bancos ingleses,[9] que aparecieron luego de 1815 arrebatando a los Países Bajos el título de la más importante sede financiera mundial, lograron pactar una serie de préstamos a varios países alrededor del globo. El primer contrato de empréstito se realizó entre el Baring-Bross con el Gobierno francés, que necesitaba pagar indemnizaciones de guerra, y luego siguieron los préstamos a los países hispanoamericanos luego de la guerra independentista. Así, la zona de influencia inglesa fue el eje financiero alrededor del cual las Administraciones de los países deudores se sostuvieron con los préstamos que recibieron, iniciando su dependencia.[10]

Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico. En efecto, Inglaterra sacaba décadas de ventaja al resto de Europa mientras que los países más importantes del continente sufrían una transición luego del fuerte impacto que significó el afán imperialista napoleónico y las consecuencias del Congreso de Viena.

No es nuestra intención hacer un detallado compendio de las principales conquistas territoriales británicas, pero con lo que resumiremos a continuación nos haremos una idea de la magnitud de los intereses de la Isla alrededor del mundo. En 1819 el inglés Thomas Raffles,[11] tras conseguir del rajá de Yohore[12] la prerrogativa de asentamiento en su reino, el cual ocupaba la península de Malaca (abonando anualmente cinco mil dólares), se apoderó de la localidad de Singapur. Dos

8. En realidad, el caso inglés forma parte de una oleada de "sanidad monetaria" de la que disfrutaron también Francia, los Países Bajos y el Gobierno de Berlín.

9. Nos referimos a los Rothschild, Baring-Bross, y Wilson & Co., que en algunos casos también operaron en nuestros países sudamericanos.

10. PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982. p. 2260-2261.

11. Thomas Stamford Raffles, naturalista (1781-1826). Entró al servicio del Departamento de la India Oriental con 14 años de edad. En 1811 tomó parte en las expediciones contra Java y llegó a ser su vicegobernador, contribuyendo a la fundación de Singapur. Se dedicó a estudiar los recursos y coleccionó muchas muestras naturales y datos etnológicos, que se perdieron en el incendio del barco en el que se transportaba. Ya en su tierra de origen, fundó la Sociedad Zoológica.

12. Situado al extremo sur de la península malaya, actualmente convertido en sultanato. Su capital, Johor Bahru.

años atrás, durante la guerra contra la Compañía de las Indias Orientales, tras derrotar a las locales huestes maharatas (cuya autonomía política sería anulada), la presencia inglesa se fortalecería en la India. Singapur, unos años después, lograría una expansión demográfica y se convertirá en un espacio estratégico como punto de enlace entre China, el archipiélago malayo y Australia, área naturalmente dominada por la Corona. La zona del Indostán también se convirtió en área de influencia inglesa, que de ese modo por primera vez en siglos se vio unificada, por una compañía capitalista. Allí creó escuelas y desterró los crueles ritos tradicionales, imponiendo su visión y su estilo liberal de la sociedad. En Australia fueron también fundadas instituciones "a la inglesa", como un Consejo Legislativo y los jurados para causas criminales. En Nueva Zelandia los ingleses fueron rechazados por la resistencia maorí.

> Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico.

Desde entonces, Inglaterra tenía un acicate firme para establecer con fuerza su poderío marítimo, dada tal extensión de su influencia territorial. Debía "rodear el mundo de bases y puntos de escala que jalonasen las grandes rutas transoceánicas y dominar los puntos esenciales, principalmente los estrechos".[13] Solo cincuenta años luego del Tratado de Versalles (1783), donde se resignaba a perder el dominio colonial en Norteamérica, la Isla se vio de bruces con un nuevo y portentoso dominio colonial, el cual debía salvaguardar con una flota contundente y comunicaciones más rápidas y efectivas, elementos que con la Revolución Industrial adquirirá sobradamente y casi sin resistencia de sus disminuidos competidores europeos.

Inglaterra además logró establecer una serie de puertos que tendrían una importancia estratégica como bases imperiales. Es el caso, entre los más importantes, de Santa Elena, Mauricio y Aden, baluartes imperiales que se unirían a Singapur.

Por la misma época de la fundación y surgimiento de Singapur a manos inglesas, el abate de Pratt (Domingo Jorge Federico de Prolhiac), en una de sus copiosas obras, *Des colonies et de la revolution actuelle de l'Amerique*, publicada en 1817, recomendaba la formación de tres imperios para proteger la integridad política y religiosa del nuevo mundo. Pero por otro lado, resaltaba el rol preponderante y decisivo de la Inglaterra imperial, que sobresalía de entre sus vecinas europeas.

13. Idem cita 10.

Terminaba afirmando categóricamente que la Corona inglesa no tenía razón para ocupar territorios coloniales, pues solamente le bastaban las magníficas y envidiables condiciones comerciales para conservar el dominio del mundo. Ni siquiera había razón para invadir militarmente en América.

> Inglaterra es el único poder colonial... la nación que goza de superioridad en navegación, industria y capital, es la dueña de todas las colonias. Esta nación *no tiene necesidad de adueñarse de ellas, solo comerciar con ellas.*[14]

Evidentemente, las operaciones británicas en Oceanía, el Oriente y Sudamérica, corrigieron esta versión "suave" del imperialismo británico. Hay que tener en consideración que el sistema político inglés era distinto al ambiente en el que se preparó la invasión de Norteamérica. Mientras esta se llevó a cabo con una Inglaterra con instituciones representativas, podemos decir más "democráticas", "...el segundo Imperio británico, creado a la sombra de las revoluciones americana y francesa, fue regido por un poder autoritario". En consecuencia, "El poder de este último dependía de las conquistas armadas, del mantenimiento de fuerzas militares y de la presencia constante de la Real Marina".[15]

Empresas y casas comerciales británicas en América meridional y en el Perú

A inicios del siglo XIX, allí donde Inglaterra no anexa territorios, aparece con el capital que escasea en ellos. La isla de Trinidad había sido invadida en 1797, y España reconoció la anexión de esta a la Corona británica en 1802. Intentó ocupar Montevideo y Buenos Aires en 1806-1807, pero la efectiva respuesta de la élite porteña logró disuadirla.

Distinto fue el caso de Brasil, que otorgó notables beneficios a los comerciantes británicos residentes en ese país. Luego de 1807 el príncipe regente decidió la apertura de los puertos al comercio internacional y, por si fuera poco, concedió exenciones y bajas tasas a los comerciantes británicos por sobre los demás. Los barcos ingleses podían utilizar a discreción los fondeaderos de la costa brasileña.

Luego de la Independencia, las economías de los nacientes países (entre ellos el Perú) se encontraban en condiciones económicas precarias debido al desmantelamiento de la estructura económica colonial. El ahorro era casi impracticable, del mismo modo que la inversión nacional, habida cuenta de que las arcas

14. WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. p. 19-20.

15. Idem, p. 21-22.

estatales se hallaban vacías. Sin embargo los recursos que poseen insinuaban un futuro promisorio para el desarrollo. Aquí entró entonces a tallar el capital anglosajón, preferentemente británico, que permitiría el crédito a los Gobiernos latinoamericanos. En Brasil, la mayoría de los ferrocarriles fueron establecidos por las grandes casas europeas. La línea de San Pablo se construyó utilizando la técnica inglesa.

La *Peruvian Corporation*, con sede en Londres, pero que contrataba ingenieros americanos, construyó la línea de Mollendo y Arequipa hacia el Cusco y el Titicaca. *Baring* desembolsó los fondos para el Trasandino, construido en 1881 a través de la pampa argentina y cuyo material fue suministrado por Le Creusot, hasta que le fue arrebatado el mercado. Al respecto de esta situación América Latina en general, menciona Robert Schnerb:

> ... el pabellón inglés marcha a gran distancia a la cabeza del comercio exterior; los Estados Unidos se retrasan definitivamente hacia 1840-50. La América Latina puede considerarse de hecho como una *dependencia económica de Inglaterra*.[16]

Junto a la apertura y dominio de los mercados locales, la política de empréstitos constituyó otra forma de generación de dependencia económica. En 1822 el Gobierno chileno pidió préstamos a Londres, los Baring les prestaron posteriormente y, en una tercera oportunidad, el Gobierno solicitó apoyo de la Casa Morgan. En el caso de Argentina, el primer empréstito se celebró en 1824 con la casa Baring Brothers, por el monto de un millón de libras. Luego de concedido el empréstito, se firmó un tratado de libre comercio, amistad y navegación, suscrito por el cónsul de Su Majestad, Woodbine Parish y el ministro secretario de Gobierno, Hacienda y Relaciones Exteriores de las Provincias Unidas, don Manuel José García. Dicho tratado, que se firmó el 2 de febrero de 1825, venía a reconocer –de manera condicionante– la soberanía de las Provincias Unidas de La Plata por parte de Inglaterra. Ciertamente existieron luego de éste, nuevos empréstitos.

Como Schnerb, muchos consideran que, posteriormente, la propia guerra del Pacífico es en realidad una guerra de intereses ingleses en Chile contra los intereses franceses y americanos en Perú y Bolivia. El capital extranjero es, incluso, responsable de revueltas entre civiles de diversos sectores.[17] Por todo ello, a decir de Julio C. González, "... cada país de Hispanoamérica que nacía, lo era en condición de deudor".[18]

16. SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino, 1965. p. 388

17. Idem, p. 188-189.

18. GONZÁLEZ, Julio C. *Geopolítica y empréstitos*. 2013.

Explotaciones británicas en el perú

Los prósperos negocios que había establecido Inglaterra en muchas ocasiones requirieron de estudios previos que incluyeron los trabajos conjuntos de cartógrafos, hidrógrafos, naturalistas y otros hombres de ciencia, e incluso los aventureros que dejaron sus diarios ilustrados con importante información sobre lugares, recursos y poblaciones. Cabe resaltar sin embargo que no todos eran ingleses, si no que pro venían también de otras nacionalidades: franceses y alemanes, por ejemplo.



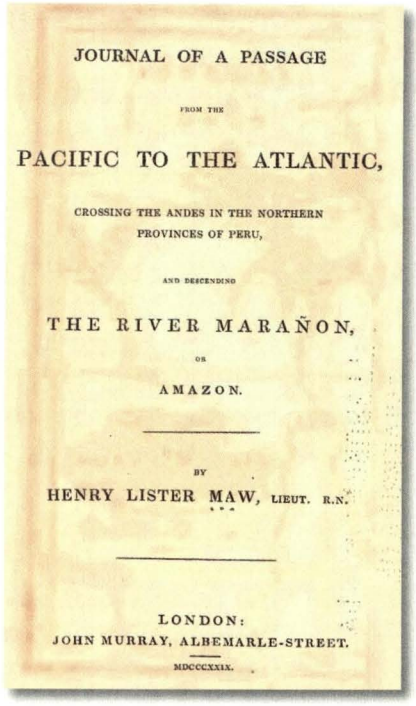
El almirante Robert FitzRoy de la Marina Real Británica que logró fama duradera por haber sido el comandante del HMS *Beagle* durante el famoso viaje de Charles Darwin alrededor del mundo (1831-1836).

La cartografía inglesa en el siglo XIX fue la más competente a nivel mundial. Sus agentes estuvieron diseminados por todas las costas elaborando mapas hidrográficos, y tuvieron una época sumamente fecunda gracias a la gestión del vicealmirante sir Francis Beaufort, quien se hizo cargo de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo de su país, durante el periodo que va de 1829 a 1855, dos años antes de su muerte. Con la llegada de la Independencia llegó también el interés de los británicos por registrar con la mayor exactitud las costas occidentales de Sudamérica.

El hito más importante de la actividad de la cartografía británica del siglo XIX en nuestro país lo constituye la expedición del almirante Robert FitzRoy, quien se encontraba realizando un viaje de circunnavegación en el famoso bergantín *Beagle*.[19], y llegó a nuestras costas el año 1836, llevando a cabo su trabajo por al-

19. Este viaje de circunnavegación y exploración de las costas sudamericanas lo inició el comandante Phillip Parker King a bordo del HMS *Adventure*, buque que acompañaba al HMS *Beagle* en su travesía alrededor del mundo. Tras una serie de incidentes que incluyeron el fallecimiento del comandante original del bergantín, el mando de este recayó en FitzRoy, quien con 23 años era alférez en esos momentos.

gunos meses. FitzRoy cumplió con creces su misión de cartografiar las costas peruanas, lo que da muestra de la gran trascendencia de la misma, pues ayudó enormemente a conocer nuestros dominios costeros propiciando una navegación más segura. Desde entonces, el servicio del Almirantazgo británico fue emitiendo cartas de la costa peruana, más exactas. A raíz de este hecho, sin embargo, "los ingleses *bombardearon nombres* sobre la costa del Perú";[20] en estas cartas aparecían lugares importantes de la costa con denominaciones inglesas, no las originales nativas.


JOURNAL OF A PASSAGE

FROM THE

PACIFIC TO THE ATLANTIC,

CROSSING THE ANDES IN THE NORTHERN PROVINCES OF PERU,

AND DESCENDING

THE RIVER MARAÑON,

OR

AMAZON.

BY

HENRY LISTER MAW, LIEUT. R.N.

LONDON:
JOHN MURRAY, ALBEMARLE-STREET.
MDCCCXXIX.

La Amazonía no fue ajena a esta incursión inglesa. Las grandes potencias de la época estaban muy interesadas en conocer el *río-mar* y la enorme extensión de rico territorio que constituía su cuenca hidrográfica. Henry Lester Maw, teniente de la Real Armada, integrante de la dotación del H.M.S. Menai, y además miembro corresponsal de la Zoological Society,[21] fue el primero de una serie de comisionados que tuvieron como misión explorar y enviar minuciosos e interesados datos sobre la Amazonía. Desembarcando en el Callao, siguió una ruta transversal hasta llegar a la desembocadura del Amazonas. Su diario de viaje fue convertido en libro y publicado en 1829.[22] Él mismo advierti que los comerciantes británicos residentes en la costa peruana mostraban, sobre datos económicos de las rutas fluviales y la población de esas tierras, un ávido interés. Le siguieron los tenientes William Smyth y Frederick Lowe, quienes fueron apoyados por el sargento mayor de ingenieros Pedro Beltrán y un teniente de la Armada, Ramón Azcárate.

20. VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924.* Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973. p. 60

21. Sociedad fundada en 1826, *«under the auspices of Sir T. Stamford Raffles, sir Humphry Davy, Bart., and other eminent individuals, for the advancement of Zoology, and the introduction and exhibition of subjects of the Animal Kingdom, alive or in state of preservation».*

22. Con el título *Journal of a passage from the pacific to the Atlantic, crossing the Andes in the northern provinces of Peru, and descending the river Marañon, or Amazon*, publicado en Londres.

Casas comerciales británicas: la Gibbs & Co.

Las casas comerciales británicas tuvieron un ingreso fácil al territorio peruano. Muchas de estas firmas que operaban en nuestro país se dedicaban al comercio de distintos géneros. Algunas otras (ya bien entrado el siglo XIX) consiguieron sendos beneficios del negocio lucrativo del guano. Las firmas comerciales más importantes eran la Casa Gibbs (establecida en 1820), Hull, Grunning y Co. (establecida en 1820), y la Pacific Steam Navigation Company (establecida en 1839). También funcionaba en nuestro país la W.R. Grace & Co., de procedencia irlandesa.

La casa Gibbs fue quizá la más destacada. Durante prácticamente veinte años manejó la comercialización del fertilizante en el mercado mundial. La firma tuvo que negociar con el Estado para adquirir la condición de contratista principal, lo que se ha considerado una hazaña dadas las condiciones ya mencionadas sobre la volatilidad de los tiempos desde que inició sus operaciones.[23] Al comienzo del periodo del guano era conocida como Gibbs Crawley & Co., y era considerada "un establecimiento mercantil de dimensión moderada y considerable respetabilidad" (Mathew 2009, 31). Sin embargo, ya operaba antes que el poder español fuera liquidado en el Perú. No fue sino hasta 1822 que la firma se estableció formalmente. Durante el periodo que tuvo el control del guano pudo obtener enormes ganancias a partir de la venta cada vez mayor del fertilizante (véase Tabla 1.).

*Tabla 1. Ventas de guano peruano (efectuado por la Gibbs)**

Año	Cantidad (Tn)
1841	2 062
1845	14 101
1850	95 083
1855	255 535
1860	122 459

Ingleses, parentesco y oligarquía

Hay que destacar el papel del discurso racista en esta etapa. Durante el siglo XIX las teorías científicas giraban en torno al evolucionismo y el determinismo racial, de modo que la raza escogida para llevar a las civilizaciones el progreso y el desarrollo debía ser la blanca, mientras que las razas cobriza, asiática y negra no tenían el suficiente potencial fisiológico para emprender o siquiera comprender el desarrollo y el progreso.

23. Un estudio completo sobre la casa Gibbs y su manejo del negocio del guano en el Perú lo ofrece William M. Mathew (2009): *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima, IEP-BCRP, 2009.

* Hasta que el negocio pasó a ser controlado por el Gobierno peruano. Fuente: William M. Mathew (2009).

El Gobierno peruano de mediados del siglo XIX suponía que el progreso y el desarrollo del proyecto nacional dependían en mayor medida de la influencia de los europeos, sobre todo ingleses y alemanes. Por eso es que políticamente se darán encendidos debates sobre la inclusión de estos inmigrantes europeos en la sociedad limeña, inclusión que implicaba la aceptación de costumbres ajenas a la ortodoxia católica (muchos de ellos eran protestantes) que nuestro Clero veía con ojos de desaprobación y recelo. Esta suposición se apoyaba, sobre todo, en la creencia de que eran los más aptos para dirigir los negocios y el estado. En consecuencia, las élites locales deberían mezclarse con esta "sangre azul" para "refinar" sus genes y adquirir parte de esa inteligencia extraordinaria y capacidades físicas aceptables. Quizá fue por ello que las familias más importantes de la oligarquía peruana (ente ellas los Miró Quesada y los Prado, pero también los Arosemena y los Graña, entre muchas otras) se emparentaron con las familias prominentes formadas por estos europeos para ostentar el apellido y los caracteres propios de aquellos.

Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresará a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Consecuentemente, si las casas inglesas tuvieron éxito incursionando en la economía peruana, también lo obtuvieron aquellos inmigrantes que venían a hacer fortuna y un nombre con los cuales, eventualmente, regresar exitosamente a su tierra natal. Algunos de estos inmigrantes, si bien es cierto establecieron colonias o barrios –es decir, era relativamente fácil ubicarles geográficamente–, lograron trascender los linderos que constituían sus sociabilidades, y eventualmente se asociaron al poder de las firmas de su país establecidas en el nuestro, aprovechando las extensas redes de connacionales y personajes importantes en la política y la economía local. Y no todos tornaron a irse. A manera de ejemplo, nos ocuparemos de una familia en particular.

La familia Garland consiguió (desde la llegada al país del fundador, Gerald Garland Myers, oriundo de York) asociarse en un comienzo con la casa Gibbs & Co. aunque no por mucho tiempo. Gerald Garland desaprovechó la oportunidad de obtener pingües beneficios; abandonó esta firma cuando esta iniciaba su actuación en el negocio del guano por otros en el norte del país, en los que

no fue muy próspero. Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresó a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Luego de rechazar una propuesta, por parte de la esposa de Domingo Elías, hacendado y traficante de culíes, para contraer matrimonio con su hija –rechazando una generosa dote–, Garland se unió en matrimonio con Enriqueta von Lotten, de la familia de Heinrich Witt, mercader y además empleado y socio de la Gibbs & Co., quien poseía numerosas amistades y conocidos en importantes firmas e instituciones, incluso en las altas esferas gubernamentales, merced a su papel adicional como cónsul de Dinamarca. Es interesante resaltar que las reuniones y ceremonias cumplían una función de consolidación de los lazos familiares e individuales, como bien se desprende del examen de los acontecimientos importantes a los que asistieron Witt, Garland y muchos otros, y que aquel consignó en stu muy detallado y voluminoso Diario. Incluso, los planes, expectativas personales y las estrategias de acomodamiento dentro de la firma fueron discutidos en el entorno familiar, en la vivienda de los mismos suegros.

La segunda generación de esta familia logró, mediante estrategias de parentesco, salir de la endogamia que significaba la asociación con extranjeros como ellos, y de esa manera acceder a la movilidad social necesaria para, a través de la participación en negocios locales (preferentemente el comercio), incorporarse al sector oligárquico. Los descendientes de esta familia adquirieron propiedades en el norte del país, otros se dedicaron a la minería. Eventualmente, un miembro destacado (Alejandro Garland von Lotten) pudo convertirse en una voz autorizada para opinar en materia de economía, sobre todo en lo concerniente a la actividad fabril, y a través de sus publicaciones fue evidente el interés que tuvo en que el Perú se desarrolle industrialmente, incorporándose de esta manera en el concierto capitalista mundial dominado por Inglaterra, en el que aparecería con mayor fuerza desde el último cuarto del siglo XIX los Estados Unidos de América.

A modo de conclusión

En resumen, podemos concluir que el dominio de Inglaterra alrededor del mundo en el siglo XIX no se basó tanto en ocupaciones territoriales (que las hubo, como hemos mostrado) sino también por otros mecanismos como la incursión financiera y los enlaces de migrantes que empezaban a formar familias con cierto poder económico y político con notables estirpes de las elites

locales. Asimismo, Inglaterra materializó su imperialismo en una geoeconomía consistente en originar la dependencia económica y financiera de las élites gobernantes peruanas y de otras nacionalidades, y dominar la mayor extensión posible del mercado mundial, así como las lejanas fuentes de recursos, en un sentido amplio. Este fenómeno se percibe con claridad no sólo en Latinoamérica, sino también en otras regiones.

Parte importante de la geopolítica inglesa de dominio mundial estribó en el establecimiento de zonas de influencia (costas continentales, puertos importantes, rutas obligadas–recordemos el canal de Suez– y vías de comunicación marítima) en casi todos los continentes. Este desarrollo geopolítico no hubiera sido completo sin la participación de importantes elementos de la Revolución Industrial: el barco a vapor, los extensos cables telegráficos, la utilización del acero.

Por último, este desarrollo económico, a su vez, necesitó de una justificación de discursos tendientes a lograr la liberalización económica y política, que generarían apertura fácil al capital inglés, así como la erradicación de conductas "incivilizadas" y "anticuadas". Estas serían las razones que permitieron la incursión de negocios e instituciones propias de Inglaterra en otros países y reinos.

Bibliografía

- GONZÁLES, Juio C. *Geopolítica y emprestitos*. 2013.
- GOWAN, Peter. *La apuesta de la globalización: La geoeconomía y la geopolítica del imperialismo euro-estadounidense*. Madrid: Akal, 2000.
- HEADRICK, Daniel. *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998.
- LAGUERRE K., Michel "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka", *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013.
- MATHEW, William M. *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima: IEP-BCRP, 2009.
- PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982.
- SAVONA Paolo y JEAN Carlo (eds.), *Geoeconomia: il dominio dello spazio económico*. Milán: Franco Angeli, 2007.
- SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino.
- Idem. p. 388-389.
- VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*. Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973.
- Idem. p. 2269-2272.
- WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. pp. 19-20.
- Idem. p. 20-21.
- En: *Geoeconomía. El blog de Eduardo Olier* [página de internet] http://www.geoeconomia.es/geoeconomia/. Visitada el 03/10/13.



Instrucciones de la Escuadra Española del Pacífico y Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico (1862)

Historiador José Ramón García Martínez
Historiador naval español ganador del Premio Virgen del Carmen del Instituto de Historia y Cultura Naval del Reino de España. Investigador y analítico de la guerra del Pacífico periodo isabelino. Autor de *Buques de la Real Armada de S.M.C.* Isabel II (1830-1868), *Casto Méndez Núñez y la campaña del Pacífico*, Los dreadnougths clase España, *El combate del Dos de Mayo de 1866 en el Callao, resultados y conclusiones tácticas y técnicas, entre otras publicaciones.*



RESUMEN
La justificación de la presencia en aguas nacionales de unidades de la Escuadra Española del Pacífico, que antecedieron al combate naval del Dos de Mayo de1866, es presentada por el autor del presente artículo, a través de documentos inéditos, en un esfuerzo por sustentar que ello se debió al estudio hidrológico de nuestras aguas y sus riquezas.

PALABRAS CLAVE: Escuadra Española del Pacífico, Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico; tratados de paz y amistad; Luis Hernández Pinzón; Combate del Dos de Mayo de 1866.

ABSTRACT
The argument for the presence in national waters of units from the Spanish Pacific Squadron, which preceded the naval combat May 2nd, 1866, is displayed by the author of the present article through unpublished documents, in an effort to sustain that it was due to the hydrologic study of our waters and its wealth.

KEYWORDS: Spanish Pacific fleet, Regulations of the Scientific Commission of the Pacific; treaties of peace and friendship; Luis Hernandez Pinzon; Combat Dos de Mayo 1866.

El trabajo que ahora iniciamos para la amable *Revista de Marina* del Perú deviene en una mínima monografía cuyo ulterior destino será, así lo presupone el firmante, el más rápido olvido pues no solo es ingrato sino, asimismo, insensato pretender alterar lo que por muchos se considera una verdad incuestionable, no siéndolo, obviamente, pero no por ello renunciaré a dar a la luz pública lo que ha de seguir, afianzando mis palabras sobre documentos... inéditos los más.

• Artículo recibido el 19 de diciembre de 2014, aprobado para su publicación el 15 de marzo de 2015



Comandante General de la Escuadra del Pacífico, Jefe de Escuadra Luis Hernández Pinzón Álvarez (1816-1891).

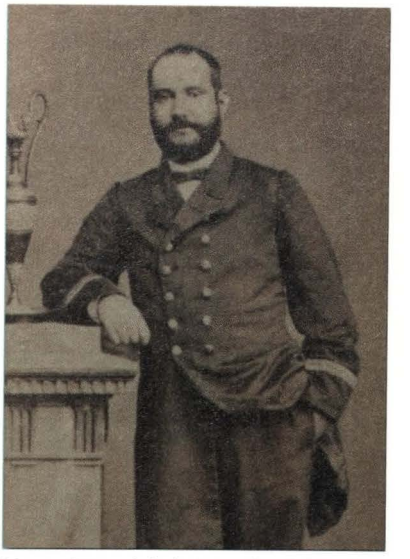
¿A qué me refiero? Al, como decía, vano intento de pretender presentar primero y razonar después esa aviesa versión que afirma, basándose en ...nada... que el par de fragatas de hélice de pozo de la nombrada *Escuadra Española del Pacífico* que arribaron a las aguas del Callao el 10 de julio de 1863 y la goleta, asimismo de tornillo y de hélice calable o de pozo, que se unió a la antedicha fuerza naval y en esa misma rada dos jornadas más tarde, el día dos, pretendían ser la avanzadilla de la reconquista de América por parte de las malévolas autoridades hispanas, siendo su transportada *Comisión Científica del Pacífico* o, también, su *Comisión de Profesores de Ciencias Naturales* nada más que un encubierto grupo de espías y fotógrafos que, aprovechándose de su benéfico disfraz, lo que harían en verdad seria trazar mapas para así preparar la ambicionada reconquista americana, siendo así, por supuesto, el Combate del Callao o Combate del Dos de Mayo de 1866 la *segunda independencia del Perú*, materializándose la primera en 1824, en Ayacucho, el 9 de diciembre, con... o, si así lo preferimos, en 1826 con la épica defensa del Callao por el empecinado brigadier José Ramón Rodil.

¿Qué *instrucciones políticas* llevaron los buques de su majestad católica Isabel II para su derrotero por aguas del Perú en el año de 1862? Sin mayores preámbulos y renunciando a toda densa y docta introducción histórica expresaré antes lo que no ignoramos, es decir, que por aquellas fechas el Reino de las Españas y la República Peruana no mantenían relaciones diplomáticas por no haberse firmado entre ambos poderes el consiguiente Tratado de Paz y Amistad, existiendo, por esta perturbadora causa, un extraño *status* de tolerado y mutuo reconocimiento *de facto* o de hecho, pero no de derecho, que importunaba la consecución de la esperada plenitud de relaciones hispano-peruanas.

¿Cuáles eran aquellas ***instrucciones***...? las subsiguientes que presentamos literales, aunque, como todas las transcripciones que desde ahora comparecerán,

acomodando su texto a las hoy vigentes reglas ortográficas o académicas:

> El ministro de Estado [de España; hoy diríamos de Asuntos o de Relaciones Exteriores].
> Al Comandante en Jefe de la expedición naval española destinada al Pacífico.
> Aranjuez 16 de mayo de 1862.



Mayor General de la Escuadra del Pacífico (hoy diríamos Jefe de Estado Mayor), teniente de navío y capitán de fragata honorario Joaquín Navarro y Morgado (1828-1885).

La separación de los pueblos del continente americano que formaban parte de la Monarquía española y la creación de diferentes repúblicas después de una dilatada guerra que sostuvieron para alcanzar su emancipación[1] ha dado lugar a la celebración de tratados de Paz y Amistad con algunas y han dejado pendientes con otras [repúblicas, como la del Perú] cuestiones graves de cuyo arreglo se ocupa sin cesar el Gobierno de la reina.

Quedan siempre hondos recuerdos y profundas impresiones en los pueblos cuando se realizan acontecimientos de tanta trascendencia. Las prevenciones engendradas por una larga dominación, por más justa y benéfica que fuera, [y] los odios que nacen de una lucha prolongada y sangrienta no se extinguen más que a merced de una política recta y firme a la par que benévola.

El Gobierno de Su Majestad la ha adoptado y la sigue con perseverancia, pero no daría los frutos que deben esperarse sino estuviese apoyada por el ascendiente que dan la fuerza y la superioridad en todas las relaciones políticas[2].

Por eso es indispensable que el pabellón glorioso de España aparezca de nuevo con su antiguo esplendor en los mares [Pacífico] donde hace tiempo no ha sido saludado por los hijos de esta noble nación, ni ha podido pres-

1. Advertimos que el Gobierno de *Su Majestad católica* expresa, afirmándolo, el término *<emancipación>* en lugar del de *<independencia>*, reclamándose de esta precisa forma jurídica como hacedor de la nacionalidad iberoamericana y, en esa calidad y condición, anhela inmiscuirse como parte sino legítima sí, en cierta medida, interventora en asuntos de mutua trascendencia e interés.
2. O lo que es igual, siempre siguiendo el criterio del Gobierno de Su Majestad católica: política de prestigio coincidente con el pensamiento neocolonial entonces imperante que podríamos resumir así. Fuerza militar y naval, demostrable y efectiva en diferentes escenarios bélicos de Europa, África, Asia, América y Oceanía + autonomía política ante las constantes injerencias de Francia y de la Gran Bretaña + incipiente plataforma industrial + capacidad logística + transportes = comercio marítimo + recuperación del perdido rol de España como potencia hegemónica de primer orden + posibilidad cierta de erigirse la antigua España en moderno y autorizado portavoz del mundo hispánico, desplazando a galos y anglosajones.

tarles por lo mismo todo el amparo y protección que la reina y su Gobierno quieren darles constantemente.

Al presentarse en los puertos de las repúblicas, cuya independencia está reconocida por tratados de cuyo cumplimiento jamás prescindirá la España, será la señal del firme propósito que tiene ésta de estrechar cada día más las relaciones ya establecidas. Por desgracia hasta en aquellas repúblicas cuya independencia está reconocida solemnemente tiene el Gobierno de Su Majestad cuestiones que arreglar y grandes intereses que proteger contra los desórdenes que producen las discordias intestinas por efecto de las cuales se ven comprometidos frecuentemente [aludiéndose aquí a la Argentina y al Uruguay].



Comandante de la Fragata de Hélice Resolución, buque de la insignia de la Escuadra del Pacífico, Capitán de Navío Manuel de la Rigada y Leal (1815-1881).

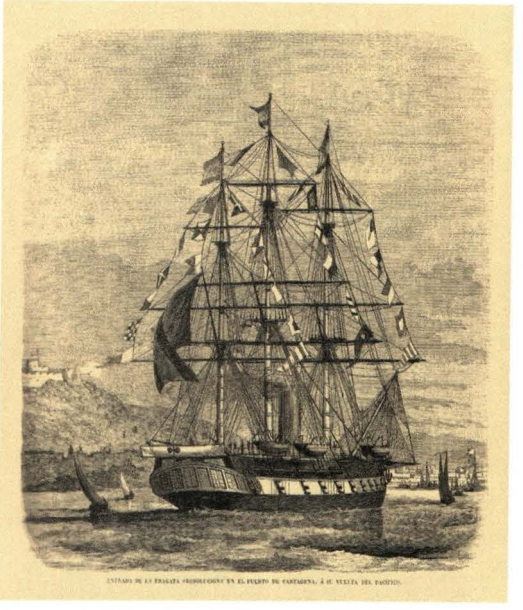
En esos países hay representantes de la reina acreditados cerca de sus Gobiernos que están encargados de seguir con ellos las relaciones convenientes y de sostener las reclamaciones formuladas.

El Jefe de las Fuerzas Navales destinadas al Pacifico [Pinzón] deberá ponerse de acuerdo con ellos para apoyar, si necesario fuese, cualquiera de aquellas cuya resolución sea más apremiante y en todo caso hará comprender a las autoridades y a las personas con quienes se ponga en contacto que el Gobierno de la reina no consentirá ni vejación, ni violencia alguna contra sus nacionales, ora parta del gobierno establecido en la capital y de las autoridades dependientes de él, ora de las fuerzas que pugnen por derribarle [Uruguay].

Los súbditos de la reina deben permanecer siempre extraños a todas las discordias interiores, pero cuando observen una conducta circunspecta y obediente a la ley y sin embargo sean objeto de violencias o de persecuciones, las protestas deberán ser enérgicas y después que el Gobierno conozca las causas que las han producido, la acción las seguirá de cerca para que no quede la menor duda de que ha llegado el término de la violencia contra los espa-

ñoles por más grande que sea la generosidad, y más cordial la benevolencia que el Gobierno de Su Majestad quiera mostrar a todos los pueblos hispano-americanos.

Si por desgracia ocurriese algún acontecimiento grave que no diera lugar a consulta porque afectase profunda y directamente los intereses de España, sus representantes deberán encontrar en el Jefe de las Fuerzas Navales todo el apoyo, toda la cooperación enérgica que pueda prestarles para una inmediata reparación.



Fragata de hélice *Resolución* a su vuelta de la campaña del Pacífico (1862-1866). Cartagena, 31 de diciembre de 1866.

Su primer cuidado debe ser informarse detenidamente del espíritu que domine en todas las poblaciones respecto a España y hacer comprender en todas partes que no abriga a menor deseo de dominación, que no quiere ejercer protectorado alguno y que solo aspira a la legítima influencia y consideración que le corresponde por sus tradiciones históricas, por su poder y por las relaciones de todos géneros que existen entre aquellos países y este.

El espíritu de partido unas veces, la ignorancia otras y tal vez los manejos del extranjero han procurado difundir sobre este punto ideas absurdas para mantener vivas la desconfianza y aún la aversión que la guerra llamada de la Independencia dejó gravadas en los ánimos. La reincorporación de Santo Domingo ha sido presentada como un principio de restauración de la dominación española en América y la expedición a Méjico se miró por algunos, acaso de buena fe, como la prosecución de un sistema de absorción y de engrandecimiento.

Tal vez no se han desvanecido las preocupaciones respecto al primer suceso, pero fácil será combatirlas y anonadarlas. La España no deseaba recobrar a Santo Domingo y nada hizo para conseguirlo. Aceptando sus votos libre y unánimemente emitidos, cedió a un sentimiento de castellana hidalguía y de alta generosidad. Conoció bien los gravámenes que había de crearla desde luego

la reunión de un pueblo debilitado por discordias intestinas y privado largo tiempo de todo género de gobierno y de administración. Pero hubiera merecido sus maldiciones, y habría atraído sobre sí el menosprecio del mundo si le hubiese dejado sumido en su profunda postración y entregado a los enemigos que amenazaban su existencia.



Comandante de la fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo*, capitán de navío Enrique Cróquer y Pavía (1818-1881).

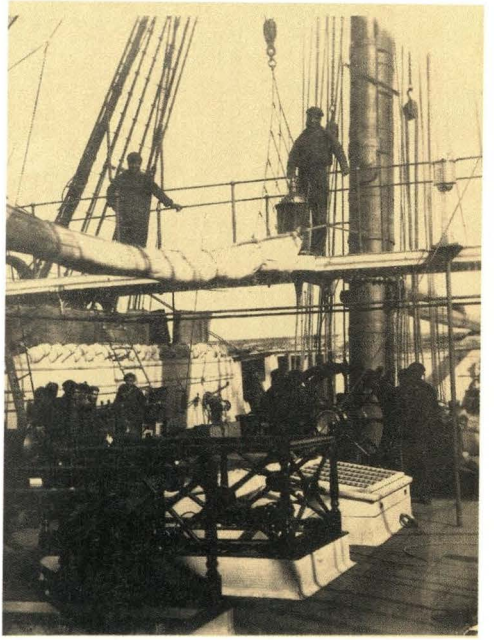
La prosperidad que en aquel país, antes desgraciado, empieza a desenvolverse, la protección que todas las personas y todos los intereses encuentran al amparo del trono constitucional de España y la igualdad y justicia con que se distribuyen todos los empleos y todas las recompensas, son testimonios irrefragables de la nobleza con que ha procedido España y de que la Providencia inspiró a los dominicanos cuando les impulsó a volver de nuevo al seno de una madre cariñosa.

Méjico ha visto a nuestros soldados sometidos a una disciplina rigurosa y animados de sentimientos fraternales dar pruebas diarias de la elevación de sus sentimientos. La injusta prevención activamente difundida contra las intenciones de España se ha desvanecido por entero. No han ido allí sus armas a exigir el reconocimiento de derechos dudosos, ni la reparación de daños y agravios simulados. No ha ido a intervenir en las cuestiones interiores, ni a sustituir su voluntad al voto libre de los mejicanos. No ha ido en fin a satisfacer resentimientos que no caben en nación tan grande y tan conocida en todos los pueblos del mundo por su nobleza y su proverbial hidalguía. Ha ido más bien para hacerse conocer de las nuevas generaciones que, educadas con la relación de sucesos desfigurados o falsos, ni conocen lo que de ella, antes que de otra alguna, pueden alcanzar y deben prometerse.

Cualquiera que sea el término de la expedición es indudable que se ha obtenido uno de sus primeros objetos y que la impresión que ha producido ya en la república mejicana se extenderá prontamente a todas las otras de la América española.

Fácil será al Jefe de las Fuerzas Navales y a todos sus subordinados difundir estos

hechos e inculcar estas verdades para que se comprenda que España lamenta sinceramente los prolongados padecimientos de aquellos pueblos hermanos y que solo desea que alcancen épocas más serenas al abrigo de Gobiernos sólidos que den paz y seguridad en el interior y eviten en el exterior complicaciones que hagan necesaria la intervención de la fuerza.



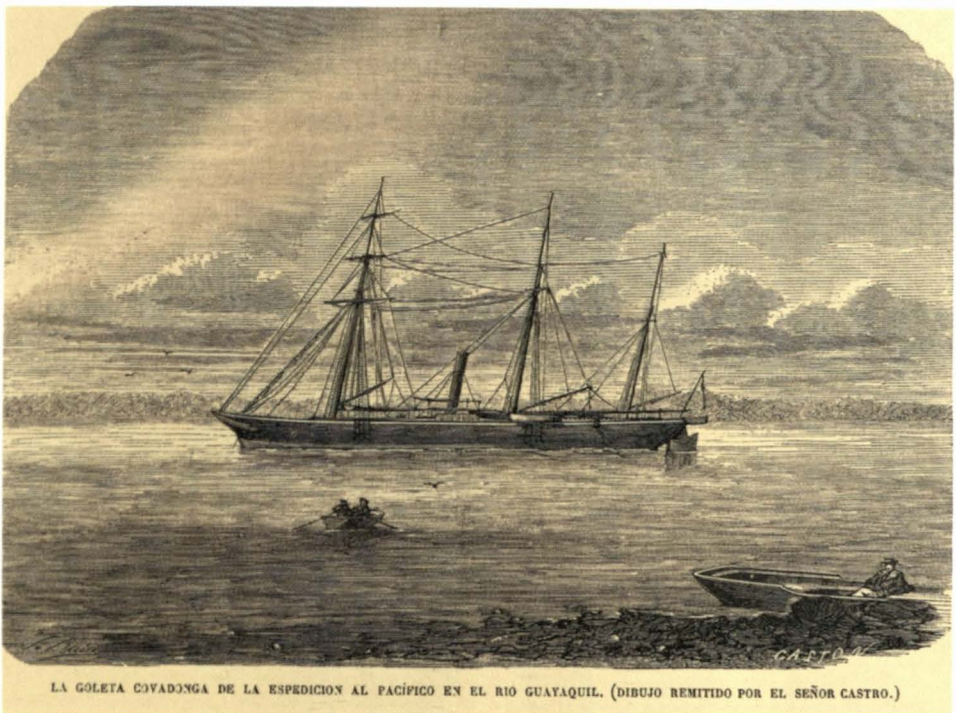
Fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo* en Port Stanley (Islas Malvinas), donde permaneció desde el 13 de febrero hasta el 10 de abril de 1863.

Hay otras repúblicas [Peruana] cuya independencia no está reconocida por España. De estas alguna mantiene relaciones amistosas o por lo menos de buena inteligencia, pero sin haber cumplido todavía las obligaciones que llevaron consigo al separarse de la antigua metrópoli [ib.].

El encargado de negocios de España en Montevideo ha recibido órdenes del Gobierno de Su Majestad para promover el arreglo de todos los asuntos pendientes, pero aquella república agobiada por las reclamaciones de otros Estados carece de medios para cumplir con lo que debe a España. No es, por lo mismo, la intención del Gobierno de Su Majestad que se precipite el arreglo de los asuntos pendientes, pero como el Jefe de las Fuerzas Navales tocará en aquel punto debe ponerse de acuerdo con el representante de Su Majestad para inculcar en el ánimo del Gobierno de la república la idea de que la situación actual no puede debe (sic, puede tachado) prolongarse, de que ganará mucho obteniendo el reconocimiento de su independencia y cubriendo las legítimas obligaciones que la ligan con la antigua Madre Patria.

Los numerosos súbditos de la reina que residen en aquel territorio verán con entusiasmo el pabellón de su patria querida[3] y conocerán que pueden entregarse cada día con mayor seguridad y confianza a los trabajos y a las especulaciones que fomentan el país, aumentan la riqueza de algunas provincias de España y estrechan cada día más los vínculos que deben unir a los dos países.

3. España, desde 1845, mantenía en aguas uruguayas, en su puerto de Montevideo, una pequeña fuerza naval reconocida bajo el nombre de *Estación Naval del Río de la Plata*.



LA GOLETA COVADONGA DE LA ESPEDICION AL PACÍFICO EN EL RIO GUAYAQUIL. (DIBUJO REMITIDO POR EL SEÑOR CASTRO.)

Goleta de hélice *Virgen de Covadonga* en el río Guayaquil el 4 de agosto de 1863. Su Comandante fue el teniente de navío Evaristo Casariego García (1824-1897).

La Marina española siempre noble, siempre bizarra, siempre ilustrada y culta renace con todo su brillo después de largo tiempo de postración y abandono. Conocida ya en Europa y en África, donde han reverdecido sus laureles y ha reanimado el recuerdo de sus pasadas glorias va a darse a conocer de nuevo en el remoto continente que descubrieron nuestros mayores y civilizaron los principios religiosos y sociales que llevaron a ellos. Su conducta será hoy tan noble, tan activa, tan inteligente y vigorosa como fue en las antiguas edades, porque el genio español, decaído algún tanto por una serie prolongada de contrariedades e infortunios recobra su pérdida fuerza para ostentarla con nueva lozanía en ambos hemisferios.

De Real Orden y por acuerdo del Consejo de Ministros & = (firmado) = Saturnino Calderon Collantes"[4].

Al término de estas recién trasladadas instrucciones descubrimos la anotación

4. ESPAÑA. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Legajo número 2.583 ("Cuartillas Misión Pareja").

que indica: "Suprimida en la copia la parte marcada con lápiz rojo en el original, referente a la conducta observada por el Perú respecto a España". Qué es lo que sobre el Perú se afirmaba en aquel pasaje. El autor no ha conseguido descubrirlo, razón por la cual se ha encaminado en pro de una fuente fiable, cual es la subsiguiente:



Sellos grasos de la Escuadra del Pacífico y de su Comandancia General (37 y 35 milímetros).

"Respecto a la República del Perú decía: que era una de las que más hostiles se habían mostrado a España en el último período; que no había motivos para creer que las malas disposiciones de su Gobierno se hubiesen modificado y que convenía por lo mismo que en los puertos de aquella república se ostentaran más las fuerzas de España y se hiciese comprender mejor su política de moderación y desinterés, pero también de firmeza y de energía, si aquellos sentimientos no bastasen para destruir las prevenciones y extinguir los odios con tanta perversidad fomentados. Que la prensa en aquel país injuriaba diariamente la honra y la dignidad de España y aunque por desgracia ni la autoridad ni la ley tendrían medios para enfrenarla, bueno sería que se hiciese comprender que no debía proseguir ese sistema de difamación y de calumnia, mucho más apoyado o tal vez dirigido por el Gobierno mismo. Que no existiendo en Lima ni en ningún otro punto de la república agente diplomático o consular que pudiera entenderse con el Gobierno, el Jefe de las Fuerzas Navales y todos los oficiales de graduación procurarían entablar relaciones directas con él, con sus ministros y con los hombres más influyentes para hacerles comprender la verdadera situación de España y la política de su Gobierno y persuadirles de la necesidad en que estaban de establecer con él una inteligencia amistosa y cordial o de prevenir o alejar por lo menos todo motivo de irritación o rompimiento. Que no era probable que mientras permaneciese la Escuadra en el Pacífico se cometiera el menor exceso contra los súbditos españoles, pero si esto aconteciera el jefe de aquella debería reclamar prontas y completas reparaciones para demostrar de este modo que no obstante la moderación propia de todos los actos del Gobierno de la reina, desplegaría la energía necesaria para obtener el desagravio de cualquier ofensa por leve que fuera"[5].

5. DE NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882. p 86-87.



Madrid. Comisión de Profesores de Ciencias Naturales o Comisión Científica del Pacífico. Arriba, de izquierda a derecha: Juan Isern, Marcos Jiménez de la Espada y Manuel Almagro. Abajo, ib., Rafael Castro, Fernando Amor, Patricio Paz (Presidente de la C.C.P.), Francisco de Paula Martínez y Bartolomé Puig.

Una vez transcritas las *instrucciones políticas* deberemos de obrar de idéntica forma con las correspondientes *instrucciones militares*, como haremos en el inmediato párrafo subsiguiente:

"Ministerio de Marina

Dirección de Armamentos

Al Jefe de la Escuadra D. Luis Hernández Pinzón. Comandante Gl. [General] de la Escuadra destinada al Pacífico.

Es [Excelentísimo señor] = nombrado V.E. [Vuestra Excelencia] para el mando de la Fuerza Naval que está destinada [al] en el mar Pacífico, luego que se hallen completamente habilitadas y listas las fragatas *Resolución* y *Triunfo*[6], dará V.E. la vela para aquel paraje, arbolando su insignia en la fragata que tenga por conveniente [sería la *Resolución*].

6. Véase sobre estas naves de autoría del firmante: *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid 2005. En esta obra, en sus aproximadas 8 700 páginas, razón que explica su obligado formato en disco compacto, se encontrará información suficiente sobre las fragatas de hélice *Resolución y Nuestra Señora del Triunfo* e igualmente sobre la goleta de hélice *Virgen de Covadonga*.

Como la goleta *Vencedora* tardará aún su armamento, cuando esté en disposición de navegar, saldrá de Cádiz a incorporarse con V.E.; y la de igual clase nombrada *Virgen de Covadonga* la encontrará V.E. en el Río de la Plata y en disposición de quedar a sus órdenes y seguir los movimientos de V.E.



Rafael Castro y Ordóñez, fotógrafo, dibujante y corresponsal de El Museo Universal de Madrid (1830/34-1865).

A reserva de transmitir a V.E. instrucciones que remita para su comisión el Ministerio de Estado, por éste de Marina se le previene lo correspondiente para su derrota al paraje de su destino.

Al perder V.E. de vista la costa de España, hará rumbo a las Canarias, fondeando en Santa Cruz de Tenerife y reponiendo el combustible y frescos que necesitase.

Verificado esto, seguirá a pasar por entre Cabo Verde y sus islas, quedando si le conviniese en las de S. Vicente, en que hay un establecimiento inglés con depósito de carbón, donde se han surtido los buques de nuestra Marina que han hecho viajes a Filipinas.

Desde este último paraje seguirá su derrota a cortar la línea equinoccial por el punto que según los tiempos que experimente, conviniese V.E. mejor, si bien será conveniente lo verifique por entre los 15 a 18 grados de longitud oriental de Cádiz; prosiguiendo su navegación al Janeyro [Río de Janeiro], en donde como residencia de la corte de Brasil, hará V.E. las demostraciones y cumplidos que corresponde y están marcados en la ordenanza.

Si le es a V.E. dable tocará en las bahías de Todos los Santos y Pernambuco, con sólo el objeto de ostentar el Pabellón.

Seguirá V.E. su navegación al Río de la Plata, donde se le incorporará la goleta *Covadonga* y reponiéndose en aquel punto de lo que necesite, continuará su derrota a la costa patagónica, atravesándola para fondear en el puerto de Egmont de la Gran Malvina, paraje donde estuvo la División Naval Española que salió de Cádiz en 1824, que tiene fondeadero abrigado, con buen tenedero y un río donde puede hacerse aguada con facilidad.

En dicho paraje prepárense V.E. los aparejos de las fragatas para montar el

Cabo, la goleta la enviará V.E. por el estrecho de Magallanes, con expresa prevención a su comandante que fondee de noche y navegue de día, tanto para la seguridad del viaje, cuanto para que pueda ver y describir convenientemente la travesía de aquel estrecho, sus costas, corrientes y demás, y dará V.E. a sus oficiales igualmente como punto de reunión el Pto. de S. Carlos en la isla de Chiloé.



Marcos Jiménez de la Espada (1831-1898).

Desde su salida de Malvina hará V.E. rumbo a reconocer las islas de los Estados, pasando a las cercanías del cabo de San Juan; y desde su paraje en primera velocidad montará el cabo de Hornos, apagando la máquina cuando se considere ya en el Pacífico. Seguirá V.E. esta derrota con prohibición expresa de penetrar con las fragatas por el... Estrecho de Magallanes.

Ya en el mar Pacífico, subirá V.E. de latitud con proa a la isla de Chiloé, en cuyo espacioso y seguro puerto de S. Carlos fondeará para reunirse con la *Covadonga* y poner los buques en buen estado de policía para después atracar las costas de Chile y Perú. El mejor tenedero del referido Pto. es en las inmediaciones de la batería de Bareacura.

Desde S. Carlos de Chiloé se dirigirá V.E. a visitar los puertos de Valparaíso y la Concepción en la costa de Chile; y los de Arica, Quiltea, el Callao de Lima y todos los del Perú hasta la Alta California, sin dejar de tocar en Acapulco y demás Ptos. mejicanos en otro mar.

Procurará V.E. estar siempre de paso en los puertos de la República del Perú cuyo Gobierno no se halla en relaciones diplomáticas con España, obrando en ellos con la circunspección debida.



Caricatura alusiva a la Ocupación Militar de las Islas de Chincha por *El Pirata Pinzón*

EL PIRATA PINZON
COMICION (sic; COMISIÓN) CIENTIFICA
"VIVA LA REINA"
"VIVA LA ESPAÑA"
ISLAS DE CHINCHA

El pirata Pinzón. Caricatura peruana.

Tendrá V.E. especial cuidado de estar al corriente de los días que celebran aniversarios o fiestas cívicas sobre la Independencia o triunfos conseguidos contra nuestras armas, para con anticipación hacerse a la vela y evitar compromisos de ninguna especie.

Como en otros puertos del Perú, por las costumbres, el idioma y otra porción de circunstancias, son propensos los buques españoles a que se le deserte la marinería, usará V.E. de la parsimonia consiguiente de permitirles la bajada a tierra y adoptará las demás precauciones que le sugiera su celo.

Aunque es importante la comisión que se ha de desempeñar en el Pacífico, no es de urgente necesidad su llegada y así procurará hacer la mayor parte de la navegación a la vela, encendiendo sólo la máquina para que funcione en segunda velocidad a la entrada y salida de los puertos y para zafarse de las calmas del Ecuador y de otros parajes, y en la velocidad para montar el cabo de Hornos; todo lo demás lo practicará con el aparejo con lo que se conseguirá a la par que ahorro de combustible, que los oficiales y tripulaciones se adiestren en las maniobras de la mar y que la instrucción de aquéllos, en todo lo concerniente a la práctica de la navegación, se aumente cual corresponde y a la que dedicará V.E. su preferente atención.

No obstante lo expuesto si hubiese V.E. algún empeño sobre costa, u otro incidente de mar grueso es fácil prever, usará del vapor convenientemente dejando esto a la discreción y prudencia de V.E.

La salud de los equipajes[7] es otra de las atenciones que han de ocupar el cuidado de V.E., el efecto, sobre una rígida disciplina a bordo de los buques, adoptará V.E. las medidas higiénicas que le parezcan más adecuadas.

7. O lo que es igual, de la dotación.

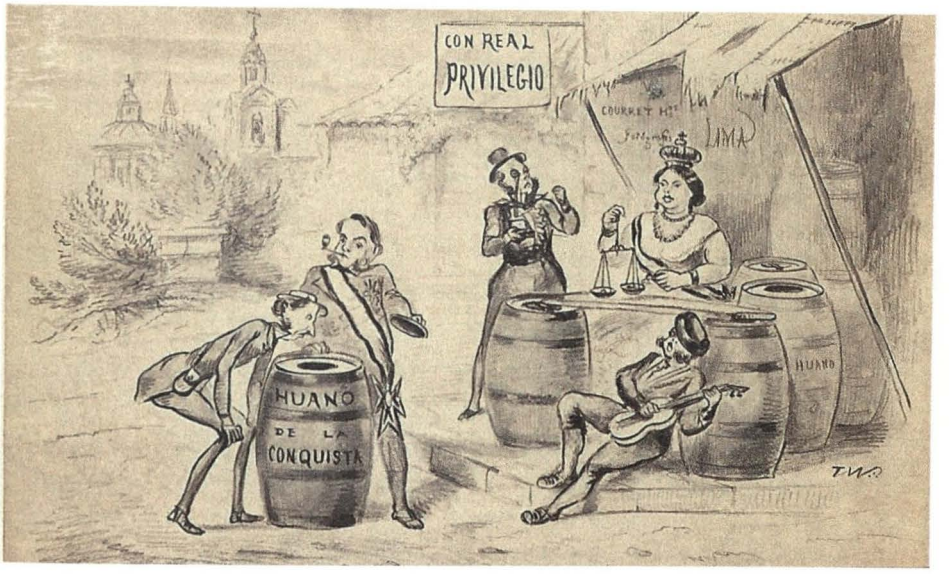






Adviértase como las aves huaneras excretan su huano sobre Pinzón, caricaturizado como el demonio, con orejas y patas de chivo, e, igualmente, como los pájaros con los rostros de los componentes de la Comisión Científica del Pacífico aletean, reflejando la primera de aquellas aves la efigie de Francisco de Paula Martínez y Sáez (1835-1908). Tras Pinzón, buques y marinos españoles.

Los repuestos de pertrechos navales llamados del Sur, que siempre llevaban los buques destinados al paraje a que V.E. lo está con la Escuadra de su mando, ha dispuesto Su Majestad no se embarquen: 1. Porque aquella medida descansaba en que siendo el puerto del Callao cuando nuestra dominación, cabeza del Apostadero, había arsenal con almacenes, para depositar pertrechos y utilizarlos cuando los bajeles tuviesen falta de ellos. 2. Porque habiéndose acrecentado el comercio en los principales puertos de Chile y el Perú, podrá en sus mercados adquirirse en casos urgentes tales pertrechos, y 3. Porque teniendo los buques de hélice, reducidos sus pañoles por efecto del local que ocupan las máquinas y carboneras, los llamados repuestos del Sur irían hacinados y casi y sin casi, estarían inútiles cuando tuviese necesidad de usarlos. Para suplir aquella falta llevará V.E. a cargo del contador de la Escuadra una cantidad alzada que se le designará; y que empleará cuando las circunstancias lo exijan, bajo las fórmulas y reglas que establece el sistema vigente de contabilidad.



Huano de la conquista. En esta última composición de los hermanos Courret observamos como en un desarrapado tenducho la Reina Isabel II de España pesa y mercadea el huano que Pinzón enseña y que un posible vendedor huele mientras un descansado andaluz rasga su guitarra, descubriéndose al fondo la eclesial cruz, sumándose tópico tras tópico en estas típicas muestras del populismo mercantilista.

También encontrará V.E. fondos a su disposición en el Janeiro, Montevideo, Valparaíso y Lima; para utilizarlos en todo o en parte, caso de tener los buques averías o descalabros, dando inmediatamente cuenta a este ministerio de lo que tome y remitiendo la cuenta justificativa de su inversión.

Que las dotaciones de los buques se empleen constantemente en los ejercicios militares es otra de las recomendaciones que S.M. hace [Su Majestad] a V.E. a fin de que llegado que sea el caso de defender el Pabellón que arbolan, cumplan como corresponde a españoles leales y pundonorosos.

3. La expedición que ya V.E. a verificar puede y debe ser de suma utilidad para la navegación en general y acoplarse en ella todos los datos hidrográficos y meteorológicos que puedan obtenerse ordenados metódicamente (...). A este fin encomendará V.E. al jefe y oficial que juzgue conveniente, el escribir la historia de la expedición que abrazará no tan sólo los datos expresados, sino descripciones de usos y costumbres de los países que se visiten con noticias históricas y estadísticas que adquiera; cuyo trabajo al finalizar la expedición remitirá V.E. a este ministerio.

Estas son las instrucciones que transmito a V.E. de R. [Real (orden)] y de su cumplimiento... dando cuenta detallada y por todos conductos a esta superioridad.[8]

Tras recoger, insisto, literales, estos extensos e imprescindibles documentos, se impone ahora su detenida reflexión y examen, ya que en estos textos y no en otros lugares constan las razones y motivos que determinaron la decisión de enviar naves de guerra al Pacífico Sur americano y los móviles que impulsaron al Gobierno español y a sus ministerios de Estado y de Marina y, subsidiariamte al de Fomento, a promover una expedición de la magnitud de la considerada.

Estas y no otras fueron las instrucciones —políticas, navales y militares— que se facilitaron al Comandante General de la Escuadra del Pacífico. Después de leerlas no somos capaces de advertir ningún velado u oculto designio pérfido pues en párrafo o capítulo alguno se le ordena al general Pinzón, ni directa ni indirectamente, que efectúe la absurda reconquista americana, sino, más bien, todo lo contrario. Esta obstinada persistencia por mi parte, esta inequívoca reiteración, responde a la subjetiva llamada de toque que aún hoy ciertos historiadores de iberoamericana cuna introducen en sus literarias producciones, cayendo aquellos propagandistas, una y otra vez, en calificar a nuestra flotilla naval de "expedición restauradora y de reconquista camuflada de grupo científico"[9].

En esta ocasión el autor declinará todo estímulo en pro de hundir sin conmiseración ninguna el bisturí entre las líneas que conforman esos dos recién citados documentos, instando a los lectores a realizar aquel trabajo, a sacar sus propias conclusiones, a aceptar o desechar aquello que, hasta la saciedad, he referido. Si existía propósito de conquista, si se promovía cualquier restauración monárquica, si se actuaba con felonía, si se ordenó una guerra contra la hermana Iberoamérica con el concurso militar y naval de un par de fragatas y de un aviso, aquí, en estos escritos, se encontrarán las aviesas intenciones, el odioso proceder, el instinto de rapiña. ¡Aquí y no en otro lugar! No busquemos ocultos pliegos por nadie vistos, no perdamos nuestro tiempo en secretos contubernios, las respuestas se hallarán en estos y en otros similares oficios que, ordenada y disciplinariamente, desfilarán por nuestras páginas. Este y no otro es el momento para optar por uno u otro camino, por la recta vía de un desdichado conflicto surgido por múltiples razones que ahora escapan a la escueta descripción de unas pocas líneas o por la tortuosa senda de una guerra

8. ESPAÑA. *Real Orden de 30 de junio de 1862*. Vid: Museo Naval. Madrid. Manuscrito 2269, folios 112-203. ("Juicio de residencia del Jefe de Escuadra D. Luis Hz. [Hernández] Pinzón. 12-Julio-1865").

9. Permítanme, esta vez, no descubrir la procedencia de la cita ni la identidad de su autor.

de reconquista planificada por la belicosa e irresponsable Corte de las Españas, anhelante de recuperar sus territorios de ultramar, humillando y doblegando todo el honroso proceso de la Independencia o de la Emancipación americana al enviar con arteros engaños a aquellas plácidas aguas una "gran escuadra de guerra disfrazada de comisión científica"[10]. Las dos escuadras del Pacífico zarparán pronto, en cuál de ellas decidiremos embarcarnos. ¿En la del error o en la del yerro? ¿En la de la historia o en la de la historieta? ¿En la de la lógica y la razón o en la de la apasionada y siempre falaz política?

Cierto es que poco a poco la luz va disipando las tinieblas y es de obligada justicia dar aquí fe de un dignísimo y reciente ejemplo que honra a su autor por su buen juicio e independencia intelectual. Dice así:

"Las primeras publicaciones en torno al tema del conflicto diplomático peruano-español fueron realizadas en Lima y Madrid. Sus autores fueron José Arnaldo Márquez (1866), Sebastián Lorente (1868) y Pedro Novo y Colson (1882). El libro de Márquez es la primera historia general de los contactos diplomáticos entre el Perú y España, entre 1821 y 1866. En cambio, Lorente ofrece la primera visión global de la historia general del Perú, desde tiempos prehispánicos hasta la presidencia de Mariano Ignacio Prado. El libro de Novo y Colson es el primer estudio donde se aborda como tema específico al conflicto diplomático peruano-español y el desarrollo de la guerra hispanoamericana. Tales investigaciones inauguran tres grandes corrientes de interpretación historiográfica relativas al conflicto diplomático. Por un lado, para Márquez, la intervención española tenía el objeto de emprender la reconquista de sus antiguos dominios en Sudamérica. Por el otro lado, Lorente destaca la presencia de instigadores en las desavenencias diplomáticas, quienes buscaban beneficiarse de una nueva consolidación de la deuda. Finalmente, Novo y Colson señala que los fracasos de la diplomacia peruana y española se originaron en un clima de desconfianza y enfrentamiento entre ambos países.

Las versiones historiográficas iniciadas por Márquez y Lorente adolecen de un sólido respaldo en fuentes históricas. La versión de Márquez contó con los auspicios de la administración de Mariano Ignacio Prado, ya que justificaba la legitimidad de la Revolución Restauradora de 1865 y la declaratoria de guerra a España. Si bien la versión de Lorente pronto cayó en desuso, la de Márquez sí gozó de importantes ecos en la historiografía y los textos escolares del Perú. Sin embargo, estudiosos de ese tema como Jorge Basadre Grohmann (2005), Gustavo Pons Muzzo (1966), José Ramón García Martínez (1993-1994)[11], Fabián Novak Tala-

10. Idem cita 9.

11. Supongo que la doble referencia alude a este par de obras: *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866* (Lima 1993) y *El Combate del Dos de Mayo de 1866 en El Callao (Resultados y conclusiones táeticas y técnicas)*. (Madrid 1994 y Madrid 1999).

vera (2001), Juan del Campo Rodríguez (2002 y 2003) y Ascensión Martínez Riaza (2004) han marcado distancia de lo que ha sido denominado como "el mito de la reconquista española". En el balance general de los estudios en torno al conflicto diplomático peruano-español, Pedro Novo y Colson es el único historiador del siglo XIX que ha sido profusamente citado por todos sus sucedáneos. Hoy en día la interpretación discrepante del "mito de la reconquista española" es la corriente historiográfica predominante. En relación a sus antecesoras, la presente investigación se distingue por la identificación de los elementos de tensión, y comparte al mismo tiempo la herencia de la versión original de Novo y Colson"[12].

Por fin, a los 150 años exactos del inicio de la crisis, comienza a imponerse la discreta prudencia en ese... sofocante mar de mitos.

Tras los marinos han de ir los científicos pues, como previne, porque aún por muchos así se sostiene, ellos, los afamados profesores de Ciencias Naturales, el disecador y el fotógrafo no eran más que espías que delinearían planos y retratarían radas, cuarteles, arsenales y otras zonas por las cuales ellos transitasen para, después, facilitar a nuestros soldados y marinos la fácil y pronta reconquista de América que encabezaría el precitado general Pinzón, directo descendiente de los Pinzones que, con Colón, descubrieron América.

En ausencia de una documentación similar a la antes aportada ("Instrucciones") y con el objeto de evitar todo posible déficit archivístico que pueda detectarse, he decidido incluir el Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico, aun cuando su carácter escapa al de cualquier nota, oficio o despacho que defina e instruya, ordenando conductas y comportamientos oficiales y públicos, estatales y políticos.

Veamos:

"Artículo 1. Son objeto de la Comisión, las investigaciones y observaciones relativas a los diversos ramos de las ciencias naturales, así como la adquisición de ejemplares, copias y dibujos de seres naturales notables que se encuentren en las regiones por donde pase la escuadrilla que la conduce.

Artículo 2. Se compone la Comisión de un presidente [Paz], un naturalista [Amor], dos ayudantes naturalistas, 1º y 2º [Martínez y Espada], un encargado de los estudios antropológicos y etnográficos [Almagro], un colector botánico [Isern], un disecador [Puig] y un fotógrafo y dibujante [Castro].

12. CHANG Huayanca, Antonio José. *Entre la espada y la pared. La administración del general Juan Antonio Pezet frente a la crisis diplomática con España (1863-1865)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2013. p. 14-15.

Artículo 3. Se divide la Comisión en personal científico y auxiliar. Pertenecen a la 1ª categoría, el presidente, el naturalista, los ayudantes y el encargado de los estudios antropológicos y etnográficos, y a la 2ª, el colector-botánico, el disecador y el fotógrafo dibujante.

Artículo 4. En ausencia y enfermedades del presidente, le sustituirán los demás individuos del personal científico en el orden expresado en el artículo anterior.

Artículo 5. El personal científico constituirá la Junta Facultativa de la Comisión, cuyas atribuciones serán las siguientes: 1. Acordar las expediciones al interior de los países en cuyos puertos fondee la Escuadra y cuya duración sea de ocho días. 2. Decidir qué objetos de los recogidos deben remitirse a la Península. 3. Examinar y aprobar, si las encontrase conformes, las cuentas que le presente mensualmente el vocal secretario de la Comisión. 4. Informar acerca de la compra de objetos cuyo valor pase de mil pesetas, y en todos los demás asuntos que el presidente someta a su deliberación.

Artículo 6. Las atribuciones del presidente son: 1. Dirigir la parte administrativa de la Comisión. 2. Poner el VºBº [Visto Bueno] en las cuentas que mensualmente forme el secretario y que deben presentarse a la Junta. 3. Poner el VºBº semanalmente en los libros, etc. y en los catálogos de los objetos que se remitan. 4. Organizar las expediciones que hayan de durar menos de ocho días, nombrando tanto en éstas como en las de mayor duración el personal que las haya de formar, pudiendo dividir la Comisión en dos ó más grupos según lo exija la naturaleza del terreno y sus productos, el tiempo de que pueda disponerse y las circunstancias especiales de los individuos. 5. Cuidar que cada individuo de la Comisión cumpla con los deberes que por el presente Reglamento se le imponen, amonestándoles privadamente por la primera vez si faltasen a ellos: reprendiéndoles ante la Junta si persistiesen en su falta, suspendiéndoles el sueldo hasta por un mes, dando cuenta a la Junta; y si ninguno de estos medios fuere suficiente proponer a la misma deje de formar parte de la Comisión el individuo que por díscolo o descuidado en el cumplimiento de sus obligaciones perjudique el éxito de la Comisión. En este caso quedará desembarcado en el primer punto desde el que pueda fácilmente regresar a la Península. Lo mismo se efectuará con el que por el mal estado de su salud declarasen los médicos de a bordo no ser conveniente continúe la navegación.

Artículo 7. El secretario de la Comisión tiene las siguientes obligaciones: 1. Redactar la correspondencia oficial conforme a las órdenes que reciba del presidente. 2. Formar mensualmente la cuenta de gastos justificada con los correspondientes documentos de comprobación, debiendo poner el cónstame los encargados de cada sección en los recibos o documentos que acrediten la compra de objetos pertenecientes a su ramo respectivo. 3. Llevar el libro diario de la Comisión en el que se anotará cuidadosamente los trabajos y operaciones de a bordo, los días de expedición, el resultado de éstas para cada individuo, las órdenes especiales que en cada caso hubiese dado el presidente, su cumplimiento o falta de él por algún individuo. 4. Llevar el libro de actas de las sesiones que celebre la Junta Facultativa que serán autorizadas con su firma y VºBº del presidente.

Artículo 8. Si bien todos los individuos de la Junta, así como el colector-botánico, están obligados a recoger los objetos de cualquier ramo que sean con tal de que los crean útiles al objeto de la Comisión: cada individuo se ocupará especialmente de los pertenecientes a la sección a que se hallase destinado.

Artículo 9. El naturalista de la Comisión se ocupará de todos los objetos naturales, y como tarea suya particular en la recolección de insectos y arácnidos, de minerales, rocas y fósiles.

Artículo 10. El primer ayudante naturalista se encargará especialmente de los mamíferos y reptiles acuáticos, peces, crustáceos, anélidos, moluscos y zoófitos.

Artículo 11. El segundo ayudante, de las aves, mamíferos y reptiles terrestres.

Artículo 12. El encargado de los estudios antropológicos y etnográficos de todo cuanto le sea posible en estos objetos.

Artículo 13. El colector-botánico recogerá lo perteneciente al reino vegetal, cuidando de su preparación y conservación.

Artículo 14. El disecador se ocupará en preparar los objetos que se le entreguen para que puedan conservarse convenientemente; se atendrá a las indicaciones que le hagan los que los hubieren recogido acerca de los órganos que convenga conservar en alcohol o por cualquiera de los diversos medios conocidos, debiendo acompañar a cada objeto un número que corresponda al del catálogo del que lo hubiera adquirido y en el que deban constar las diversas circunstancias de que se hablará después.

Artículo 15. El dibujante y fotógrafo tendrá a su cargo representar por los medios que se estimen más convenientes los objetos que le designe el presidente, el cual dará la preferencia a aquellos que pierden el colorido o se deforman por los medios de conservación que se tengan que emplear; acompañará en sus expediciones a los individuos encargados de recolectar para sacar vistas de montañas, cortes de terrenos, aspecto de la vegetación, etc.

Artículo 16. Cada uno de los individuos encargados de la recolección llevará un libro en que anote las excursiones que haga, en compañía de quién, los objetos que haya recogido, poniendo a continuación de los números las circunstancias dignas de mención, como el nombre vulgar si lo hubiere, si se hace de él alguna aplicación, su coloración, si fuese fugaz, su abundancia y escasez, la estación, etc., etc.

Artículo 17. En los libros pondrá el VºBº el presidente semanalmente si los encontrare conformes con lo que se indique en el libro diario de la Comisión, y en caso contrario, anotará las diferencias que se hallaren.

Artículo 18. Cada uno cuidará de que el embalaje se efectúe de modo que no sufran alteración los objetos que hubiera adquirido, formará el catálogo de los mismos que firmará y presentará al presidente para que ponga su VºBº si los hallare conformes con los objetos que se remitan.

Artículo 19. Las remesas se efectuarán, cuando sea necesario, de los puntos más convenientes para el transporte de los objetos a la Península, dirigiéndolos a este ministerio.

Vega de Armijo [Ministro de Fomento].
Madrid 9 de julio de 1.862"[13].

---

13. RYAL Miller, Robert. "Por la ciencia y la gloria nacional. La expedición científica española a América (1862-1866)". *Reglamento de la Comisión*. Barcelona, 1983. p. 248-249.

En calidad de prueba fedataria indicaré ahora lo que la *Comisión Científica del Pacífico* remitió a España desde 1862 hasta 1866, siendo la que prosigue su relación simplificada: Minerales 796, Rocas 530, Fósiles 3, Plantas 8176, Animales 302, Moluscos 38755, Insectos 23422, Crustáceos 1874, Gusanos 60, Peces 2540, Reptiles 687, Anfibios 786, Huevos de Anfibios 49, Aves 3478, Huevos de Aves 249, Nidos de Aves 11, Mamíferos 249, Momias 37, Artefactos de tumbas 74, Cráneos 41, Hamacas 11, Adornos indios 250, Armas 80, Tambores 3 y Canoas 2 = 82.465 especímenes.

Esta ingente cantidad de material de gran calidad nutre hoy el Museo Nacional de Ciencias Naturales, el Museo Nacional de Etnología, el Museo Naval y, asimismo, el Real Jardín Botánico, radicándose todas estas cuatro instituciones en Madrid, sin detenernos aquí en los varios centenares de fotografías que fueron tomadas y que igualmente se conservan constituyendo todo lo expuesto un valioso legado científico que desmiente cualquier otra teoría absurda que no hace más de desacreditar a quien sobre ella pretenda auparse promoviendo la falsedad y el rencor.

Sea ahora juez el lector del anterior Reglamento, que no le escriba. Romperé sin embargo esta norma, no para analizar el documento antes trasladado, así haciéndolo para comentar algunas de las acusaciones que a los miembros de la Comisión Científica del Pacífico les fueron hechas: "trazar mapas militares", "fotografiar instalaciones defensivas terrestres y navales", "espiar en beneficio de la Escuadra del Pacífico" ... ¿Dónde se encuentran tales pruebas? ¡Desde luego en ninguno de los bien surtidos archivos al uso!

¿Exageraciones? Veamos un par de ejemplos que nos aportan algo de humor... científico:

I) "Desde la toma de los islas de Chincha, las repúblicas hispanoamericanas no miran con buenos ojos a los Godos, como nos llaman. De la Comisión dicen algunos que hemos venido a levantar planos. El rector de la Universidad de La Paz, Dr. Reyes, en un documento oficial ha dicho: vosotros los habéis visto en esta ciudad levantando planos, se refería a Almagro y a mí que estuvimos diez días, con que espero nuestro Gobierno me dará el diploma de ingeniero, ya que con tanta generosidad me lo ha dado el rector de La Paz (Bolivia)"[14].

II) "Aquí me tienen ustedes, con los instrumentos al brazo porque no se puede hacer nada; porque si me vieran con la máquina [fotográfica] por esos campos, me parece que no tendría el placer de abrazarles, pues creerían que levantaba planos para la reconquista; absurda idea como todas las que se elaboran en tales cerebros".[15]

Tras la literaria presentación y el nudo archivístico se acerca ya el desenlace. No es necesario proseguir aportando lo que es innecesario. Aquellos que quieran seguir el camino histórico por él transitarán y aquellos otros que ansíen proseguir por la senda de la pasión en ella restarán pues, no nos engañemos, para estos últimos siempre resultará tan fácil como cómodo destruir toda vía científica basándose en el indefendible argumento siguiente. Aunque sea cierto todo lo que aquí se ha expuesto no es menos cierto que el Jefe de la Fuerza Naval española llevaría instrucciones secretas que, por esta conspirativa causa, no constan en archivo ninguno[16] y si las encontrásemos en ellas se descubriría como Pinzón y sus soldados y marinos quisieron, fracasando en su malintencionado intento, reconquistar América.

---

14. Miguel Ángel Puig-Samper. "Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo". Madrid 1988.

15. Rafael Castro y Ordóñez. "Cartas no científicas". Madrid.

Bibliografía

- CASTRO y Ordóñez, Rafael. "Cartas no científicas, Valparaíso, 31 de Mayo de 1864". *El Museo Universal. Madrid.*
- CHANG Huayanca, Antonio José. *Entre la espada y la pared. La administración del general Juan Antonio Pezet frente a la crisis diplomática con España (1863-1865)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2013.
- DE NOVO y Colson, Pedro. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882.
- ESPAÑA. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Legajo número 2.583 ("Cuartillas Misión Pareja").
- ESPAÑA. *Real Orden de 30 de junio de 1862*. Vid: Museo Naval. Madrid. Manuscrito 2269, folios 112-203. ("Juicio de residencia del Jefe de Escuadra D. Luis Hz. [Hernández] Pinzón. 12-Julio-1865").
- GARCÍA Martínez, José Ramón. *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid, 2005.
- PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. "Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo". *Carta de Isern a Graells, Quito, 3 de enero de 1865*. Madrid, 1988.
- RYAL Miller, Robert. "Por la ciencia y la gloria nacional. La expedición científica española a América (1862-1866)". *Reglamento de la Comisión*. Barcelona, 1983.

16. En infinidad de textos, cartas, despachos y otros escritos dirigidos al precitado jefe de la Escuadra del Pacífico se reitera lo aquí expresado, es decir, *paz, moderación* pero, de ser necesario *firmeza*, mostrando y demostrando que España era una potencia de primer orden y para ello se insistía en que los buques fueson visitados por los residentes españoles para mostrarles la renovada España y por los, digamos, poderes fácticos extranjeros para que así, en el lugar, apreciasen la disciplina, orden y excelente vestimenta de la oficialidad y de la marinería, para que se les hiciese saber que esas naves no habían sido compradas en la Gran Bretaña ni en Francia sino que habían sido levantadas en España, que sus máquinas, calderas, artillería y todo, prácticamente todo, lo que ellas contenían era de factura hispana pues se destacaba el poco aprecio e, incluso, hasta menosprecio con el que en la América antes hispana se juzgaba todo lo español… creyéndose por parte de las autoridades locales que el actual Reino de las Españas era un país como el de principios del siglo XIX y que desde aquel entonces no había progresado. Ese interés no sólo era político sino, obviamente, comercial pues la pretensión última, además de lo antedicho, es que Chile, Perú, Ecuador… encargasen sus naves de guerra y del comercio a astilleros y arsenales españoles, cortando de esta forma la dependencia que estas naciones tenían con respecto al Reino Unido de la Gran Bretaña del cual se demostraban importadores casi exclusivos de cualquier manufactura.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como community manager y encargada de la página web institucional.

Marina de Guerra del Perú recibió Premio Derechos Humanos 2014



Las acciones realizadas a través de la Plataforma Itinerante de Acción Social – PIAS *Río Napo*, que contribuyen con éxito a la promoción y protección de los derechos humanos y a las libertades fundamentales de las poblaciones vulnerables de la Amazonía, fueron reconocidas por el Ministerio de Justicia con el Premio Derechos Humanos 2014.

Dicho reconocimiento fue entregado por el viceministro de Derechos Humanos y Acceso a la Justicia, José Ávila Herrera, quien señaló que este reconocimiento "compromete, no solo a los ganadores, sino a todos a llevar el mensaje de respeto a las personas y evitar la discriminación en todo nivel". En la ceremonia, estuvo acompañado por el representante permanente del Perú ante la OEA, Juan Jiménez Mayor.

El entonces Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió a nombre de la Marina de Guerra del Perú, el reconocimiento a la exitosa iniciativa de trabajo que desde julio de 2013 se implementa en el PIAS *Río Napo*.

Del mismo modo, otras destacadas instituciones y funcionarios recibieron similar premio, como es el caso de la ex fiscal provincial penal, Ana Cecilia Magallanes Cortez, quien ejerció el cargo hasta hace poco antes de su muerte (23 de noviembre de 2007), demostrando una impecable trayectoria en la judicatura, basada en principios y, respetuosa de los derechos fundamentales de las personas. Asimismo, se entregó un reconocimiento al Equipo Forense Especializado (EFE), creado en el 2003, para realizar exhumaciones de fosas clandestinas, así como analizar restos humanos hallados, con la finalidad de identificar a personas desaparecidas o ejecutadas extrajudicialmente, definir la causa de su muerte y coadyuvar al esclarecimiento de la verdad y a la administración de justicia.

Posteriormente a la premiación, el viceministro de Derechos Humanos y Acceso a la Justicia, José Ávila Herrera y el representante permanente del Perú ante la OEA, Juan Jiménez Mayor, clausuraron el "Conversatorio internacional: ¿qué significa ser humano? – una mirada multidisciplinaria", evento que diera inicio a las celebraciones de la Semana por los Derechos Humanos.

Marina de Guerra lanzó al mar el buque escuela a vela BAP *Unión*



En un acontecimiento de notables contornos navales, la Marina de Guerra del Perú mostró al mundo la más ambiciosa obra de la industria naval y metal mecánica peruana construida en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA PERÚ, la cual ha sido materializada a través del buque escuela a vela BAP *Unión*.

La ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela se realizó el 22 de diciembre, en la Base Naval del Callao y contó con la presencia del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, quien estuvo acompañado de la Primera dama de la Nación, Nadine Heredia.

La construcción de los 38 bloques de estructura de acero, ha finalizado luego de dos años de intensos trabajos, durante los cuales fue decisiva la experiencia, laboriosidad y entrega del personal profesional y técnico del SIMA.

El anhelado sueño de todos los peruanos y, principalmente de la Marina de Guerra del Perú, va perfilando su imponente forma a cuya culminación de los trabajos complementarios se tendrá un velero extraordinario: tipo de aparejo bricbarca de cuatro palos, eslora total con bauprés de 115,5 m (largo), con un desplazamiento de 3 200 toneladas y capacidad para 257 personas.

Durante la ceremonia se dio lectura al dispositivo legal que le otorga el nombre

al buque escuela a vela BAP *Unión*, a fin de lograr su identificación en el servicio de la Marina de Guerra del Perú, del mismo modo señala su categoría, letra de clase, número de casco e indicativo internacional.



El Presidente de la República Ollanta Humala Tasso resaltó el significativo momento expresando que: el Perú se siente feliz porque hoy podemos ver una realidad de lo que antes era un sueño. Indicó que: El SIMA hoy nos demuestra que se proyecta no sólo en obras de carácter nacional, sino que, apunta a cumplir trabajos con alta calidad internacional.

Enfatizó que el Gobierno "respeta a la Marina de Guerra del Perú y por ello se le dá lo que necesita, no solo en unidades navales, sino también, en el perfeccionamiento del recurso humano, preparándolo para una Marina del futuro y tener la tranquilidad de contar con una defensa y seguridad nacional".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido remarcó que con profunda emoción patriótica estamos en este acto histórico del lanzamiento del velero que llevará el mítico nombre de la corbeta que formó parte de la Escuadra que comandó el Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario".

En su discurso, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera expresó que este significativo acto lleno de la más pura tradición naval, es la demostración del profesionalismo, tenacidad y perseverancia de muchos peruanos y marinos, varios de ellos anónimos, que a lo largo de más de cien años han expuesto la importancia de que nuestra Armada cuente con este tipo de unidad. Hoy nos embarga sentimientos indescriptibles de júbilo y satisfacción al ver cómo este anhelo institucional es una realidad.

Resaltó que es también sentimiento de orgullo que el SIMA PERÚ sea el que lo ha construido, dando un paso firme en el proceso de modernización que se da en la Marina de Guerra del Perú". Precisó que la unidad "fortalecerá el proceso de formación de nuestros futuros cadetes, complementando sus estudios en aulas con prácticas en la mar y vivencias que les permitirá formar su carácter y espíritu marinero durante toda su vida profesional y personal".

Subrayó el hecho de ser concebida como embajada itinerante "al ser nuestra mayor expresión nacional que portará nuestra tradición, mostrando con orgullo al mundo, nuestra cultura milenaria y la riqueza de nuestro país".



Previo al lanzamiento al mar, la primera dama, Nadine Heredia en su calidad de madrina de la unidad, siguiendo la tradición naval, rompió una botella de pisco en el casco del flamante buque.

Luego, el ritual de botadura del casco del BAP *Unión* (puesta en el agua por primera vez de un barco, buque o velero), fue realizado ante la atenta expectativa de los asistentes.

El memorable momento contó con la presencia de los ministros de Defensa de Chile, Jorge Burgos Varela y de Ecuador, Fernando Cordero Cueva, viceministros de Defensa de Bolivia, Chile, Ecuador, México y Paraguay, jefes del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador y Perú, almirantes comandantes y jefes de las Marinas de Brasil, Chile, Colombia y Ecuador, almirantes subjefes de las Armadas de Argentina, México, Paraguay y Venezuela, comandantes generales de la Fuerza Aérea y Ejército del Perú, ministros de Estado, congresistas, autoridades civiles y militares nacionales, miembros del cuerpo diplomático e invitados especiales.

Es importante mencionar que la construcción del *Unión* se logra en cumplimiento del proyecto de inversión pública denominado "Mejora de la Instrucción en la Mar del Personal en Proceso de Formación de la Marina de Guerra del Perú", que plantea la necesidad de contar con un buque escuela a vela, el cual, a través del convenio por la modalidad de encargo suscrito entre el Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú y los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERÚ, ya es una realidad.

Buque de apoyo logístico BAP *Tacna* fue incorporado a la Fuerza Naval del Pacífico



La Marina de Guerra del Perú incrementa su poder disuasivo y capacidad de desplazamiento de ayuda humanitaria en casos de desastres naturales, con la incorporación del buque de apoyo logístico BAP *Tacna* a la Fuerza Naval del Pacífico.

La imponente unidad, cuyas características están al servicio de todos los peruanos, arribó al Perú el 29 de diciembre al mando del capitán de navío Marco Chacón Béjar, siendo recibida en una ceremonia llena de simbolismo y especial importancia, por el Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso; el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido y el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera.

El amarre de la unidad en el muelle antedique de la Base Naval del Callao se realizó en un ambiente de solemnidad, acompañado por el aplauso y alegría de los familiares y amigos de la tripulación del BAP *Tacna*, recibiéndolos tras seis meses de entrenamiento y capacitación en Holanda, a cargo de la Armada del Reino de los Países Bajos.

El comandante del buque, capitán de navío Marco Chacón Bejar, informó al Presidente Humala el cumplimiento de la misión encomendada. Enseguida, instituciones representativas del departamento de Tacna, entregaron presentes alusivos de la "heroica ciudad".

El mandatario de la Nación resaltó el significativo momento expresando que "la Marina de Guerra viene recuperando capacidades y fortaleciéndose, rindiendo homenaje a Tacna colocándole el nombre al buque más grande de la Armada peruana, lo que significa el reconocimiento a la ciudad indomable que no conoce la palabra rendición, tal como lo han hecho nuestros marinos".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano remarcó que "hoy, como en días pasados (al referirse a la ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela *Unión*) es un día de fiesta para la Marina y para el Perú". Señaló que el 2014 "será un año inolvidable para los marinos, pues, al coincidir con el 180 aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau Seminario, es también un año en el que la Institución ha tenido vital protagonismo, primero, en el proceso de ejecución de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya; luego, en el lanzamiento del casco del anhelado buque escuela *Unión* y ahora, en la entrega al Perú de este buque".

El Comandante General de la Marina, almirante Tejada expresó que: "Con inmensa satisfacción y orgullo institucional y, gracias a la importante decisión política de concretar este proyecto, hoy acudimos a esta ceremonia pudiendo decir: misión cumplida señor Presidente".

Resaltó que la gran versatilidad y las múltiples capacidades que cuenta este buque, le permitirá actuar de manera eficaz en apoyo ante situaciones de emergencia, cumpliendo funciones de ayuda humanitaria en el litoral peruano en caso ocurriera un desastre natural y también, será el soporte logístico de nuestras unidades en alta mar, proveyéndolas de víveres y combustible para mantenerse operando por largos periodos de tiempo, dándole mayor flexibilidad y autonomía a la Armada peruana y al país".

Al referirse al nombre, acotó que es un reconocimiento a nuestra ciudad heroica declarada así no solo por sus servicios distinguidos a la causa de la Independencia, sino porque supo conservar en alto el espíritu nacional". Por estas razones exhortó a la tripulación a trabajar con profundo profesionalismo, entrega absoluta y tesón para hacer de esta unidad un orgullo para la Institución.

Es importante mencionar que el buque de apoyo logístico *B.A.P. Tacna* tiene 17,040 toneladas de desplazamiento ligero, eslora de 166 metros, manga promedio de 22 metros, calado de 8 metros a plena carga, velocidad máxima de 21 nudos, autonomía mayor a treinta días, pañoles de repuestos, ascensores para carga pesada, lavandería, cocina, comedores, habitabilidad para una tripulación mixta de 120 personas. Además, está equipado para realizar operaciones de interdicción marítima, evacuación aeromédica, soporte y auxilio a zonas costeras.

Congreso de la República felicitó labor del buque tópico BAP *Pastaza*



El Congreso de la República, a través de una moción de saludo, reconoció la continua labor que viene realizando el BAP *Pastaza* en las comunidades asentadas en las orillas de los ríos Napo, Curaray y Arabela en la región Loreto.

Asimismo, felicitó al personal médico y técnico que trabaja a bordo de esta unidad de la Marina de Guerra del Perú, por haber logrado brindar más de 100 000 atenciones desde el año 2009, otorgando los mejores cuidados sanitarios a dicha población loretana que carecía de puestos de salud en sus territorios.

Por otro lado, saludarón a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, a la empresa Perenco Perú Petroleum Limited y al Gobierno Regional de Loreto, organismos que han logrado articular el compromiso social público y privado, posibilitando la laudable labor del buque tópico *B.A.P. Pastaza*, iniciativa que beneficia a los pobladores de la zona.

Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de América realizó visita oficial al Perú

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y fortalecimiento de los vínculos de amistad y camaradería entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de los Estados Unidos de América, el 14 de enero, arribó a nuestro país en visita oficial, una delegación de oficiales liderados por el Jefe de Operaciones Navales de la referida Marina estadounidense, almirante Jonathan W. Greenert.

Durante su permanencia, la comitiva oficial presentó su saludo protocolar al Embajador de los Estados Unidos en el Perú, Brian A. Nichols. Del mismo modo actual, hizo lo propio con el Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo con quien intercambió presentes recordatorios.



Prosiguiendo con lo agendado, ambas autoridades sostuvieron una reunión de trabajo en el salón *Unión* de la Comandancia General de la Marina, donde conversaron sobre temas en común.

Continuando con sus actividades, la autoridad naval y comitiva visitante recorrieron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, *alma mater* de los oficiales de la Marina de Guerra, donde pudieron observar las áreas de habitabilidad, recreación y estudio de los cadetes del batallón Angamos. Asimismo, tuvieron la oportunidad de conocer la cripta del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario. Seguidamente, en la Base Naval del Callao visitaron la Fuerza de Submarinos.

De otro lado, en el Cuartel General del Ejército, el Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de América, almirante Jonathan W. Greenert, acompañado de su comitiva oficial, saludó al Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido.

El 15 de enero, visitó el Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales de la Marina de los Estados Unidos (NAMRU-6) ubicado en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, que trabaja en la prevención y tratamiento de enfermedades tropicales como *malaria, dengue, fiebre amarilla, encefalitis víricas, leishmaniasis, enfermedad de chagas y dolencias entéricas como shigelosis y fiebre tifoidea.*

Cabe destacar que NAMRU-6 esta asociado con los ministerios de Defensa y de Salud y obra en estrecha colaboración con universidades de prestigio como Cayetano Heredia y San Marcos.

Como parte de su itinerario, la comitiva visitante se trasladó a la ciudad de Iquitos donde recorrió la Base Naval de Nanay y el Servicio Industrial de la Marina. Asimismo, conoció la labor que se realiza a bordo de la Plataforma Itinerante de Acción Social Sostenible – PIASS *Río Napo.*

Finalmente, la autoridad naval acompañado de su comitiva partió a la ciudad de Bogotá, Colombia.

Viceministro de Defensa de Corea visitó instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina



El viceministro de Defensa, Jaakke Valakivi y el viceministro de Defensa de la República de Corea, Baek Seung-joo, de visita oficial en nuestro país, recorrieron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina – SIMA PERÚ.

Ambas autoridades estuvieron acompañadas del Jefe de Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Mauro Cacho de Armero y del Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina, contralmirante Eduardo Novoa Monge. Durante la visita el señor Seung-joo apreció la labor que realiza el SIMA en favor de la industria naviera nacional y de la región; también, observó los avances en la construcción del buque escuela a vela *Unión*, el más grande de su tipo en América Latina que permitirá la formación de cadetes de la Marina, la investigación científica, el auxilio en caso de desastres naturales y la ayuda humanitaria, además de navegar como embajada itinerante del Perú.

Efectiva capacidad de respuesta en ejercicio internacional de tsunamis "PACWAVE 15"

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú (DHN), como representante ante el Sistema Internacional de Alerta de Tsunamis, lideró a nivel nacional el ejercicio internacional del Pacífico "PacWave 15", que se realizó el 4 de febrero, en coordinación con las instituciones miembros del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis (SNAT) entre ellas el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI) y el Instituto Geofísico del Perú (IGP).

Este ejercicio tuvo como supuesto escenario "un sismo con epicentro en el mar de magnitud 9.0 Mw frente a la costa central de Perú, originando un tsunami de origen cercano de gran amenaza para nuestras costas".

El ejercicio del Sistema de Alerta de Tsunamis del Pacífico permitió evaluar la información sobre el contenido de los nuevos productos mejorados por el Centro de Alerta de Tsunami del Pacífico (PTWC), publicados oficialmente en octubre de 2014, para ser usada como herramienta por los países que conforman el referido Sistema Internacional.



Igualmente, ayudó a verificar el buen funcionamiento de los sistemas de comunicación encargados de retransmitir los mensajes de alerta que se envían desde el Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico (PTWC) con base en Hawai (Estados Unidos) y, desde el Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico Nor Oriental con sede en Japón; asimismo mantener contacto con las autoridades de enlace de cada país.

Este evento, en el que participan más de cuarenta paises, fue auspiciado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, a través del Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta y Mitigación de Tsunamis en el Pacífico.

La DHN, como miembro del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis a través del Centro Nacional de Alerta de Tsunamis – CNAT y en cumplimiento de sus funciones, realiza periódicamente ejercicios nacionales e internacionales con la finalidad de incrementar en su personal, el nivel de entrenamiento en la operación de los sistemas de comunicación pertenecientes a los integrantes del SNAT, así como a las unidades y dependencias navales.

X Reunión de Estados Mayores y de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Brasil

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y fortalecimiento de las relaciones bilaterales, una delegación de oficiales brasileros liderados por el Sub-Jefe de Estrategia de Estado

Mayor de la Armada de Brasil, contralmirante Flavio Augusto Viana Rocha, arribó a nuestro país para participar en la X Reunión de Estados Mayores y de Inteligencia.



La delegación de oficiales peruanos estuvo integrada por el Sub-Jefe del Estado Mayor General de la Marina, contralmirante James Thornberry Schiantarelli, los capitanes de navío Eduardo Lazo King y Miguel Dulanto Carbajal, además el capitán de fragata Luis Eduardo Pérez Astete, quienes como parte de las actividades programadas, participaron en las sesiones de trabajo de intercambio de reflexiones y aportes profesionales para ambas Instituciones Armadas.

Por su parte, la delegación extranjera tuvo la oportunidad de conocer las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina SIMA – Callao y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

En la Comandancia de Operaciones Guardacostas fueron recibidos por su comandante, contralmirante SGC. Ángel Tello Gilardi, quien dio a conocer la misión, funciones y medios con los que cuentan para el cumplimiento de sus tareas. Asimismo, visitaron las instalaciones de la Estación Costera Callao y del Centro de Búsqueda y Rescate y Sistema COSPAS-SARSAT. Posteriormente, el Jefe del Centro de Control de Misiones Guardacostas, capitán de navío Enrique Márquez, expuso los medios y la tecnología con la que cuenta el citado Centro de Control así como su importancia y trascendencia a nivel nacional, regional y mundial, dando a conocer las bondades del Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático – SIMTRAC, como herramienta para el apoyo en la toma de decisiones en operaciones guardacostas.

Es importante remarcar que, a través de estas reuniones se refuerzan los compromisos de trabajo en conjunto referido a la lucha contra las actividades ilícitas e intercambio de información de interés para ambos países relacionados con el movimiento de naves y tráfico acuático tanto en el ámbito marítimo como en el fluvial.

Por otro lado, en la Dirección de Hidrografía y Navegación, las distinguidas auto-

ridades conocieron los departamentos de Geomática, Oceanografía y el Centro Nacional de Alertas de Tsunamis y Modelamiento Numérico, donde conocieron de cerca los trabajos que se realizan en dicha dependencia.

El Sub-Jefe de Estrategia de Estado Mayor de la Armada de Brasil, contralmirante Flavio Augusto Viana Rocha y su delegación de oficiales partieron de retorno a su país el 21 de febrero.

Representantes de la primera expedición cientifica antártica de Colombia visitaron la Dirección de Hidrografía y Navegación

Luego de su primera expedición científica al continente blanco, representantes de la Armada de Colombia, visitaron la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, con el fin de dar a conocer detalles de este viaje inaugural.

La delegación colombiana fue recibida el 10 de marzo por el Director y Sub- Director de Hidrografía y Navegación, contralmirante Rodolfo Sablich Luna-Victoria y capitán de navío Colver Ruiz Roa, respectivamente.

Los oficiales, suboficiales, expedicionarios y periodistas colombianos se dirigieron a la sala de conferencias donde, luego de presenciar un vídeo institucional, el jefe de la expedición, capitán de navío Ricardo Morales Babra, explicó detalladamente el itinerario que se inició el 16 de diciembre cuando zarparon de Cartagena, hasta el 14 de enero con el arribo del *ARC 20 de Julio* a la Antártida.

> Dentro de las principales preocupaciones que muestra Colombia se encuentra el cambio climático y las implicancias en el impacto de la biodiversidad del país. Entonces, llevar a cabo estudios diseñados por nuestros propios científicos, algunos en colaboraciones internacionales, abrirá un importante campo de investigaciones. Es algo que debe pensarse como un plan estratégico con miras a una y más décadas, que garantice estudios antárticos en las facultades de nuestras universidades. Los estudios llevados a cabo durante esta primera expedición servirán de semilla para solidificar el futuro de tales investigaciones en Colombia.

Según la autoridad colombiana, las líneas de investigación se centran en as-

pectos como los cambios climáticos, el fenómeno El Niño, comportamiento de grandes mamíferos, seguridad marítima y pesca. "A mediados de los años 80, Colombia se sumó al Tratado Antártico que, originalmente, había sido firmado en 1959. Sin embargo, debemos tener en cuenta que no somos un país consultivo, sino que hacemos parte del grupo de observadores"; señaló.



Entre los principales trabajos realizados en la Antártida, según detalló el oficial, cabe referir la recolección de muestras de plancton y de agua; medición de parámetros oceanográficos; seguimiento de hielos a la deriva para la seguridad marítima; construcción de la primera carta náutica, monitoreo de bahías en el estrecho de Gerlache, obtención de muestras de coral y de sedimento; así como avistamiento de mamíferos marinos.

Al término de su exposición, los representantes de esta primera expedición visitaron el Centro Nacional de Alerta de Tsunami (CNAT) y el Área de Geomática. Asimismo, como parte del intercambio de experiencias antárticas, de la Dirección de Hidrografía y Navegación el capitán de fragata Jorge Vizcarra Figueroa. Presentó en forma resumida los trabajos, que como miembro consultivo del Tratado Antártico el Perú ha realizado durante sus XXIII campañas antárticas, específicamente en las que participó el BIC *Humboldt*, lo que permitió confirmar el alto grado de profesionalismo que ambas Armadas están demostrando en las investigaciones y navegación en aguas antárticas.

Finalmente, conocieron la Sala Histórica de la Dirección de Hidrografía y Navegación, lugar donde las autoridades de Perú y Colombia, intercambiaron presentes recordatorios.

Es de destacar que el grupo de expedicionarios ha arribado a doce puntos sobre el Océano Pacífico para realizar intercambios de conocimientos con países como Argentina, Chile, Brasil, Ecuador y Perú.

Perú fue sede del III Curso de Avanzada para Oficiales Supervisores del Estado Rector de Puerto MOU de Tokyo

El Perú es firmante del Tratado de Libre Comercio con países miembros del Memorando de Entendimiento sobre el Control del Estado Rector del Puerto en la región Asia-Pacífico MOU de Tokyo (*The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region Tokyo*), quienes en los años transcurridos han experimentado un crecimiento sostenido en la actividad comercial vía marítima, hacia y desde nuestro país, siendo necesario cumplir con acuerdos internacionales, motivo por el cual se consideró la participación del Perú en dicho Memorando de Entendimiento con la finalidad de fortalecer las acciones de control sobre los buques en resguardo de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

En tal sentido, se aprobó organizar programas de formación y seminarios dirigidos a los oficiales encargados de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, en virtud del cual, la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, fue anfitriona del III Curso de Avanzada para Oficiales Supervisores del Estado Rector de Puerto MOU de Tokyo, evento que se desarrolló en las instalaciones del hotel Crowne Plaza en Miraflores.

Durante la inauguración del evento, el Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, remarcó que "... hoy se muestra el especial interés por fortalecer las capacidades de los inspectores del Estado Rector del Puerto de las diferentes Administraciones Marítimas de la región". Indicó además que "se intercambiarán conocimientos y experiencias para potenciar las capacidades de nuestros oficiales supervisores del Estado Rector de Puerto, en lo que se refiere a la correcta aplicación y estricto control del cumplimiento de las normas de seguridad internacionales establecidas".

Refirió que el Perú tomó la decisión de "incrementar y mejorar su nivel de control y supervisión de buques por el Estado Rector de Puerto, por ello, el 2012 fue aceptado como miembro cooperante del MOU Tokyo, siendo su objetivo aplicar como miembro pleno este año.

Por su parte, la delegación del MOU de Tokyo estuvo integrada por el secretario, Mitsutoyo Okada, la oficial de proyectos, Fumiko Akimoto, además de personal representante e instructores involucrados en la participación del evento, quienes

agradecieron la oportunidad de poder realizar y participar en esta importante reunión en el Perú.



En su discurso, la oficial de proyectos Fumiko Akimoto sostuvo que los cuatro instructores que participaron en el seminario son de Canadá, Chile y Japón. Agradeció además, "el esfuerzo de la Fundación Nippon para proporcionar la ayuda y el apoyo para que los instructores y personal participen en este encuentro académico".

Posteriormente, se prosiguió al desarrollo del cronograma de actividades, presentaciones y reuniones que estuvieron a cargo de los instructores Andrew Broad de Nueva Zelanda, Ricardo Boke Friederichs de Chile, Hiroshi Sano de Japón, Ion Ionescu de Canadá, los que abordaron temas de interés mutuo para los participantes. La ceremonia de clausura y entrega de certificados se llevó a cabo el 27 de marzo.

Es importante mencionar que el MOU Tokyo es una de las organizaciones más activas en el control regional del Estado Rector del Puerto (PSC) en la organización mundial. Está conformada por diecinueve autoridades miembros de la región Asia-Pacífico. Su principal objetivo es establecer un régimen eficaz de control del Estado Rector del Puerto en la región de Asia y el Pacífico a través de la cooperación de sus miembros y la armonización de sus actividades, para eliminar los buques deficientes a fin de promover la seguridad marítima, para proteger el medio ambiente marino y salvaguardar las condiciones laborales y de habitabilidad en los buques. En el 2012 el Perú fue aceptado como miembro cooperante del MOU Tokyo.



Licenciado en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Licenciado y magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario El Comercio y en Ediciones Peisa.

CHILE

Recortes en la Armada

Los cambios en la política de Defensa tras la inauguración del Gobierno de la presidenta Michelle Bachelet y la reducción de los precios del cobre han provocado recortes en las Fuerzas Armadas chilenas. La Armada no ha estado exenta de los mismos, el caso más notable es la cancelación de los planes para la adquisición del buque de asalto anfibio *Siroco* (L9012) a su contraparte francesa. Como se recordará, en el 2011 el Gobierno chileno adquirió el *Foudre* (L9011), gemelo del *Siroco*, el cual fue rebautizado como *Sargento Aldea* (LSDH-91). La operación tuvo un valor de 43 millones de euros e incluyó la transferencia de dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU) y dos lanchas de desembarco mecanizadas (LCM). La compra del *Siroco* fue propuesta por la Armada en el 2012 para garantizar que al menos una unidad estuviera operativa en todo momento a fin de desplegar la Brigada Anfibia Expedicionaria o para labores de asistencia en caso de desastres naturales. A ello se suman los ahorros en términos de logística y las facilidades operativas que se derivan de operar unidades del mismo tipo.[1]

El proyecto fue presentado al Gobierno en el 2013 pero encontró la oposición del Gobierno de Michelle Bachelet, inaugurado al año siguiente. La insistencia



Sargento Aldea (LSDH-91). Crédito: José González Spaudo.

de la Armada logró revertir la negativa pero no logró la aprobación de un incremento en su presupuesto de operaciones de manera que para cubrir los veinte millones de dólares anuales requeridos por la nueva adquisición hubiera sido necesario retirar una de las ocho fragatas en servicio. Ante tal disyuntiva el Alto Mando Naval prefirió cancelar la adquisición y así mantener intactas las capacidades de combate de su Escuadra. Por su parte, el Gobierno francés ha programado el retiro del *Siroco* para el presente año por lo cual se encuentra buscando compradores para un buque de asalto anfibio en buen estado a un precio de ochenta millones de euros. Se perfilan como candidatos para su adquisición las Marinas de Brasil y Portugal, quizás con algo de ventaja para esta última por tratarse de un país miembro de la OTAN al igual que Francia.[2]



En primer plano el *USS America* (LHA-6) y detrás el *Sargento Aldea* (LSDH-91). Crédito: *US Navy.*

A manera de ayuda memoria se presenta a continuación las características principales de los buques de asalto anfibio de la clase Foudre. El buque epónimo fue botado al agua en 1988 y entró en servicio en 1990, mientras que el *Siroco* hizo lo propio en 1996 y 1998 respectivamente; ambos fueron construidos en los astilleros de la empresa estatal francesa Direction des Constructions Navales (DCN) en Brest. Tienen una eslora de 168 metros y una manga de 23.5 para un desplazamiento total de 12 400 toneladas a carga completa y 17 200 con el dique inundado. Son impulsados por dos motores diesel SEMT Pielstick 16 PC 2.5 V400 que generan una potencia sostenida de hasta 20 800 caballos de fuerza en dos ejes para una velocidad máxima de 21 nudos. En servicio con la Armada francesa estos buques operaban con una tripulación de 215 personas de las cuales 17 eran oficiales. Cuentan con facilidades suficientes para transportar 1880 toneladas de carga y 470 soldados que pueden incrementarse hasta 1600 en caso de emergencia. Estos pueden ser desplegados por vía marítima o por vía aérea; para el primer caso estos buques cuentan con un dique inundable donde pueden acoderar dos LCU o un LCU más cuatro LCM. Para el segundo disponen de una cubierta de vuelo con dos puntos de aterrizaje y

un hangar con capacidad para cuatro helicópteros Super Puma o dos Super Frelon. Adicionalmente están equipados para labores de mando y control así como para atenciones médicas pues cuentan con dos salas de operación y 47 camas.[3]



El *Almirante Merino* (BMS-42) con dos submarinos del Tipo 209. Crédito: Armada de Chile.

Pero los efectos de la nueva realidad política y fiscal no solo han llevado a la cancelación de planes de adquisición sino también al retiro sin reemplazo de unidades en servicio. Este fue el caso del buque madre de submarinos *Almirante Merino* (BMS-42) que fue dado de baja el pasado 15 de enero. Construido en los astilleros de Karlskronavarvet en la ciudad de Karlskrona, Suecia, fue incorporado a la Marina de dicho país en 1971 como *Älvsborg* (M02). Fue diseñado como un buque multipropósito pues podía servir como minador con capacidad para 300 de estos dispositivos, como buque nodriza con alojamiento para 205 tripulantes de submarinos y como nave insignia con un Estado Mayor de hasta 155 personas.[4] Fue retirado del servicio activo en 1995, vendido a la Armada chilena y reactivado en 1997. Bajo una nueva bandera fue modificado para proveer a los submarinos de torpedos, repuestos y víveres, además de alojamiento para las tripulaciones. El retiro de este navío acarrea necesariamente una reducción en el rango de acción de la Fuerza de Submarinos pues se ha descartado la adquisición de otro de capacidad equivalente. En su lugar se empleará el buque de desembarco de tanques *Rancagua* (LST-92) el cual asumirá estas tareas solo ocasionalmente y con capacidades reducidas pues no dispone de un taller de reparaciones como el *Almirante Merino*.[5]

Para completar este panorama, se debe mencionar el retiro de las lanchas misileras del tipo 148; el *Guardiamarina Riquelme* (LM-36) dejó el servicio en diciembre de 2012, el *Teniente Uribe* (LM-39) en marzo de 2014, el *Teniente Orella* (LM-37) y el *Teniente Serrano* (LM-38) en diciembre de ese mismo año.[6] Estos navíos forman parte de un grupo de veinte construido para la Bundesmarine a inicios de la década de 1970. Fueron adquiridos por Chile en 1997, en este país

pasaron a formar el Comando de Misileras Norte destacado en Iquique mientras que las tres patrulleras lanzamisiles de la clase SAAR IV de origen israelí formaban el Comando de Misileras Sur basado en Punta Arenas. La decisión de retirar los buques alemanes llevó a la fusión de estas dos agrupaciones en un solo Comando de Misileras y a la transferencia de dos de las SAAR IV a Iquique lo que ha implicado una reducción considerable en la capacidad de este Mando para cubrir las extensas costas chilenas.[7]



Lancha Misilera *Teniente Orella* (LM-37) durante el ejercicio Mares del Sur 2010. Crédito: *US Navy.*

Las características principales de las lanchas misileras Tipo 148 son como sigue: poseen una eslora de 47 metros y una manga de 7 para un desplazamiento total de 265 toneladas a carga completa. Bajo bandera chilena fueron reequipados con cuatro motores diesel MTU 16V 396 para una potencia total de 13 029 caballos de fuerza en cuatro ejes lo que acarreó una reducción en la velocidad máxima de 36 a 31 nudos. Estaban equipados con cuatro misiles antibuque Exocet MM.38, un cañón OTO Melara de 76/62 mm, un cañón Bofors de 40/70 mm, dos ametralladoras de 12,7 mm. Como sensores disponían de un radar de búsqueda aérea y marítima Tritón, uno de navegación 3 RM 20 y uno de control de tiro Castor; los equipos de guerra electrónica usados durante su servicio en la República Federal de Alemania fueron removidos antes de su transferencia a Chile.[8]



Lanchas misileras de la clase Riquelme navegando durante el ejercicio Mares del Sur 2010. Crédito: *US Navy.*

EGIPTO

Adquisiciones navales



Fragata *Mohammed* VI (D-601) del tipo FREMM entró en servicio con la Armada de Marruecos en el 2013. Crédito: DCNS.

En menos de un año el Gobierno egipcio ha concretado dos acuerdos de gran relevancia para el desarrollo de su Armada. En junio de 2014 se firmó un contrato valorizado en 1000 millones de euros con la empresa estatal francesa DCNS para la adquisición de cuatro corbetas de la clase Gowind 2500 con opción a comprar dos unidades adicionales. El primero de estos buques será construido en astilleros franceses y los otros tres en la ciudad egipcia de Alejandría, para lo cual se han estipulado las transferencias tecnológicas necesarias.[9] Gowind es en realidad el nombre de una familia de diseños elaborada por DCNS principalmente para el mercado de exportación. El rango de tamaño va desde los 85 a los 105 metros de eslora y el desplazamiento desde las 1 000 a las 2 500 toneladas. El armamento puede variar según las necesidades del cliente, desde muy ligero en las versiones para patrullaje en alta mar hasta considerable en las corbetas.[10] En el caso egipcio se trata de buques de 102 metros de eslora 2 200 toneladas de desplazamiento. Aún se desconocen todos los detalles sobre su equipamiento pero se sabe que incluirá un cañón OTO Melara de 76/62 mm en su versión Super Rapid, misiles antibuque Exocet MM.40, misiles antiaéreos de lanzamiento vertical Mica VL y, probablemente, torpedos ligeros MU90 para el combate contra submarinos. Se espera la entrega de la primera unidad para el 2017.[11]

El 16 de febrero del presente año se firmó un contrato de mayor envergadura por un total de 5 200 millones de euros para la compra de 24 cazabombarderos *Rafale* para la Fuerza Aérea y una fragata de la clase FREMM para la Armada. Se estima que el navío representa 800 millones de este total sin contar los costos adicionales de mantenimiento.[12] Lo interesante del acuerdo es que el Gobierno egipcio puso como condición que la fragata y los primeros Rafale sean entregados antes de la inauguración de la ampliación del canal de Suez en agosto del presente año. Para poder cumplir



La fragata *Toushka* (FFG 906) y sus tres gemelas de la clase Oliver Hazard Perry son en la actualidad las más importantes de la Marina egipcia. Crédito: *US Navy*.

esta promesa el Gobierno francés ha desviado aviones que se encontraban en producción para su propia Fuerza Aérea y ha acordado entregar la fragata *Normandie* que ya había sido completada para su propia Marina y se encontraba en plena etapa de pruebas de mar antes de entrar en servicio.[13]

Debe recordarse que las FREMM son fragatas desarrolladas en virtud a un acuerdo entre Francia e Italia con modelos diferentes para adecuarse a las necesidades propias de cada país. En el caso francés, la *Normandie* es la segunda unidad de la clase, la cabeza de la serie es la *Aquitaine*, ambas corresponden a la versión antisubmarina. Poseen una eslora de 142 metros y una manga de 20 para un desplazamiento de 6 000 toneladas métricas aproximadamente. Gracias a su alto nivel de automatización pueden operar con una tripulación de solo 108 personas. Cuentan con un sistema de propulsión combinado a diésel eléctrico y gas (CODLAG por sus siglas en inglés) que las impulsa a una velocidad máxima de 27 nudos. La electrónica incluye un radar Herakles de búsqueda, rastreo y guía de misiles, un radar RASS de búsqueda de superficie, un sistema infrarrojo Artemis de búsqueda y rastreo, un sonar de casco UMS 4410 CL y un sonar de profundidad variable CAPTAS 4. El armamento comprende dieciséis misiles antiaéreos Aster 15, dieciséis misiles de crucero MdCN, ocho misiles antibuque Exocet MM.40 Block III, un cañón OTO Melara de 76/62 mm Super Rapid, dos cañones Narwhal de 20 mm a control remoto, dos lanzadores para torpedos antisubmarinos MU90 y un helicóptero NH90.[14] Dado que los misiles de crucero no pueden ser exportados a Egipto, estos y sus sistemas de control serán removidos antes de la transferencia.[15] Es probable que esta medida afecte también a otros equipos, por ejemplo, a los sistemas de comunicación propios de la OTAN.

FILIPINAS

Inicio de construcción de un buque de asalto anfibio



Buque de asalto anfíbio *Makassar* (590) de la Marina de Indonesia, primera unidad de la classe del mismo nombre. Crédito: Koxinga CDF.

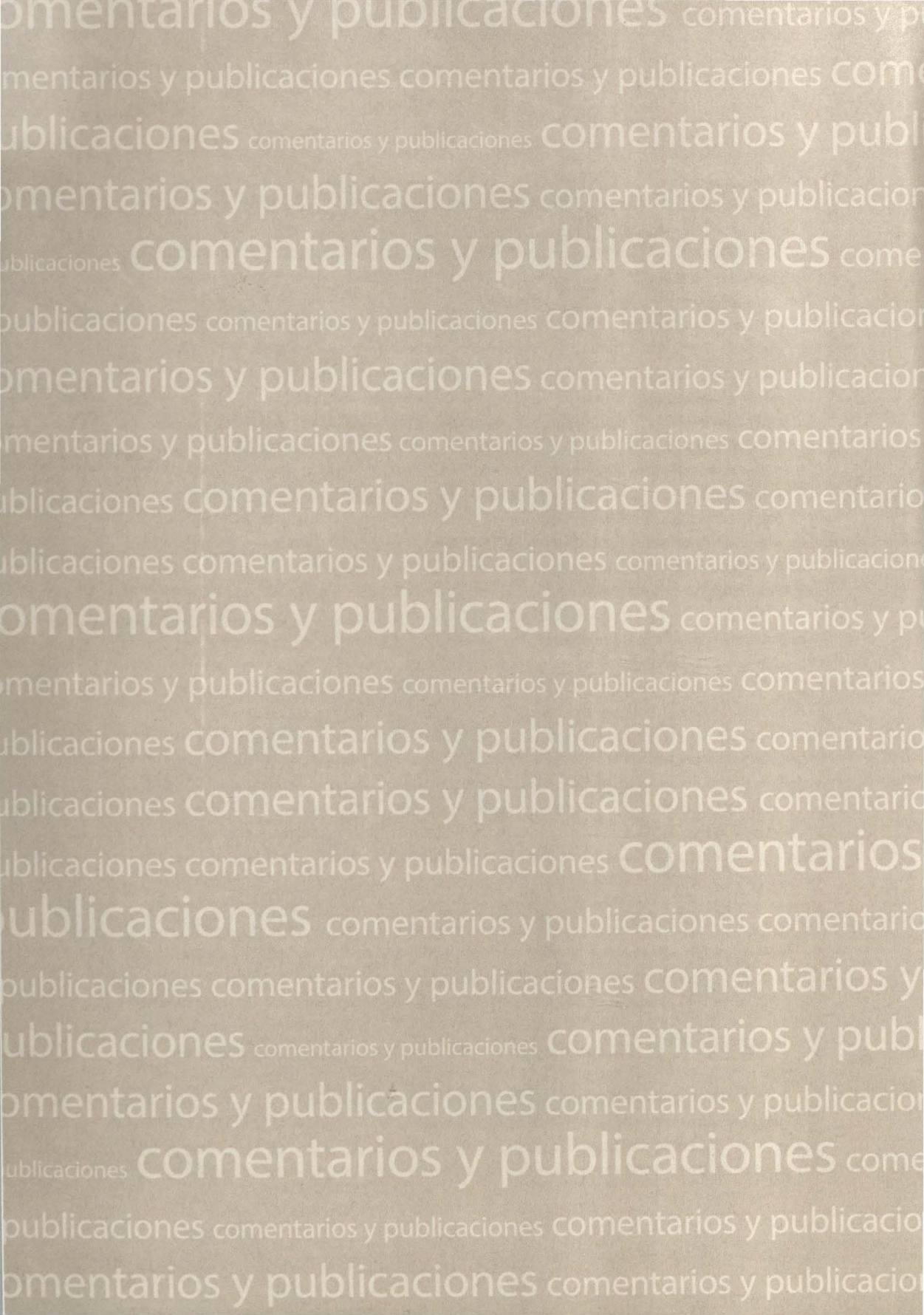
En ceremonia realizada en los astilleros de PT PAL Indonesia se dio inicio oficial a la construcción del Strategic Sealift Vessel-1 (SSV-1), primero de dos buques de transporte marítimo estratégico encargado por la Armada filipina. Se trata de una variante del buque de asalto anfibio *Makassar*, un diseño de la empresa surcoreana Daesun Shipbuilding & Engineering Co. elaborado por encargo de la Marina indonesia. Esta Armada encargó cuatro unidades de las cuales dos fueron construidas por Daesun en Busan, Corea del Sur y dos en los astilleros de PT PAL en Surabaya, Indonesia. Las dos primeras entraron en servicio en el 2007 y las dos últimas en el 2009 y el 2011. La Marina filipina espera recibir la primera de sus unidades en el 2016 y la segunda un año después. Dos unidades más han sido encargadas por la Marina de Guerra del Perú para ser construidas en los astilleros del SIMA Callao. En su versión indonesia, las *Makassar* tienen una eslora de 125 metros y una manga de 22 para un desplazamiento de 7 300 toneladas. Con una velocidad máxima de 15 nudos pueden transportar hasta 35 vehículos, 5 helicópteros (2 en el hangar), 218 tropas y 2 lanchas de desembarco.[16]

Bibliografía

* "Egypt Becomes 2nd Customer for Gowind Corvettes". *Defense Industry Daily* [en línea]. 11 de noviembre de 2014. Disponible en Internet: http://www.defenseindustrydaily.com/egypt-becomes-2nd-customer-for-gowind-corvettes-022465/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* GARCÍA, Nicolás. "Chile retira del servicio a su buque nodriza de submarinos". *Infodefensa.com* {en línea}.11 de diciembre de 2014. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2014/12/11/noticia-chile-retirara-servicio-buque-nodriza-submarinos-enero.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "La Armada de Chile descarta la compra del buque de asalto francés TCD *Siroco*". *Infodefensa.com* [en línea]. Infodefensa.com, 20 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2015/02/20/noticia-armada-chile-descarta-compra-buque-asalto-anfibio-frances-siroco.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* MARAMBIO, Cristián. "La Armada de Chile da de baja las últimas dos misileras Tipo 148". *Defensa.com* {en línea}. Defensa.com, 12 de enero de 2015. Disponible en Internet:http://www.defensa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=14370:la-armada-de-chile-da-de-baja-las-ultimas-dos-misileras-tipo-148&catid=55:latinoamerica&Itemid=163 [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995.* Annapolis: United States, Naval Institute Press, 1996.
* "Gowind Corvettes, France". *Naval Technology* [en línea]. Disponible en Internet: http://www.naval-technology.com/projects/gowind_corvettes/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "FREMM Aquitaine class Frigate - DCNS". *NavyRecognition.com* [en línea],12 de diciembre de 2012. Disponible en Internet: http://navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=786 [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "New Success in Egypt for DCNS and its FREMM Frigate (plus some technical details)". *NavyRecognition.com.* [en línea],18 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/february-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2426-new-success-in-egypt-for-dcns-and-its-fremm-frigate-plus-some-technical-details.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "PT PAL Indonesia Started Construction of the 1st SSV LPD for the Navy of Philippines". *NavyRecognition.com.* [en línea],25 de enero de 2015. Disponible en Internet: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/january-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2363-pt-pal-indonesia-started-construction-of-the-1st-ssv-lpd-for-the-navy-of-philippines.ht [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* SAUNDERS, Stephen, ed. *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group, 2004.
* TRAN, Pierre. "DCNS Cuts Deal With Egypt for 4 Gowind Ships". *DefenseNews* [En línea], 11 de julio de 2014. Disponible en Internet: http://www.defensenews.com/article/M5/20140711/DEFREG04/307110014/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "DCNS Exports Pegged to Egypt Frigate Order". *DefenseNews* [En línea], 21 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/2015/02/21/france-egypt-frigate-fremm-dcns-rafale-export-corvette/23674673/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* VÁSQUEZ, Luis. «Chile estudia la compra de un segundo buque de asalto.» *Infodefensa.com* [En línea],12 de junio de 2013. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2013/06/12/noticia-chile-estudia-la-compra-de-un-segundo-buque-de-asalto.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].

Referencias

1 (Vásquez 2013)
2 (García 2015)
3 (Saunders 2004, 239)
4 (Naval Institute Press 1996, 451)
5 (García 2014)
6 (Marambio 2015)
7 (Marambio 2015)
8 (Saunders 2004, 109)
9 (Tran, DCNS Cuts Deal With Egypt for 4 Gowind Ships 2014)
10 (Naval Technology s.f.)
11 (Defense Industry Daily 2014)
12 (Tran 2015)
13 (NavyRecognition.com 2015)
14 (NavyRecognition.com 2012)
15 (NavyRecognition.com 2015)
16 (NavyRecognition.com 2015)


comentarios y publicaciones

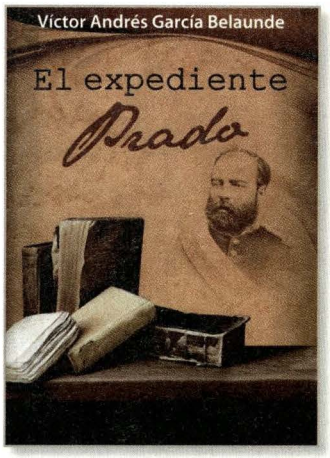
Magíster en Historia Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del referido Instituto.



Victor Andrés García Belaunde

El expediente Prado



Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2014.

664 p. fotos

El doloroso tema de la Guerra con Chile es aún motivo de múltiples y variadas digresiones, especialmente sobre los directores de la guerra, cuyas desacertadas decisiones aún nos intrigan. Pero el gran protagonista es, sin duda, Prado, cuyo errático comportamiento abre un abanico de conjeturas. Personaje enigmático, velado por la leyenda que sus poderosos descendientes tendieron sobre su vida, Prado ha ofrecido siempre una imagen dudosa y más aun su inexplicable fortuna. Aún lamentamos que no hubiese tomado las providencias para enfrentar una guerra anunciada; nos preguntamos por qué abandonó el país en el coyuntural momento en que enfrentaba una ocupación inminente. Y quedan otras interrogantes: ¿Se quedó con las joyas donadas para la compra de un blindado? ¿Es este el origen de su fortuna? ¿Por qué si el país quedó en ruinas, con sus ciudadanos notables y población en general empobrecidos hasta la inopia, los Prado enriquecieron tanto que llegaron a construir un poderoso imperio económico?

Estas interrogantes son absueltas en la obra de Víctor Andrés García Belaunde, pero el meollo de su pesquisa se centra en la búsqueda del origen de su fortuna. En una exhaustiva investigación en fuentes de primera mano: archivos y periódicos de Nueva York, Londres, París, Madrid, Guayaquil, Panamá, Santiago de Chile, Valparaíso, Huánuco, Arequipa, Lima, y otros, sigue el hilo conductor de la trayectoria política, económica y familiar de Mariano Ignacio Prado Ochoa, desde su temprana juventud, su cambio de fortuna al desposar a la aristocrá-

tica Magdalena Ugarteche Gutiérrez de Cossio, su fulgurante carrera política a partir de 1865, la guerra, la huida a Europa, el regreso, y su desaparición del escenario el año 1917, legando a sus hijos y nietos poder económico y enorme influencia política, que se mantiene hasta la revolución militar el año 1968, con el ascenso al gobierno del general Juan Velasco Alvarado.



Nos dice que Prado nace en el seno de una familia huanuqueña de modesta condición social y económica. En 1845 viaja a Lima para a continuar estudios, aunque no existen pruebas de su paso por el Convictorio de San Carlos, como se ha sostenido. En 1851 se ve obligado a volver a su tierra para trabajar en el campo y reunir dinero con el que algún día retornar a Lima. Se demuestra que no es cierto que los Prado hayan poseído haciendas y fundos, sino apenas una chacra y tierras sin valor. Mariano Ignacio tuvo que realizar diversas labores para subsistir, desde trabajar en el campo, como tinterillo, hasta capitán de cívicos.

El año 1854, con veintinueve años, Prado encauza su vida hacia una carrera militar y política cuando se adhiere a la revolución de Ramón Castilla contra el Gobierno del general José Rufino Echenique. El año 1864 Prado ya es un personaje: después de ser prefecto en Tacna, es nombrado prefecto de Arequipa, donde conoce y desposa a doña Magdalena Ugarteche Gutiérrez de Cossío, dama arequipeña de rancio abolengo y fortuna familiar.

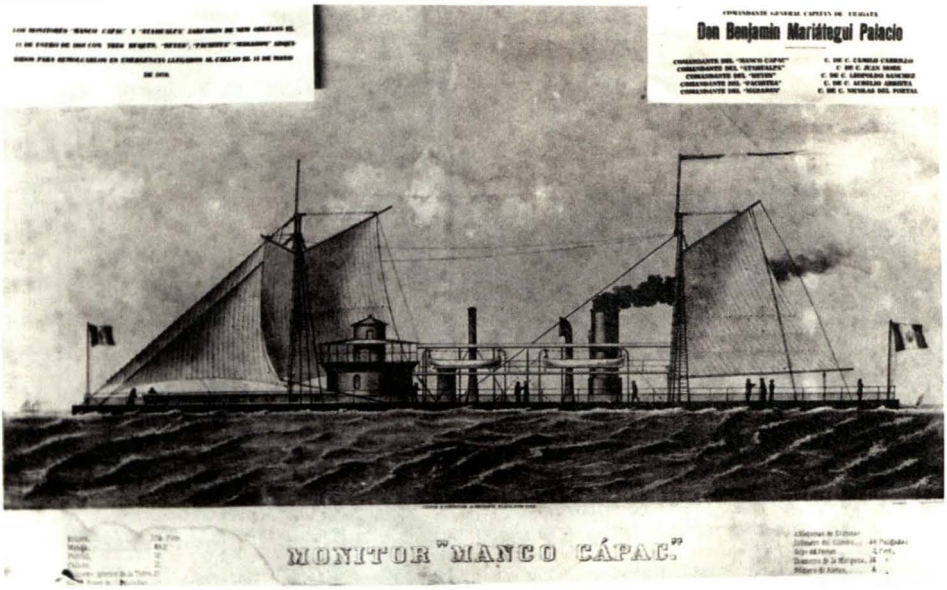
El 28 de febrero de 1865, Prado se levanta en armas en Arequipa, en protesta por la firma del oneroso Tratado Vivanco-Pareja que obligaba a pagar tres millones de pesos a la Escuadra Española que había tomado las islas guaneras Chincha. El 26 de noviembre Prado asume la Dictadura con el título de Jefe Supremo. En esa condición conduce con éxito el combate del Dos de Mayo contra la Escuadra Española que se dice pretendía recuperar las antiguas posesiones de la Corona. Vencida la Armada Española, se retira para nunca más volver. Prado se ve encumbrado a "alturas que ni él mismo pudo llegar imaginar"; el 15 de febrero de 1867 se convierte en presidente provisorio y el 31 de agosto asume la presidencia de la República.

Sostiene García Belaunde que, si por enlace matrimonial se encumbra socialmente, es durante el ejercicio de su Gobierno que empieza su fortuna económica, gracias al negociado de la compra de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, dos obsoletas naves de río de la época de la Guerra de Secesión, comprados al Gobierno de Estados Unidos. Las naves, tasadas respectivamente en 380 y 375 mil pesos, son adquiridas por el Gobierno del Perú, a través de un intermediario, en ¡dos millones de pesos!

El 10 de enero de 1868, Prado renuncia a la presidencia y viaja a Chile, donde se instala y da comienzo a una exitosa carrera de negocios. Manda edificar una casona en Viña del Mar, parte de lo que hoy constituye la Quinta Vergara. Funda el Banco Montenegro en Chillán (Chile), como socio mayoritario con el aporte del 95 por ciento del capital total; y más adelante otro banco en Cobija (Bolivia), con sucursales en Potosí, Sucre y Valparaíso. En 1872 toma posesión de la mina de carbón, Carampangue, la misma que en plena guerra abastecería de combustible a los buques de la Escuadra chilena. Durante su permanencia en Chile hasta 1876, Prado desarrolla una carrera de compra de terrenos y propiedades urbanas, así como de empresario minero: adquiere minas en el departamento de Arauco, y extiende luego sus posesiones a parte de lo que fue territorio boliviano, con la compra de la mina San Juan, Caracoles.

El seguimiento que García hace de su trayectoria en Chile, comprueba el grado de compromiso que tuvo Prado con el vecino país del sur. A comienzos de 1879, mientras se gestaba la guerra, Prado seguía comprando propiedades en Chile. Y, ya en plena guerra, hasta 1888, desarrollaba actividades comerciales con el enemigo, actuando de testaferro su concuñado, Carlos von der Heyde. Después de su huida, con su país de origen ocupado por las tropas chilenas, Prado continuaba realizando actividades comerciales en Nueva York, Londres, Tumaco (Colombia), Guayaquil, Panamá entre otras ciudades.

El autor deja en claro que, el origen de la fortuna que Prado invierte en Chile, se encuentra en la compra de los monitores. La pesquisa de García sobre este "turbio, dudoso y oscuro" negocio está muy bien documentada y revela detalles desconocidos de la transacción. Sin embargo, nos vemos obligados a decir que, el autor, entusiasmado con los hallazgos de su investigación, se deja llevar por el triunfalismo y hace con ligereza una cita inexacta de lo que, sobre el tema escribió el contralmirante Melitón Carvajal Pareja en su libro, tomo IX de la *Historia Marítima del Perú*, "La República – 1870 a 1876". García, indica que:
"Melitón Carvajal Pareja, vicealmirante en retiro de la Armada peruana, afirma que Mariano Ignacio Prado llevó adelante esta adquisición "para cumplir con esa



concepción romántica de continuar la guerra contra España atacando las islas Filipinas que le pertenecían". La frase, fuera de contexto no expresa con exactitud lo que quiso decir Carvajal sobre el motivo por el cual se compraron los monitores. Véase en las páginas 821-824 del volumen II de su obra lo que dice sobre la compra de los monitores. Sobre el motivo de la adquisición, manifiesta:

> La respuesta que figura en la historiografía se centra en la concepción de Prado de que la Cuádruple Alianza o el Perú solo, en último caso, debía tomar la iniciativa en la guerra contra España, mediante una ofensiva marítima contra sus lejanas colonias en Filipinas y en el mar Caribe. Un romanticismo americanista que rayaba en la más extrema utopía por una serie de razones que sería largo y ocioso enumerar.

Si bien Carvajal no denuncia una posible corrupción en la operación, porque en ese momento no contaba con los necesarios elementos de juicio, sí objeta severamente la compra:

> ... había un íntimo convencimiento de que su único valor militar era para la defensa de puertos", por lo que no queda sino concluir que, su compra y la terquedad de hacerlos venir al Perú y su desarme, constituyeron una grave responsabilidad por parte de los gobernantes de turno. ...Quizás con ese ahorro se hubieran podido adquirir los blindados que tanta falta harían más tarde.

Al reseñar cómo se cierra el contrato de compra-venta, Carvajal coincide con García al reiterar que la compra fue totalmente desacertada:

> La irracionalidad de esta compra era evidente maba un contrato para comprar buques hechos hacía varios años, que ...peruano alguno había inspeccionado o visto; se pagaba un arras sin autorización; el vendedor no era el propietario de los buques que vendía, y además sin el permiso ni conocimiento de su propietario: el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América.

Carvajal explica que no se explaya más porque la información disponible amerita un trabajo especial para aclarar áreas no exploradas; él solo trataría sobre algunos antecedentes de su compra y del viaje al Callao, aunque no por ello avala en lo absoluto la compra de unos monitores de río inútiles para la navegación en el litoral, tal como lo denunciaba la opinión pública.

Sí, pues, la adquisición ya era motivo de polémica pública, por lo cual, la denuncia de García en pleno siglo XXI no resulta ninguna novedad. La novedad del libro estriba en su contundente exposición documentaria que prueba que sí hubo negociado, que se trataba de corrupción y de que el beneficiario fue el propio presidente. García no solo ha dado nueva luz sobre este escandaloso caso, sino que a lo largo de su libro desvela al enigmático personaje que, ostentando la más alta magistratura, abandonó su país en el momento más crítico de su historia, un personaje que tenía comprometidos su afecto e intereses con el antagonista despiadado de su patria.

La obra constituye uno de los más importantes aportes a la historiografía de la corrupción en el Perú, junto con la de Alfonso Quiroz Norris, *Historia de la corrupción en el Perú* (2013).



Buque escuela a vela Unión: orgullo nacional

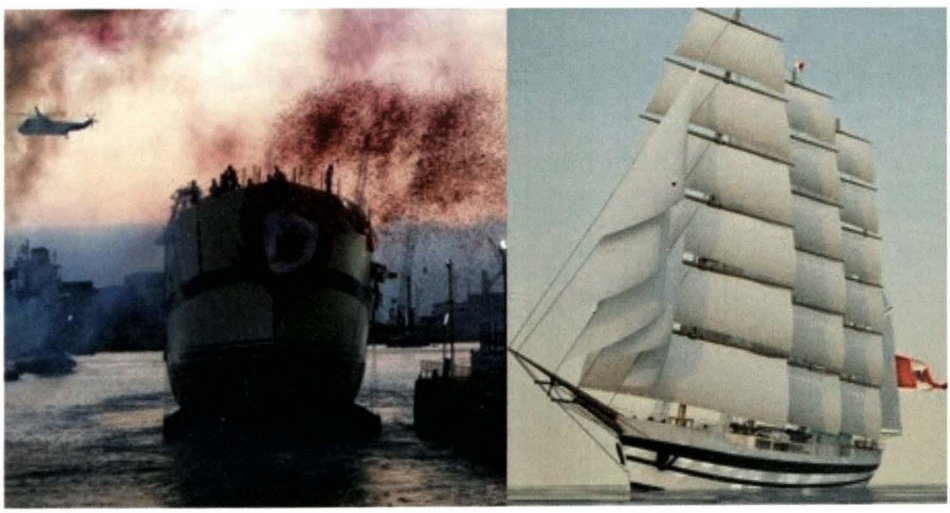


ALFREDO PALACIOS DONGO

El pasado día 22 de diciembre estuvimos presentes, con orgullo y júbilo institucional, en la ceremonia de bautizo y lanzamiento al mar de nuestro buque escuela a vela Unión, poniéndose a flote al término de su primera etapa de construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) sede Callao, la que se inició hace dos años (8 de diciembre de 2012 con la colocación de la quilla), para así continuar, a flote y en dique, los trabajos de habilitación general hasta su conclusión, en octubre de 2015.

Ha pasado más de un siglo (octubre, 1913) desde que la Asociación Nacional Pro-Marina ya proponía, como su primer objetivo patriótico, las acciones iniciales para la adquisición de un buque escuela a vela, proceso que no pudo avanzar por el estallido de la Primera Guerra Mundial (julio, 1914).

Posteriormente se convirtió en anhelo y objetivo institucional de todos quienes vestimos el uniforme de Grau en épocas pasadas y actuales, pero lamentablemente fue una demanda permanentemente postergada que obligó a la Marina a realizar la instrucción práctica del personal naval en buques de otras características (cargueros, fragatas) acondicionados para tal fin; en febrero de 1985 se promulgó la Ley Nº 29094 que declaraba de necesidad pública e interés nacional dotar a la Marina de Guerra de un buque escuela a vela, pero tampoco tuvo efecto.



Dicho histórico requerimiento fue hecho realidad recién en el actual gobierno, aprobándose oficialmente el 8 de diciembre de 2012 la construcción de este buque que cuenta con características que lo convierten en el más grande de su tipo en América Latina: 115.75 metros de eslora (longitud), 3,200 toneladas de desplazamiento, aparejo de cuatro palos (altura equivalente a un edificio de veinte pisos), superficie de velas desplegadas: 3,400 m2 (área equivalente a media cancha de futbol), y capacidad para una dotación de 250 efectivos.

Bajo este panorama, nuestro buque a vela *Unión* optimizará la formación práctica y manejo marinero de los jóvenes marinos en sus diferentes etapas de instrucción, pero además será: un emblema de la patria; una notable embajada itinerante alrededor del mundo; una eficaz herramienta para optimizar nuestras relaciones internacionales; un orgullo de la industria naviera nacional (nacido de manos maestras del SIMA que reinicia la construcción de embarcaciones de alto bordo); y un promotor de nuestra ancestral y milenaria cultura y del potencial comercial, industrial y turístico de la nación.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA SANIDAD NAVAL

11 ESCUELA DE SANIDAD NAVAL ORIGEN, DESARROLLO Y APORTE A LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES
Becky Hellen Jauregui Price, Capitán de Fragata SN (O)

21 HAZAÑA DE LA SANIDAD NAVAL: PRIMER TRASPLANTE DE RIÑÓN EN EL PERÚ
Antonio Elías Maltese, Contralmirante SN (r) (MC)

31 CIEN AÑOS DE HISTORIA DE LA SANIDAD NAVAL
Wilbert Cossio Bolaños, Capitán de Fragata SN (O)

SECCIÓN ARTICULOS

41 BREVE HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES DE REABASTECIMIENTO LOGÍSTICO Y LA ADQUISICIÓN DEL BAP TACNA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

69 APUNTES SOBRE LA GUERRA SUBVERSIVA EN EL VRAEM
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

81 COMPONENTE NAVAL DEL VRAEM Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PACIFICACIÓN NACIONAL
Eduardo Díaz León, Capitán de Fragata

89 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ TRABAJANDO POR LA PAZ MUNDIAL
Omar Tejada Pérez, Capitán de Fragata

95 MIGUEL GRAU: RASGOS DE PERSONALIDAD
Jean Jesu Doig Camino, Contralmirante (r)

109 A 100 AÑOS DEL INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL; MOTIVOS, INNOVACIONES Y CONSECUENCIAS
Mauro Landa Abad, Capitán de Navío (r)

121 COLONIALISMO Y GEOECONOMÍA BRITÁNICA EN EL PERÚ DEL SIGLO XIX
Walter Rojas Fox, Bachiller en Historia

137 INSTRUCCIONES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO Y REGLAMENTO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DEL PACÍFICO (1862)
José Ramón García Martínez, Historiador Naval

ACTUALIDAD NACIONAL

161 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

177 Víctor Torres Laca, Magister en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

187 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria

192 Alfredo Palacios Dongo, Vicealmirante (r)


MARINA DE GUERRA DEL PERU

Año 108 / número 2 - 2015

Revista de Marina



Especial

Cien años de la Banda de Música

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 2 - 2015



Año CVII Callao, Abril de 2015 Núm. 1

La *Revista de Marina*, es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus subscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 2 - 2015

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Comité científico
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Dr. Fabián Novak Talavera, Instituto de Estudios Internacionales, Pontificia Universidad Católica del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Juan A. Velit Granda, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

© 2015, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina), Callao - Perú
Tlf. 207 8900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Cuidado de edición: Lic. Sana Fernández La Madrid
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: OPTIMOS EDITORES IMPRESORES S.A.C.

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

Revista de Marina. - Año 108, n. 2, (may./jul. 2015). - Callao:
Fondo Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos, 1907-V.; 23.5cm.
Cuatrimestral

1. Perú. Marina de Guerra - Revistas. I. Perú. Marina de Guerra. II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

SUMARIO

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA BANDA DE MÚSICA

10 REPORTAJE GRÁFICO DE LA BANDA DE MUSICA
Marisol Olsen Candiotti, Capitán de Fragata CC

19 LA MÚSICA COMO MEDICINA DEL CUERPO Y DEL ALMA
Moisés Loayza Villavicencio, Técnico Supervisor Segundo Mus.

27 CIEN AÑOS DE LA BANDA DE MÚSICA DE LA MARINA. BANDA SINFÓNICA, RUMBO A LA EXCELENCIA
Abraham Padilla Benavides, Musicólogo

SECCIÓN INFORMATIVA

45 RED INTERAMERICANA DE TELECOMUNICACIONES NAVALES
Gonzalo Francisco Castañeda Herrera, Teniente Primero

57 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO EL NIÑO.
Julio Cesar Chilet Correa, Capitán de Fragata

SECCIÓN PANORAMA

79 CAPACITACIÓN DE OFICIALES SUBMARINISTAS PERUANOS EN ALEMANIA
Percy Isaac Suárez Cáceres, Capitán de Fragata

91 VEHÍCULOS SUBACUÁTICOS TÁCTICOS
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

SECCIÓN HISTORIA

103 LAS ISLAS DE LA COSTA PERUANA EN EL MUNDO PREHISPÁNICO: UNA APROXIMACIÓN AL TEMA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

133 LOS OFICIALES DE MARINA DEL DICCIONARIO BIOGRÁFICO DE PERUANOS CONTEMPORÁNEOS DE JUAN PEDRO PAZ-SOLDÁN, 1917 Y 1921.
Michel Laguerre Kleimann, Teniente Primero

149 LECCIONES DEL PASADO. LAS GUERRAS DE LA FRANCIA REVOLUCIONARIA Y NAPOLEÓNICA: UNA POTENCIA MARÍTIMA VENCE A UNA POTENCIA CONTINENTAL
Jorge Ortiz Sotelo, Capitán de Fragata (r)

187 A DIECIOCHO PULGADAS DEL HUNDIMIENTO... LA ODISEA DEL B.A.P. *CALLAO*
Germán Gonzales Ugarte, Capitán de Navío (r)



ACTUALIDAD NACIONAL

197 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

214 Víctor Torres Laca, Magíster en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

225 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria



Contralmirante
CESAR LINARES ROCA
Director

Centenario de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú

Conmemoramos este año el centenario de creación de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú. La efeméride que ahora traemos a la memoria, nos ubica a mediados de año de 1915, cuando a bordo de una de las unidades de la Escuadra, se incorporó oficialmente una banda de música de doce integrantes. Hay constancia que en otras unidades de la Institución, en años anteriores, hubo también bandas de música, pero que eran colectivos improvisados, que se creaban y dispersaban, muchas veces, en corto plazo.

Desde épocas muy remotas, la música fue compañera inseparable en las acciones bélicas libradas en mar y tierra. La música, las marchas y los himnos encienden el fervor patriótico, el coraje, el deseo de triunfar o de morir con honor. El resonar de clarines, trompetas, tambores y otros instrumentos, desde siempre, ha sido elemento fundamental en la lucha. Antaño, las órdenes solían darse con toques de corneta. Esa era una tradición, realmente inolvidable. Con música se exaltan los triunfos e, igualmente, con ella se rinde honores a los caídos.

A lo largo de la vida institucional, la música ha tenido una participación muy importante en nuestro acontecer. Ella da el marco solemne a muchas de nuestras ceremonias institucionales, e incluso, extra institucionales. Las interpretaciones de nuestra Banda de Música, no solo se han escuchado en todos los ámbitos del Perú; sino también, con singular suceso, en los más variados lugares del extranjero.

Para dicho logro, se tiene especial cuidado en el perfeccionamiento profesional de sus integrantes; asimismo, en la incorporación de nuevo personal de músicos, cuyo talento seguirá aportando mayor brillo, tanto a la Banda de Música como a la Banda Sinfónica y a las orquestas que de ella se forman.

A nivel nacional, contamos con 277 músicos miembros del personal subalterno; incluso, desde el 2000 se ha ido incorporando personal femenino, todos ellos comprometidos e identificados con la Institución. Por todas estas razones, en su primer centenario, reconocemos la trayectoria incondicional de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú, y congratulamos a sus integrantes, haciendo fervientes votos para que continúen en la exitosa senda, que tanta popularidad, afecto y merecidos aplausos, le han permitido conseguir del público nacional y extranjero.

Además de nuestra sección Especial, este número trae otros artículos de interés profesional con los cuales continuamos brindando a través de la línea editorial, un bagaje de conocimientos a nuestros lectores, que nos impulsan número a número a seguir contando con su dilecta predilección.

El Director

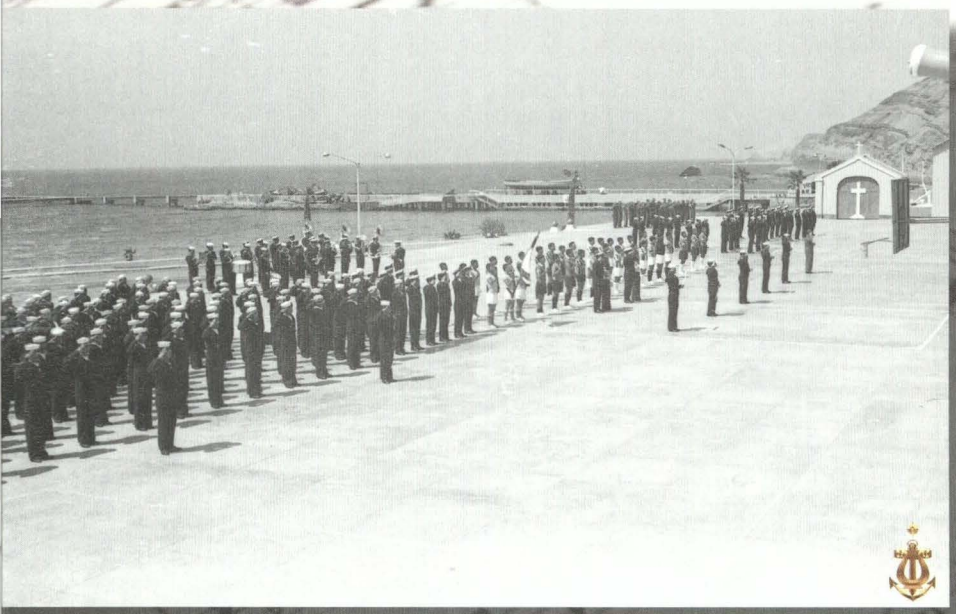
Especial

Cien años de la Banda de Música





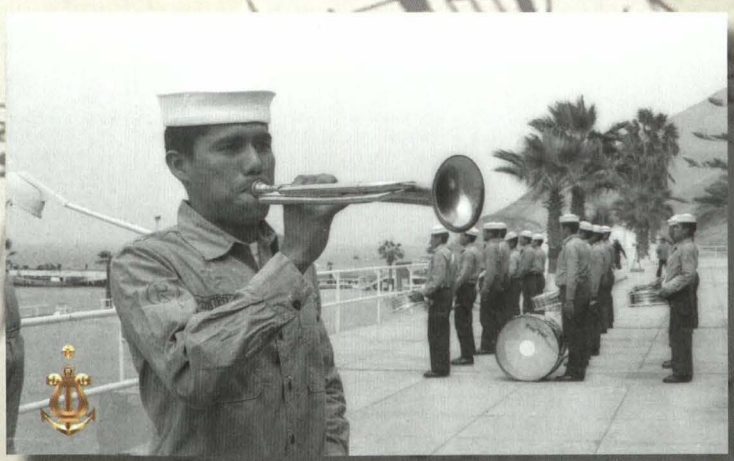
Con ocasión de conmemorarse el centenario de creación de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú, ofrecemos a nuestros lectores, una secuencia gráfica, compuesta por fotografías, en la cual se podrá apreciar en forma cronológica, su evolución, desde los primeros días de funcionamiento, su crecimiento progresivo, hasta su desarrollo pleno en el ámbito nacional. Las imágenes son elocuentes, cada una es estampa de una época que forma parte de nuestra tradición e historia naval.



Como ayer, hoy la Banda de Música de la Marina es parte activa de la historia naval.



Acordes que exaltan el espíritu deportivo.



Tradicional llamada con toque de corneta.



Expectante optimismo, previo al inicio de su participación.



Bajo sus acordes, las sagradas notas del Himno Nacional.



En trascendente evento en la Amazonía peruana.



En plazas públicas, concentra la atención de la ciudadanía.



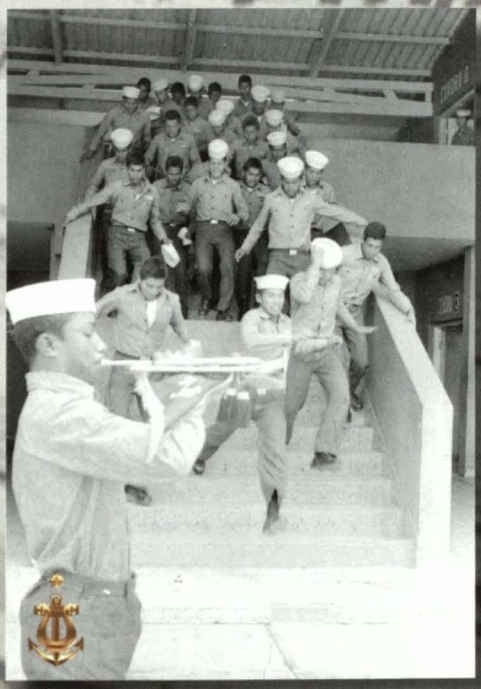
Pone el marco de solemnidad en ceremonias oficiales.



Autoridades aprecian de pie, el desfile de la Banda de Música.



La Escuela Naval impone la presencia de su banda de cadetes.



Esperada llamada para el cambio de las actividades académicas.

Su participación es importante en los actos de trascendencia institucional.





Orquesta de la Escuela Naval animando en un centro comercial, por el Mes de Grau.



Jóvenes cadetes también destacan en el canto.



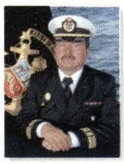
Repertorio que impone presencia de instrumentos de percusión.



Banda Sinfónica naval en concierto de gala conmemorando los cien años de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú. Gran Teatro Nacional, 11 de agosto del 2015.



La música como medicina del cuerpo y del alma.



Técnico Supervisor Segundo Mus. Moisés Loayza Villavicencio
En 1976 ingresó al servicio militar. En 1977, con el grado de cabo primero, postuló y fue admitido en la especialidad de músico. Estudió en el Conservatorio Nacional de Música y en la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento de la Fuerza Aérea del Perú. Ha sido instructor de la Banda de Guerra del CITEN, maestro de Bandas y director de la Banda de Música institucional. Actualmente se desempeña como músico mayor de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú.

RESUMEN
La música es una de las expresiones más elevadas del espíritu, presente en los momentos de la vida humana, consciente o inconscientemente, desde que se está inclusive, dentro del vientre materno. El autor detalla el impacto de su escucha en el fortalecimiento de la personalidad, en el desarrollo de la inteligencia y sensibilidad, así como motor de cambio hacia una sociedad más humana y progresista.

PALABRAS CLAVE: música, terapia, personalidad, conducta, inteligencia, influencia.

ABSTRACT
Music is one of the highest expressions of the spirit present in moments of human life, consciously or unconsciously, from being inclusive, in the womb. The author details the impact of his listening on character building, development of intelligence and sensitivity, as well as an engine of change towards a more humane and progressive society.

KEYWORD: music therapy, personality, behavior, intelligence, influence.

Cuando hablamos de música nos referimos al arte de combinar los sonidos en una secuencia temporal, atendiendo a las leyes de la armonía, la melodía y el ritmo, o de producirlo con instrumentos musicales. El término tiene su origen en el latín "música" que a su vez deriva del griego "mousike" y que hacía referencia a la educación del espíritu, la cual era colocada bajo la advocación de las musas de las artes[1].

Estudios médicos realizados en pacientes con trastornos de personalidad, que recibieron terapia con empleo de la música, demostraron una tendencia a la estabilización emocional, al bajar los niveles de agresividad. Asimismo, se ha comprobado en madres gestantes, que escuchar música instrumental ayuda a traer al mundo niños inteligentes, afectuosos y tolerantes.

1. Lema.rae.es/drae/srv/searchey, significado de la musica. Véase <lema.rae.es/drae/srv/searchy>[consulta:9 noviembre 2015]

• Artículo recibido el 7 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 11 de marzo de 2015

Denominado por los sicólogos conductuales como musicoterapia[2], la inclusión de la música clásica en las actividades de pacientes con cuadros de violencia y autoagresión, sumada a la medicación respectiva, contribuye a controlar y bajar la intensidad de las mismas. La terapia en base a música instrumental incluye también sonidos de la naturaleza, como de las olas del mar, o el canto de las aves. En el caso de pacientes de mediana y mínima peligrosidad, la hora de trabajo manual va acompañada de la escucha de notas alegres; asimismo se incluye una hora de música bailable, que reportan resultados positivos en la terapia sicológica.

De otro lado, Finlandia, el país donde las cárceles no tienen rejas ni guardias armados, es la nación de Europa con menos presos por habitante. El crimen es concebido como una especie de enfermedad, que como tal requiere de un diagnóstico y un tratamiento específico. Dicho tratamiento incluye escuchar música clásica por lo menos, una hora al día, que contribuye al proceso de reinserción y resocialización del reo. Mientras que en el resto del mundo las prisiones están colapsadas, el país europeo se dio el lujo de clausurar cuatro centros penales en los últimos dos años.

La música como estimulante de la inteligencia en los niños

Acompañar a las madres gestantes durante las actividades diarias o el sueño, con una hora de música relajante, estimula el desarrollo de la inteligencia en los futuros bebés. Ello debido a que el oído aparece a los 22 días de gestación, y obtiene su madurez estructural al quinto mes del embarazo[3]. Desde ese momento, ellos empiezan escuchar los latidos del corazón, los movimientos intrauterinos, la voz materna, los sonidos que se encuentran en el medio ambiente y la música, que penetra al vientre materno, haciéndole capaz de discernir los componentes de la música y el lenguaje, como el registro, la duración, la intensidad y el timbre.

Aprender música es escucharla, incluso antes de nacer, para que se imprima en la memoria de cada persona y fomente el gusto y el deseo hacia ella, que

2. Es el uso de la música y/o sus elementos musicales (sonido, ritmo, melodía y armonía) realizada por un musicoterapeuta calificado con un paciente o grupo, en un proceso creado para facilitar, promover la comunicación, las relaciones, el aprendizaje, el movimiento, la expresión, la organización y otros objetivos terapéuticos relevantes, para así satisfacer las necesidades físicas, emocionales, mentales, sociales y cognitivas
3. ANSON y DONALDSON,1973: Gerber, 1977. Véase en Bebé inteligente antes de nacer [en línea] <www.fundaciónte-levisa.org>formación>[consulta: 9 noviembre 2015].

sin duda debe ser el primer paso hacia un aprendizaje sustentado, sustentable y gratificante; ya lo decía el gran Berlioz: "El amor y la música son las dos alas de la vida[4]".

Al escuchar música se estimula el sistema nervioso, pues en el aprendizaje auditivo, rítmico y musical se apoya el crecimiento y la inteligencia, auspiciando la asociación de sensaciones de placer y seguridad.

La música ofrece a los niños amor y atención (aún cuando están en el vientre materno), creando de modo natural un estado de relajación alerta, una atmósfera de apertura para dar y recibir en las futuras relaciones interpersonales, además de proporcionarle la oportunidad de aprender música. Gordon Shaw[5], de la Universidad Irvine en California, dijo: "Al escuchar música clásica, los niños se estimulan, ejercitan neuronas corticales y fortalecen los circuitos usados para las matemáticas. La música estimula los patrones cerebrales inherentes y refuerza las tareas de razonamiento complejo".

Como resultado de la aplicación de este programa terapéutico en países desarrollados se puede mencionar resultados sorprendentes, como el caso de niños coreanos de kinder que tocan la guitarramejor que los adultos, o del niño genio Edward Yudenich, quien a sus ocho años de edad es director de una orquesta sinfónica; o de José André Montaño, niño boliviano ciego prodigio del jazz. Ellos son ejemplo de que la edad no es un impedimento para ganar concursos de matemáticas, componer piezas musicales, escribir poesía, soñar con erradicar algunas enfermedades graves, y hasta en desbordar ideas para cambiar el mundo en el que vivimos.

Todas las experiencias sonoras nos afectan, ya sea física, psíquica o espiritualmente. Los niños son en especial receptivos a los estímulos sonoros: sus hemisferios cerebrales funcionan mejor, el aprendizaje les resulta más sencillo, su capacidad de concentración aumenta y sus hábitos sociales (o su conciencia de grupo) se transforman.

Pero la música es necesaria en todas las etapas de la vida y, aunque no toquemos ningún instrumento, está siempre a nuestra disposición. Un cuarto de hora de música relajante o bailable al día, hace maravillas en el binomio cuerpo-mente.

---

4. BERLIOZ, Louis Hector. (1803-1869). Compositor francés y figura destacada del romanticismo. Su obra más conocida es la Sinfonía fantástica. Fue un gran orquestador. Véase en *Biografías y vidas* [en línea]. <www.biografias y vidas.com/biografia/b/berlioz.htm> [consulta: 9 noviembre 2015].
5. SHAW, Gordon L. (1932-2005). Profesor norteamericano de Física. Desarrolló teorías y metodologías del aprendizaje y la memoria, y en ese campo, el vínculo entre la música y el razonamiento espacio-temporal. Véase <senate.universityofcalifornia.edu/inmemoriam/gordonlshaw.htm> [Consulta: 9 noviembre 2015].

Influencia de la música en la conducta humana



Cuando se escucha una vieja canción, en la cabeza se desata una cascada de pensamientos y emociones que transporta a quien lo escucha, automáticamente, al pasado; haciéndole recordar momentos inolvidables, como un cumpleaños, un día de verano o la muerte de un ser querido, cual "película mental" que se proyecta en la memoria.

La música como los olores, es un potente evocador de recuerdos. También tiene gran importancia en el desarrollo personal y terapéutico, que abarcan la rehabilitación, la prevención y el mejoramiento de la salud física, mental y emocional. La musicoterapia comprende el uso de la música, el sonido, la voz, los instrumentos musicales y el cuerpo aplicada en niños y adultos, que presentan variedad de trastornos de personalidad, discapacidad física y diversas enfermedades, incluyendo las psiquiátricas. También se extiende a casos muy específicos, como la reducción del estrés y del dolor, las enfermedades terminales, adicciones, entre otras.

Se sabe que cuando el *Titanic* chocó con un iceberg y comenzó a hundirse, el capitán ordenó a la orquesta que tocase himnos religiosos, lo que calmó a todos y permitió que el trabajo de salvamento prosiguiera tranquilamente.

Los distintos elementos que componen la música, su estructura, contenido emocional, poder de comunicación no verbal, y sus estrechas vinculaciones con el lenguaje pre verbal del ser humano, hacen de ella un medio extremadamente útil para la integración de las áreas cognitivas, afectivas y motoras del ser humano.

Cuando se habla de música y su efecto en el tratamiento de diversos trastornos de la personalidad o y, en el aprovechamiento de conocimientos y aprendizajes, los tratadistas se refirieren a la melodía clásica, instrumental, armoniosa, alegre para algunos casos con efecto relajante para otros, que crea un espacio ameno y apacible, propicio para realizar actividades de creación o de descanso reparador. Lejos de ello esta aquella que encierra mensajes subliminales que incitan al rencor, suicidio, adicción, violencia, desamor, entre otros anti valores y conductas inmorales, presentes por lo general, en géneros como el *rock*, *el hip-hop*, *el reggae* y el reggaetón, que llevan principalmente a los jóvenes, al deterioro personal y de la sociedad.

La influencia de estos géneros musicales referidos, al igual que las drogas y el alcohol, motiva en los jóvenes conductas negativas; que van desde la autodestrucción hasta el rechazo a toda norma social de respeto y convivencia, que se concreta con acciones de violencia extrema.

Como influencia positiva podemos señalar a la música nacional como parte del acervo cultural de los países, que motivan el orgullo patrio, consolida el nacionalismo, generando sentido de pertenencia, al constituirse en vínculo de integración e identidad nacional.

Si bien la música en todos sus géneros, refleja la cultura de un pueblo, también puede convertirse en motor para el cambio, al ser una herramienta que lleve un mensaje positivo, que origine reflexión y motive un cambio de actitud, una mejora de conducta individual y colectiva, que lleve al progreso de las familias, sociedad y nación. Cuando se usa el lenguaje musical para transmitir estos pensamientos o emociones, el resultado puede ser significativo, prueba de ello son las sagradas notas de los himnos nacionales, que son arengas hacia la lucha, la unión y el progreso de los pueblos.

Influencia de la música en el desarrollo de animales y plantas

La música no solo influye en las personas, sino también en los animales y vegetales; así por ejemplo, algunas vacas incrementan su producción láctea escuchando *Las cuatro estaciones de Vivaldi*; de igual manera, cultivos sometidos musicalmente experimentan mejores rendimientos. La música ejerce una influencia más que notable sobre los animales. Ciertas experiencias realizadas con vacas y cerdos producían más leche y engordaban con más rapidez escu-

chando a Beethoven y Mozart. Se demostró que era el ritmo y no la melodía lo que provocaba esos efectos.

Según un estudio realizado por la Queen's University de Belfasty publicado por la revista *Animal Welfare*, la música clásica es la favorita de perros y gatos. Por ello, la musicoterapia puede llegar a reducir el estrés en los animales.

Hemos comentado que en la medicina veterinaria se ha descubierto que a las vacas les gusta la música de Mozart. Pues, por el contrario, cuando escuchan Wagner o música jazz, disminuye la producción de leche. En un centro de estudios en Illinois se ha demostrado que el rendimiento de las vacas disminuía o era nulo cerca de los aeropuertos o por donde pasan habitualmente aviones, a causa de los ruidos.

El lenguaje musical lo compartimos humanos y animales. Así se menciona por ejemplo, a las ballenas y a las aves, ya que en los sonidos que estos emiten se puede reconocer diversos ritmos, longitudes y estructuras musicales utilizadas por los seres humanos al momento de componer música.

En 1909, *The New York Times*, publicó un artículo titulado "Los efectos de la música sobre Animales del Zoo", en el que se hablaba sobre los efectos de la música en todo tipo de especies del Zoológico de Bronx, nombrando reptiles, primates, aves, elefantes y leones, al tiempo que se formulaba la pregunta: ¿podían los animales apreciar la música? En la experiencia, los orangutanes respondieron con un claro agrado a piezas de Caruso y mostraron que eran capaces de bailar.

El lenguaje musical lo compartimos humanos y animales. Así se menciona por ejemplo, a las ballenas y a las aves, ya que en los sonidos que estos emiten se puede reconocer diversos ritmos, longitudes y estructuras musicales utilizadas por los seres humanos al momento de componer música. Es decir, no se inventa nada; ya está todo ahí, en la naturaleza, quien es capaz de crear sonidos agradables, tanto para humanos como para otros animales. Un dato muy interesante al respecto, es que Mozart compuso su *Concierto para Piano en Sol Mayor* de tal forma que esta coincide exactamente con el canto de su pájaro estornino.

En lo que respecta en la influencia de la música en las plantas, nuevas investigaciones tratan de demostrar la influencia de las vibraciones en el crecimiento

de vegetales. En una granja los vegetales reciben un tratamiento acústico, confinados en vitrinas, tomates y berenjenas con electrodos en las hojas, dibujan en el papel del electro sus reacciones ante una polonesa de Chopin, un concierto de Brahms o un Portazo. Así, las plantas oyen música clásica varias horas al día, y sus raíces reciben la influencia de las capas magnéticas creadas por imanes situados en los circuitos de agua. El resultado es que ellas crecen más deprisa.

Como anécdota se comenta que un agricultor en Illinois (Estados Unidos) plantó dos campos de maíz con igual condición de fertilidad, humedad y temperatura, pero sometía a uno de ellos a la música las 24 horas del día. Después de cierto tiempo, se comprobó que el maíz con la música había germinado con mayor rapidez, consiguiendo más peso por grano, aumentando el rendimiento. También se pudo observar que las plantas que se encontraban más cerca de los altavoces fueron las más afectadas. El éxito era tan grande que actualmente en Canadá se utiliza música para los campos de agricultura y se observa que las vibraciones de la música también destruyen un microorganismo (parásito) que ataca al maíz.

Como músico mayor estaré presente como ayer y como hoy en todos los momentos de la vida institucional. En los honores al Pabellón Nacional, a las autoridades navales, al personal caído en la lucha por la pacificación del país, como en las marchas marciales acompañando al agrupamiento naval, o animando la inauguración de una obra, o la llegada de una unidad a tierra, con el mismo espíritu, responsabilidad y compromiso, que se renueva en el centésimo aniversario de creación de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú.




Ludwig

Cien años de la Banda de Músicos de la Marina
Banda Sinfónica, rumbo a la excelencia



Abraham Padilla Benavides
Lima 1968. Compositor, musicólogo, director de orquesta y docente peruano. Ganador del "Premio Altazor" a la música clásica-docta en Chile. Estudió en el Conservatorio Nacional de Música del Perú y en la Facultad de Artes de la Universidad de Chile. Es profesor del Conservatorio Nacional de Música del Perú, del Instituto de Arte de la Universidad de San Martín de Porres, del Conservatorio de Lima Josafat Roel Pineda, de la Banda de la Fuerza Aérea del Perú. Desde abril de 2013, es asesor musical de la Marina de Guerra del Perú y; desde el 2014, Director de la Banda Sinfónica naval.

RESUMEN
En el marco de los cien años de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú, el autor destaca el impulso institucional a la Banda Sinfónica, que de menos a más ha conseguido un sitial preponderante en el ámbito musical respectivo, y al que contribuyó el personal de músicos navales, con su cuota de trabajo y sacrificio; planificado, supervisado y dirigido por un destacado musicólogo de trayectoria.

PALABRAS CLAVE: Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú, Banda Sinfónica, concierto de gala, concierto de cámara, dirección musical.

ABSTRACT
As part of the centenary of the Band of the Navy of Peru, the author highlights the institutional impetus to the Symphonic Band , which has achieved low to a prominent seat in the respective field of music , and that contributed naval personnel musicians, with their share of work and sacrifice ; planned , supervised and directed by a prominent musicologist path .

KEYWORD: Band of the Navy of Peru , Symphonic Band, gala concert , chamber concert , musical direction.

La Marina de Guerra del Perú cuenta en la actualidad con la, sin lugar a dudas, mejor banda sinfónica del Perú de todos los tiempos. Esta categórica afirmación no es gratuita o exagerada, ni responde a los lazos de identificación institucional, que naturalmente surgen en las personas que estamos ligadas a la Armada peruana; obedece a horas de trabajo, estructurado y planificado, sumado al esfuerzo y voluntad de los integrantes. Aún no hemos tocado techo, pero estamos en buen camino, gracias al apoyo del Alto Mando Naval.

En nuestro país, la música para banda todavía no recibe el impulso adecuado y necesario para elevar su desarrollo a nivel mundial; excepto la Banda Sinfónica de la Marina de Guerra, que se ha constituido en la punta de lanza y el modelo

• Artículo recibido el 7 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 11 de marzo de 2015

a seguir en el Perú, al punto de ser la única al momento, que podría participar en un evento internacional, igualando y superando largamente, en muchos casos, a las de otras latitudes.

El ser "la mejor de todas" no ha sido en sí mismo el objetivo de nuestros esfuerzos, pues no es el espíritu de competencia o de supremacía lo que ha motivado que hoy podamos hacer esa declaración; sino que, ello ha surgido naturalmente, como consecuencia de un trabajo orientado bajo criterios de excelencia profesional, y de la planificación de una serie de acciones que, pacientemente, hemos desarrollado e implementado progresivamente, al interior de la banda de música, contando con el apoyo institucional y de los músicos comprometidos con las metas propuestas. En este sentido, el compromiso de los músicos es trabajar denodadamente, para ser la mejor banda posible, superando sus propias limitaciones, camino hacia el logro de los estándares de calidad y excelencia internacionales, a fin de realizar una óptima representación institucional y contribuir con el desarrollo cultural de nuestro país.

Preparación de la Banda Sinfónica

En enero de 2014, luego de varios meses de planificación y desarrollo de acciones preliminares, iniciamos, bajo la dirección del suscrito, las actividades de un grupo preparatorio de banda sinfónica, que más adelante se constituiría en la actual Banda Sinfónica de la Marina de Guerra del Perú. En el transcurso de este artículo, referiremos cómo y por qué llegamos a ello. Por lo pronto, podemos establecer que, contar con una banda sinfónica ha sido el producto de un intenso proceso de renovación de criterios técnicos y humanos al interior de ella; y también, el inicio de una nueva etapa en el trabajo musical general de las bandas de música de la Institución. Este proceso no ha estado exento de dificultades, limitaciones o, incluso, oposición al cambio. Sin embargo, sus frutos han sido positivos en tal magnitud, que se han superado muchas etapas, pues cada concierto trae consigo nuevas adhesiones a los preceptos que orientan el trabajo y al sistema de mejora, permanente implementado.

Debemos definir aquí lo que es una banda sinfónica y cómo la entendemos para nuestros fines. Según el *Diccionario Harvard de la Música*, "banda sinfónica es un término reservado para colectivos de instrumentos de viento con una instrumentación plena y equilibrada [...] y que es verdaderamente similar a una orquesta sinfónica". Existen diversas aproximaciones para definir una banda de concierto, pero sus diferencias son sutiles y no constituyen ningún



Creación de la Banda Sinfónica que decisición institucional.

imperativo que a *priori* debamos tomar como propio. En nuestro caso, la banda sinfónica está conformada por instrumentos de viento y de percusión, sin contar con instrumentos de cuerda, que es la principal diferencia con una orquesta sinfónica. Lo que tiene en común con una orquesta sinfónica es que es un elenco dedicado exclusivamente a brindar conciertos en teatros, auditorios o locaciones acústica, formalmente adecuadas para la escucha óptima y atenta de la música. Asimismo, el repertorio a interpretar son composiciones creadas con un alto estándar de exigencia artística y dificultad técnica, por lo que sus miembros deben estar muy bien preparados y permanentemente actualizados, para asumir con solvencia dichos requerimientos.

Aunque hemos logrado importantes avances, nuestra banda sinfónica se encuentra en una etapa intermedia, en ruta hacia completar la plantilla necesaria para abordar repertorios más completos y complejos. Nuestra conformación instrumental privilegiada actualmente con instrumentos de metal (trompetas, trombones, eufonios), incluye una importante fila de saxofones y requiere aumentar gradualmente, la familia de instrumentos de madera, especialmente los clarinetes, flautas, oboes y fagotes, así como ampliar la diversidad en los instrumentos de percusión sinfónica, para lograr un mejor balance sonoro.

Este déficit actual se debe a que los instrumentos y músicos con que contaba la Banda de Música al momento de crear la Banda Sinfónica, estaban dedicados exclusivamente a las funciones de banda militar, lo que está siendo cubierto paulatinamente.

Si esto era así, ¿cómo es que somos la mejor banda sinfónica del Perú? Ello se debe al nivel de interpretación musical alcanzado por quienes conforman el grupo sinfónico, evidenciado en la dificultad de las obras ejecutadas, la variedad del repertorio escogido, las numerosas presentaciones realizadas en diversos ámbitos locales, donde recibieron el unánime y entusiasta aplauso del público. El profesionalismo puesto de manifiesto en toda circunstancia, permite sostener solventemente dicha afirmación. Además, el grupo sinfónico ha dado pasos que progresivamente han afirmado la autoestima de sus integrantes, y que sirven de norte para los otros músicos que no participan de ella, pero que la ven como un método de trabajo y un ideal a alcanzar.

Al interior de la Banda Sinfónica funcionan diversos conjuntos de cámara; inclusive, varios de sus integrantes han sido solistas en los conciertos que hemos brindado, desde su formación. Hemos grabado el primer disco, con un repertorio de alta exigencia y en un nivel, que nos permite sentir legítimo orgullo al mostrarlo, en los ámbitos nacional e internacional. Dicho repertorio fue presentado en vivo en el Gran Teatro Nacional del Perú, el 11 de agosto último, en un concierto sin precedentes en el ámbito cultural local, siendo la Banda Sinfónica de la Marina de Guerra, la primera en realizarlo.

Organización musical de la Marina

La Marina de Guerra del Perú cuenta con bandas de músicos en las cinco zonas navales y a cargo de la Comandancia de la Segunda Zona Naval. La Segunda Zona Naval, cuenta con el más grande contingente de músicos, pues cubre la mayor cantidad de comisiones, y es la base para la Gran Banda del Agrupamiento Naval. Asimismo, la Escuela Naval cuenta con músicos dedicados a cumplir la rutina, y con conjuntos orientados a amenizar reuniones, con música popular. En todas las zonas navales, los músicos están organizados en grupos que se alternan las comisiones institucionales y extra institucionales, las guardias profesionales, guardias militares y otras funciones que se les asignan. Por lo general, las comisiones están referidas a interpretar música militar en ceremonias oficiales, o a ofrecer retretas a la ciudadanía, con repertorio de música popular.

Diagnóstico general preliminar

A nuestra llegada a la Marina, en calidad de asesor musical en el año 2013, desplegamos un amplio proyecto de evaluación al personal y a las condiciones en las que se encontraba la banda de música. Entre muchos otros hallazgos de consideración, encontramos que en el área militar, las rutinas eran cumplidas eficientemente; pero no existía ninguna exigencia de superación en el aspecto musical, lo que asociado a la falta de programas de capacitación, ocasionaba que el nivel descendiera permanentemente, solo contenido ocasionalmente, por las asimilaciones de músicos de gran talento, que suplían esta situación con esfuerzo individual, aunque de manera desarticulada y con importantes falencias técnicas.

El aprendizaje del instrumento y de los elementos generales de la música[1], no era motivado ni facilitado, y en los pocos casos en que los músicos personalmente, se preocupaban por capacitarse, eran desalentados por la organización del trabajo, que no consideraba tiempo para ello. Asimismo, no existía ninguna capacitación musical a los encargados de dirigir los grupos. Dado que la rutina diaria de los músicos depende de lo que los directores organicen para ellos, esta falencia acrecentaba y multiplicaba los errores en todos. Las evaluaciones, también mostraron una debilidad que era la consecuencia lógica del sistema antiguo de captación de músicos, muchos de los cuales pasaron directamente del servicio militar a la Banda de Música. Por consiguiente, la mayor antigüedad se correspondía por lo general, con un menor nivel de conocimiento musical, con las consecuencias que de ello se derivan.

Por otro lado, una gran cantidad de instrumentos pasaban los veinte, veinticinco o treinta años, motivo por el cual, muchos de ellos se encontraban en mal estado, algunos, incluso inutilizables. Además, hubo falta de capacitación en el tema del mantenimiento, limpieza y cuidado de los instrumentos, especialmente en una zona de alta humedad, uso frecuente y con deficientes condiciones de almacenamiento, que agravada la situación de los mismos. Otro de los aspectos importantes encontrados, fue que, la banda, aun en la actualidad, no cuenta con un espacio propio de trabajo y, dado que en la Segunda Zona Naval laboran casi 130 músicos cotidianamente, es muy difícil que los diferentes grupos ensayen eficientemente. Los grupos realizan sus entre-

1. El músico debe estudiar no solamente su instrumento, sino que debe capacitarse en Teoría y Lectura Musical, Entrenamiento Auditivo, Historia de la Música, Armonía, Contrapunto, etc., entre otras materias que le permitan comprender la música que ejecuta, contextualizar sus interpretaciones y finalmente, llegado el momento, asumir la orientación y dirección a otros músicos.



Nueva etapa en el trabajo musical de la Banda de Música de la Marina.

namientos a la intemperie, la mayoría del tiempo. De esta manera, el maltrato que reciben los instrumentos musicales acorta su vida útil, y los directores no pueden ejercer una adecuada supervisión musical, por las deficientes condiciones acústicas.

Las partituras son otro elemento fundamental para los músicos, pues en ellas está escrita toda la música que ejecutan. Para un trabajo eficiente, el director debe contar con una partitura donde consten todas las notas e indicaciones para los músicos, quienes deben tener una partitura específica. De este modo, el director estudia el total de cada pieza musical y determina los parámetros que se deben intervenir en la ejecución, como los matices, velocidades, inflexiones, fraseos, etc.; con lo cual planifica el trabajo de cada ensayo, y ordena por prioridades, las dificultades para el armado de cada obra musical. El archivo no se encontraba organizado adecuadamente, y los directores no contaban con una partitura de director, en la mayoría de los casos. No se había invertido en comprar partituras para los músicos, encontrándose la mayoría, en situación de desgaste o incompletas.

En general, la Banda de Música no tenía relación con el medio cultural local, y los músicos estaban totalmente ajenos a las actividades musicales de alto nivel, desconociendo en gran medida otras formas de expresión musical. No

se contaba con biblioteca de libros, ni discoteca ni videoteca para la auto instrucción, ni métodos de estudio de los instrumentos y otras ramas de la música.

Frente a este panorama adverso, existían algunas fortalezas en algunos aspectos. A pesar de no contar con una educación formal, y tener la gran mayoría, deficiencias en la formación musical general, un alto porcentaje de los músicos mostraba tener talento. Asimismo, algunos declaraban tener un fuerte interés por la capacitación y el perfeccionamiento. Los supervisores mostraron disposición por buscar estrategias de mejoramiento, y los diversos esfuerzos individuales impulsaban algunos avances.

Nueva visión para la Banda de Música

Mediante un trabajo coordinado con el Alto Mando Naval, los supervisores y los mismos músicos, planteamos una serie de acciones a implementar, con el objetivo general de mejorar el trabajo en todos los aspectos posibles, y el resultado musical de la Banda de Músicos.

Para ello, establecimos una visión conjunta que, en líneas generales, planteaba que la Banda de Música de la Marina de Guerra, tenga dos objetivos primordiales: primero, realizar con la mayor eficiencia y calidad musical, todas las comisiones oficiales que se le asignen y; segundo, acercar la Institución a la población, mediante acciones musicales. En este último punto se encuentran comprendidas las retretas que tradicionalmente ha realizado la banda, y un nuevo elemento que incorporamos, cual es, llegar a la población con un alto nivel artístico, contribuyendo al desarrollo cultural del país y al fortalecimiento de la imagen institucional. Ello se consigue mediante presentaciones de excelencia, que den cuenta de una Institución acorde a los nuevos tiempos y consciente de su rol en el desarrollo humano. El arte, como sabemos, es la más elevada expresión del espíritu humano en la sociedad.

Consiguientemente, se propuso un perfil para el músico naval, que en resumen planteaba que debe ser un profesional altamente capacitado en sus conocimientos y práctica musical, responsable en su accionar, acorde a los ideales de excelencia de la Institución y que busque la superación constantemente.

En consecuencia, esta visión exigía implementar paulatinamente, algunas propuestas de cambio en el modo de hacer algunas tareas, y organizar programas de mejoramiento sistemático del trabajo musical.

Acciones progresivas de mejoramiento de la Banda de Música

Siendo amplia la problemática encontrada, y referida a múltiples aspectos, se propusieron acciones orientadas a solucionar cada uno de ellos, mediante un enfoque integral, que permita avanzar en varios frentes simultáneamente, pues son interdependientes. El objetivo central fue llegar al Centenario de la Banda de Música de la Marina, que se cumple este año 2015, en la mejor forma posible, en todos los aspectos e instancias, y contando con una banda sinfónica, capaz de brindar una temporada de conciertos a la comunidad.

Respecto al personal, que es el principal recurso con que cuenta la banda de música, se realizaron en primer lugar, una serie de academias y capacitaciones orientadas a introducir las nuevas ideas y sistema de trabajo. El suscrito brindó numerosas academias referidas principalmente, a trabajo en equipo, afinación de un conjunto musical, calentamiento de los instrumentos y beneficios de realizar música de cámara. En segundo lugar, se invitó a importantes músicos nacionales de prestigio mundial, a ofrecer charlas y capacitaciones específicas. Durante el 2013, en la Base Naval del Callao, el doctor Rubén Valenzuela Alejo, Rector del Conservatorio de Lima, disertó el tema: "Importancia del estudio académico de la música en el Perú"; el profesor Ademir Herbozo hizo lo propio con "Clase maestra y recital de Saxofón"; a su turno, el profesor Pablo Ladera trató "Clases de Saxofón"; siguieron el profesor Enrique García con el tema "Clases de trompeta"; el profesor Gonzalo Guerra con "Clases de clarinete"; el profesor Jaime Chunga con "Clases de trombón" y el profesor Víctor Delgado con "Clases de teoría y solfeo". Los músicos de la Escuela Naval tuvieron ocasión de participar en algunas de estas clases.

Ese mismo año, se firmó un Convenio de Cooperación Interinstitucional entre la Marina de Guerra del Perú y el Conservatorio de Lima Josafat Roel Pineda. Se capacitó a quince miembros de la Banda de Música, en el manejo de diversos instrumentos, y con el dictado del curso "Teoría y lectura musical", con una duración de dos meses. Asimismo, se realizaron visitas guiadas por el suscrito a los ensayos de la Orquesta Sinfónica Nacional del Perú, en el Gran Teatro Nacional, que posibilitó ampliar notablemente las experiencias musicales del personal, quienes desde entonces, interactúan cotidianamente con los mejores músicos sinfónicos del Perú.

Respecto a los instrumentos musicales, se establecieron nuevas plantillas para la Gran Banda del Agrupamiento Naval, Banda Sinfónica y los grupos de banda



La introducción de un innovador sistema de trabajo está dando sus frutos.

de todas las zonas navales. Se planificó la implementación progresiva de estas plantillas en varias etapas. Como se sabe, los instrumentos para marchar tienen características distintas a los instrumentos para concierto, los cuales usualmente, se ejecutan en un recinto cerrado y bajo condiciones ambientales controladas. Durante el 2013 se realizaron varios procesos públicos de compra de instrumentos, de tal manera que, a finales del mismo año, se había renovado gran parte de ellos para la Gran Banda del Agrupamiento Naval; incluso, se pudo contar con los instrumentos esenciales básicos para iniciar una banda sinfónica. Exclusivamente, para la Banda Sinfónica se compraron tres timbales sinfónicos y una tuba recta. Algunos otros instrumentos podían compartir funciones en el Agrupamiento Naval y la Banda Sinfónica.

También en el 2013, se implementó bajo la dirección del suscrito, un programa de estudio de música de cámara. "Tal como se utiliza el término [música de cámara] actualmente, [es la] música escrita para ser interpretada por un grupo reducido, generalmente instrumental, con un instrumentista por parte"[2]. Estudiar música de cámara para ser interpretada por dos, tres, cuatro instrumentos o alguno más, obliga al músico a ser mucho más prolijo en la capacitación,

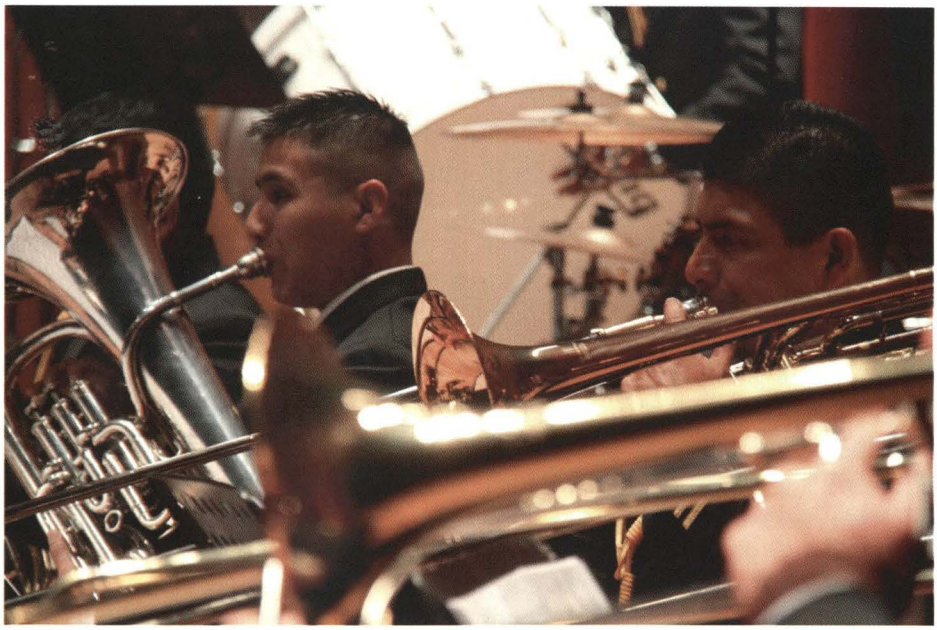
2. RANDEL, Don Michael, 2009. *Diccionario Harvard de la Música*. Cuarta edición. Madrid: Alianza Editorial S.A., 2009. 1209 p. ISBN: 978-84-206-9765-9.



Una capacitación prolija es el denominado común de cada músico.

tanto del instrumento como de la obra a interpretar, así como lo sujeta con mucha claridad a sus compañeros de pieza, debiendo tocar cada nota, matiz, articulación, ritmo y otros parámetros de la música, con mucha mayor precisión, dado que cada parte está más expuesta. Por consiguiente, desarrolla ampliamente las capacidades de afinación fina y de tocar en conjunto, pues se debe estar muy pendiente de las respiraciones, articulaciones y otros parámetros realizados por los compañeros. Además, las obras de música de cámara, usualmente, son más exigentes en el instrumento, desde el punto de vista técnico. Para interpretarlas adecuadamente, se debe desarrollar un estudio del estilo al que pertenece cada una. Por ello, debe realizarse bajo supervisión y orientación profesional.

Ese mismo año, se realizaron varias presentaciones públicas de elencos de música de cámara de la Marina de Guerra del Perú, a las que asistieron invitados por el Conservatorio de Lima Josafat Roel Pineda. Se presentaron un quinteto de clarinetes y un quinteto de metales en los auditorios del Instituto Cultural Peruano Norteamericano (ICPNA) de Lima y Miraflores, respectivamente, donde se compartió escenario con los elencos de cámara de la Fuerza Aérea del Perú. Asimismo, como una preparación a los proyectos por venir, se realizó la grabación de varias piezas del quinteto de clarinetes en Global Artists



La nueva visión incluyó la renovación de instrumentos musicales.

Studio, estudio de grabación profesional de propiedad del suscrito a costo cero para la Institución. El trabajo en música de cámara se ha tomado como una estrategia para motivar el mejoramiento sistemático, de las habilidades instrumentales e interpretativas de los músicos, y se propicia la participación de todos ellos en dichas actividades. Como una consecuencia natural, los músicos que han desarrollado actividades de música de cámara, han pasado a formar parte de la Banda Sinfónica.

También en el 2013, se inició la implementación de una biblioteca, discoteca y videoteca para la Banda de Música, con la donación de partituras, métodos, discos y videos originales, por parte del suscrito. Asimismo, los profesores que dictaron clases dejaron material para la Banda. Como parte de las prestaciones asociadas a la compra de instrumentos, el personal de la Banda de Música recibió clases de mantenimiento y limpieza de los mismos. Además, se catalogó y reorganizó completamente y en soporte informático, todas las partituras de la Banda de Música.

A fines del mismo año, se convocó a la primera asimilación de músicos, solicitando vacantes con la intención de conformar un grupo preparatorio de banda sinfónica. Ello implicó que las exigencias de ingreso fueran más altas

y se solicitaron algunos instrumentos que, pudiendo participar en el Agrupamiento Naval, también sean susceptibles de integrar la Banda Sinfónica, como corno, clarinete bajo, flauta y saxofón soprano.

Durante el 2014, se realizaron otros procesos de compra de instrumentos para completar la segunda etapa de las plantillas de instrumentos y de la Banda Sinfónica. Se compró un oboe específicamente para dicha banda y otros instrumentos con los que se cubrieron las necesidades de renovación de la Gran Banda, así como para enviar a otras zonas navales. Se realizaron tres cursos de capacitación básica para los integrantes de la Banda de Música.

Como ya se ha referido, a inicios del 2014 se dio inicio al grupo preparatorio de Banda Sinfónica. Durante todo el año, se implementó un curso especializado en Banda Sinfónica a los integrantes de dicho grupo de manera práctica. En abril del mismo año, se integró la primera promoción de músicos, que incluía personal captado para la Banda Sinfónica. Con ellos se iniciaron los trabajos de práctica de conjunto, afinación sinfónica, calentamiento profesional, lectura con atención al director, así como criterios de interpretación, trabajo de estilo de repertorio de diversas épocas y procedencias, propiciando un interés en este nuevo medio sonoro, y generando una cultura de trabajo nueva, bajo criterios técnicos. Se realizaron nuevas visitas a los ensayos de la Orquesta Sinfónica Nacional y a diversos conciertos con dicho elenco nacional, siempre acompañados de orientaciones pedagógicas y musicales. También, ese año se contrató a un arreglista para que complete las partituras de la Banda de Música. En el anhelo de seguir aportando a la solución de las necesidades, se formuló y entregó planos arquitectónicos para las nuevas instalaciones de la banda.

Un elenco musical de excelencia

El 5 de junio del 2014, se realizó la primera presentación interna del grupo preparatorio de Banda Sinfónica en el auditorio de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, en la Base Naval del Callao, para los miembros de la Banda de Música y con la presencia del contralmirante Luis Máximo García Barrionuevo, entonces Comandante de la Segunda Zona Naval, donde se interpretaron las primeras piezas sinfónicas.

Durante agosto y setiembre, se brindaron diez conciertos didácticos, con explicaciones y participación del público. Ocho de ellos en los liceos navales

Teniente Clavero, Contralmirante Montero, Capitán de Navío Juan Fanning y Almirante Guisse; uno en el CITEN y uno en el CEMENA. El 28 de noviembre, la Banda Sinfónica Naval participó en el concierto denominado "Sinfonía por la paz", organizado por el Ministerio de Defensa en apoyo al colegio Aldea del niño Beato Junípero Serra, escuela intercultural de Mazamari, dirigida por la madre Hermila Duarez, ganadora ese año del premio "Somos Grau", en el auditorio del Servicio Nacional de Capacitación para la Industria de la Construcción (SENCICO). Para dicha ocasión el suscrito compuso la obra "Ninkashi, el abrazo de la Tierra", inspirada en cantos tradicionales asháninka. La obra es para banda sinfónica, quena y voz asháninka solista, y fue donada posteriormente al archivo de la Banda de la Marina. Fue interpretada, además de la Banda Sinfónica de la Marina, por el prestigioso quenista peruano, Sigiberto Velásquez; y en la voz participó la joven asháninka, Yéssica Sánchez Comanti, de la comunidad de Otica. En ese concierto participó también, Ensamble Intercultural Americano, conjunto de cámara del más alto nivel en el medio local, a quienes se integraron en algunos momentos, miembros de la Banda Sinfónica. Los miembros de esta Banda brindaron tres conciertos de música de cámara, como invitados del Conservatorio de Lima Josafat Roel Pineda, en los auditorios del ICPNA, de Lima y Miraflores.

A fines de 2014, se realizó otro proceso de asimilación de músicos, en el que se captó nuevo personal para la Banda de Músicos, algunos de los cuales fueron seleccionados para pertenecer a la Banda Sinfónica. Algunos miembros de la Banda Sinfónica fueron rotados a los otros grupos, donde difunden los procesos aprendidos.

Temporada Centenario 2015

En lo que va del año, las actividades de la Banda Sinfónica han sido intensas y permanentes, habiéndose desarrollado bajo la atenta supervisión del Comandante de la Segunda Zona Naval, contralmirante José Navach Gamio y con el invaluable apoyo del Jefe de Estado Mayor de la Segunda Zona Naval, capitán de navío Francisco Quiroz Matuk. Debido a que la Banda Sinfónica se encuentra completamente apta para ofrecer conciertos y, en el marco de los cien años de creación de la Banda de Músicos de la Marina de Guerra, iniciamos las actividades de lo que denominamos "Temporada Centenario 2015", con un concierto realizado el 25 de febrero, en el auditorio del Centro Médico Naval, dedicado a la familia naval. En marzo, brindamos dos recitales de mú-



El ensayo es permanente previo a cada presentación.

sica de cámara en la iglesia de Santo Domingo. El primero, de clarinete y piano el día 20; y el segundo, con la participación de los cuartetos de saxofones y eufonios, y tuba, el día 27. Asimismo, en el mes de marzo, se brindó dos conciertos. El primero, en el Lima Marina Club, el 17 de marzo; y el segundo, en la Iglesia de Santo Domingo, el 27 de marzo. El 7 de abril, el cuarteto de eufonios y tuba, así como el dúo de clarinete y piano, participaron como invitados en un concierto de música de cámara del Conservatorio de Lima Josafat Roel Pineda, en el auditorio del ICPNA, de Miraflores. El dúo ce clarinete estuvo conformado por el suscrito y, el oficial de mar tercero Mus. Miguel Espinoza.

A mediados de abril del mismo año, se integró a la Banda Sinfónica, la nueva promoción de músicos, ampliando su plantilla, con lo que se reestructuró ligeramente su distribución interna. En mayo se realizó el entrenamiento de este nuevo conjunto. El 4 de junio, la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú, inició sus actividades conmemorativas por el centenario de creación, con el embarque de doce tripulantes músicos a bordo del BAP *Paita*. El 5 de junio, como parte del programa conmemorativo, la Banda Sinfónica brindó un concierto en el auditorio de la Escuela Naval del Perú, para los cadetes y la familia naval.

Durante el mes de junio y parte de julio, la Banda Sinfónica se concentró en la Escuela Naval para ensayar con miras a dos eventos de gran importancia en su historia. El primero, la grabación de su primer disco compacto sinfónico, con repertorio variado, clásico, peruano y de películas. El proyecto se concretó en julio con la grabación, edición digital, mezcla y masterización. El segundo, el concierto de gala por los cien años de la Banda de Música. El acontecimiento se realizó el 11 de agosto, en el Gran Teatro Nacional, con la participación de importantes autoridades políticas, militares y civiles. Este concierto marca un hito en la historia de la música en la Marina de Guerra y en el Perú, pues es la primera vez que una banda se presenta en dicho auditorio, haciendo gala de un altísimo nivel musical, a la par de los mejores espectáculos del mundo.

La compilación del disco, así como el repertorio del concierto, estuvieron conformados por los siguientes temas: Obertura coronación (Robert Tindle); Suite de la ópera Carmen (Georges Bizet); Valses de la opereta El Murciélago (Johann Strauss); La Flor de la Canela (Isabel Granda); Suite sinfónica de West Side Story (Leonard Bernstein); Chillers and Thrillers, temas musicales de suspenso (John Williams); Ninkashi, el abrazo de la Tierra (Abraham Padilla); Go West, música de películas del Oeste norteamericano (Elmer Bernstein, Domenic Frontiere, Ennio Morricone); Música de la película Rocky (Bill Conti); Selecciones de El rey león (Elton John, Hans Zimmer); Suite sinfónica Piratas del Caribe (Klauss Badelt) y Música de la serie de televisión Misión imposible (Lalo Schifrin).

El 17 de setiembre, el cuarteto de saxofones, el sexteto de metales y percusión, el quinteto de clarinetes y el cuarteto de eufonios, brindaron un recital con motivo de la celebración por el 85 aniversario de la Escuela Superior de Guerra Naval, en el edificio Aguirre de la Escuela Naval del Perú. Los mismos elencos brindaron días después, un recital en el portaviones George Washington de la Armada norteamericana, con motivo de la visita a nuestras costas.

El 27 de octubre, la Banda Sinfónica fue la protagonista del concierto de gala por el centenario del distrito de La Punta, en el auditorio de la Escuela Naval. El 19 de noviembre, brindó similar presentación por el centenario de la Sanidad Naval en el auditorio Francisco Quirós, del Centro Médico Naval.

Los próximos concierto de la Banda Sinfónica programados para el 2015, incluyen el Concierto en el mar el 5 de diciembre en el Yacht Club de La Punta; un concierto de gala en el Lima Marina Club, el 9 de diciembre; y otra presentación similar por la celebración de los 117 años de la fundación del Fuero Militar Policial, en el auditorio de su sede institucional. Para el 2016 ya se tiene planificado algunos conciertos de temporada, entre los que está confirmado

el concierto de gala por los cincuenta años del Real Club de Lima, a realizarse el 25 de febrero.

Los ensayos y conciertos que ha brindado la Banda Sinfónica desde su creación, han sido dirigidos personalmente por el suscrito. El técnico a cargo del grupo sinfónico es el técnico primero Mus. Isaías Pacheco Apaza. Los solistas de los conciertos han sido el oficial de mar segundo Mus. Héctor Terrazas Farfán y el oficial de mar tercero Mus. Miguel Espinoza Medina.

...el trabajo en música de cámara nutre del necesario detalle y cuidado sonoro, las interpretaciones de los músicos de la Armada, quienes se constituyen también de esta manera, en ejemplo para sus compañeros.

El trabajo en la Banda Sinfónica incluye instrucción en dirección a sus integrantes, quienes realizan los ejercicios previos todos los días y por turnos. Asimismo, el trabajo en música de cámara nutre del necesario detalle y cuidado sonoro, las interpretaciones de los músicos de la Armada, quienes se constituyen también de esta manera, en ejemplo para sus compañeros. Varios de los músicos integrantes de la Banda Sinfónica han participado también como solistas o están programados para participar en los siguientes conciertos. El disco grabado por la Banda Sinfónica no es solo un objeto musicalmente valioso y grato de escuchar, sino también, un hito histórico en la Marina de Guerra, por cuanto constituye un testimonio histórico por el nivel alcanzado y un punto de partida en pro de valores de excelencia, que la Institución encarna en cada uno de sus miembros.

Conclusiones

Como se puede apreciar, el trabajo de la Banda Sinfónica ha sido cuidadosamente planificado y llevado a cabo paso a paso, para que sus actividades se entronquen directamente con las de la Banda de Música en general, con el apoyo del Alto Mando Naval y el compromiso de los músicos que la integran; a quien hay que reconocer por las grandes aspiraciones, afán de superación y notables méritos musicales y personales.

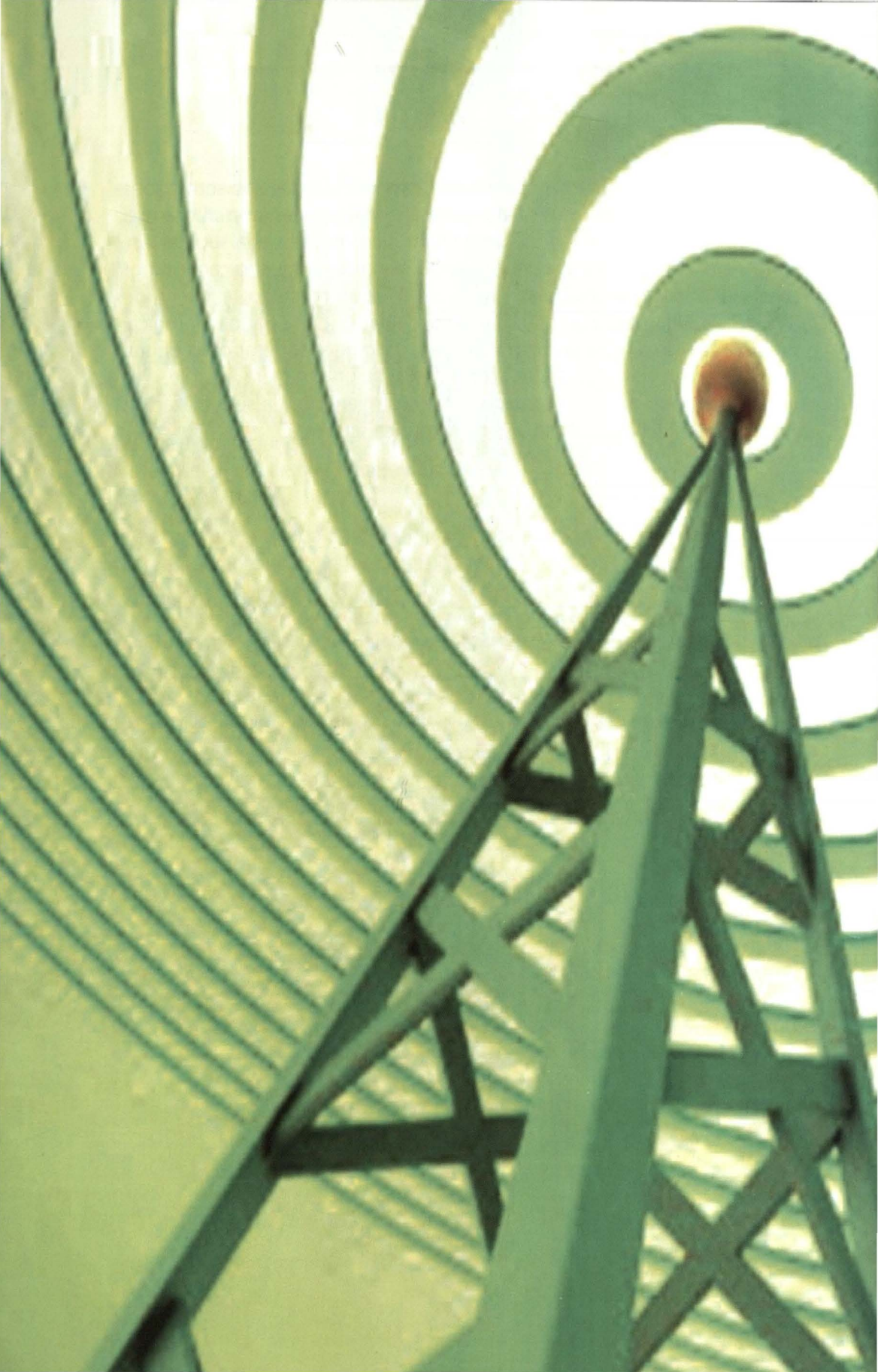
Los logros de la Banda Sinfónica son también los logros de todos los músicos de la Marina de Guerra del Perú, quienes comparten su interés musical con sus obligaciones cotidianas, sustraen tiempo a sus familias y dedican horas

al estudio personal y colectivo. La Banda Sinfónica y todas sus actividades asociadas, capacitaciones, música de cámara y grabaciones, son ahora una realidad, que motiva constantemente a los músicos navales a la superación, al compromiso y al aprendizaje. Aun cuando hay todavía mucho camino por recorrer, los avances son notables y notorios. En este contexto, la Marina de Guerra del Perú, al propiciar y facilitar las actividades de la Banda Sinfónica, como protagonista de la vida cultural del país, promueve el desarrollo cultural de la sociedad en su conjunto, se acerca a ella de una manera amable, elegante y acogedora; así como propicia entre sus miembros, la sensibilización humana, a través del maravilloso arte de la música sinfónica.

Bibliografía

- HARNONCOURT, Nikolaus. *La música es más que las palabras*. Madrid: Espasa Libros S. L. U, 2010. ISBN: 978-84-493-2422-2.
- POUSSEUR, Henri. *Música, semántica y sociedad*. Ed. Cast. Madrid: Alianza Editorial S. A., 1984. ISBN: 84-206-8514-3.
- RANDEL, Don Michael (editor). *Diccionario Harvard de la Música*. Cuarta edición. Ed. Cast. Madrid: Alianza Editorial S. A., 2009.
- RINK, John (ed.) *La interpretación musical*. Ed. Cast. Madrid: Alianza Editorial S. A., 2008. ISBN: 978-84-206-6495-8.
- ROWELL, Lewis. *Introducción a la filosofía de la música*. Barcelona: Editorial Gedisa, S. A., 2005. ISBN: 84-7432-267-7.
- *Banda Sinfónica de la Marina de Guerra del Perú*. Disco compacto de audio. Conmemorativo del centenario de creación de la Banda de Música de la Marina de Guerra del Perú. 2015. Abraham Padilla, Director.





Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales

Teniente Primero Gonzalo Francisco Castañeda Herrera
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Es calificado en Guerra de Superficie. Ostenta la licenciatura en Ingeniería Industrial por la Universidad de Piura. Ha sido comandante del BAP *Morona* y, conformado la dotación del BAP *Sánchez Carrión*. Entre el 2011 y 2013, se desempeñó como oficial ayudante en la Comandancia General de la Marina. En el 2013 asumió por dos años, la Subsecretaría Adjunta para Información e Instrucción de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales en Mayport, Florida.



RESUMEN
En un mundo globalizado y en pleno auge de las comunicaciones, las telecomunicaciones navales regionales son destacadas por el autor en el presente artículo, donde expone las razones que dio origen al establecimiento de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales; así como su misión y alcances, constituyéndose en una organización de primer orden para una pronta respuesta ante amenazas de toda índole, a los países que la integran.

PALABRAS CLAVE: Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales, Armada de los Estados Unidos de América, Estación de Comunicaciones, correo electrónico.

ABSTRACT
In a globalized world and in and in the very blossom of the communications, the regional naval telecommunications are highlighted by the author in the present article, where it presents the reasons that gave birth to the establishment of the Inter-American Naval Network of Telecommunications; likewise, its mission and approaches, becoming an organization of first order for a prompt reply before any kind of threat, to the member countries.

KEYWORD: Inter-American Naval Network of Telecommunications, United States Navy, Communications Station, e-mail.

La Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales – RITN, es una organización que nació en 1962, ante la necesidad de algunas Marinas de América de contar con un sistema que facilite las comunicaciones entre las autoridades navales, con la finalidad de efectuar coordinaciones de diversa índole, constituyéndose desde entonces, en el enlace oficial de las Armadas del continente.

Con el paso del tiempo, la RITN ha evolucionado con los avances tecnológicos en el campo de las telecomunicaciones y, al mismo tiempo, ha incrementado el número de países que la integran, sumando en la actualidad dieciocho. A continuación, se explicará brevemente la evolución de los sistemas, la inclusión de nuevas naciones miembro, y se culminará con una sucinta definición del funcionamiento de la red.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de octubre de 2015

Origen de la RITN

Al término de la Segunda Guerra Mundial y a raíz de la Guerra Fría, Estados Unidos (EE. UU.) promovió la idea de conjugar esfuerzos entre los países del hemisferio, con la finalidad de preservar la paz y la seguridad de las naciones americanas. Esta iniciativa fue bien recibida por los estados de la región, quienes propusieron contar con un medio de comunicación de enlace seguro, rápido y confiable entre los jefes de las Armadas de América.

Los primeros pasos de la red se dieron en 1947 y tuvieron como protagonistas a los jefes de operaciones de las Armadas de EE. UU., Colombia, Ecuador y Perú, quienes establecieron comunicación mediante un enlace de radio en onda continua, con nodo principal en la Estación de Comunicaciones Navales norteamericana, Balboa, Panamá. Posteriormente, dicho nodo serviría como estación de reenvío para contacto entre otras Armadas que se fueron sumando a la red[1].

En los años de mayor tensión de la Guerra Fría, los esfuerzos por establecer un sistema combinado para el intercambio de información entre las naciones del continente, se intensificaron, con la finalidad de atender los planes y proyectos de defensa hemisférica generados por la Junta Interamericana de Defensa (JID)[2]. Como parte de estos propósitos, se consideró un plan de defensa del tráfico marítimo, el cual requería de la consolidación de medios de comunicaciones estandarizados, a través de los cuales se pudieran contactar las diferentes naciones de la región en casos de emergencia; a la vez que facilitara de forma rápida, las comunicaciones entre los altos mandos navales.

Fue así que, en marzo de 1962, se aprobó la creación oficial de la Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales (RITN), teniendo como objetivo: "Servir al intercambio de mensajes oficiales entre las Marinas americanas, en tiempo de paz y bajo condiciones de emergencia"[3].

La RITN quedó inicialmente conformada por los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, EE. UU., Perú, Venezuela y Uruguay; en las que se establecieron estaciones con jefatura y personal operador; además, equipadas con radio HF.

1. *Boletín I de la RITN*, septiembre 1974.
2. Junta Interamericana de Defensa (JID). Disponible en: <http://www.oas.org/csh/spanish/ncsdoc%20OEA%20y%20JID.asp>
3. III CNI. *Documento Final de la Conferencia*. Viña del Mar-Chile,31 marzo 1962.

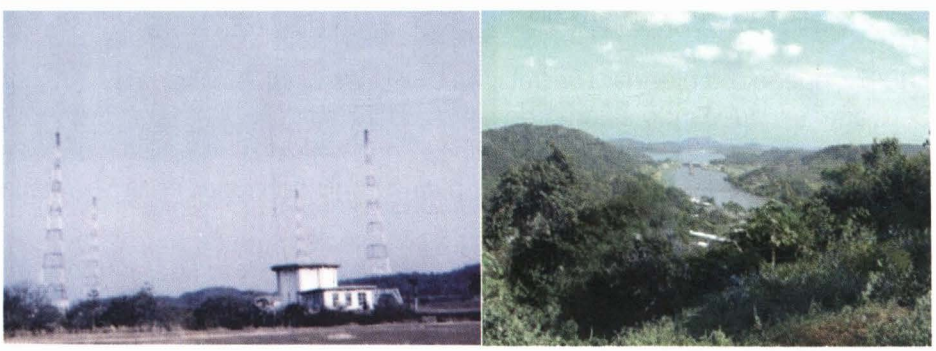
Evolución

La RITN se ha desarrollado en paralelo con la tecnología de las comunicaciones, marcando su historia en tres etapas:

- Etapa I – Radio HF.
- Etapa II – VSAT.
- Etapa III – Internet (CENTRIXS / APAN / Correos electrónicos institucionales).

Etapa I - Radio HF (1962 - 1994)

Con la aprobación formal del establecimiento de la RITN, se designó a Balboa, Panamá como sede principal de enlace entre las naciones; a la vez que se establecieron en cada país miembro, las primeras estaciones, las mismas que estaban equipadas con equipos de radio HF.



Estación de radio de la Armada de los EE.UU., Balboa, Panamá.

Con el transcurrir del tiempo, y debido a las limitaciones de presupuesto en los países miembro de la RITN, se solicitó a la Armada de los EE. UU., que proveyera de equipos de radio a las estaciones de los mismos, con el fin de estandarizar los sistemas en uso. Posteriormente, la Armada de Norteamérica ofreció proveer equipos de radio HF reutilizados, como primera medida para iniciar la generalización de la red[4]. En los inicios, se empleó principalmente la telegrafía para el intercambio de mensajes; adicionalmente, se creó un centro de capacitación en

4. IV CNI. "Recomendación n.o 13". *Acta Final*. San Juan-Puerto Rico, diciembre 1964.

la Estación Naval de Balboa, Panamá, y se convirtieron en miembros: República Dominicana y Paraguay[5], llegando a conformar la organización, once países.

En 1967, se creó la Secretaria de la RITN, en respuesta al requerimiento de personal permanente para administrar y velar por la eficiencia operativa de la red. Posteriormente, en abril de 1971, se incluye al Estado Plurinacional de Bolivia como país miembro de la RITN[6].



Edificio y panorámica de la Dirección de Comunicaciones de la Armada de EE.UU., Washington, DC. Primera sede de la Secretaría de la RITN (1967)

En 1972, quedó establecida la Secretaría de la RITN como una oficina de carácter permanente[7], quedando a cargo de la Armada de los EE. UU., y designándose como sede la Estación de Radio de Balboa en Panamá. Más adelante, se incluyeron oficiales de los países miembros para cumplir funciones en la Secretaría de la RITN[8], teniendo como misión:

> *Administrar toda la documentación y publicaciones de la RITN, distribuir información actualizada y de interés a los miembros, e incrementar la eficiencia operacional de las comunicaciones de la red, con el fin de contribuir a la coordinación y entendimiento mutuo entre las Armadas miembros de la organización en el campo de las comunicaciones*[9].

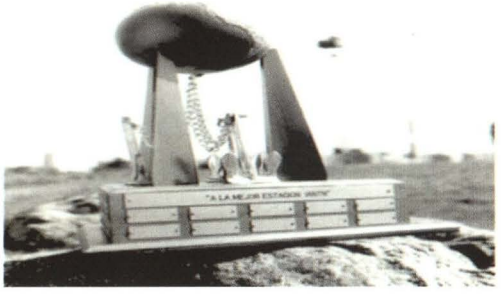
En 1983, la sede de la Secretaría fue transferida al Destacamento de Farfán en Panamá, al quedar inactiva la Estación Naval de Comunicaciones Balboa, quedando con las siglas NAVCAMSLANT (NAVAL Communications Area Master Station Atlantic Detachment IANTN)[10]. En 1986 se aprobó el ingreso de la Fuerza Naval de Honduras a la RITN[11].

5. I CIJCN. "Recomendación n.º 11". *Acta Final*. San Juan-Puerto Rico, diciembre 1964.
6. VI CNI. "Recomendación n.º 15". *Acta Final*. Newport-EE. UU., abril 1971.
7. IV CIJCN. "Recomendación n.º 11". *Acta Final*. Caracas-Venezuela, enero 1972.
8. VIII CNI. "Recomendación n.º 18". *Acta Final*. Río de Janeiro-Brasil, 1976.
9. VI CIJCN. "Recomendación n.º 15". *Acta Final*. Buenos Aires-Argentina, 1977.
10. *Boletín RITN*. Diciembre 1985.
11. *Boletín RITN*. Julio 1986.



Estación de radio de Farfán, Panamá.

En 1989, se creó el "Premio a la Mejor Estación", implantándose que sea otorgado anualmente por la Secretaría de la RITN, en reconocimiento al esfuerzo del personal de aquel destacamento que haya sobresalido en el empleo de la red.



Premio a la Mejor Estación 1989.

De manera paralela, se inician los primeros esfuerzos por efectuar la transición del sistema HF a un sistema de comunicaciones satelital, por lo que se encomendó a la Armada de los EE. UU., realizar los estudios correspondientes[12], teniendo como resultado final, la decisión y ejecución de la migración definitiva en 1991, año en que además, se incluye a la Armada de Guatemala como miembro de la RITN[13].

Etapa II – VSAT (1994/95- 2008)

En agosto de 1994, la sede de la Secretaría de la RITN es transferida a la Estación Naval de Computadoras y Telecomunicaciones de la Base Naval de Roosevelt Roads, Puerto Rico, donde se migró al sistema VSAT (Very Small Aperture Terminal), el cual se terminó de instalar en todas las estaciones, en 1995[14].

12. VIII CIJCN. "Recomendación n.o 5". *Acta Final*. EE. UU., 1987
13. IX CIJCN. "Recomendación n.o 12". *Acta Final*. Quito-Ecuador, 1991.
14. *Boletín HF RITN*. Año 1994.



Estación de la Base Naval de Roosvelt Roads, Puerto Rico.



Antena sistema VSAT.

La implementación de VSAT permitió mejorar el intercambio de mensajes entre las diferentes estaciones de la RITN. Con este avance se eliminaron los inconvenientes presentados en el establecimiento de enlaces HF, los cuales dependen en gran medida, de las condiciones climáticas y requieren además, la elaboración de complejos planes de frecuencias regionales.

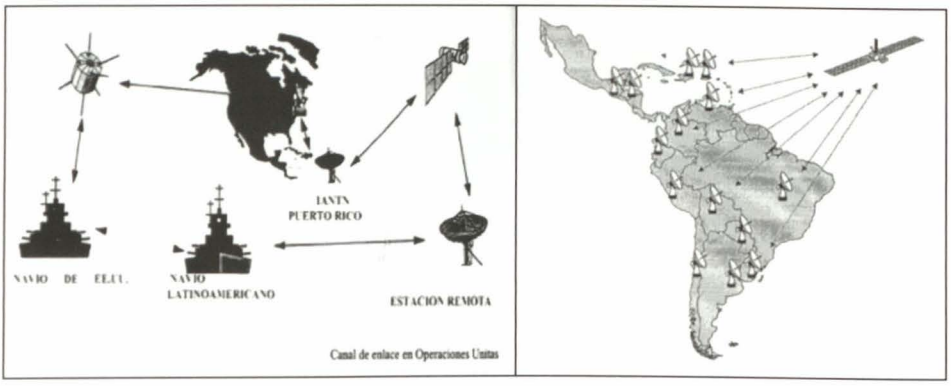


Diagrama de enlace y cobertura del sistema VSAT.

Estos progresos en la red proveían grandes bondades para el tráfico de mensajes; sin embargo, si bien los enlaces eran más confiables, no permitían el acceso múltiple, lo que representaba de cierta manera, una limitante importante a considerar para un servicio capaz de soportar múltiples usuarios conectados al mismo tiempo.

En esa época, el Internet comenzaba a ganar popularidad, debido a su capacidad de interconexión entre diferentes terminales de forma remota; de tal forma que, en 1998, se decidió su empleo como equipo complementario al sistema VSAT, encomendando a la Secretaría de la RITN, llevar a cabo un estudio en conjunto

con la Armada de los EE. UU., para determinar las ventajas y desafíos que representaría una migración total a Internet.

En 1998, la República de Panamá ingresó oficialmente a la RITN[15].

En marzo del 2004, ante el cierre de la Base Naval de Roosevelt Roads, en Puerto Rico, se designó como sede de la Secretaría de la RITN, a la Estación Naval de Mayport, Florida[16].



Edificio Sede de la Secretaría RITN. Comando de la Cuarta Flota de la US NAVY, Mayport Florida, EE.UU.

En septiembre de 2005, México ingresó como el país miembro número diecisiete de la RITN[17].

Etapa III – Internet: CENTRIXS – APAN – Correos electrónicos institucionales (2008 - hasta la actualidad)

CENTRIXS.-En el 2007, se decidió migrar la RITN del Sistema VSAT[18] (entonces el sistema principal de enlace de la RITN), al Sistema de Intercambio de Información Regional Combinado CENTRIX, (por sus siglas en inglés Combined ENTerprise Regional Information EXchange System), siendo designado el nombre de la red como CENTRIXS-IANTN, para diferenciarla de otros enclaves CENTRIXS empleados por la Armada de los EE. UU. en otras regiones o dentro de su país. Este sistema usa el Internet como medio de enlace entre las estaciones bajo encriptado invisible al usuario.

15. XIX CNI. "Recomendació n.o 17". *Acta Final.* Viña del Mar-Chile, abril 1998.
16. Informe de Actividades RITN. Año 2004
17. V CITN. " Recomendación n.o 1". *Acta Final.* Mayport, Florida-EE. UU., septiembre 2005.
18. XXII CN. "Recomendación n.o 4". *Acta Final.* Mar del Plata-Argentina, 2006.

Actualmente el sistema CENTRIXS-IANTN es el medio de enlace primario entre los diferentes destacamentos de la RITN; adicionalmente, en algunos países se cuenta con sistemas CENTRIXS en los centros operacionales, con el fin de fungir como enlace en tierra durante las operaciones combinadas, tal es el caso de las Armadas miembros de: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, EE. UU., México, Perú y Uruguay.

La transición a la modernidad con el empleo de CENTRIXS-IANTN, facilita los enlaces de comunicaciones sobre protocolo de Internet entre los países miembros de la RITN, con la implementación de seguridad militar por hardware y software estandarizado. Ello permite acceso a un portal web común, correo electrónico (con capacidad para compartir archivos), chat en tiempo real (como herramienta útil para coordinaciones a nivel táctico y operacional), además de la incorporación de servicios de voz mediante la telefonía IP y próximamente, video conferencia.

Las características de la red CENTRIXS-IANTN permiten a las Armadas miembros coordinar e interoperar en un ambiente seguro, a pesar de las crecientes amenazas cibernéticas que afectan a las redes establecidas sobre Internet, hoy en día.

En 2010, se llevó a cabo la primera prueba exitosa de CENTRIXS-IANTN a nivel operacional y táctico, con unidades de superficie en la mar. El portaviones USS Carl Vinson en aguas de Sudamérica, y el buque crucero USS Bunker Hill lograron establecer en laces con algunos destacamentos de la RITN y centros operacionales en Argentina, Ecuador, Perú, Uruguay y Brasil.

Las pruebas demostraron la utilidad de las terminales CENTRIXS, tanto a



Portaviones USS *Carl Vinson* y destructor USS *Bunker Hill*.

bordo como en tierra, para apoyar al desarrollo de operaciones tales como: PASSEX, UNITAS, PANAMAX, de ayuda humanitaria, así como otras que pudieran efectuarse para preservar el dominio marítimo y mejorar la seguridad y protección del hemisferio.

En 2011, se aceptó a la Armada de Canadá como nuevo integrante de la RITN[19], quedando conformada finalmente por dieciocho países; siendo en la actualidad, la mayor red multinacional segura, de carácter militar, en el continente.

En nuestros días, de los dieciocho países miembro de la RITN, trece cuentan con CENTRIXS IANTN, por lo que, a fin de mantener la comunicación con aquellos países miembro, y con otras organizaciones (militares o civiles) sin acceso a este sistema, se tienen como enlaces alternativos, la comunidad IANTN-RITN-RNIT del sitio web APAN a través de Internet, así como los correos electrónicos institucionales de cada entidad.

APAN *(All Partners Access Network).-* Es una herramienta de colaboración del Departamento de Defensa de los EE. UU. En este sitio Web, se permite interactuar en un ambiente no clasificado y no militar, con organizaciones (militares o civiles), o bien con individuos que no tienen acceso a las redes o sistemas clasificados, tales como CENTRIXS, teniendo la posibilidad de publicar artículos, compartir información, participar en foros en tiempo real y establecer relaciones basadas en intereses comunes. Permite la interacción entre las Armadas miembros y otras organizaciones, para el desarrollo de diferentes actividades y ejercicios, que demanden el intercambio de información de manera confiable. En 2010, se conformó la comunidad IANTN-RITN-RNIT en el sitio Web APAN, con la finalidad de que los países miembros, a través de sus destacamentos, puedan compartir información que no cuente con clasificación de seguridad secreto a superior.

Correos electrónicos institucionales.- Debido a que no todos los países integrantes de la RITN cuentan con sistema CENTRIXS, se tiene como medio alterno de comunicación para mensajes oficiales, a los correos institucionales de los destacamentos de la RITN, por medio de los cuales, se pueden traficar mensajes que no cuenten con clasificación de seguridad secreto o superior.

---

19. XXIV CNI. "Recomendación n.o 21". *Acta Final.* Río de Janeiro-Brasil, septiembre, 2010.

Funcionamiento actual de la RITN

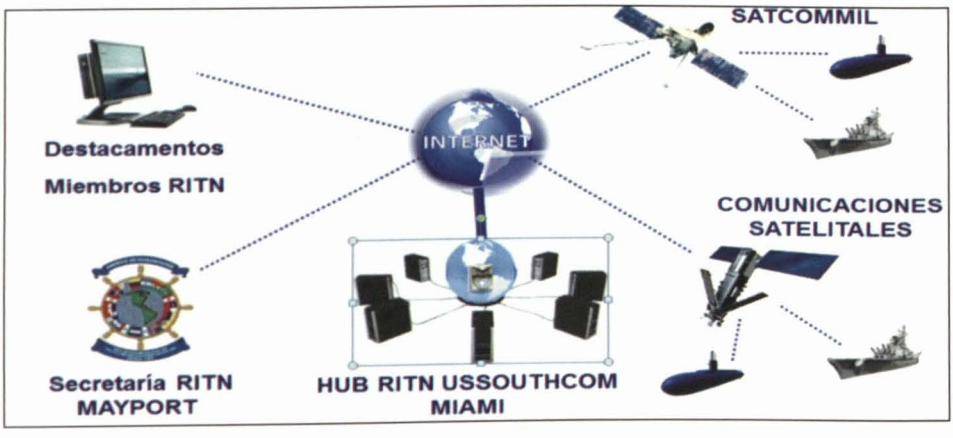
La misión actual de la RITN es la de: "Establecer las comunicaciones entre las autoridades navales de los países miembro, con el objetivo de contribuir al desarrollo de actividades combinadas en tiempo de paz o emergencia continental".

Para el cumplimiento de esta misión, y tal como se ha detallado a lo largo del presente artículo, la RITN cuenta con diversas entidades, que cumplen, entre otros, con los siguientes roles:

- SOUTHCOM Miami.- Custodia, administra y mantiene los servidores que utiliza la red CENTRIXS IANTN.
- Secretaría de la RITN.- Asesora a los destacamentos de las Armadas miembro en los aspectos de conectividad y tráfico de mensajes.
- Estaciones RITN.- Se encargan de recibir y transmitir los mensajes navales que requieran las autoridades navales de sus respectivos países.

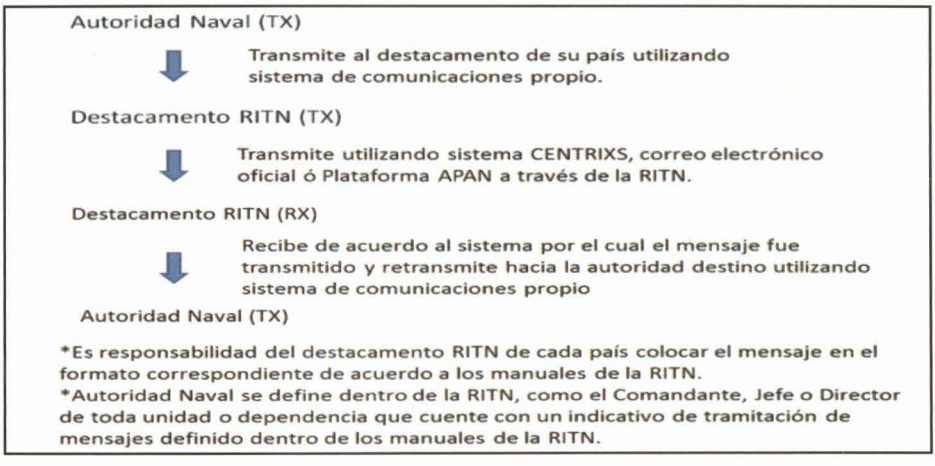
*Adicionalmente, para el caso de operativos multinacionales o situaciones de emergencia, se pueden embarcar equipos portátiles CENTRIXS en las unidades o ser colocados en tierra, con la finalidad que puedan comunicarse de forma directa con otras unidades que cuenten con CENTRIXS, centros operacionales, destacamentos u otras dependencias que así lo requieran, vía la RITN.

Para conocer un poco más cómo funciona la red, y cómo llegan los mensajes a los destacamentos de los respectivos países para ser transmitidos, así como cuál es la vía para llegar a los destinatarios finales, debemos tener en cuenta



Esquema RITN

que, la RITN se limita a ser la puerta de entrada y salida de los mensajes navales, que remitan las autoridades de los países miembro. Es responsabilidad de las Armadas de dichos países, utilizar sus sistemas de comunicación interna, para enviar información a los destacamentos, así como para hacerlos llegar a sus destinatarios finales.



Conclusión.- La RITN nació por la necesidad de telecomunicaciones de las autoridades navales del continente, y ha evolucionado de acuerdo a los avances tecnológicos en el campo de las telecomunicaciones, impulsando la inclusión de los países del continente.

La RITN desde hace más de cincuenta años, viene cumpliendo la misión encomendada, permitiendo las comunicaciones oficiales y seguras; consolidándose como una herramienta al servicio de las Armadas miembro.

Bibliografía

- *Boletin I de la RITN.* Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales. 1974. Septiembre. Florida: RITN, 1974.
- *Boletín RITN.* Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales. 1985. Diciembre. Florida: RITN, 1985.
- *Boletín RITN.* Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales. 1986. Julio. Florida: RITN, 1986.
- *Boletín HF RITN.* Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales. 1994. Florida: RITN, 1994.
- *Boletín RITN.* Red Interamericana de Telecomunicaciones Navales. 2012.



Las ciencias oceanográficas y su relación con el fenómeno El Niño



Capitán de fragata, Julio Cesar Chilet Correa
Oficial de Marina en actividad. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Post Grado en Administración Marítima y Portuaria en Escuela Nacional de Marina Mercante. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval. Especialista en Cartografía Náutica de la Academia Marítima Internacional. Actualmente, es Jefe del Departamento de Inteligencia Técnica, de la Segunda División del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú.

RESUMEN
Desde la época de nuestros antepasados hasta la actualidad, hemos escuchado, e incluso en algunos casos, vivido las implicancias y efectos del fenómeno El Niño. Sin embargo, poco conocemos de las ciencias oceanográficas y su relación con este comportamiento climatológico. Los indicadores predicen su ocurrencia el próximo verano. Ante la inminente realidad, es importante efectuar acciones orientadas a mitigar su efecto en nuestro país, pero a la vez, conocer un poco más acerca de la Oceanografía y su relación con la citada anomalía natural; toda vez que, según el monitoreo de la onda kelvin que se traslada hacia las costas del Perú, muestra un incremento de la temperatura superficial del mar de 2° C, situación que para el Comité Multisectorial Encargado del Estudio Nacional del Fenómeno del Niño (ENFEN), se trata de una singularidad que tendría graves consecuencias para la población, y por ende, para el país.

PALABRAS CLAVE: Fenómeno El Niño, temperatura, salinidad, causas y consecuencias.

ABSTRACT
Since the time of our ancestors up to date, we have heard, and even in some cases, lived the implications and effects of El Niño Phenomenon. However, we know little of oceanographic sciences and its relationship with this weather behavior. The indicators predict its occurrence the next summer. Before, the imminent reality, it is important to execute actions oriented to mitigate its effect in our country, but at the same time, to know a little more about Oceanography and its relationship with the natural anomaly mentioned; given that, according to the monitoring of the kelvin wave that it moves towards the Peruvian coast, it shows an increase of surface temperature of the sea of 2°C, situation that for the Cross-sectional Committee in Charge of the National Study of El Niño Phenomenon (ENFEN, as per its Spanish acronym), it is about a singularity that would have severe consequences on the populations, and, hence to the country.

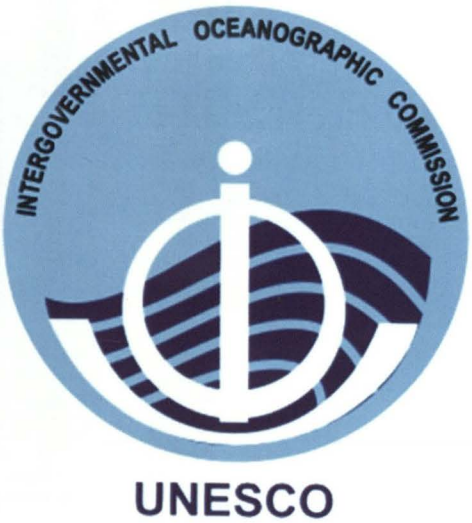
KEYWORD: El Niño Phenomenon, temperature, salinity, causes and consequences.

"La naturaleza no hace nada superfluo, nada inútil, y sabe sacar múltiples efectos de una sola causa". Nicolás Copérnico.

• Artículo recibido el 17 de marzo de 2015, aprobado para su publicación el 11 de mayo de 2015

Introducción

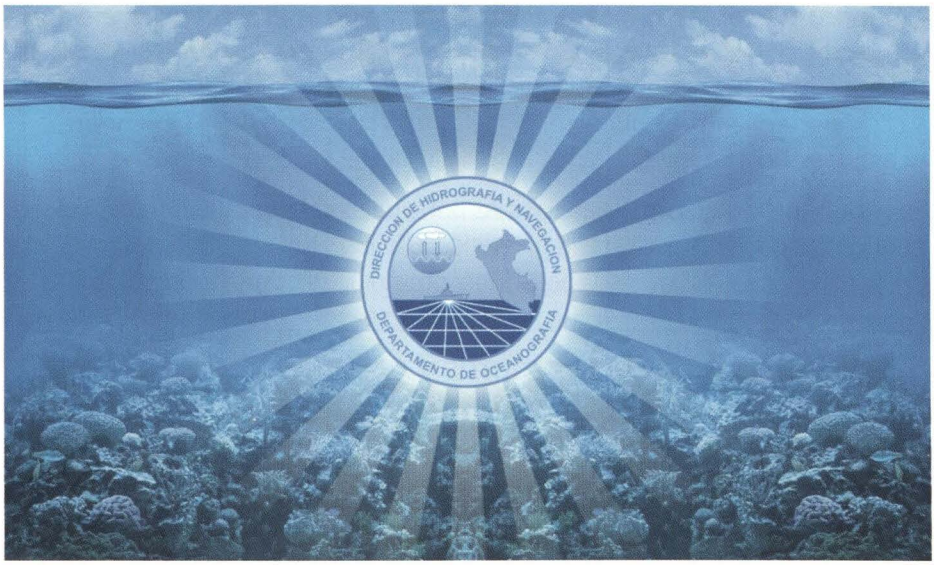
El supremo Gobierno el 6 de julio del presente año declaró, en emergencia por sesenta días, la ciudad de Lima Metropolitana (42 distritos y Lima cercado) y las regiones de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, Amazonas, San Martín, Ancash, Ica, Arequipa, Cusco, Puno y Junín, ante la probable ocurrencia del fenómeno El Niño entre diciembre 2015 y el verano de 2016. Esta acción está orientada a reducir el alto riesgo existente por la ocurrencia de la anomalía climática, y planificar la rehabilitación de las zonas posibles de verse afectadas; a fin de evitar la pérdida de vidas humanas, restablecer los servicios básicos e infraestructura en el país.



Comisión Oceanográfica Intergubernamental.

Esta gestión del Estado surge en respuesta a la opinión colegiada del ENFEN, organismo que tiene como misión "el estudio del fenómeno natural para lograr una mejor comprensión del mismo, poder predecirlo y determinar sus probables consecuencias", y del cual es integrante entre otros organismos estatales, la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú. A nivel internacional, el ENFEN forma parte del Programa para el Estudio Regional del Fenómeno El Niño en el Pacífico Sudeste (ERFEN), integrado por Colombia, Ecuador, Chile y Perú; el cual tiene como misión, coordinar y fomentar las políticas marítimas de los Estados Miembros, para la conservación y uso responsable del ambiente, en beneficio del desarrollo sustentable de sus pueblos.

Este fenómeno tiene un impacto, tanto a nivel nacional como internacional, por lo cual, en el presente artículo pretendo contribuir a que el lector amplíe sus conocimientos, respecto a los temas oceanográficos, y conozca los diferentes temas científicos relacionados a su origen, causa y efecto.



La Oceanografía en nuestro país está a cargo de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación (DIHIDRONAV).
Fuente www.dhn.mil.pe.

Concepto

La Oceanografía es la ciencia que estudia los océanos, los mares y los fondos marinos, desde el punto de vista físico, químico, geológico y biológico, así como su fauna y su flora[1]. La Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) regula sus funciones a nivel mundial.

La Oceanografía Física

Es una rama de las ciencias del mar, que trata de los problemas relativos a las propiedades físicas del agua del mar, o bien, a los movimientos de las partículas fluidas que la componen, sin olvidar la acción recíproca del mar y de la atmósfera, por una parte, y del mar con el fondo oceánico, por otra.

Esta ciencia incluye tres actividades principales. Primero, la descriptiva, que se dedica al estudio directo y a la preparación de cartas sinópticas de las propiedades físicas de las masas de agua en los océanos, tales como temperatura, densidad, transparencia, presión, punto de ebullición, punto de congelación, calor

1. Concepto establecido por la Comisión Oceanográfica Internacional (COI).

específico, energía absorbida, entre otras. Segundo, la dinámica, que efectúa el estudio teórico de los procesos físicos del mar que intervienen en la circulación del agua oceánica, como corrientes, mezcla, mareas y surgencias, para explicar su comportamiento. Finalmente, la meteorológica, rama de la Oceanografía Física que estudia las interacciones entre la atmosfera y los océanos.

En el presente artículo analizaremos las principales características físicas del mar, para posteriormente revisar el fenómeno El Niño.

Salinidad, origen de los mares y océanos

Hace unos 4,650 millones de años atrás, la Tierra era una masa caliente donde no existían continentes, ni océanos, ni mucho menos seres vivos. A medida que se fue enfriando, de entre las rocas y desde el interior del manto subterráneo, comenzaron a surgir por mediación de lo géiseres que se formaban en la superficie, gases volátiles y otros ligeros, como el vapor de agua, que al salir a la atmosfera y enfriarse, se condensaba y convertía en agua de lluvia, dando origen a la formación de mares y océanos.



Salinidad en los océanos.

Cómo se convirtió en salada el agua de los mares y océanos

Junto con la lava de las erupciones volcánicas y el vapor de agua que brotaba a presión desde el interior de la Tierra, surgían también determinadas cantidades de cloruro de sodio (NaCl) o sal común, acompañada de otros elementos químicos como el potasio, magnesio, sulfato, calcio, bicarbonato y bromuro. Al ser esos elementos mucho más pesados que el vapor de agua que los expulsaba hacia la superficie terrestre, quedaron depositados entre las rocas por donde salían las columnas de vapor. Ese proceso de acumulación de elementos sólidos durante miles de años dio lugar a la formación de los continentes.

De la misma forma como se disuelve un poco de sal en un vaso con agua al ser agitada con una cuchara, la lluvia que caía sobre los continentes en formación, disolvía y arrastraba a su paso la sal y el resto de los elementos químicos solubles en agua, que se encontraban depositados entre las rocas y sobre la superficie terrestre, dirigiéndolos hacia los mares y océanos.

A pesar de los millones de años transcurridos desde el surgimiento del planeta Tierra, el proceso de salinización del agua de mar no se ha visto interrumpido en ningún momento; pues, además de la sal que los torrentes de lluvia dejan caen sobre los continentes, continúa siendo arrastrada hacia los mares y océanos. El proceso de salinización también se produce cuando el agua de mar se filtra por las grietas de las aberturas hidrotermales existentes en el propio lecho marino, donde también hay acumulaciones de sal.

Igualmente, las propias erupciones volcánicas submarinas, y la lava que vierten al mar los volcanes que se encuentran en superficie, cerca de las costas, contribuyen a mantener, el proceso de salinización, al disolverse en el mar la sal contenida en la erupción.

La salinización del mar constituye un ciclo que se mantiene de forma ininterrumpida desde hace millones de años, debido a los siguientes procesos naturales:

1. Erupciones volcánicas.

2. Evaporación de la propia agua del mar.

3. La lluvia.

4. Los deshielos.

5. Desembocadura de los ríos. Tanto la lluvia, como el deshielo y el cauce de los ríos arrastran hacia el mar la sal depositada en la superficie terrestre.



El ciclo del agua.

Temperatura en los océanos y mares

Es la medida de la energía cinética de las moléculas que forman un cuerpo. Cuando este recibe el calor, aumenta la velocidad con que se mueven sus moléculas. Este aumento será tanto mayor, cuanto mayor sea la cantidad de calor recibido, o menor sea el número de moléculas que formen ese cuerpo.

El principal aporte calorífico que tiene el agua del mar está representado por las radiaciones energéticas que le llegan del Sol. Su calor específico tiene un valor elevado en comparación con el calor específico de las demás sustancias existentes en la superficie del planeta; esto confiere al mar una extraordinaria capacidad para almacenar calor y por ende, puede actuar como un gigantesco moderador del clima.

Se entiende por calor específico, en general, la cantidad de calor necesario para aumentar en un grado centígrado la temperatura de un gramo de agua. Esta gran capacidad de los océanos para conservar el calor, permite que la tempera-

tura sea más estable en el mar que en los continentes, siendo en aquel menos marcados sus cambios a través de las cuatro estaciones del año.

Otras fuentes de calor para el océano son: la energía solar reflejada por el cielo, el calor original del interior de la Tierra, el que se desprende de la desintegración radiactiva, y la energía derivada de los procesos químicos y biológicos que se realizan en el seno del océano.

Las radiaciones solares que llegan a la superficie del mar penetran en su masa, alcanzando generalmente una profundidad promedio de cien metros, pero que puede extenderse hasta los mil. La penetración de estas radiaciones depende principalmente de la turbiedad[2], es decir, de la cantidad de materia sólida que se encuentra en suspensión.

Conforme la profundidad aumenta, van penetrando menos radiaciones, por lo que la temperatura disminuye. Por lo anterior, en la superficie del mar existe una capa de agua relativamente caliente, con una temperatura uniforme; esa capa puede extenderse de los veinte a los doscientos metros de profundidad, dependiendo de las condiciones locales. Abajo de ella existe una zona limítrofe donde se presenta un rápido descenso de la temperatura, llamada termoclina, que divide a estas aguas superficiales, menos densas y menos salinas, de las aguas de las profundidades, más frías, densas y salinas.

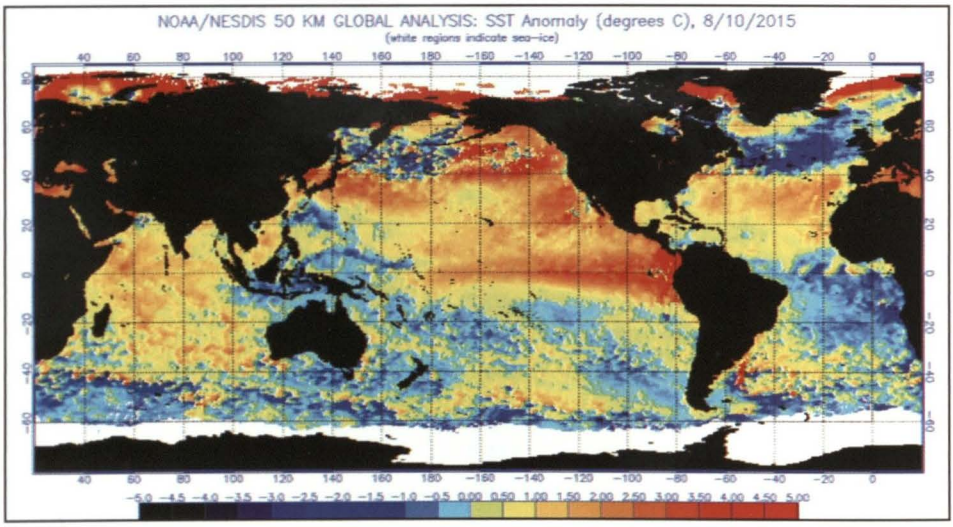
En los océanos, las termoclinas no son bruscas ni están tan bien diferenciadas como ocurre en el agua dulce. En las aguas tropicales, la termoclina puede ocupar una profundidad entre cien y doscientos metros, y ser relativamente estable, durante el año.

Distribución de la temperatura en aguas marinas superficiales

En las latitudes ecuatoriales, si la temperatura del agua es de 26°C en la superficie, suele ser solo de 15°C en la termoclina, que se encuentra a 150 metros de profundidad. A partir de allí disminuye la temperatura, lenta pero constantemente, hasta llegar al frío del abismo.

En general, cuando en los océanos alcanzan profundidades de 1500 metros a más, la temperatura del agua puede ser menor de 4°C, en cualquier parte del mundo, independientemente de la temperatura superficial. En las profundidades de los abismos, a once kilómetros, hay una temperatura menor a 2°C,

2. Falta de transparencia de un líquido debido a la presencia de partículas en suspensión.



Temperatura superficial del mar. (Fuente NOAA).

escasamente arriba del punto de congelación del agua salada, que para una salinidad de 25% es de menos 1.33ºC.

A veces, la temperatura del fondo del océano baja más allá del punto de congelación, pero esa condición nunca dura el tiempo suficiente para que el agua del fondo del mar se convierta en hielo, a esto colaboran los efectos de la salinidad, presión y circulación del agua. Tomando en cuenta la temperatura de todos los océanos y las diferentes profundidades, se ha fijado la temperatura media del agua marina en 4ºC con valores que van desde menos 2ºC hasta 32ºC.

En las altas latitudes, el enfriamiento de las aguas superficiales hace aumentar su peso, y por lo tanto, se hunden haciendo aflorar las más templadas, ocasionando con ello, movimientos llamados conectivos, lo que produce la homogeneidad de las temperaturas. La distribución de las masas de agua del océano se establece por densidad, condicionada fundamentalmente por la temperatura y la salinidad. La temperatura influye en el sentido que, cuanto mayor es su calor, menos denso es el elemento, por lo que las aguas más calientes se encuentran en la superficie. Estas variaciones en temperatura y densidad, tienen una influencia trascendental en todos los procesos físicos, químicos y biológicos.

Otro tipo de cambios en la temperatura del agua del mar, son las variaciones diurnas, que solo se notan en las capas superficiales, ya que en la profundidad son prácticamente nulas. En pleno océano, oscilan de 2 a 4 décimas de grado

centígrado, pero cerca de algunas costas, pueden llegar a ser varios grados. Las variaciones diurnas dependen de las condiciones meteorológicas locales, siendo mayores cuando el día presenta un cielo limpio y sin viento, disminuyendo cuando este sopla y existe nubosidad y también, de los cambios de temperatura de la atmósfera entre el día y la noche. Generalmente estas son más evidentes en verano que en invierno.

La temperatura del agua de mar varía con el tiempo (estaciones climáticas), con la latitud, la longitud, con la profundidad, y está asociado con la circulación oceánica y atmosférica (corrientes marinas y vientos).

Densidad del agua de mar

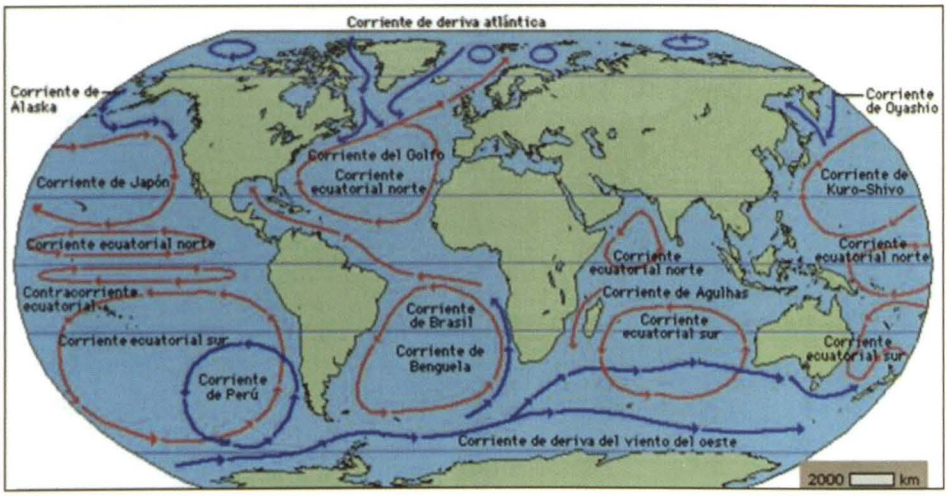
La densidad tiene gran significado en la circulación oceánica. Se expresa en gramos por centímetro cúbico. La densidad del agua depende fundamentalmente de la temperatura y la salinidad. El agua pura (destilada) alcanza un máximo de densidad a 4ºC y es igual a 1. Por otra parte, cuando se agregan iones a un volumen fijo de agua, su masa aumenta. Así, un aumento de salinidad produce un aumento en la densidad del agua, por lo tanto, como el agua de mar es una solución (contiene sales en disolución) es más densa.

Variación de la densidad con la salinidad

La salinidad también afecta la temperatura a la cual el agua de mar se congela; así, a medida que la salinidad aumenta, se requiere una temperatura de congelación más baja. La densidad del agua de mar de 35o/oo de salinidad, es de 1.0267. Por convención se utiliza los símbolos "s t" para expresar los valores de densidad.

Masas de agua

Al igual que en la Meteorología se trabaja con masas de aire; en Oceanografía hace lo propio con masas o tipos de agua de diferente procedencia y en constante movimiento, por los distintos tipos de corrientes. Estas masas están caracterizadas por los valores que toman algunos parámetros físicos como: temperatura, salinidad, densidad, turbidez, sustancias disueltas, etc.; los mismos que son diferentes para cada una de ellas, por depender de las condiciones climatológicas predominantes.



Sistemas de corrientes a nivel mundial.

Como lo hemos visto anteriormente, entre los parámetros físicos comentados destaca la densidad, por la importancia que tiene en la dinámica general de los océanos. Cuando dos masas de agua de diferente densidad se encuentran, la menos densa tiende, como consecuencia de la gravedad, a situarse encima de la más densa, originándose con ello importantes corrientes, siendo de este tipo las corrientes que mueven y regeneran las aguas oceánicas profundas.

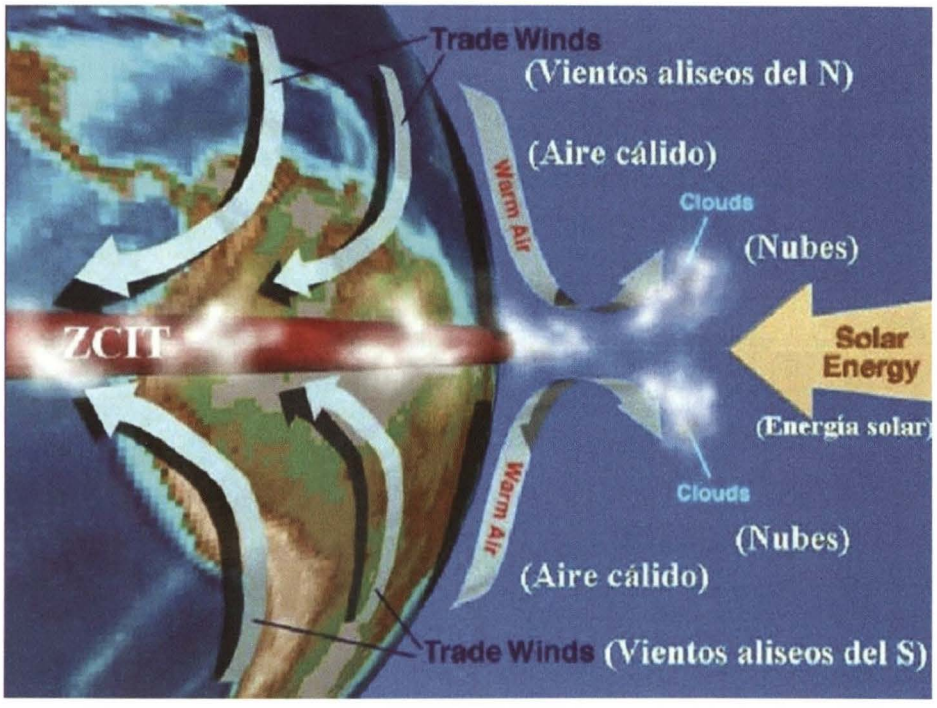
Fenómeno El Niño

El Niño, también llamado ENSO (El Niño Southern Oscillation), es un evento recurrente que genera un cambio en el sistema océano-atmósfera que sucede en el océano Pacífico ecuatorial, contribuyendo a cambios significativos del clima, y que concluye abarcando a la totalidad del planeta. Además es conocido por la aparición de corrientes oceánicas cálidas en las costas de América, generalmente durante un periodo comprendido entre diciembre y marzo.

Origen

Los vientos alisios[3] (del sureste en el hemisferio Sur y del noreste en el hemisferio

3. Los vientos alisios son aquellos que soplan entre los trópicos. Estos vientos parten de zonas subtropicales de alta presión con rumbo a regiones ecuatoriales de baja presión: por la rotación del planeta, los vientos alisios se desvían hacia el Oeste por el efecto de Coriolis.



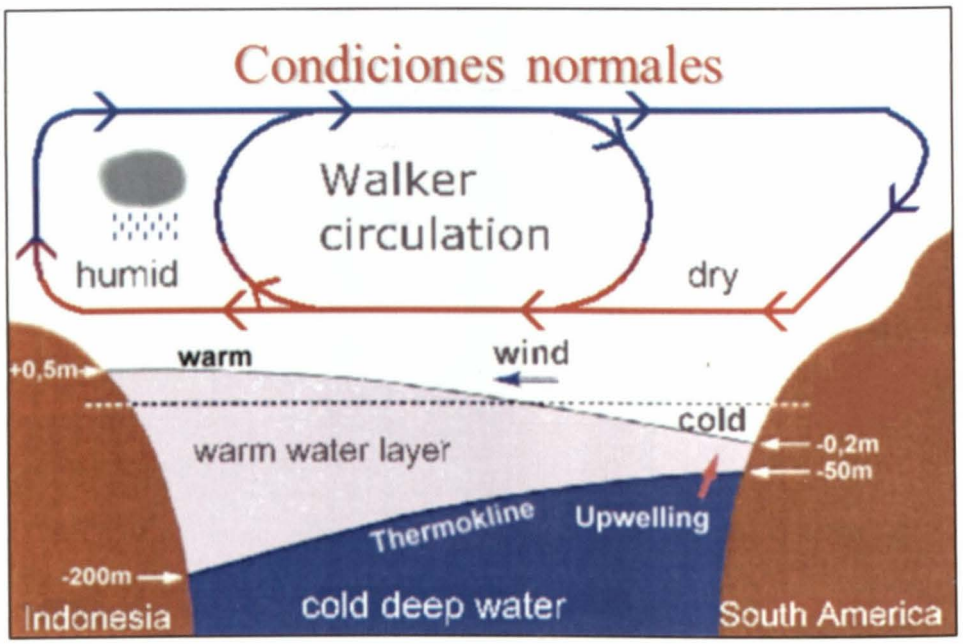
Vientos alisios.

Norte), que soplan sobre el Pacífico tropical, convergen en el oeste del mismo (norte de Australia y sureste de Asia), cargados de humedad, en una zona donde la superficie del mar está relativamente caliente (temperaturas por encima de 28°C), lo que provoca que se dé en esa zona una intensa convección (zona de lluvias).

Los vientos alisios empujan a las corrientes oceánicas superficiales, que fluyen hacia el Oeste y provocan un afloramiento de aguas profundas cerca de la costa este del Pacífico. Como resultado, el nivel del mar está como promedio unos 40 cm más alto en el Oeste y la termoclina (superficie por debajo de la cual el agua del mar se considera a una temperatura constante) está en esa zona a unos 200 m de profundidad, mientras que en el Este está a unos 50 m.

Cuando comienza un evento de El Niño, los vientos alisios se debilitan, cesa el afloramiento[4] de aguas profundas, las temperaturas del agua del mar empiezan a subir en el este del Pacífico tropical y aparecen las primeras anomalías positivas

4. El afloramiento lleva a la superficie aguas sub superficiales más ricas en sales minerales (nitratos, fosfatos y silicatos), esenciales para el fitoplancton y para la productividad en base a la fotosíntesis.



Oscilación sur.

(temperaturas por encima de la media climatológica). Por otra parte, se da una advección de aguas cálidas desde el Oeste hacia el Este.

Como consecuencia, la zona convectiva del oeste del Pacífico empieza a trasladarse hacia el este y los vientos del Oeste a extenderse hacia el Pacífico tropical central.

Esta es la fase cálida del fenómeno conocido entre los científicos como ENSO.

El Niño es la parte oceánica del fenómeno, y la palabra era utilizada por los pescadores de Perú en el siglo XIX, para referirse a un calentamiento que ocurre todos los años cerca de la Navidad, en las aguas costeras de Ecuador y norte de Perú. Para los pescadores es un fenómeno importante, porque en él cesa el ascenso de las aguas profundas ricas en nutrientes, y disminuye temporalmente la pesca en esa zona.

La oscilación sur es la parte atmosférica del fenómeno. Conceptualmente representa el cambio de altas a bajas presiones que se da en los polos de la célula de Walker[5], durante los episodios ENSO. Una forma de medirlo es mediante el ín-

5. Se produce en el Ecuador, sobre el océano Pacífico. El agua del Pacífico de Indonesia y del norte de Australia está normalmente más caliente que la del otro lado del océano, en las costas americanas, razón por la cual el aire tiende a elevarse en la zona australiana, creando una depresión que induce una corriente de aire superficial que va de América a Indonesia, llevando consigo grandes cantidades de humedad, que dejan importantes lluvias cuando suben.

dice SOI (Índice de la Oscilación Sur): anomalía de la diferencia de presión media mensual entre Tahití (Polinesia francesa) y Darwin (norte de Australia).

Durante los últimos cuarenta años se han producido varios episodios de El Niño y de La Niña. En los casos de episodios débiles, las temperaturas del agua del mar en la superficie varían entre 0.5°C y 1°C respecto a la media, y las repercusiones son pequeñas y difíciles de detectar. En los casos de episodios fuertes, las anomalías sobrepasan 1°C y los efectos se manifiestan en toda la Tierra.

Causas del fenómeno El Niño

En la actualidad, se sigue investigando para determinar el origen principal del fenómeno El Niño. Sin embargo, podemos determinar algunos indicadores:

1) Durante el fenómeno El Niño, el anticiclón y los vientos alisios se debilitan más de lo normal, y la fuerza de la Corriente Peruana cede también en los veranos, con lo cual la Corriente de El Niño tiene mayor fuerza, y sus masas de aguas cálidas avanzan más hacia el Sur. El motor principal de la Corriente Peruana es el anticiclón del Pacífico Sur, un sistema de baja presión de vientos que circula en sentido contrario a las agujas del reloj. Los vientos alisios del anticiclón son más intensos en otoño e invierno y empujan las aguas hacia el Norte. Durante todos los veranos, el anticiclón se debilita y permite la fuerza de la Corriente Peruana. 2) Al debilitarse la Corriente Peruana más de lo normal en el verano, las aguas cálidas situadas al Oeste de la misma, también penetran hacia la Costa. Estas masas de agua, en condiciones normales de la corriente, se mantienen alejadas por el movimiento Sur-Norte de las aguas costeras. 3) Con el calentamiento del mar aumenta la temperatura de la atmósfera y se producen lluvias más intensas. 4) Las probables causas de este fenómeno obedecerían a profundas alteraciones entre la atmósfera y el océano, que se generarían en la región del Pacífico tropical, ocasionando anomalías en la circulación general de la atmósfera, repercutiendo con efectos variados a nivel global.

Consecuencias

En condiciones normales, las lluvias se localizan en el sureste de Asia, pues la formación de nubes y consecuentemente la precipitación, está asociada al aire ascendente que proviene del calentamiento del agua en esa zona del Pacífico. En cambio, el Pacifico oriental, cerca de América, es relativamente seco.

Durante El Niño, por diferencia en la presión atmosférica, los vientos alisios se debilitan o dejan de soplar. El máximo de temperatura superficial del mar que había en la zona occidenta, gradualmente se desplaza hacia el Este, y alrededor de seis meses después, alcanza la costa de América del Sur, en el extremo este del Pacífico. El desplazamiento del máximo de temperatura superficial del mar, va acompañado de un enfriamiento relativo en el Pacífico occidental, es decir, cerca de Asia.

Además, durante El Niño, la formación de nubes y precipitación también emigra hacia América pues, como ya se mencionó, en la atmósfera se produce una alteración del patrón de la presión atmosférica, que baja en el lado este del Pacífico y sube en el oeste. A la aparición y desplazamiento del máximo de temperatura, se le ha nombrado recientemente "episodio cálido" y al sube y baja de la presión, Oscilación del Sur. Actualmente, se nombra al fenómeno ENOS (ENSO en inglés), acrónimo de El Niño, Oscilación del Sur, denotando con ello el conjunto de alteraciones en los patrones normales de circulación del océano y la atmósfera.

Los cambios en la temperatura influyen en la salinidad de las aguas, cambiándose, por lo tanto, las condiciones ambientales para los ecosistemas marinos. Estos cambios afectan las poblaciones de peces, especialmente en las áreas del Pacífico americano y, por ende, la actividad pesquera en ellas. Los cambios en la circulación atmosférica alteran el clima global, con lo que se afectan la agricultura, la pesca y otras actividades económicas importantes, en extensas áreas del planeta.

En términos prácticos, la ocurrencia de El Niño significa que muchas regiones normalmente húmedas, como Indonesia, lleguen a ser secas, mientras que las áreas normalmente secas, como las de la costa oeste de América, se humedecen con precipitaciones intensas.

Otros cambios se llevan a cabo; por ejemplo, la disponibilidad y abundancia de las poblaciones de peces cambia en áreas costeras. Esto tiene repercusiones no deseadas, con impactos adversos en la producción y exportación pesquera y de otros productos alimenticios. Otros golpes desfavorables incluyen un aumento en la frecuencia de incendios forestales, inundaciones, erosiones costeras, alteraciones en el anidamiento de aves marinas y en los arrecifes coralinos; así como la presencia de tormentas tropicales.

En resumen, la ocurrencia de este fenómeno en nuestro país trae como consecuencia alteraciones climáticas, acompañadas principalmente de abundantes lluvias, alteraciones en los ecosistemas marinos y terrestres, trastornos en la población directamente afectada e impactos negativos en la economía nacional.

Ocurrencia histórica del fenómeno El Niño en el Perú

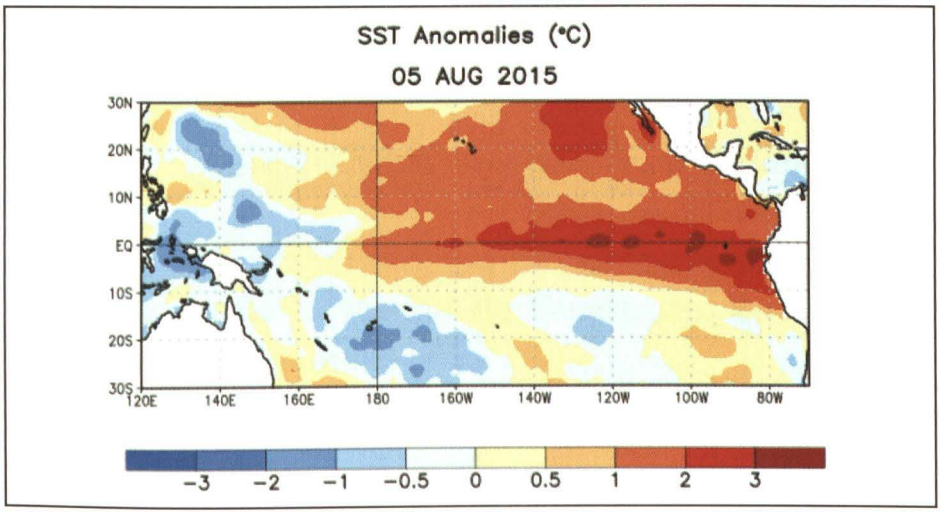
Existe evidencia geológica de los efectos ocasionados por el fenómeno El Niño en las comunidades costeras de hace trece mil años, además se cuenta con crónicas escritas sobre la ocurrencia de este fenómeno durante la época de la conquista.

Documentos históricos indican que ocurrieron eventos extraordinarios de ésta anomalía climática durante los años: 1578, 1721, 1828, 1877 - 1878, 1891, 1925 - 1926, 1982 - 1983, 1997 – 1998. Otros eventos de mediana magnitud durante este siglo se presentaron durante los años: 1911 - 1912, 1917, 1932, 1951, 1957 - 1958, 1972 - 1973, 1976, 1987, 1992.

Manifestación del fenómeno El Niño en nuestra región

Las características más importantes que presenta el fenómeno El Niño en las costas occidentales de Sudamérica (lado Este del Pacífico) son las siguientes:

* Aumento del nivel medio del mar, de la temperatura del mar y del aire.
* Debilitamiento de los vientos alisios, disminución de la presión atmosférica.
* Aumento de magnitud y frecuencia de lluvias.
* Debilitamiento de la corriente de Humboldt (corriente peruana).
* Profundización de la termoclina.
* Cambios en la disponibilidad y distribución de los recursos marinos.



Beneficios que trae a la flora y fauna el fenómeno El Niño en el Perú

Con respecto a la fauna, los beneficios observados es la abundancia de especies típicamente de aguas cálidas, tales como el dorado, barrilete, melva, atún, pez sierra, la manta, algunos tiburones, potas, abundancia del camaroncito rojo, melva, etc., que son de gran beneficio para la población ribereña en el consumo doméstico. Mientras que en la flora, se aprecia una proliferación de plantas silvestres en la zona norte del país, así como el desarrollo de abundante algarrobo.

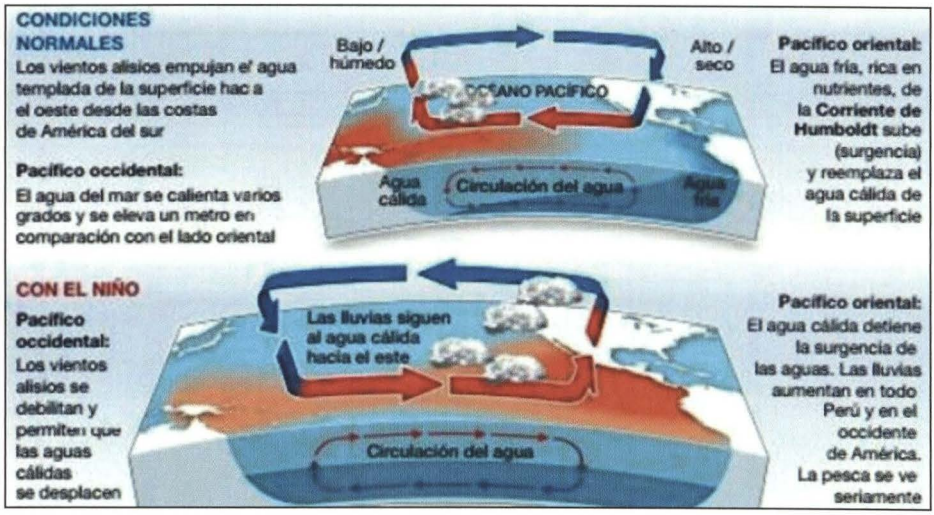
Repercusiones del fenómeno El Niño en nuestro país

En el Perú, los efectos del fenómeno El Niño se hacen más evidentes en zonas comprendidas por los departamentos de Tumbes, Piura y Lambayeque (norte del país), donde se origina el aumento de la temperatura del mar entre 28° y 33°C, cuando el promedio en verano es de 24°C; siendo el común denominador, la aparición de diversas especies marinas propias de aguas tropicales, y la desaparición de otras, típicas de la zona. Aunque en los eventos recientes de las últimas dos décadas, se ha observado manifestaciones en la zona central costera y también en el altiplano. Sin embargo, la presencia de cada evento tiene su propia particularidad, la misma que difiere de otros eventos.

Las alteraciones climáticas acompañadas con abundantes precipitaciones, ocasionan cambios en los ecosistemas marinos y terrestres, trayendo como consecuencia una secuela de destrucción en el aparato productivo, en la pesquería, agricultura, transporte, comercio, infraestructura costera, industria, salubridad, y otras actividades conexas.

De igual forma se producen los siguientes impactos negativos:

* Aceleración del retroceso glaciar.
* Pérdida de terrenos agrícolas.
* Colmatación de reservorios.
* Salinización de suelos.
* Destrucción de la infraestructura productiva (canales de irrigación, bocatomas, compuertas, etc.).



Fenómeno El Niño

* Destrucción de vías de comunicación (carreteras y puentes colapsados).
* Muerte o migración de algunas especies vegetales y animales.
* Altas probabilidades de que se produzcan incendios forestales, debido a las altas temperaturas.
* Las altas temperaturas generan impacto en la producción pecuaria (baja producción de carne y leche). Disminución de la producción de papa en la costa y sierra, por altas temperaturas y exceso de humedad. En algunos cultivos, el ciclo vegetativo se acorta; ausencia de inducción floral.
* Destrucción de infraestructura de saneamiento básico. Incremento de enfermedades como el cólera, la malaria, infecciones estomacales, conjuntivitis.
* Desplazamiento y profundización de cardúmenes de anchoveta, que no pueden ser compensadas con la presencia de nuevas especies.

Contribución de la Marina de Guerra del Perú para el estudio del fenómeno El Niño

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación (DHN), realiza un monitoreo constante de las condiciones océano atmosféricas, a lo largo del litoral, además de estudios océano-meteorológicos. Para ello,



BAP *Tacna*, buque de apoyo logístico, se encuentra listo para operar en situaciones de emergencia, tales como desastres naturales.

cuenta con una red observacional, compuesta por boyas y estaciones océano-meteorológicas automáticas, sembradas en el Dominio Marítimo del Perú; cuya información es recibida en tiempo real, vía satélite. Este sistema de vigilancia oceánica es conocido como "Proyecto Naylamp". Así mismo, efectúa cruceros oceanográficos y mantiene un intercambio de información con instituciones nacionales e internacionales, identificadas con el estudio del fenómeno El Niño. De igual forma, la Institución dispone de buques de apoyo logístico, como el BAP *Tacna*, para el desplazamiento de personal y material al área de impacto del fenómeno natural.

Los conocimientos técnicos, apoyados de moderno equipamiento y software de última generación, permiten a la Dirección de Hidrografía y Navegación predecir estos fenómenos con antelación.





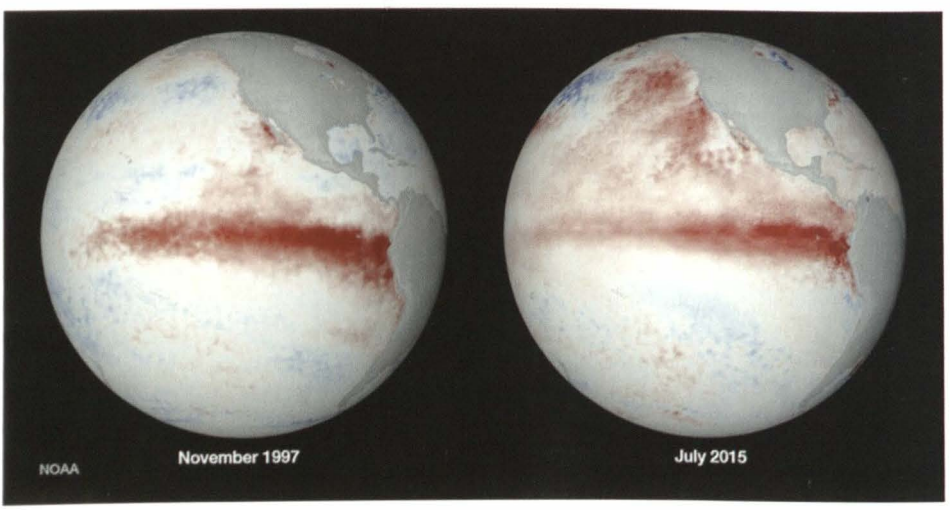
Mantenimiento de estaciones oceanográficas y cruceros oceanográficos (DHN).

De esta manera, enfocando su trascendencia y contribución al desarrollo del país, espero haber despertado el interés del lector por conocer las ciencias oceanográficas y su aplicación práctica, en la realidad nacional.

Conclusiones

El fenómeno El Niño es en realidad, un cambio significativo de las condiciones meteorológicas, climáticas y oceanográficas, que afecta a casi todo el planeta. Se manifiesta con más fuerza en el litoral del Pacifico Sur, en Australia e Indonesia; sin embargo, tiene influencia en todo el mundo. Se caracteriza por el aumento de la temperatura superficial del mar; el debilitamiento de los vientos alisios, que van de Este a Oeste en el Pacífico ecuatorial; mayor presencia de nubosidad y abundantes precipitaciones, en la costa norte. Además, desciende el nivel del mar y aumenta la termoclina. El Niño recibe ese nombre porque se presenta en los días cercanos a la Navidad.

Es de vital trascendencia para los peruanos conocer aspectos del fenómeno El Niño, a fin de tomar conciencia sobre el impacto que generaría su presencia, así como comprometernos, desde el nivel en que nos encontremos, en difundir prioritariamente los conocimientos adquiridos, para contribuir a prevenir y mitigar los efectos, hoy en que nos encontramos ante la inminencia de un evento de fuerte intensidad.



El fenómeno de El Niño se manifiesta con mayor fuerza en el litoral del Pacífico Sur.

Bibliografía

1. ASHOK, K.; BEHERA, S. K.; RAO, S. A.; WENG, H., and YAMAGATA, T., 2007. *El Niño Modoki and its possible teleconnection, J. Geophys.* [En línea]. Consulta: 9 noviembre 2015.
2. CAF, 2000. *Las lecciones de El Niño: Perú.*
3. Colegio de Ingenieros del Perú. *Informe del Fenómeno El Niño 1997-1998.* Lima: Consejo Nacional, 1998.
4. ENFEN, 2012. *Nota técnica: Definición operacional de los eventos El Niño y La Niña y sus magnitudes en la costa del Perú.*
5. FRANCO, E., 2006. "El Niño en el Perú: viejos y nuevos temas". Gestión de riesgo y adaptación al cambio climático. *Revista Tecnología y Sociedad.* Soluciones Prácticas-ITDG.
6. MASKREY, Andrew. *Los desastres no son naturales.* Bogotá: Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (LA RED),1993.
7. RASMUSSON, E. M.; CARPENTER, T. H. 1982. *Variations in tropical sea surface temperatura and surface wind fields associated with the Southern Oscilation/El Niño.* Mon. [En línea] Consulta: 9 noviembre 2015.
8. ROMERO, Gilberto y MASKREY, Andrew. "Cómo entender los desastres naturales". *Los desastres no son naturales.* Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina (La RED). Bogotá: 1993.
9. SENAMHI-Perú, 1999. *Fenómeno El Niño 1997/98.*
10. SANABRIA J., 2012. *Impacto de la variabilidad y cambio climático en la agricultura peruana.* Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú.
11. TAKAHASHI, K.; MONTECINOS, A.; GOUBANOVA, K.; y DEWITTE, B. 2011. *ENSO regimes: Reinterpreting the canonical and Modoki El Niño, Geophys.* [En línea]. Consulta: 9 noviembre 2015.

Links de interés

- http: //www.dhn.mil.pe
- http://www.esrl.noaa.gov/psd/enso/
- http://iri.columbia.edu/climate/ENSO/
- http://www.senamhi.gob.pe/?p=0220
- http://www.imarpe.gob.pe/





Capacitación de oficiales submarinistas peruanos en Alemania

Capitán de Fragata Percy Suárez Cáceres
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Ha sido observador militar para la Misión de las Naciones Unidas en Sudán (UNMIS) el año 2007 y primer oficial naval en ocupar el puesto de comandante de la compañía Perú en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití en el año 2014.



RESUMEN
Desde la perspectiva de un oficial naval del arma de submarinos, el autor narra la experiencia obtenida durante su participación como alumno, en el prestigioso Centro de Formación para Submarinistas, AZU, en Alemania; con el objetivo de aportar académicamente a la Escuela de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, como a otras interesadas en el desarrollo de la guerra antisubmarina.

PALABRAS CLAVE: Submarinista, Fuerza de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú, guerra antisubmarina, Escuadra de Submarinos de la Marina alemana.

ABSTRACT
From the point of view of a naval officer of the submarine weapon, the author tells his experience obtained during his participation as a student, in the prestigious Center of Formation for Submarine Officers, AZU, in Germany; with the objective to contribute academically to the Peruvian Navy's School for Submarine Officers, as well as others interested in the development of the antisubmarine warfare.

KEYWORD: Submarine officer, Peruvian Navy's Submarine Force, antisubmarine warfare, German Navy's Submarine Squadron.

El segundo semestre del 2013, quien escribe fue designado como participante del Curso de Comandante de Unidad Submarina en el Centro de Formación para Submarinistas Ausbildungszentrum Uboote (AZU por sus siglas en alemán) en la ciudad de Eckernförde, Alemania. A partir de ese momento se iniciaría una de las experiencias académicas más reconfortantes de mi carrera naval.

Haciendo una sucinta descripción del contexto, iniciaré señalando, que la aparición de nuevas amenazas en un mundo globalizado, sumado a la tendencia universal de reducción de presupuesto en el sector Defensa, ocasionan que

• Artículo recibido el 9 de marzo de 2015, aprobado para su publicación el 18 de abril de 2015



Escudo del Curso de Comandantes de Unidad Submarina Alemán, año 2014.

las Fuerzas Armadas de los países, cumplan diferentes roles, como ser parte, en muchos casos, de fuerzas multinacionales que operan bajo el concepto de FrameworkNation[1].

Para el caso específico de unidades submarinas, las nuevas amenazas y el desarrollo del citado concepto, han propiciado una serie de modificaciones en su diseño y empleo, tal como lo viene implementando el Escuadrón de Submarinos de la Marina alemana.

Como es sabido, desde la adquisición de los seis sumergibles alemanes tipo 209, la Fuerza de Submarinos del Perú mantiene una estrecha relación con su par alemán. Es así que, desde los años ochenta, la Marina de Guerra del Perú envía submarinistas peruanos al Centro de Formación para Submarinistas AZU, en la referida ciudad alemana.

1. Grupo de naciones, grandes y pequeñas, que se unen voluntariamente para un trabajo conjunto en el desarrollo de agrupaciones de fuerzas y capacidades, así como para entrenamiento y ejecución de ejercicios.

Grupo de naciones, grandes y pequeñas, que se unen voluntariamente para un trabajo conjunto en el desarrollo de agrupaciones de fuerzas y capacidades, así como para entrenamiento y ejecución de ejercicios.

Dicha instrucción está relacionada con el área de ingeniería y armas de la unidad submarina, y consiste principalmente, en el empleo y mantenimiento de los sistemas correspondientes; adiestramiento útil para los futuros jefes de ingeniería y jefes de armas de los submarinos con los que cuenta la Armada peruana.

A partir del 2012, y respondiendo a la invitación del Gobierno alemán, la Marina de Guerra del Perú decide enviar, en adición, oficiales a AZU para seguir cursos relacionados al empleo táctico de la unidad submarina.

El Centro de Formación para Submarinistas alemán dicta anualmente, entre otros, dos cursos principales: el Curso de Oficial de Operaciones, dirigido a oficiales subalternos que se desempeñarán como oficiales de guardia de operaciones en unidades submarinas; y el Curso de Comandante de Unidad Submarina, dirigido a oficiales superiores que se han desempeñado como segundos comandantes de unidades submarinas.

Es oportuno recordar que, el oficial submarinista peruano, luego de calificarse como tal, se mantiene en constante capacitación, desarrollando, durante los primeros años de calificación, la habilidad de dominar la plataforma, no solo en situaciones de entrenamiento básico, como las maniobras para ingresar y salir de puerto, o controlar la profundidad requerida; sino también, en circunstancias más complejas, como las de emergencia, que incluyen grandes dosis de estrés.

El entrenamiento del oficial submarinista en el mar, está orientando a la adquisición de destrezas, tales como la de detectar sin ser detectado, o la de mantener la situación táctica en mente; así como a la obtención de experiencia y capacitación en el empleo táctico de sensores y de armas. Se minimizan así las debilidades propias de este tipo de submarinos, potenciando las fortalezas con las que cuenta el binomio hombre-máquina.

Contando ya con estas competencias profesionales, el oficial submarinista se desempeñará como coordinador de ataque, con proyección a convertirse en el principal asesor del comandante de la unidad.

El Curso de Comandante de Unidad Submarina, en AZU-Eckernförde, se realiza tomando como plataforma de curso, el submarino tipo 212A, unidad convencional que se inició como proyecto en los años noventa, y que fue lanzado al mar por primera vez, en el 2003, para la Marina alemana.



Fotografía tomada durante ejercicio por periscopio, frente a las costa de Finlandia.

Actualmente, cuatro unidades sumergibles se encuentran a flote, como parte integrante del Escuadrón de Submarinos alemán, y (conteniendo ciertas mejoras con relación a estas) dos adicionales en proceso de prueba.

Al arribar al Centro de Formación para Submarinistas alemanes, se dio a conocer a los participantes, la estructura del curso, así como se invitó a recorrer las instalaciones de la Base Naval de Eckernförde, pudiéndose comprobar las facilidades que dispone.

En el acto, se hizo evidente el gran reto que se tenía en frente, lo que produjo una agridulce sensación entre los integrantes del curso: la adrenalina por alcanzar tan elevada meta, sumada a la intrínseca responsabilidad que conllevaba el logro de la misma. Nos encontrábamos en la cuna mundial de los submarinistas, poseedora de una gran tradición y prestigio en el empleo de estas impresionantes estructuras metálicas. El desafío era grande, en realidad.

Mis compañeros de estudio eran tres oficiales de la Marina alemana y dos de la Armada colombiana. En calidad de observadores se encontraban dos oficiales de la Marina australiana y brasileña.

Fase teórica

El curso inició con la fase teórica en las aulas del referido centro de formación, el cual tiene como objetivo, dar a conocer el empleo del submarino en aguas poco profundas; así como proporcionar nociones generales e instrucción, sobre procedimientos utilizados a bordo del submarino 212A. Esta etapa del curso incluyó visitas a empresas alemanas pertenecientes a la industria naval; además de lugares emblemáticos en la historia de la Marina germánica. Se hicieron lo propio a unidades y dependencias relacionadas con el Escuadrón de Submarinos alemán, al igual que a la Fuerza de Submarinos holandesa, donde se nos detalló el curso "Perischer" para comandantes de submarinos holandeses, que fue heredado de la Real Marina inglesa, cuando dejaron de emplear submarinos convencionales.

De forma paralela a esta fase, se desarrolló el Curso de Entrenamiento con Medios de Comunicación, en la Escuela de Información y Comunicación de las Fuerzas Armadas alemanas; y el Curso de Gestión de Recursos Humanos, dictado por expertos de la Dirección de Personal de la Marina alemana.

Fase de simuladores

Posteriormente a la fase teórica, se inició la fase de simuladores. La capacidad de abstracción del oficial alumno, la recopilación de información proveniente de los sensores, así como el procesamiento de dicha información, son los factores a ser evaluados en esta fase; para lo cual se dividen a los alumnos en dos grupos, con la finalidad de efectuar turnos de ejercicios: el primero, desde las seis de la mañana hasta el mediodía; y el segundo, desde el mediodía hasta las seis de la tarde.

Sub fase de guerra y sub fase de ejercicios por periscopio

La fase de simuladores se divide, a su vez, en dos sub fases. La primera (la de guerra), basada en una orden de operaciones, en la cual se simula ser parte de una fuerza multinacional de la OTAN, que se despliega a zonas en conflicto y se inicia con misiones de observación y vigilancia en áreas designadas.



Unidad submarina tipo 212 A perteneciente al escuadron de submarinos alemán.

En esta fase se realizan protocolos de interceptación de unidades mercantes, con la finalidad de efectuar inteligencia electrónica y visual; ataques a naves de guerra; procedimientos de evasión de torpedos y, disparos de torpedos. Es importante mencionar que el simulador táctico con el que cuenta el Centro de Formación para Submarinistas, es la herramienta académica más importante del oficial alumno. En este se afianzan los conocimientos de la fase teórica, el oficial alumno foráneo se familiariza con los equipos y se practican repetidas veces, procedimientos de gran utilidad en la mar.

La segunda sub fase es la de ejercicios por periscopio. Si el oficial alumno no la aprueba, queda eliminado del curso; razón por el que los alemanes la llaman "la sub fas e de la muerte".

El objetivo en esta sub fase, es el de mantener al submarino la mayor cantidad de tiempo, a profundidad de periscopio, sin necesidad que este se encuentre izado; mientras que en el área determinada, se incrementa el número de unidades que navegan a altas velocidades.

El oficial alumno debe calcular en segundos, los intervalos de tiempo de observación a cada unidad, distancias y ángulo en la proa; así como maniobrar rápidamente, con la finalidad de evitar, en la medida de lo posible, que las unidades ingresen al círculo de seguridad del submarino. De ingresar a dicho

círculo, la unidad submarina deberá proceder a profundidad de seguridad; una vez allí, se efectuará el análisis mental, apoyado en la información proporcionada por los sensores, y se maniobrará con el objetivo de retornar lo más pronto posible a profundidad de periscopio. Esta sub fase de ejercicios por periscopio cuenta con ocho escenarios, siendo estos escalonados y divididos de acuerdo a su complejidad.

En mi opinión, esta sub fase es de suma importancia y de gran interés, puesto que se enfrenta al futuro comandante de unidad, a situaciones de crisis, que solo él puede evitar, mediante la reacción que tenga frente al periscopio, de manera casi automática.

Es interesante recordar que, tal como lo señala Daniel Goleman en su libro Inteligencia emocional, la amígdala, localizada en las profundidades de los lóbulos temporales del cerebro, procesa y almacena reacciones emocionales, para reproducirlas automáticamente en momentos oportunos; es decir, activa un dispositivo de seguridad ante situaciones de emergencia o de peligro de manera instintiva, de tal forma que no se pierde tiempo en raciocinios.

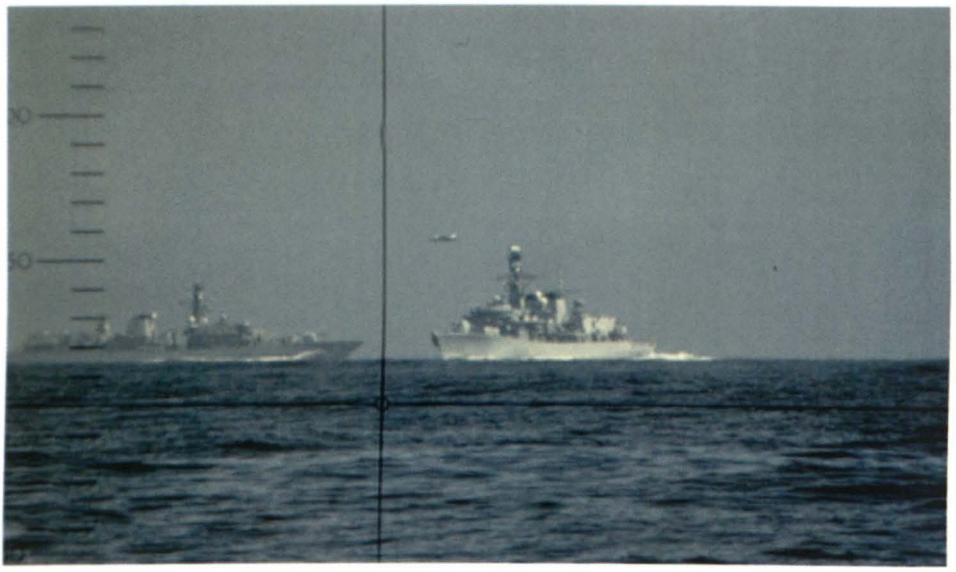
Encontrándome en el simulador realizando este tipo de ejercicios, pude observar esto claramente: al inicio, el oficial alumno se queda paralizado o "congelado" ante la proximidad del contacto (la respuesta denominada "freeze") hasta que el instructor lo hace reaccionar. Se ha generado así un banco de emociones en la amígdala. Con el transcurrir de los ejercicios en el simulador, el alumno reacciona de manera casi automática, ante situaciones de peligro, de forma oportuna.

La fase de simuladores es muy enriquecedora, ya que al ser este un curso con participantes de diversos países, se comparten y discuten protocolos empleados por diferentes Marinas, los mismos que tienen como columna vertebral la tecnología instalada a bordo.

Fase de mar

La fase de mar se inició a bordo del U34, unidad que además formaba parte del ejercicio naval multinacional NOCO 2014.

Una semana antes del zarpe, los oficiales alumnos participamos de las reuniones de coordinación, efectuamos un análisis de la orden de operaciones y



Ejercicio por periscopio frente a las costas de Finlandia.

nos encargamos del alistamiento logístico de la unidad. El puerto base sería la ciudad de Turku, frente a las costas de Finlandia.

El operativo NOCO (nombre que proviene de *Northern Coasts*) es un ejercicio naval multinacional dirigido por Alemania, que tiene como objetivo la ejecución de diversas misiones marítimas, así como el entrenamiento en la desactivación y eliminación de artefactos explosivos, mediante la ejecución de operaciones especiales.

En el 2014, sexto año de realización de este ejercicio marítimo multinacional, Finlandia ejerció de anfitriona. Las naciones participantes fueron: Alemania Canadá, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, Suecia, y otros países miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

Llegó el día del zarpe para el ejercicio NOCO 2014, siendo la primera parte de la singladura, desde la Base Naval de Eckernförde hasta el área asignada para los ejercicios de periscopio, como parte del Curso de Comandantes de Submarinos.

Zarpamos el U34, el tender de submarinos *Main*, una unidad auxiliar perteneciente al Escuadrón de Submarinos y una fragata clase *Bremen*, todos pertenecientes al grupo de tarea alemán, liderado por el comandante del Escuadrón de Submarinos, capitán de fragata Jens Grimm.

Sub fase de operaciones con periscopio

La fase de mar se inició con la sub fase de operaciones con periscopio, siendo las unidades participantes en ella las que conformaban el grupo de tarea alemán, el cual navegaba con dirección al puerto de Turku, en Finlandia.

En esta sub fase, cada oficial alumno asumió el control de la unidad submarina durante 45 minutos por ejercicio, teniendo como misión el maniobrar, con la finalidad que las unidades de superficie no ingresen al círculo de seguridad del sumergible, y de esta manera, permanezca la mayor cantidad de tiempo a profundidad de periscopio.

La pericia de mis compañeros alemanes en este tipo de ejercicios es digna de reconocimiento, a pesar que el propio comandante del Escuadrón de Submarinos (embarcado a bordo del tender de submarinos *Main*) disponía maniobras que ponían en aprietos no solo al oficial alumno, sino también al comandante de unidad y hasta al propio instructor embarcado.

Llegó entonces el turno de los oficiales alumnos extranjeros. Cuando por el anunciador general se escuchó: "¡Capitán de fragata Suárez, puesto central!" caminé hacia el puesto central del U34, con la adrenalina a tope. En ese momento recordé a mis instructores, a mis ex comandantes y al personal subalterno, de quienes aprendí mucho y a quienes nunca dejaré de agradecerles. Los resultados obtenidos en esta sub fase se lo debo a ellos.

Fueron diez días de operaciones con periscopio, después de los cuales arribamos a la ciudad de Turkuen Finlandia con la satisfacción de no tener en el grupo, ningún desaprobado en esta sub fase.

Sub fase de guerra

Luego de las reuniones pre zarpe, de preparar la unidad submarina y de dar cumplimiento a las tradiciones del Escuadrón de Submarinos alemán en puerto, nos hicimos a la mar con la finalidad de iniciar la sub fase de guerra, siendo ésta la última parte operativa del Curso de Comandantes.

El oficial alumno embarcado realiza períodos de guardia de veinticuatro horas, donde asume el control total de la unidad submarina, efectúa los ejercicios programados para dicho período de tiempo, incluyendo, además, el disparo efectivo de torpedos contra blancos de superficie. El arma más



Curso de Comandantes en el submarino tipo Walrus (alemán año 2014). Visita en la Fuerza de Submarinos holandesa.

valiosa durante esta sub fase es el descanso, que en nuestro caso, jugó un papel importante durante la evaluación del oficial alumno en situaciones de crisis.

Durante los diferentes eventos programados en el operativo NOCO 2014, pude observar y poner en práctica diversos procedimientos sugeridos, tales como los relacionados a operaciones especiales, evasión de amenazas aéreas y de torpedos, empleo de sensores, etc.; concluyendo que estos son simples en su desarrollo y aplicación, porque solo se requiere el tiempo necesario para intercambiar ideas, que se llevan al simulador, con la finalidad de ser aprobadas.

Posteriormente, al retorno a la ciudad de Eckernförde, donde se encuentra la base del Escuadrón de Submarinos, los integrantes del curso, junto con el comandante del Escuadrón, nos presentamos al Jefe de Estado Mayor de la Marina alemana quien entregó a cada uno la insignia de Comando de la

Marina alemana y nombró como comandantes de dotación a mis compañeros alemanes, por haber aprobado el Curso de Comandante de Unidad Submarina.

Participar en este curso colmó mis expectativas académicas y personales, al haber acumulado valiosas experiencias y conocimientos, nada menos que en el país precursor de los submarinistas en el mundo; así como por haber conocido singulares personas, de gran talla profesional y humana, con quien compartí aulas y cordial amistad.





Vehículos subacuáticos tácticos

Capitán de fragata Enrique Tapia Meléndez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Operaciones Especiales. Posee una maestría en Administración Estratégica de Empresas por el Centro de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como una segunda especialidad profesional en Gestión de la Calidad Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Relaciones Comunitarias por la Universidad Nacional de Ingeniería.



RESUMEN
Los adelantos tecnológicos al servicio del genio humano, le han permitido, a lo largo de la historia de los conflictos mundiales, desarrollar potentes máquinas, con capacidades destructivas específicas. Es así, que el autor pondera la creación, existencia y empleo de los vehículos subacuáticos tácticos, por parte de las grandes potencias navales, o de países emergentes, como armas de enorme valor estratégico, que podrían definir la victoria final.

PALABRAS CLAVE: vehículo subacuático táctico, Royal Navy, Marina Italiana, Fuerzas Especiales de los Estados Unidos de América.

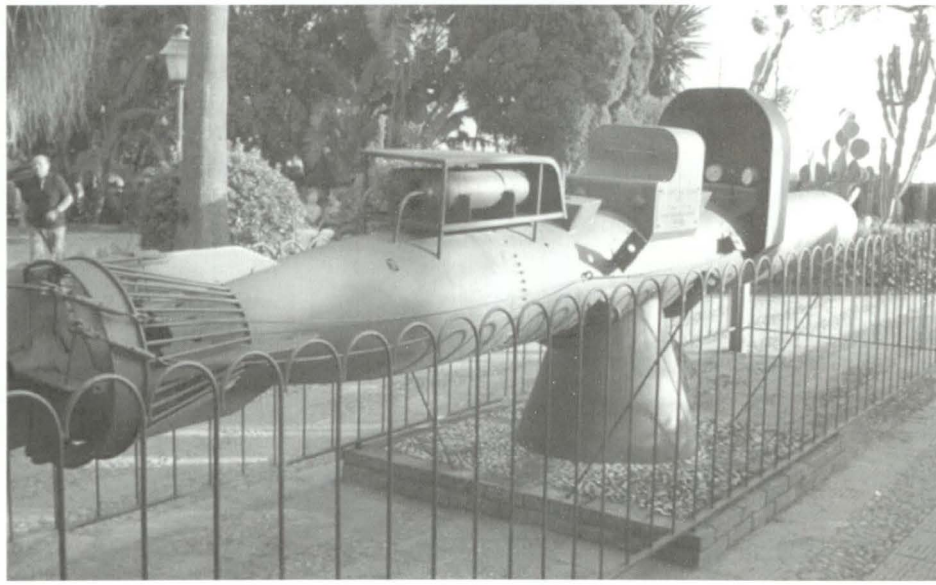
ABSTRACT
The technological breakthroughs at service of the human mind, have allowed him, along the history of global conflicts, to develop powerful machines, with specific destructive capabilities. Thus, the author compares the creation, existence, and employment of tactical underwater vehicles, on the side of great naval powers, or of emerging countries, such as weapons of enormous strategic value, that could define the final victory.

KEYWORD: Tactical underwater vehicle, Royal Navy, Italian Navy, United States SEALs.

Durante la Segunda Guerra Mundial, las principales potencias desarrollaron innovadoras y revolucionarias armas subacuáticas, concebidas para penetrar en puertos y radas, con el propósito de realizar ataques contra buques enemigos, que no podían ser alcanzados por fuerzas convencionales. Estas armas fueron los mini submarinos y los vehículos subacuáticos tácticos.

La versatilidad y efectividad de estas embarcaciones para trasladar componentes de fuerzas especiales, e incursionar en áreas costeras restringidas y de gran riesgo, se mantiene vigente en la actualidad, conservando intacto sus conceptos y principios de operación inicial, constituyéndose como elementos clave en la capacidad operativa naval, con gran valor estratégico, que superan con creces su costo.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 13 de octubre de 2015



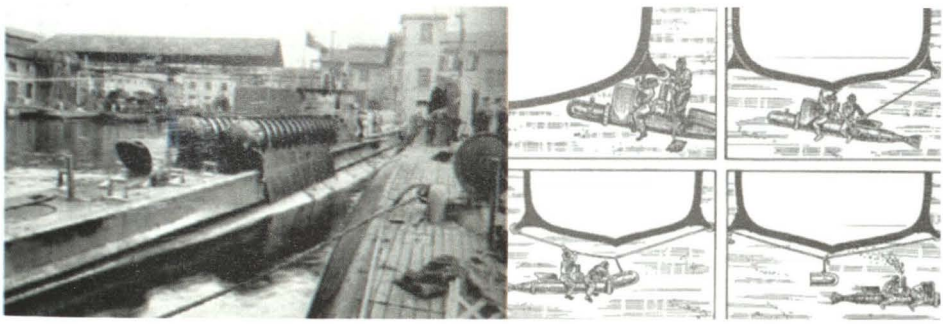
SLC o Siluri a Lenta Corsa (Torpedo de lento andar) italiano, también conocido como Maiale (cerdo), por la dificultad en su conducción.
Fuente: *Revista General de Marina*, enero-febrero 2011, Madrid.

Historia

En 1935, la presencia de la *Royal Navy* en el Mediterráneo alteraba sensiblemente el equilibrio de las fuerzas navales en la zona. Por lo que la Marina Italiana privilegió el desarrollo, organización y empleo de medios de asalto navales, considerados como una alternativa viable para enfrentar dicha amenaza.

Los medios de asalto navales eran fuerzas de pequeña magnitud, integradas con personal rigurosamente seleccionado, equipado con armas innovadoras y secretas, que se utilizarían contra buques más poderosos, con los que, por circunstancias especiales, no era posible la confrontación a gran escala.

El jefe de Estado Mayor almirante Cavagnari autorizó el desarrollo de lanchas rápidas y vehículos subacuáticos, que serían agrupados en la *Xa Flotilla MAS* (nombre que hace referencia a la mítica legión de Julio César). El capitán de fragata Mosccagatta, quien fuera remplazado a su desaparición por J. V. Borghese, fue puesto al mando del proyecto y como tal, organizó la flotilla en tres grupos: lanchas rápidas, medios de asalto, y equipos de buceadores Gamma.

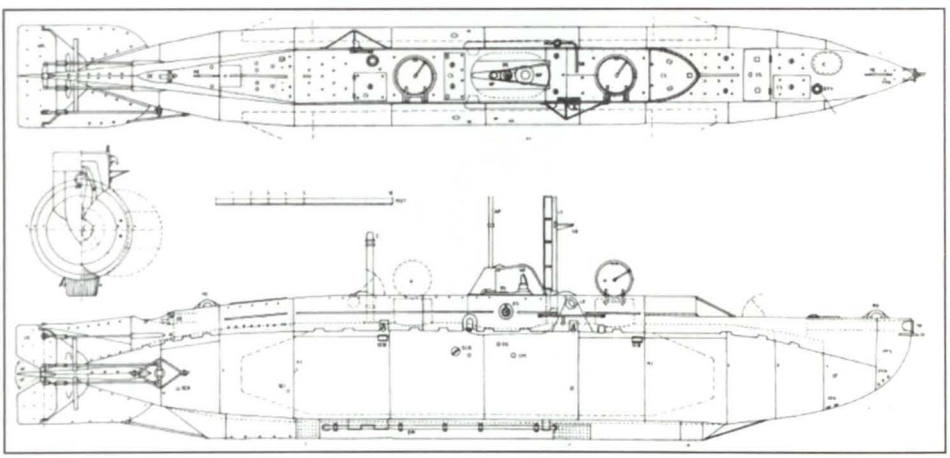


Submarino italiano *Scire* en el puerto de la Spezia, con dos contenedores para SLC (Siluri a Lenta Corsa) emplazados en su cubierta. A la derecha, se presenta una ilustración del Ministerio de Defensa italiano, donde se observa el procedimiento de colocación de una carga explosiva en un buque enemigo por un SLC (Siluri a Lenta Corsa).
Fuente: artículo "The First Frogmen", Sven Erik Jorgensen.

Los medios de asalto contaban con el *SLC*, ingenio subacuático de 6.7 metros de eslora, 0.53 de manga, 3 nudos de velocidad, 32 km de autonomía y podía transportar una carga explosiva de 225 kg. Su modo de empleo consistía en aproximarse al objetivo a partir de una plataforma de inserción, que podía ser un submarino, una lancha rápida u otra embarcación acondicionada para tal fin. Cuando los *SLC* eran aproximados en submarino, se emplazaban en contenedores cilíndricos especiales, adaptados a la cubierta del submarino nodriza. Una vez sembrados en un punto relativo favorable, tomaban rumbo a su objetivo, al cual se dirigían sumergidos durante la pierna final de ataque. Cuando el objetivo era alcanzado, se desmontaba la cabeza explosiva del *SLC* y se le fijaba en la obra viva del buque blanco.

Durante su periodo de operación en la Segunda Guerra Mundial, la *Xa Flotilla MAS* hundió cinco buques de guerra por 72190 toneladas y 23 mercantes por 130572 toneladas, siendo su operación más distinguida, el ataque al puerto de Alejandría en diciembre de 1941; donde seis hombres a bordo de tres SLC, pusieron fuera de servicio a los acorazados ingleses *Valiant* y *Queen Elizabeth* de 32000 toneladas cada uno, y al petrolero *Sagona* de 16000 toneladas. Con esta acción se ganó la admiración mundial y en particular, de Winston Churchill, quien diría: "Un ejemplo singular de valor e ingenio".

Los ingleses, posteriormente a los ataque sufridos en Alejandría, desarrollaron los *Chariot* (carroza), que eran básicamente copias de los *SLC*, con el propósito de atacar buques alemanes, que significaban una constante amenaza para los convoyes mercantes, y para el suministro logístico de Inglaterra. El primer inconveniente que encontraron fue la baja temperatura de las aguas en el mar



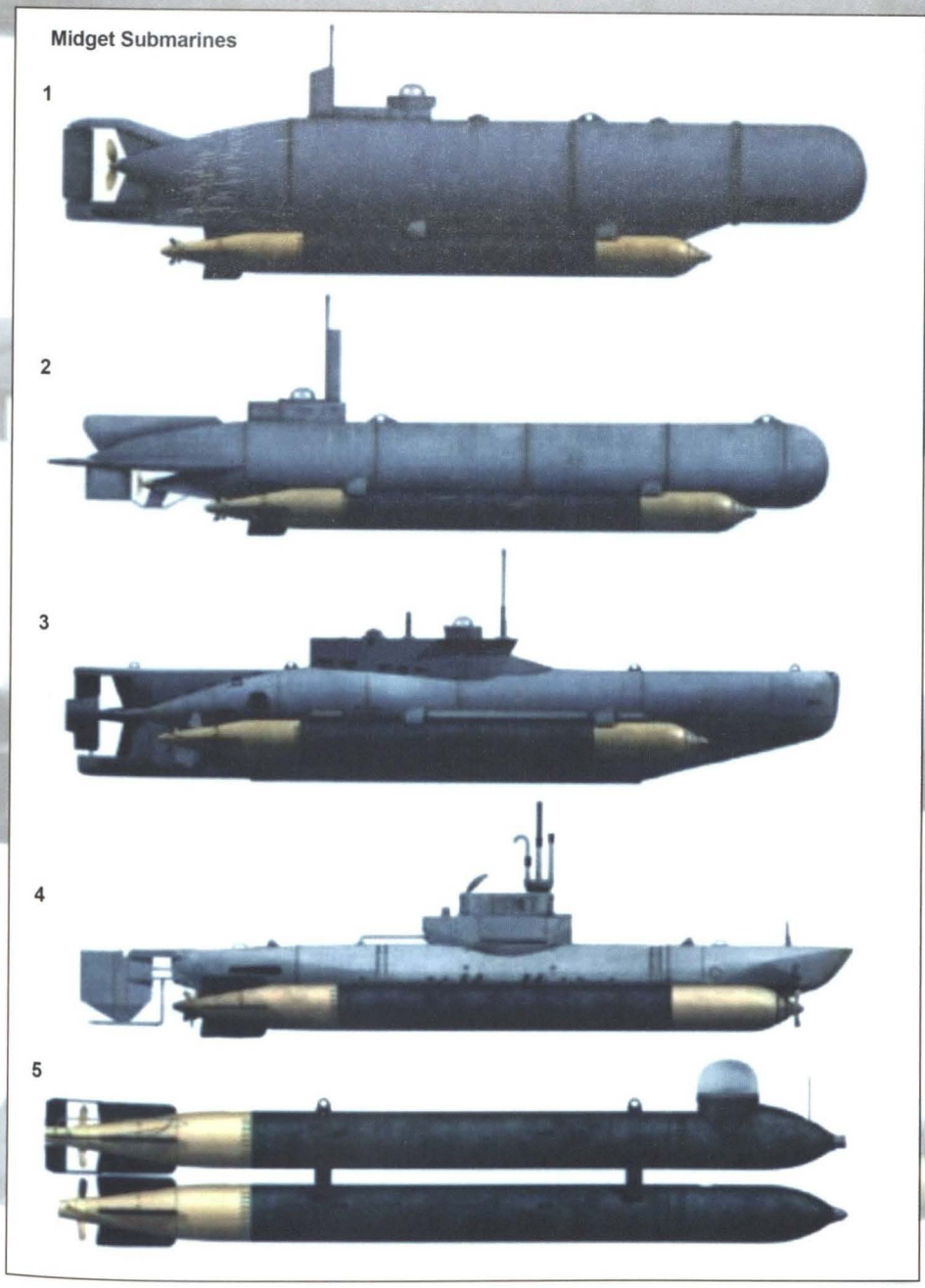
Planos del mini submarino inglés clase X. Nótese las cargas explosivas adaptadas al perfil del casco. Fuente: http://m.forocoches.com/foro/showthread.php?t=2022763&page=3.

del Norte, donde se refugiaban los acorazados alemanes, lo que los llevó a desarrollar los mini submarinos clase "X" que eran en sí, submarinos miniatura.

Estas embarcaciones eran tripulados por tres hombres; tenían 15 metros de eslora por 2.5 metros de manga, desplazaban 30 toneladas en superficie, alcanzaban los 100 metros de profundidad y poseían una autonomía de 2000 km en superficie a seis nudos, y 180 km sumergidos a dos nudos. Las cargas explosivas de dos toneladas cada una, se encontraban ubicadas a babor y a estribor de la nave, las cuales eran desprendidas al encontrarse debajo del buque enemigo.

El mayor logro de estas embarcaciones se realizó en setiembre de 1943, con el ataque al acorazado alemán *Tirpitz* de 40000 toneladas. Seis submarinos convencionales remolcaron mil millas a seis mini submarinos tipo "X" durante una travesía de ocho días, para posteriormente atravesar cincuenta millas de áreas minadas, eludir patrulleras, artillería y equipos hidrofónicos, hasta llegar al fondeadero noruego de Kaafiord, donde se encontró su objetivo. Solo dos de estas unidades llegaron hasta las redes antisubmarinas y anti torpedo, que rodeaban al buque. Después de muchas dificultades, evadieron las redes de protección y colocaron las cargas explosivas, que pondrían fuera de servicio al acorazado alemán.

En enero de 1944 y a raíz del ataque británico al *Tirpitz*, el almirante Karl Dönitz aprobó la creación de una unidad especial para que desarrolle y opere "pe-



Mini submarinos o submarinos enanos (Midget), operados por la fuerza" K" y desarrollados por la Kriegsmarine entre 1943 y 1945: 1. Hecht, 2. Molch, 3. Seehund, 4. Biber, Neger.
Fuente: *Kriegsmarine U-boats 1939-45 (2)*, Gordon Williamson, 2002.



Un MK-VIII MOD 1, operado por miembros de un equipo SEAL en el momento que ingresa a un DryDeckShelter del USS KAMEHAMEHA (SSN-642).
Fuente: Fotografía de la U.S. Navy por Mate Andrew McKaskle. http://www.americanspecialops.com/navy-seals/seal-delivery-vehicle-teams/

queñas armas" de combate naval, con la finalidad de anticiparse a la inminente invasión aliada. Esta empresa fue encargada al vicealmirante Hellmuth Heye, quien creó la *Kleinkampfmittel Verband* (Fuerza de Comando Armada), más conocida como la fuerza "K".

La fuerza "K" era una unidad militar y a la vez, de desarrollo científico. Los nadadores de combate iban equipados con minas *To Minen* de una tonelada de explosivo, que eran acarreadas por cuatro hombres a través del cauce de los ríos, y empleadas con éxito para inutilizar represas y puentes de vital importancia para los aliados.También desarrollaron lanchas explosivas tipo *Linsen*, que portaban 300 kilos del material, y detonaban al impacto con su blanco. Estas embarcaciones eran dirigidas hacia su objetivo, a gran velocidad, y abandonadas por su piloto antes del impacto final, cediendo la conducción de la embarcación a una lancha de control. En resumen, estas lanchas lograron un aproximado de 43000 toneladas de buques hundidos.

Sin embargo, el mayor desarrollo científico se hizo en el campo de los mini submarinos, los que llevaban torpedos acondicionados al casco, para ser dis-

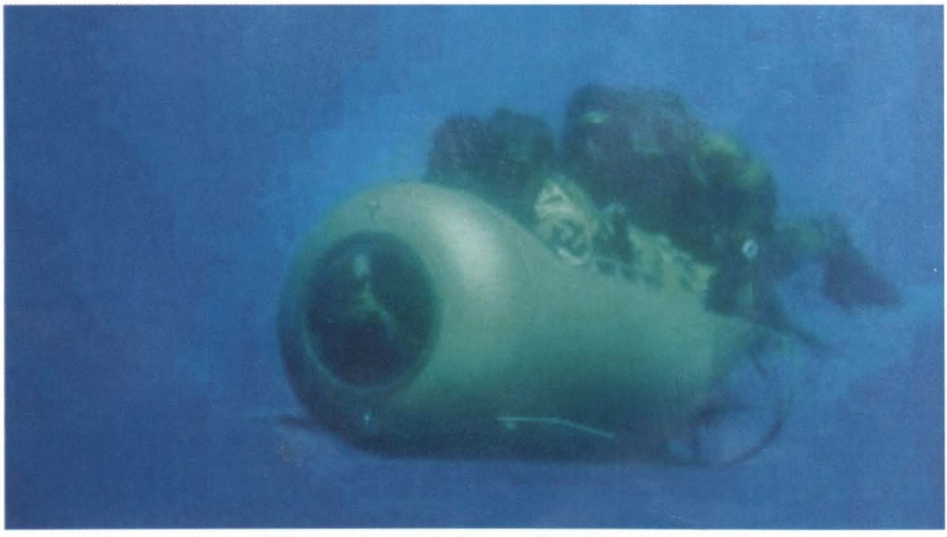


Swimmer Transport Device (STD), empleados por algunos países miembros de la OTAN, de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y por las Fuerzas Especiales de los Estados Unidos de América.
Fuente: www.stidd.mil.com

parados contra buques enemigos. Estas naves fueron diseñadas y probadas prácticamente en combate. Aquellas que no eran rentables fueron remplazadas por otros modelos, de mejores prestaciones. Estas embarcaciones tuvieron la difícil tarea de desempeñarse como la última línea de defensa naval ante las fuerzas de desembarco aliadas. De todos los tipos, el *Seehund* obtuvo los mayores logros, con un aproximado de 90000 toneladas de buques enemigos hundidos.

Actualidad

Los submarinos tradicionales tienen limitaciones para operar a profundidades menores a 120 pies, en ese sentido, los vehículos subacuáticos para fuerzas especiales, han sido diseñados para salvar esa brecha existente entre las fuerzas



Swimmer Transport Device (STD), usados por las Fuerzas Especiales de los Estados Unidos de América.
Fuente: www.stidd.mil.com

convencionales y el enemigo. Actualmente, los vehículos subacuáticos tácticos existen en variadas versiones, en función a la necesidad operacional del usuario.

Los *DPV* (Diver Propulsion Vehicles) o *scooter submarino*, son básicamente una carcasa estanca, que contiene una batería y un motor eléctrico, que propulsa una hélice y provee al buzo un rango de acción muy limitado; además, no poseen capacidad de carga útil, ni ayudas a la navegación. Los *AUV's* (Autonomous Underwater Vehicles) son vehículos subacuáticos no tripulados, utilizados principalmente para inspecciones, vigilancia, reconocimiento y trabajos de oceanografía.

Los *Swimmer Transport Device* (*STD*) y *DPD* (*Diver Propulsion Device*), cuentan con equipos electrónicos de navegación, y con diseños particulares adaptados a los requisitos de la guerra naval especial. Los *SDV* (*Swimmer Delivery Vehicle*), son los más avanzados tecnológicamente, y tienen capacidad para realizar misiones de operaciones especiales, de largo alcance.

En la actualidad, la *US Navy*, después de sesenta años de *I+D*, se ha convertido en el líder mundial de los vehículos subacuáticos de largo alcance, y emplea los *SDV MK VIII MOD 1* para uso de los *Navy Seals*. Estos vehículos subacuáticos, operan normalmente, desde submarinos nucleares que han sido adaptados, al habérseles acoplado bodegas denominadas *Dry Deck Shelter* (DDS), que les



Buzos del SEAL DeliveryVehicleTeamTwo (SDVT-2), dentro de un DryDeckShelter (DDS) de un submarino de ataque clase Los Angeles. USS *Philadelphia* (SSN 690).
Fuente: Fotografía de la U.S. Navy por Mate Andrew McKaskle., http://www.americanspecialops.com/navy-seals/seal-delivery-vehicle-teams/

da la posibilidad de transportar y lanzar SDVs a nivel global. Los *SDV* pueden ser lanzados y recuperados desde una variedad de plataformas, como helicópteros *Chinook*, buques de superficie u otras embarcaciones acondicionadas para tal fin. El *SDV MK-VIII MOD 1* se encuentra en proceso de ser sustituido por el *SWCS* (*Shallow Water Combat Submersible*), que considera varias mejoras técnicas en los sensores y procesadores de navegación, así como en la autonomía y en los costos de mantenimiento.

Los *SDV* en uso, son vehículos subacuáticos autónomos, propulsados eléctricamente. Poseen un desplazamiento de 3 a 5 toneladas y una eslora de 7 a 13 metros, dependiendo del modelo. Cuentan con un sistema de almacenamiento de energía a base de baterías, generalmente de *lithiumion*, plata o zinc. Son capaces de aproximarse al blanco de forma discreta, evitando la detección enemiga, gracias al empleo de materiales antimagnéticos y de fibra de vidrio, en su construcción. Sus cascos son resistentes a colisiones contra arrecifes y obstáculos; además, po-

* La diferencia entre un DPV (DiverPropulsionVehicle) y un SDV es básicamente, su autonomía y capacidad de carga útil. Sin embargo, en esta tabla se ha considerado al DPV Sea Shadow, por estar calificado como de aplicación militar. * Argentina y Colombia recientemente han retirado del servicio sus unidades CE2F/X100-T.

seen un sistema de flotación de emergencia en caso de rupturas o daños mayores. La consola muestra indicadores como voltímetro, tacómetro, profundímetro; así como, medidores de temperatura, aceite, capacidad y análisis de aire. Cuentan con un sistema electrónico de navegación, integrado por un sonar *Doppler, GPS*, ecosonda, piloto automático, compas y carta electrónica. En cuanto a comunicaciones, poseen comunicación satelital y VHF; algunos modelos poseen cámaras de visión nocturna y térmica, integradas a un periscopio. También cuentan con un sistema de respiración interno de aire comprimido, oxígeno o mezcla de gases.

Tabla. Características de los principales SDV

Nombre	Fabricante	Autonomía	Velocidad	Max Prof.	N° Operadores	Carga útil País / Usuario
*SeaShadow (DPV) Technology	Analysis&9.5 KM.	2.3 N	30 MT	2		Indonesia/ EOD / US NAVY
R2	Serbian Brodosplit	15 KM.	2.5 N	60 MT.	2	40 KG./Serbia/Croacia/Suecia/ Libia
CE2F/X100-T	COSMOS	95 KM.	4 N	100 MT.	2	230K/Italia/ *Argentina/ *Colombia Grecia/ Taiwán/ India /Corea del Sur
Mark VIII Mod 1	US Naval Surface / Warfare Center	66 KM.	9 N	6 MT.	6	Clasificado / USA / UK
Dolphin o SDVX / Corporation	Columbia Resarch	105 KM.	5 N	91 MT.	8	ClasificadoUSA /UK
SWCS Systems	EngtekSubSea	53 KM.	8 N	75 MT.	6	Clasificado / USA
Class 5 SDV Technology	Emirates Marine	110 KM.	6 N	50 MT.	2	450 K / ---
SealCarrier Defense	James Fisher	27 KM.	5 N	40 MT.	8	1200 KG. / Suecia / UK
Sub Seal Defense	James Fisher	90 KM.	5 N	30 MT.	8	200 KG, / Suecia / UK

Conclusiones

En la actualidad, la posibilidad de contar con vehículos subacuáticos de largo alcance, con capacidad de inserción de las Fuerzas Especiales, ha cobrado valor, tanto para los países del primer mundo, como para los que se encuentran en vías de desarrollo, al considerar la capacidad para desequilibrar a una

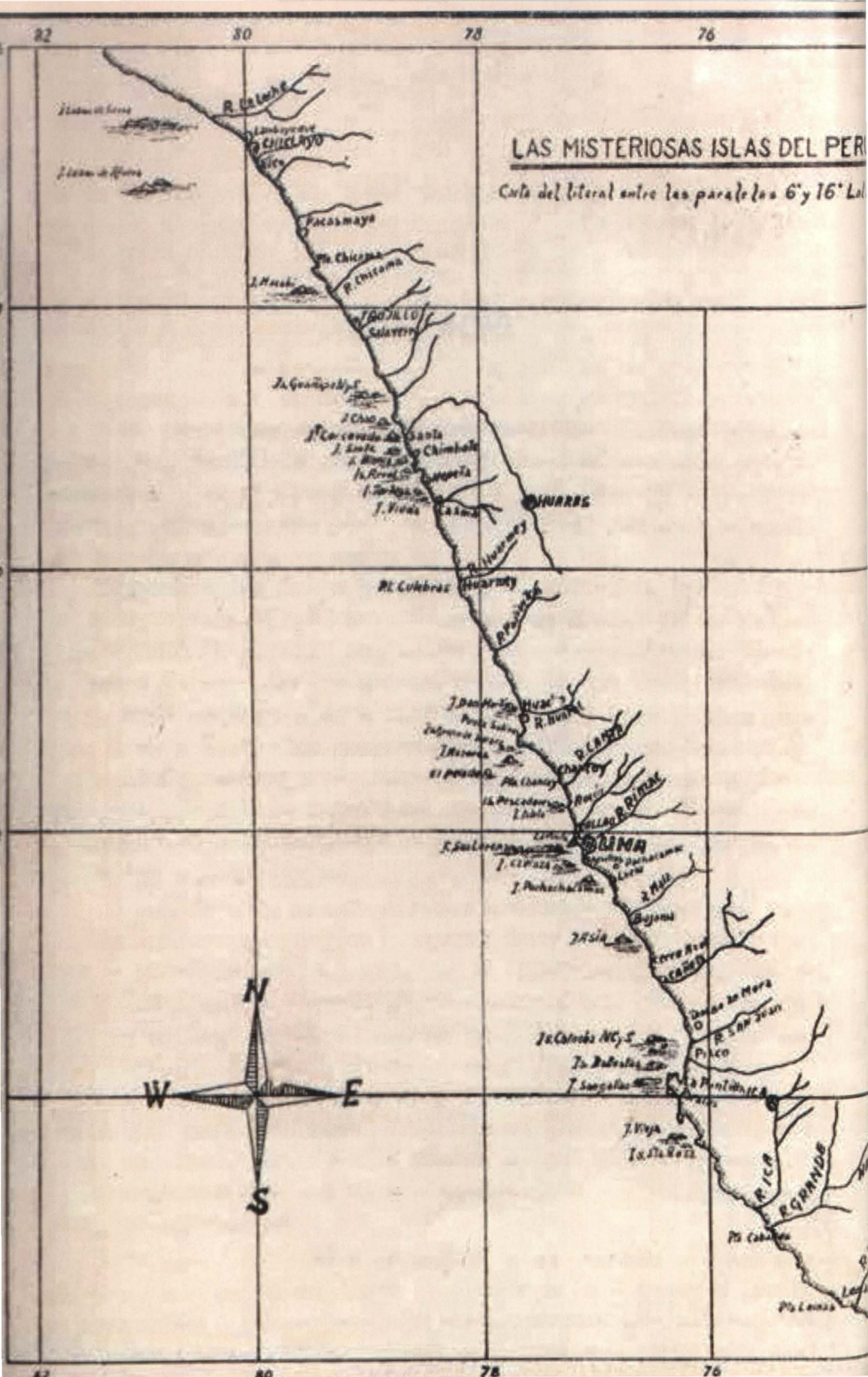
fuerza naval superior; y también para realizar diversas tareas, como: ataque a buques, a puertos, a plataformas petroleras; transporte de operadores especiales encubiertos, colección de inteligencia militar, sabotaje energético, apoyo a misiones de desembarco, defensa de costa, rescate de rehenes, operaciones contra el TID, antiterrorismo naval y entrega de material en áreas denegadas.

El adelanto tecnológico ha conducido al desarrollo de las capacidades de detección, identificación y neutralización de buzos de combate de operaciones especiales; así como también, a la proliferación de amenazas de diverso tipo. Por tal razón, las naciones con potenciales conflictos, al igual que las que necesitan defender o imponer sus intereses, reconocen el acceso a la capacidad subacuática de combate de largo alcance, como un recurso militar, por el cual unidades de fuerzas especiales navales, pueden obtener la ventaja táctica en misiones de importancia estratégica, y de alto riesgo.

Bibliografía

- BEKKER, Cajus. NOGUER y CARALT. *Atención Hombre "K"*. Barcelona: 2003.
- FRANCIA, Salvatores. "Los medios de asalto Italianos en la Segunda Guerra Mundial". *Revista General de Marina*. Enero-febrero. España: 2011.
- GLEASON J. y WALDRON T. *Submarinos enanos*. Madrid: Editorial San Martín, 1975.
- HOOTON, E. "By Sea y Stealth". *Revista Armada International*. n.° 06. Suiza: 2005.
- JORGENSEN, Sven E. "The First Frogmen", *X-RAY Magazine*. 7 de octubre 2005.
- WILLIAMSON, G. *Kriegsmarine U-boats* 1939-45 (2), 2002.
- WITHINGTON, T. "Vuelven los Minisubmarinos", *Revista de Publicaciones Navales*. 2010.




82
80
78
76
LAS MISTERIOSAS ISLAS DEL PER
Costa del litoral entre las paralelas 6° y 16° Lat
R. de Lacha
CHICLAYO
Pacasmayo
Pta. Chicama
P. Chicama
Salaverry
Santa
Chimbote
HUARAZ
Pt. Culebras
Huarmey
R. Huarmey
R. Fortaleza
R. Huaura
Chancay
R. Chancay
R. Rimac
LIMA
Callao
Chilca
Cerro Azul
Bujama
Asia
Cerro Azul
Pisco
R. San Juan
Pta. Pantilla
R. Ica
R. Grande
Pta. Caballas
Pta. Lomas
N
W
E
S

Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema

Capitán de navío John Rodríguez Asti

Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), Magister en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), Doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte, de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como Sub Director en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN

El autor ensaya respuestas a interrogantes que buscan establecer el grado de vinculación que tuvo el antiguo poblador peruano con el ambiente acuático, que le sirvió como fuente de subsistencia, base para la actividad económica, vía de comunicación con otros pueblos y de transporte de riquezas naturales, como el guano de las islas. Para ello, cita a cronistas del siglo XVI I y a estudiosos contemporáneos, cuyos argumentos van, desde la mitilogía hasta el hallazgo de objetos culturales hallados en centros arqueológicos del litoral.

PALABRAS CLAVE: litoral peruano, antiguo poblador peruano, guano de las islas, isla San Lorenzo, Wiracocha, Pachacamac.

ABSTRACT

The author tested answers to questions that seek to establish the degree of linkage that had the ancient Peruvian population with the aquatic environment, which served as a source of subsistence basis for economic activity, means of communication with other people and transport natural resources such as guano. To do so, citing I chroniclers of the sixteenth century and contemporary scholars, whose arguments are , from mitilogía to the finding of cultural objects found in archaeological sites along the coast.

KEYWORD: Peruvian coast, ancient Peruvian population, guano, San Lorenzo island, Viracocha, Pachacamac.

Como el título lo sugiere, el presente trabajo tendrá como propósito efectuar una aproximación en torno al tema de las islas y la importancia que tuvieron en tiempos prehispánicos; ya sea bajo aspectos religiosos, explotación de recursos o empleo de los medios de transporte hacia las mismas. Para ello, haremos una revisión de la bibliografía publicada al respecto, de tal manera que podamos tener una idea de lo conocido hasta la actualidad, sobre el uso de las referidas tierras por el antiguo poblador peruano.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de octubre de 2015

El mar y la religión

Dentro de la religión de los pueblos prehispánicos del antiguo Perú –que era panteísta y naturalista– existía un ser supremo, creador de todas las cosas, llamado Viracocha. Sin embargo, habían otras deidades vinculadas a fenómenos y elementos de la naturaleza, y el mar también estaba presente. Como menciona el padre Joseph de Acosta en su *Historia natural y moral de las Indias*, "después de Viracocha o supremo dios, fue y es en los infieles, el que más comúnmente veneran y adoran, el Sol; y tras él esotras cosas, que en la naturaleza celeste o elemental se señalan, como luna, lucero, mar, tierra... "[1].

Respecto al mar, no debe extrañarnos que haya sido objeto de veneración por parte de los pueblos costeños y también de los del Ande; y ello debido a la importancia que tuvo por sus recursos para el hombre prehispánico, desde tiempos remotos cuando se asentó en la costa.

En efecto, el mar, con el nombre de Mamacocha, fue una de las principales divinidades del Perú antiguo, con un culto anterior a la dominación incaica, que con el tiempo se extendió desde la costa hacia la sierra, tal como lo han relatado varios cronistas.

Uno de los que ha registrado información respecto a lo que hemos mencionado es Garcilaso de la Vega, quien escribió que:

> Es preciso saber que generalmente los indios de la costa, más de 500 leguas desde Trujillo hasta Tarapacá, que es el fin del Perú, de norte a sur, adoraban en común al mar (además de los ídolos que cada provincia tenía), lo adoraban por el beneficio que les hacía por su pescado para comer y estercolar sus tierras, pues en algunas zonas de aquella costa lo hacían con cabezas de sardinas, por eso lo llamaban Mamacocha, que quiere decir madre mar, como que hacía oficio de madre dándoles de comer. Adoraban también, comúnmente a la ballena por su grandeza y monstruosidad; y en particular, en algunas provincias adoraban a unos peces, y otras, a otros, según que les fueran más provechosos, porque los mataban en mayor cantidad. Esta era, en suma, la idolatría de los yungas de aquella costa antes del imperio de los Incas[2].

El padre Anello de Oliva respecto al mar, nos relata que "los indios de la costa tenían por su dios al mar, a quien hacían sacrificios como los de la sierra al Sol"[3].

1. ACOSTA, Joseph de. *Historia Natural* y *Moral de las Indias*. México, 1962. Libro 5°, cap. IV. p. 91
2. DE LA VEGA, Garcilaso. *Comentarios Reales de los Incas*. Lima: Fondo de Cultura Económica,1991. p. 85.
3. OLIVA, Anello. *De los Reinos del Perú, reyes que tuvo, descubrimiento y conquista del los por los españoles (1631)*. Lima, 1895. p. 131.

Otro de los autores españoles que, ya producida la conquista, registró información en torno al culto hacia el mar, fue el padre Arriaga; quien durante una de las campañas de extirpación de idolatrías en la provincia de Cajatambo, confirmó que los indios adoraban al mar, lo que puede ser un indicador de cuán enraizado estaba dicho culto. Para ello tenemos un testimonio al respecto: "Y así mismo ha visto este tgo (Sic). Y lo ha hecho cuando ban a los llanos los indios adoran a la Mama Choque, que es la mar, y se tiran las cejas y las soplan junto con las pestañas, y a la mar le ofrecen piedras, coca, maíz tostado, todo, a fin que los deje voluer sanos a sus tierras, les de mucha plata y suceso, que los españoles les paguen bien..."[4]. Nótese el respeto que tenían hacia el mar, aun los pobladores de lugares de las serranías no muy cercanos a la costa[5].

Sobre el mismo tema que tratamos, también cabe citar lo que menciona Guaman Poma de Ayala en su Nueva Corónica y Buen Gobierno:

> Ídolos y Uacas de los Condesuyos... Así mismo, en todo el reino tenía puesto el inga que la Mar del Sur fuese adorado y sacrificado, y así les llamaban Mama Cocha, Mama quiere decir madre, Cocha la mar, y así nomas adoraban los yungas y tenían sus ídolos junto a la mar. Y los uachimis, pescadores, adoran[6].

Para no extendernos en revisar el testimonio de algunos autores que luego de la conquista escribieron respecto al culto hacia el mar, concluiremos este breve recuento de lo por ellos escrito, citando al licenciado Polo de Ondegardo:

> Los indios de los llanos usan adoran a la mar para que les de pescado ó no se embravezca, echando en ella harina de mays blanco y almagre, ó otras cosas. También los serranos al modo que reverencian las lagunas, reverencian al mar aunque no la ayan visto, y llamalan Mama Cocha, y los Aimaraes, Mama Cota: y en especial los serranos que bajan á los llanos para diversos negocios adoran la mar con diferente cerimonias, y los llanos[7].

---

4. ARRIAGA, Joseph de. *Extirpación de la Idolatría en el Perú*. Impr. y Libr. Sanmartí. Lima, 1920. p. 89.
5. Un autor contemporáneo que ha efectuado un estudio con relación a la religiosidad andina en tiempos prehispánicos, es Mario Polia Meconi, quien en su obra titulada *La cosmovisión religiosa andina*, efectúa un interesante recuento y análisis respecto al tema, haciendo mención a otra parte del trabajo del padre Arriaga, muy similar a la que se ha citado en el párrafo que precede a esta nota en el texto: "A Mamacocha, que es la mar, invocan de la misma manera todos los que bajan de la sierra a los llanos en viendola, y le piden en particular, que no los deje enfermar y que vuelvan presto con salud y plata de la mita, y esto hacen todos sin faltar ninguno, aun muchachos muy pequeños". En: POLIA, Mario. La Cosmovisión religiosa andina en los documentos inéditos del archivo romano de la Compañía de Jesús. Lima: Fondo editorial PUCP, 1999. p.171.
6. GUAMAN POMA DE AYALA, Felipe. *Nueva Crónica y Buen Gobierno*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993. T.1. p. 203.
7. PORRAS, Raúl. *Los Cronistas del Perú (1528-1650) y otros ensayos*. Biblioteca clásicos del Perú. Lima, 1980. p.344.

Ahora bien, cabe hacernos la pregunta acerca de ¿cuál era la motivación para que el antiguo poblador de la costa y del ande reverenciara al mar? Al respecto, podemos indicar que se trataba de un culto en agradecimiento por todos los recursos que les proveía el mar. A este elemento se le pedía salud y pesca abundante[8]. Cobo, en su Historia del Nuevo Mundo indica que, "a las cosas creadas por Viracocha, también los indios adoraban, por ser obra del creador supremo y por contribuir al sustento y conservación de la vida humana. Así adoraban a la mar que los proveía de pescado"[9].

Como se verá más adelante, los recursos no solo provenían del mar mismo, sino de las islas existentes frente al litoral de la costa del antiguo Perú, donde existía un factor de importancia para la agricultura: el guano.

El mar y la creación

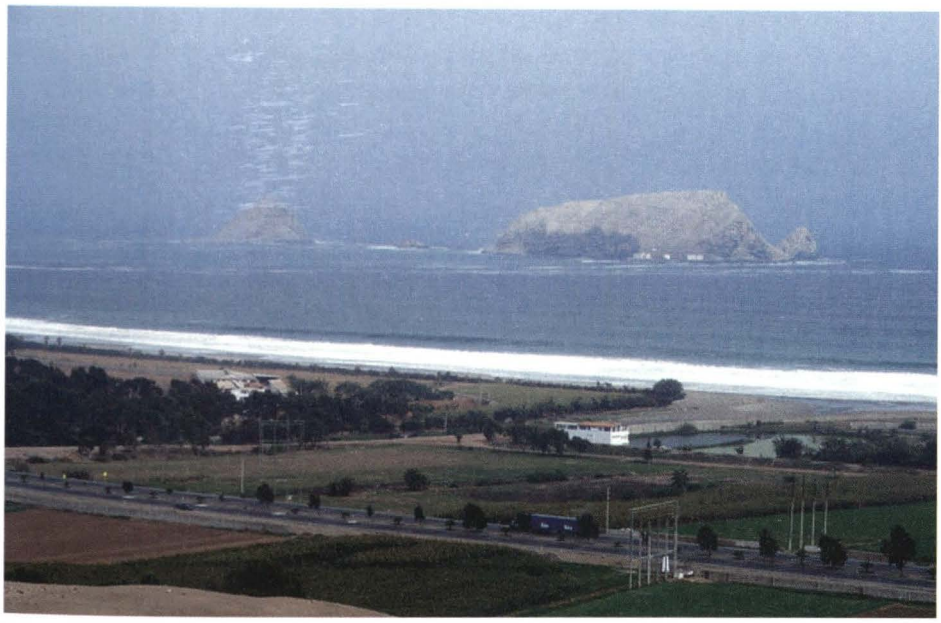
Otra mención importante que relaciona lo religioso con el mar, es la de algunos mitos andinos acerca de la creación, en los que se presenta el origen del hombre vinculado al agua. Como ha escrito Franklin Pease, hay una identificación posible entre el lago y el mar en la cosmovisión andina; y en el fondo, la imagen del agua esta presente en muchos mitos, de modo singular en ríos, lagos, canales, fuentes, todos ellos, paqarina (lugares de origen). En otros relatos, el agua es una especie de matriz originaria del mundo[10]. Esto se puede apreciar por ejemplo, en las versiones existentes sobre el mito de Viracocha.

Los diversos relatos actuales y conocidos, nos han llegado en su mayoría, a través de las crónicas. Para el presente trabajo, mencionaremos algunos de ellos.

El mito de Urpayhuachac

No todas las versiones del mito de Viracocha son iguales en cuanto a la forma o lugar originario, pero específicamente, en parte de la costa central y áreas andinas aledañas, estuvo difundido el mito de Cuniraya Viracocha y Urpayhuachac. Urpayhuachac, era una diosa animadora y madre de los peces, y que, por lo tanto, era adorada e invocada principalmente, por los pescadores.

8. BUSE DE LA GUERRA, Hermann. *Época prehistórica. Historia Marítima del Perú.* T.II, Vol. II. Lima: Ed. Ausonia, 1981. p. 591-592.
9. COBO, Bernabé. *Historia del Nuevo Mundo.* Madrid. Libro XIII, cap.V. Biblioteca de Autores Españoles. p.156.
10. PEASE, Franklin. "Mitos del mar en la Región Andina". En: *Actas del I Simposio de Historia Naval Iberoamericana.* Lima, 1992. p.233.



Cavillaca y su hijo convertidos en piedras. Islas Pachacamac, Lima.

Para conocer este mito, nos remitiremos a lo que relata María Rostworowski en su artículo "Urpayhuachac y el símbolo del mar":

> Según los informantes de Francisco de Avila, en tiempos muy antiguos, el dios Cuniraya andaba por la sierra enseñando a los pueblos a construir andenes y canales de riego. Por ese entonces, vivía en Anchicocha una doncella, también huaca, llamada Cavillaca. Era muy hermosa, pero a pesar de tener muchos pretendientes, no se fijaba en ninguno. Un día que tejía bajo la sombra de un lúcumo, pasó por ahí Cuniraya, y al verla, la deseó. Inmediatamente se convirtió en un pájaro, y desde la rama del árbol echó su germen en un fruto, que dejó caer al pie de la joven. Ella, al verlo, lo cogió y lo comió, quedando encinta. Y como cualquier mujer, al término de sus días dio a luz a una niña. Cuando cumplió un año, Cavillaca, deseosa de saber quien era el padre de su hija, convocó a las huacas de todas partes.
>
> La reunión se realizó en Anchicocha, y a ella acudieron todos los dioses y hombres poderosos, lujosamente ataviados. A cada uno de ellos preguntaba la joven si era el padre de su hija, pero ninguno le daba una respuesta afirmativa. Entonces, Cavillaca decidió que la niña sola reconociera a su padre. La pequeña se acercó gateando a Cuniraya, que también es-

taba presente bajo el aspecto de un hombre pobre y andrajoso. Entonces Cavillaca, asqueada de que un pordiosero sea el padre de su hija, cogió a la niña, y en una loca carrera bajó desde las serranías hasta el mar, y se hundió en sus aguas, convirtiéndose ambas en dos islotes que se divisan desde las orillas del mar, frente al templo de Pachacamac.

Mientras tanto, Cuniraya perseguía a Cavillaca sin poder darle alcance; y llegó también al mar, solo para ver a la joven y su hija convertidas en unas peñas.

En aquel entonces, vivían en el mismo lugar las dos jóvenes hijas del dios Pachacamac, y ambas estaban al cuidado de una serpiente, mientras su madre había ido al fondo del mar a visitar a Cavillaca.

Cuniraya, aprovechando la ausencia de la madre, durmió con una de las niñas. Pretendió hacerlo también con la segunda, pero esta se convirtió en paloma y se echó a volar. Desde aquel día a la madre se le llamó Urpay – huachac, es decir, 'la que pare palomas'. Debería decirse 'Urpihuachac (urpi, paloma), sin embargo conservamos la ortografía del texto de Ávila.

En ese tiempo no se hallaba un solo pez en el mar, y solo Urpayhuachac los criaba en un pequeño pozo de su casa. Cuniraya, enojado de que la mujer fuese a visitar a Cavillaca, arrojó sus pertenencias al mar, y con ellas a los peces que criaba. Desde entonces se multiplicaron como existen hoy día[11].

Lo destacable en esta verstión del mito, es que Urpayhuachac considerada como la creadora de los peces (fauna marina) y madre de las palomas (a estas las vincularemos a las aves marinas, que eran las que generaban el guano, recurso fundamental para la agricultura prehispánica), tenía su residencia en el mar, y de allí la vinculación con este medio, que recibía veneración por parte del hombre prehispánico y de los pescadores, en especial.

Otros mitos

En adición al mito de Urpayhuachac en el que se vincula al mar con la creación, existen otras tres versiones que mencionaremos, que son las más conocidas respecto al origen de los hombres en el mar. Dos de ellas se registran en crónicas importantes: *Miscelánea Antártica,* de Miguel Cabello Balboa (1586)[12] y la *Crónica*

11. ROSTWOROWSKI, María. "Urpayhuachac y el Símbolo del Mar". En: *Boletín del Seminario de Arqueología – PUCP.* Instituto Riva-Agüero, n°. 14 (ene-dic. 1973). p.13-14.
12. CABELLO BALBOA, Miguel. *Miscelánea Antártica.* Lima: Facultad de Letras UNSM. Instituto de Etnología, 1951.

moralizada, del agustino Antonio de la Calancha[13]. La tercera, la hallamos en la obra anteriormente citada, de Giovanni Anello Oliva (1631)[14].

La primera versión del origen marino de los habitantes de la costa norte, se encuentra en Miguel Cabello Balboa, quien al respecto, describe que los naturales de Lambayeque informaron que Naimlap vino por el mar en balsa, con muchas mujeres, un tocador de pututu, otro "cuidador de sus andas", un tercero que cuidaba la bebida del señor y una suerte de "adornador", que cuidaba su ornato personal. Su dios se llamaba Yampayeq y su figura era de piedra verde. A su muerte lo sepultaron en secreto, y dijeron que se había ido por el cielo. Su gente (los no nacidos en la tierra) salieron a buscarlo y no volvieron. Su hijo tuvo doce hijos varones. Uno de sus descendientes, Fempellec, quiso mudar su guaca; se le apareció el demonio en forma de mujer y en su ayuntamiento originó el diluvio, seguido por sequía. Descubierta la causa, Fempellec fue arrojado al mar.

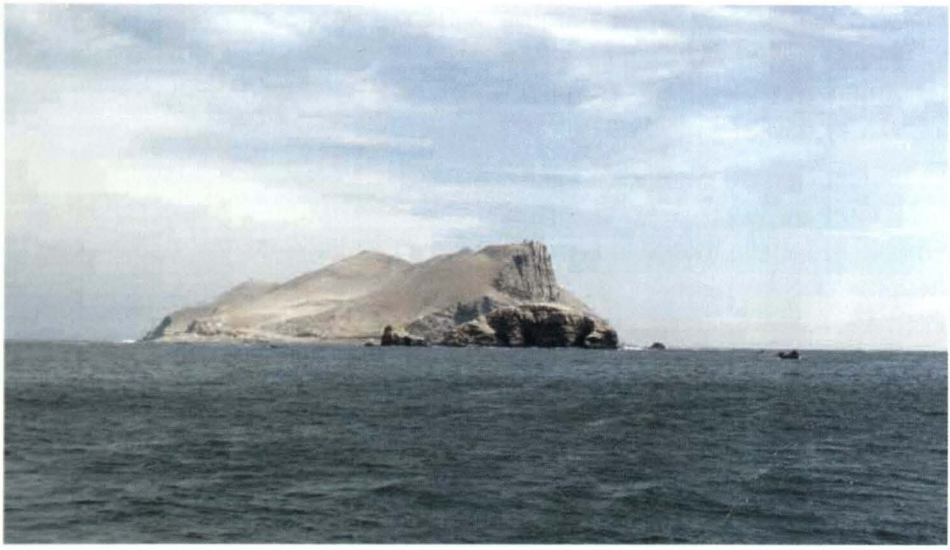
La segunda versión expuesta por Calancha, en cambio, menciona que el origen de los hombres estuvo al lado del mar.

La segunda versión expuesta por Calancha, en cambio, menciona que el origen de los hombres estuvo al lado del mar:

> El Sol i Vichama no pudiendo deshacer el castigo, quisieron satisfacer el agravio, i determinaron dar onra de divinidad a curacas i caciques, a los nobles i a los valerosos, i llevándolos a las costas i playas del mar, los dejó a unos para que fuesen adorados por guacas, i a otros puso dentro del mar.... viendo el Vichama en mundo sin onbres, i las guacas i Sol sin quién los adorase, rogó a su padre el Sol, criase nuevos onbres, i él le evbió tres guevos, uno de oro, otro de plata, i otro de cobre. Del guevo de oror salieron los Curacas, los Caciques, i los nobles que llaman segundas personas i principales; del de la plata se engendraron las mugeresdestos, i del guevo de cobre la gente plebeya que oy llaman Mitayos i sus mugeres i sus familias.[15]

En la tercera versión de Anello de Oliva[16], se menciona la posibilidad que los primeros pobladores pudieron venir del mar, después de producido el diluvio

13. CALANCHA, Antonio de la. *Crónica moralizada*. Vol. 4. Lima: UNMSM, 1974-1978.
14. OLIVA, ob. cit.
15. CALANCHA, ob.cit. vol. 3. p. 934-935.
16. OLIVA, ob. cit.p.23.



Islote Redondo, isla El Frontón.

universal, aludiendo que algunos autores, con anterioridad, plantearon la vía terrestre:

> Digo que después del diluuio general que ubo en el mundo y del qual tuuieron noticia los Indios y tienen memoria del hasta el dia de oy llamándole Pachacuti. Los primeros que passaron a habitar esta tierra, (ahora fuese por la mar por tempestad desecha como quieren algunos, ahora por tierra como ventilan y defienden otros, en especial el P. Joseph de Acosta...).

Lo cierto es que en estos relatos, el mar aparece vinculado a los orígenes, lo cual nos da una indicación de la importancia que tuvo para el hombre prehispánico.

Las islas y sus recursos

Como se mencionó cuando hablábamos de los aspectos religiosos y su relación con el culto al mar, indicamos que la presencia del espacio acuático, como fuente de riquezas alimenticias, tuvo especial veneración por parte de los pueblos prehispánicos. Pero del mar no solamente se obtenía alimento, sino también otro recurso que ocupaba un lugar muy especial en la economía agrícola prehispánica: el guano. En efecto, el guano, producido por las deyecciones de

las aves marinas que frecuentan estacionalmente el litoral peruano, era obtenido de yacimientos guaneros ubicados en los bordes costeros, y también en las islas ubicadas frente al litoral.

En la costa peruana hay alrededor de cincuenta y cuatro islas y treinta islotes de menor tamaño, que en su mayoría se hallan ubicadas entre Paracas y Lambayeque. Todos ellos de aspecto totalmente desértico, sin agua ni vegetación y algunas con suelo rocoso, o cubiertas por arena. Lo común a todas las islas es la gran cantidad de aves guaneras y mamíferos marinos que las habitan. Por otro lado, estas islas, a excepción del grupo de las Hormigas, que se hallan frente a Ancón, y las islas Lobos de Tierra y Lobos de afuera, en el Norte, se ubican muy cercanas a la costa, por lo que el acceso a ellas se puede hacer en embarcaciones pequeñas.

El hombre precolombino habitante de nuestras costas, tuvo una relación muy estrecha con estas islas, su vinculación estuvo motivada por razones rituales –allí enterraba a sus muertos y rendía culto a divinidades relacionadas con el mar– así como también extraía guano, valioso fertilizante que enriquecía las tierras de cultivo. Las islas también desempeñaron un papel importante en la pesca y la caza de mamíferos marinos, cuya carne y piel eran muy apreciadas.

Sin embargo, la aridez, la escasez de agua y otros recursos, sería un factor limitante para que las islas tuvieran una ocupación humana permanente.

Al respecto, como bien ha escrito Hermann Buse:

> A ellas (las islas) fue el hombre siempre con un fin especifico, a cumplir un programa predeterminado, fijo; una tarea, un rito, una misión concreta. En ningún caso el tiempo ha estar en la isla era grande: Podía ser unas horas, parte de un día, a lo sumo algunos días, más no muchos porque la demanda de agua y comida obligaba pronto a volver al valle a la tierra firme de la que se había salido. De todas fuera de duda, la principal razón del traslado a las islas en balsas de madera o de totora fue el acarreo del guano por el que habría gran demanda. Los traslados con fines religiosos fueron también frecuentes y de grandes grupos. En la extracción de las aves, intervenían en la época de los mochicas según sabemos por testimonios fidedignos, los prisioneros de guerra, los que recibían trato cruel, tanto que a veces no regresaban al continente, dejando sus huesos en las covadenas. De las fiestas religiosas participaban las mujeres, y las celebraciones comprendían actos y en las playas de concentración y partida.

Cabe mencionar que había un particular interés en los depósitos de guano de



El *Spondyllus Princeps* era utilizado para la celebración de rituales prehispánicos.

las islas, en la medida que las mismas tenían grandes acumulaciones de dicho fertilizante, y esto debido a que, por su lejanía, las colonias de aves eran mucho más numerosas que en tierra firme.

> En lo que refiere a su importancia ritual y religiosa, las islas eran consideradas como lugares sagrados, y también tierra de los muertos. Lugares sagrados porque como vimos en el relato recogido por Calancha acerca del mito Pachacámac-Vichama, las islas eran consideradas como huacas y deidades, por lo que todos los pueblos, de la costa norte hasta Arica, las veneraban. Son diversas las menciones que en las islas existían templos dedicados al culto. Baste mencionar al padre Las Casas, quien ha escrito:
>
> Tenían (los indios) para ellos sus templos en los picos de las sierras altísimas y asperísimas, y en la mar, dentro de algunas islas"[17]. El mismo autor ha mencionado también que: "En este tiempo, primero fueron muy religiosos para con sus dioses... mayormente los habitadores de la sierra y los que cerca de la mar moraban... Los de la costa, que comúnmente suelen ser pescadores, porque les deparasen buenos lances del pescado y los guardasen de los peligros del mar; por lo cual tenían sus templos en ciertas isletas; como tierra para los muertos, debido a que allí tenían sus cementerios[18].

17. LAS CASAS, Bartolomé de. *De las antiguas gentes del Perú*. Madrid, 1892. Cap. VII, p. 54. Citado por Hermann BUSE.
18. Ibidem. p. 88.

Acerca de esto, Alayza y Paz Soldán, quien en un artículo publicado en 1949 en la *Revista Histórica* hace un estudio acerca de las islas del litoral peruano, nos indica que:

> Por una paradoja, las islas del Pacífico, que son centro activísimo de vida, pobladas por millones de aves, rodeadas de mares próvidos en pesca y plankton,... productoras de fecundante que vivifica al mundo vegetal, son al mismo tiempo, el reino de la muerte. En esos peñones áridos y yermos, osamentas perdidas de una cordillera que se tragó el mar, privados de agua potable... el ser humano solo puede subsistir a condición de recibir de los valles de la costa, el alimento y el agua de cada día, Tal vez por eso, los peruanos precolombinos las utilizaron como cementerios. Los indios iban a ellas a enterrar a sus muertos, dicen algunos cronistas; ahí celebraban pavorosos sacrificios humanos, dicen otros. Y los hallazgos de momias decapitadas, todas ellas de mujeres, que sin duda fueron jóvenes y vírgenes, porque así se las ofrecían a los dioses, y de alta calidad por los atavíos y joyas que ostentan, nos permiten, una vez más, decir que, las solitarias islas del Pacífico, son el reino de la muerte[19].

El guano

Sin duda alguna, por la información recogida de los cronistas, nos ha llegado noticia que los antiguos pobladores prehispánicos, en nuestras costas conocieron el guano y su gran valor como fertilizante agrícola. Que en las islas se hayan encontrado los mayores yacimientos de este estiércol de ave, fue un factor que gravitó para que ellas ocuparan un lugar especial en la economía prehispánica.

El *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, de Antonio Vásquez de Espinosa, es una de las obras de los tiempos tempranos del virreinato, en la que hallamos abundantes referencias en torno al uso del guano como fertilizante agrícola. Sobre el particular, refiriéndose al valle de Ocoña su autor, indica que: "Hay a la villa y valle de Camaná 6 leguas, la cual se fundó a los principios en un alto del valle a la parte Norte,... todo lo que se siembre en él se guanea con estiércol de aves de mar como explicare cuando trate del distrito de Arica..."[20] y da información adicional cuando habla de los valles de Sama, Tacana, Lluta, indicando que:

19. ALAYZA Y PAZ SOLDÁN, Luis. "Islas del Perú". En: *Revista Histórica*, Tomo XVIII, Entrega I. Lima, 1949.
20. VÁSQUEZ DE ESPINOSA, Antonio. *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*. Biblioteca de Autores Españoles. Madrid, 1969. p.336.

> El valle es pobre de agua, y con todo tiene muchos sembrados de trigo, maíz, ají y otras semillas, aunque nunca el agua del valle llega a la mar ni al pueblo; el valle arriba hay buenas viñas donde se cogen más de 8,000 botijas de vino; de este pueblo de Tacana a la ciudad de Arica hay 9 leguas; unas antes de la ciudad está el valle de Chacalluta a la lengua de el agua del mar; por donde sale el río de este valle, el cual es muy fértil y por más de 16 leguas valle arriba, se siembra y coge mucho trigo y maíz, que da con abundancia y fertilidad referida echándole el guano...[21].

Para finalizar nuestras referencias a Vásquez de Espinosa, este autor era conocedor y destacaba la importancia que poseía el estiércol de las aves marinas, de tal forma que, sobre la base de datos obtenidos en el área de Tarapacá, escribió una vez más refiriéndose al guano:

> Hay en esta tierra una rica mina que es el remedio de todos; y muchos han enriquecido con ella y su trato; y es que en esta tierra todo el trigo, maíz y demás cosas que se siembran, para que produzcan con fertilidad y ventaja las guanean, que es lo mismo que estercolar antes de sembrar y después de sembrado; y es que 40 leguas de esta ciudad cerca de Tarapacá a vista de tierra está un islote pequeño, adonde van muchas fragatas a cargar de la tierra del dicho islote que es amarilla, algo blanquecina y el olor de marisco y no muy pesada. A la cual llaman guano y la cargan en fragatas a la dicha ciudad, y a todos los puertos y valles; y la venden por fanegas, que ordinariamente vale la fanega a 12 reales y a 14 y todos los labradores la compran para sus sembrados, y los indios la llevan en sus carneros, de suerte que primero dejaran de comer que de comprar el guano, porque guaneando una fanega de sembrado ordinario da 300, 400 y 500 fanegas y si no la guanean dan como acá, y allá de esta suerte coge un labrador en aquellos valles mas de 10 fanegas que acá de 100 y sucedió que un Gonzalo de Valencia... en macollas como se siembran las habas y guaneado cogió de ellos 1,000 fanegas, y por haber sacado de aquel islote tanto unos dicen que es tierra que Dios crió allí par este fin, y otros que es estiércol de pájaros marítimos, de que hay tanta cantidad por aquella costa que cubre la región de aire; y los indios que no alcanzan de éste lo van a buscar entre las peñas a la marina, pero a muchos ha enriquecido que han andado al trato de él con fragatas...[22]

---

21. Ibidem, p. 346.
22. Ibidem. p. 348.

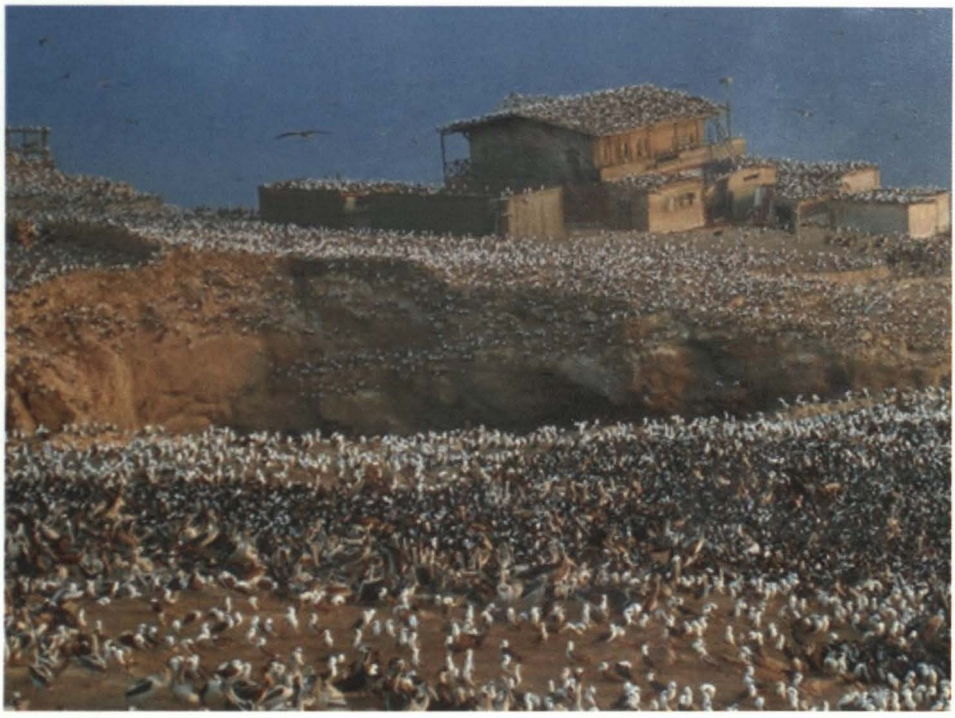


El guano fue el principal fertilizante natural empleado durante la época prehispánica.

En tiempos más recientes, uno de los autores que, principiando el siglo pasado, se interesaría en la vinculación del antiguo hombre peruano con el espacio costero, fue Manuel González de la Rosa; el mismo que, en 1908, publicó un trabajo acerca de las islas litorales peruanas titulado *Estudio de las Antigüedades Peruanas halladas bajo el huano*, en el que, por vez primera, se hace un importante recuento de datos e informaciones obtenidas a partir de 1841, año en el que se inició la explotación comercial del guano de las islas a gran escala. Lo importante de esta información, es la vinculación que busca el autor entre los objetos hallados bajo el guano con las culturas prehispánicas, constituyéndose en uno de los primeros acercamientos al tema de las islas y su uso en épocas prehispánicas. Por otro lado, estos datos son los únicos que, prácticamente, han quedado de lo hallado durante el boom guanero del siglo XIX, que se llevaría para siempre consigo tan importantísimas evidencias.

Para tener una mejor idea de lo que se halló bajo el guano, reproduciremos algunos párrafos del trabajo de González:

> La exportación del huano comenzó en 1841 y entonces las islas contenían unas 40 millones de toneladas, si no más...
>
> Esta enorme cantidad de huano cubría totalmente las islas de Chincha y las



Aves guaneras en la isla Macabi.

de Guañape, Macabi y Lobos, las primeras á corta distancia del poderoso señorío de Chincha y las otras frente á Virú y la costa de Gran Chimú. Las capas de huano tenían hasta 150 metros de altura en muchos puntos, y nótose que hasta á 30 de profundidad se han encontrado algunos de los objetos que vamos á mencionar: las capas superiores son, pues, más recientes...

Veamos ahora lo que se ha encontrado bajo el huano y comencemos por los datos oficiales que nos han suministrado los gobernadores de las islas de Guañape... en Guañape y Macabí se ha encontrado, á algunos metros de profundidad, en los cortes de huano, algunas antigüedades de los indios, como: huacos de oro y plata macizos y en planchas; herramientas muy finas, de varios metales, para tejer; largas franjas de plata, muy delgadas, con animales en relieve; huacos de barro, chicha, maíz, trozaos de bayeta amarilla, huevos de aves petrificados, esqueletos de pájaros-niños, potoyuncos y lobos", para agregar luegoque en la misma isla, "solo se han encontrado ídolos y utensilios de madera negra y chonta, los primeros representando un hombre en cuclillas, con los brazos cruzados sobre el pecho y descansando en la cabeza cuadrada en un palo redondo, de 8

centímetros de diámetro y de metro y medio de largo: lo demás han sido bastones largos o varas, algunos tallados, y canaletes, que son una especie de remos cortos con pala ancha, tallada ésta con figuras de distinta clase de pescados...

Posteriormente, refiriéndose a la isla Macabí, "según informes, se han encontrado vasijas de barro de distintas dimensiones y las pequeñas representando pájaros y otras figuras, las mismas que aparecen en la obra del Sr. Rivero, Antigüedades peruanas: ollas, y en éstas figuras de oro de lámina, y aún máscaras del mismo metal; piezas de género de algodón han hallado una inmensa cantidad, que hasta ahora se ven, pero todo podrido, y un gran número de momias, todas sin cabeza y del sexo femenino. De madera de chonta negra también se han hallado algunas cosas y bastones, algunos de estos de 60 á 90 centímetros de largo por 5 de diámetro, con un extremo aguzado y el otro redondo...Hachas de piedra, no tengo noticia que se haya encontrado alguna; pero de madera negra y de chonta, varias clases de herramientas... que los ídolos que se sacaron de esta isla del Sur, estaban a 4 o 4 metros de profundidad, en puro huano, y en Macabí á mayor y menor distancia, lo mismo que los demás objetos... á pocas leguas de la parte de costa que está al frente de las islas, se encuentran los mismos objetos, en mayor cantidad, principalmente de alfarería, y en general en estas, ahora mismo se sacan muchos huaqueros del Valle Chimú, en donde hay lo que llaman huacas...

A parte de estas cosas se encontró una capa de trapos de cinco pies de espesor y de mas de una milla de largo, cosa realmente extraordinaria."[23]

Acerca de las islas de Chincha, de gran valor es la mención del hallazgo en 1867, bajo una profundidad de hasta 200 pies en el guano, de "muchos objetos preciosos, y entre ellos 8 laminas de plata repujada, que representaban peces de distintas especies";y sobre todo, del hallazgo, por unos pescadores, de un cuerpo de mujer sin cabeza, la que después se encontró a cierta distancia del esqueleto. Cubrían el pecho y las costillas laminas de oro muy delgadas, y todo era digno de conservase cual preciosa reliquia de la antigüedad. Pero los operarios se repartieron el oro y lo vendieron a los capitanes de los buque que cargaban huano, y arrojaron el cuerpo al mar".

En sus conclusiones, para González, los cadáveres de mujeres decapitadas, nu-

23. GONZÁLEZ DE LA ROSA, Manuel. "Estudio de las antigüedades peruanas halladas bajo el huano". En: *Revista histórica*. Tomo III, 1908. Lima, 1908. p. 39-45.

merosos en Guañape principalmente, constituían una prueba de que en la costa eran muy antiguos los sacrificios de doncellas, como entre los Collas a las que adornaban con joyas y planchas de oro, antes de degollarlas; por lo que las islas eran consideradas como un cementerio sagrado, rodeado de misterio, y por eso eran preferidas para sepultura de las víctimas, que bajo el guano permanecían incorruptas.

Luego que González publicara sus estudios en torno al guano, no con muchos años de diferencia, el arqueólogo Julio C. Tello también estudiaría el uso de este recurso en tiempos prehispánicos, y escribiría lo siguiente:

> La explotación hecha por los indios de otra fuentede riqueza propia de este suelo, despierta aun más la admiración del investigador por lo que ella significa y por la trascendencia que tuvo en el desarrollo y apogeo de la agricultura en la costa, no superada por ningún otro pueblo de América. Esta fuente es el guano de las islas del Pacifico. Al igual que las perlas, el platino, la esmeraldas y las conchas tropicales, la explotación del guano, previo el conocimiento de sus misteriosos poderes vivificantes, se halla íntimamente vinculada a la vida social, económica y religiosa de los antiguos peruanos. El padre José De Arriaga en la extirpación de la idolatría del Pirú, escrita a principios del siglo XVII dice al respecto: "Y en el pueblo de guacho cuando ivan por guano de las islas, que son los farallones de Huara, hazian un sacrificio derramando chicha en la playa para que no le trastornasen las balsas precediendo los 2 días de ayuno y cuando llegaban la isla adoravan a la Huamancantac como el señor del guano y le ofrezian las ofrendas para que le dexase tomar el huano, y en llegando de vuelta el puerto, ayunavan cantaban y vevian" [24].
>
> Luego, afirmaba Tello también que "Las islas del Pacífico fueron en la antigüedad teatro de grandes acontecimientos. Macabí, Guañape, Chao, Don Martín San Lorenzo, Pachacámac, Asia y el grupo Chincha fueron las más conocidas y tenían nombres de dioses, cuya historia conserva la tradición, como Akat, Shina, Kawillaca, etc. En la mayoría de estas islas se han encontrado, debajo de la capa de guano, restos de adoratorios y templos, cadaveres de mujeres decapitadas, alfarería ceremonial y otros objetos rituales"[25].

Los antiguos pobladores de la costa dieron gran importancia a las islas, y ello se puede apreciar en las numerosas reproducciones de las mismas en algunos

---

24. TELLO, Julio C. *Origen y desarrollo de las civilizaciones prehistóricas andinas*. p. 26.
25. Ibídem. p. 27.

huacos, en los que figuran como cerros rodeados por las aguas, y aparecen también lobos y aves marinas.

En otra de sus obras, al referirse Tello sobre los huacos de la costa, habla de la representación de la Akatay Mita[26], una fiesta dedicada al "señor de guano", que era una vieja costumbre que se hallaba ilustrada en la alfarería Moche, Chimú y Muchik. Vasos grandes con eminencias y depresiones, transformadas mediante modelado y pintura en cerros quebrados, ensenadas y abras, son representaciones de las islas y como tales, ostentan una fauna compuesta de lobos marinos, peces y aves guaneras. Además, ofrecen escenas de sacrificios presididas por seres fantásticos, en figuras de animales humanizados.

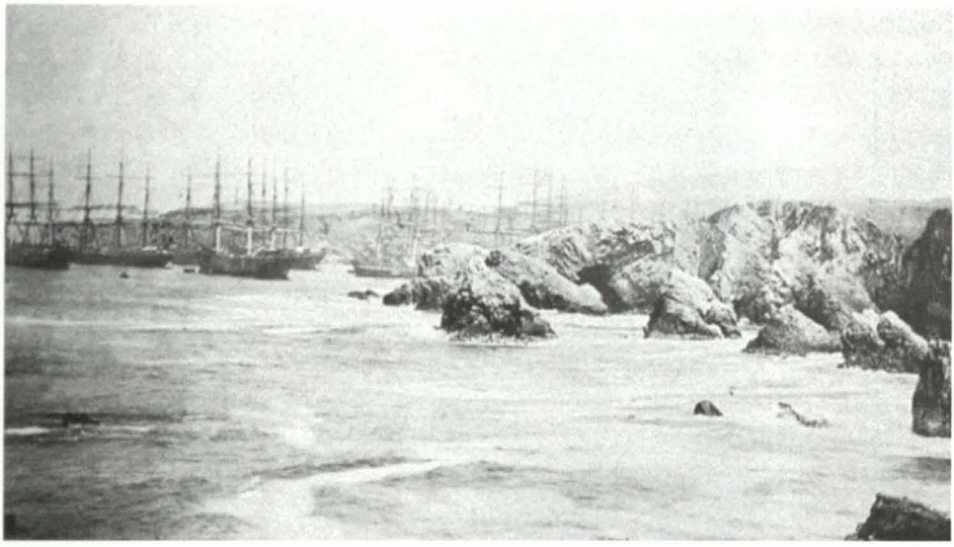
Para Kubler, este material fue probablemente, una fracción de lo que realmente existió allí, y descubierto en forma casual, durante la explotación comercial del guano en dichas islas; añadiendo que de estas evidencias arqueológicas, la mayor parte fue destruida.

Otro de los investigadores, que se interesó en el tema de la arqueología de las islas guaneras, fue George Kubler, quien en 1948 publicó el artículo "Towards absolute time: Guano Archaelogy"[27], en que el autor hace una importante interpretación de los hallazgos, entre los años 1826 y 1875, de cientos de artefactos prehispánicos bajo el guano, en las islas litorales, dados a conocer por González; así como, menciones acerca del empleo del guano difundidas por cronistas, autores e investigadores modernos, formulando una hipótesis al respecto, para finalmente hacer una cronología de los mismos.

Para Kubler, este material fue probablemente, una fracción de lo que realmente existió allí, y descubierto en forma casual, durante la explotación comercial del guano en dichas islas; añadiendo que de estas evidencias arqueológicas, la mayor

26. Refiriéndose al Akatay Mita, Tello nos explica que "Estas referencias sobre hechos de evidente autenticidad, enseñan que en la isla de Huacho, hoy llamada Mazorca, los indios adoraban a Huaman Kantax, señor del guano, y que una fiesta llamada Akatay Mita se celebraba en los valles, en los meses de diciembre, cuando comenzaban a madurar las paltas. Este señor fue uno de los dioses más celebrados de la nación Chimú, según lo afirma Calancha; y por su significado etimológico se puede deducir que su figura fue la de un extraño animal, un ave con alto copete o de diadema semilunar, la misma que se destaca como divinidad principal en las escenas míticas representadas en el arte Muchik. El vocablo Akatay Mita, literalmente significa la vuelta al guano o el reabono de las tierras, ceremonia destinada a dotar a las tierras de su poder fertilizante".

27. KUBLER, George."Towards Absolute Time: Guano Archaeology". En: *Memoirs of Society for American Archaeology*. Vol XIII, n.° 4, part. 2. April 1948. p. 29-50.



Actualmente las islas de propiedad estatal, están administradas por el Ministerio del Ambiente y, junto a otras islas, islotes y puntas o cabos.

parte fue destruida. Sin embargo, las piezas que lograron sobrevivir fueron llevadas a museos europeos y norteamericanos.

El trabajo de Kubler trata precisamente acerca de aquellas piezas que han sobrevivido, o de las que se tiene información que fueron halladas bajo profundas capas de estratos de guano, cuya medida fue registrada.

Con los datos consignados y efectuando un cálculo que relaciona la profundidad de los estratos con la edad de los mismos, se pretende dar con una aproximada antigüedad de las artefactos y objetos hallados.

Debido a que la información registrada en las islas, Chincha es la más completa y fiable, este estudio se concentra principalmente en los objetivos allí encontrados;sin embargo se mencionan también los de otras islas de la costa (Guañape, Macabí).

Explicando el método para relacionar los estratos con la antigüedad de los mismos, sobre la base de fotografías de 1853 y 1860, argumenta que el guano se formaba en capas horizontales, a un ritmo regular, en todas las partes de las islas. Otro factor que hubiera podido afectar es el viento, pero el mismo se asume como factor constante también.

De esta manera, el autor, sobre la base de que uno de los objetos no prehispánico, hallado bajo 5.5 m de profundidad, calcula que, dividiendo la profundidad entre

el tiempo transcurrido, el guano se acumulaba a un régimen de 20 mm anuales, y para cien años corresponderían dos metros de profundidad.

Entonces, sobre estas estimaciones es que intenta fechar todas las piezas halladas, estableciendo un cuadro de profundidad y siglos, en el cual se grafica la fecha probable en que fueron depositados algunos objetos.

Otro tema importante de la lectura, son las menciones que el autor hace de la información de los cronistas, acerca del uso del guano de las islas como fertilizante, en épocas prehispánicas, citando de manera especial a Cieza de León.

De interés notable dentro de los hallazgos mencionados, es un ceramio que representa una embarcación Mochica, y describe el empleo de balsas para acceder hacia las islas.

A manera de comentario respecto de este trabajo, si bien resulta muy interesante la hipótesis del autor, se debe tener en cuenta que en el estudio, al parecer no se ha considerado que hay periodos o años en los que, a consecuencia de fenómenos naturales tales como "El Niño", se pueden haber presentado irregularidades en la acumulación de capas, lo que no daría exactitud a las fechas dadas.

Aparte de los mencionados, son pocos los investigadores que, en los últimos años, han dedicado estudios al tema de las islas y de sus recursos, en especial, en lo que al guano se refiere. Uno de ellos es la doctora María Rostworowski y otro, el doctor Marco Curátola.

En el primero de los casos, María Rostworowski, dentro de su vasta obra relacionada al poblador prehispánico de la costa, en su artículo "Las islas del litoral peruano", en adición a versiones dadas por autores anteriores, hace un recuento interesante sobre las islas de la costa peruana, y de los principales hallazgos conocidos bajo las capas de guano. Asimismo, indica que fueron tres los tipos de abono usados en la región costera; el primero, mediante el empleo de cabezas de peces (sardina); el segundo, consistente en hojas semidescompuestas de algarrobos y huarangos y el tercero, estiércol de aves marinas o guano. Respecto a este último, menciona como referencia algunas crónicas, como aquella de Cieza de León, quien en su recorrido por el país, observó el empleo del guano por los naturales. Incluso, lo más interesante de lo relatado por el cronista, es la declaración del curaca de Huaman "del valle de Chimo", quien afirmó ante el visitador Gonzáles de Cuenca en 1565, que él y sus indios tenían por costumbre ir a las islas a extraer guano, "porque dellos tenemos trato e rescate y aprovechamiento de que sacamos con que pagar nuestro tributo e nos sutentamos". Para Rostworowski, esta información es una noticia importante, porque demuestra que no solo se tenía el conocimiento y em-

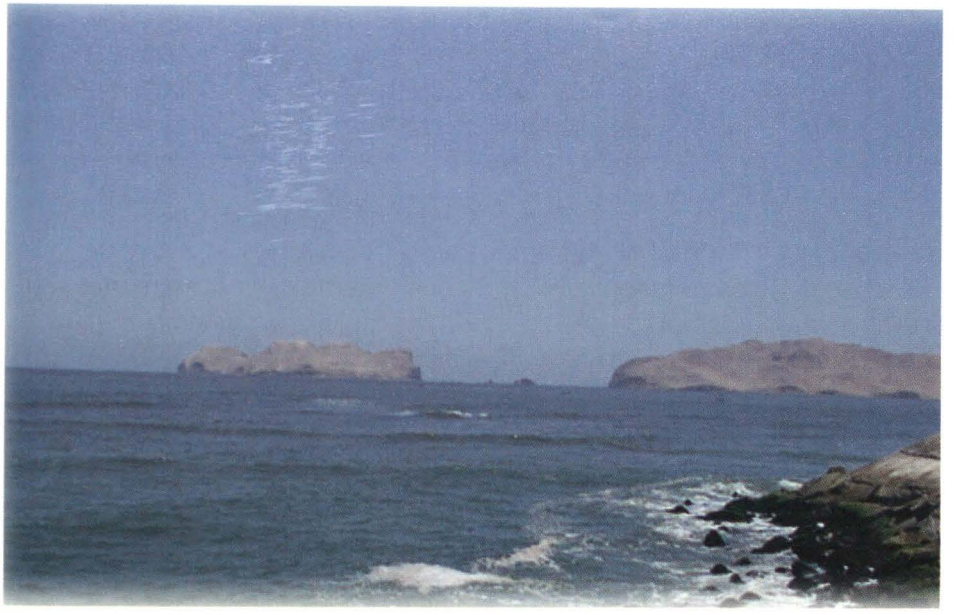
pleo del guano, sino que su explotación también servía para el rescate[28]. Para esta investigadora, las islas del litoral formaban parte del acervo cultural de los antiguos pobladores de la costa, y sus mitos y leyendas hacían de ellas, antiguas divinidades, o bien, señores encantados bajo un aspecto rocoso. Más aún, al igual que las guanca o piedras sacralizadas presentes en todo el ámbito andino, semejantes a los apus de los nevados de la cordillera, las islas encarnaban a seres tutelares a quienes se ofrecían sacrificios, y eran también lugares apacibles para el descanso de los difuntos[29].

En el segundo de los casos, siempre en el tema relacionado a las islas y el guano, recurso tan importante en la agricultura prehispánica, nos referiremos al antropólogo e historiador contemporáneo, Marco Curátola, quien ha formulado una interesante hipótesis que surge de preguntarse acerca del origen de la prosperidad que gozaba el Señorío de Chincha. Esta hipótesis la basa en que el guano fue el fundamento del auge económico de los chinchas, en los últimos tiempos prehispánicos; y que este recurso era obtenido de las islas a través de balsas, y de allí la posible existencia de centenares de estas embarcaciones[30]. Es necesario hacer notar, que en este artículo, aunque no se hace directamente, se ofrece una importante reinterpretación de lo sostenido por María Rostworowski, en su trabajo titulado *Mercaderes del Valle de Chincha en la época prehispánica*, en torno al verdadero rol que desempeñaban los pescadores que empleaban balsas en la costa. A este respecto, hacemos notar lo que propone el autor en el sentido que, la hipótesis acerca de que los chinchanos efectuaban comercio a distancia por mar, no tendría mayor sustento. Ello debido a la lectura del famoso "Aviso"[31] analizado por Rostworowski, en el que no aporta ninguna mención que dicha actividad se halla efectuado por mar[32]. Asimismo, otro punto importante está relacionado a que hasta la fecha no se han hallado evidencias que demuestren el empleo de grandes balsas en rutas hacia el norte, y la aparente ausencia de depósitos o talleres de Spondylus.

La isla San Lorenzo

De todas las islas litorales peruanas, la que creemos, nos debe merecer una atención especial,es la San Lorenzo. Ello debido a que, entre otros aspectos, es

28. ROSTWOROWSKI, María. "Las islas del litoral peruano". En: *Actas del IV Congreso Internacional de Etnohistoria*.T.1. p.334.
29. Ibidem. p. 344.
30. CURÁTOLA, Marco. "Guano: una hipótesis sobre el origen de la riqueza del señorío de Chincha". En: *Homenaje a María Rostworowski*. Lima: Fondo Editorial PUCP, 1999. p. 223-239.
31. "Aviso de el modo que havia en el gobierno de los indios en el tiempo del Inga y cómo se repartían las tierras y tributos".
32. No se menciona que los "10 mil pescadores" se hallan dedicado al comercio por vía marítima.



Islas El Fronton y San Lorenzo, Callao.

la única de todas de la que se tiene conocimiento, posee un gran cementerio prehispánico, aparte de ser la de mayor extensión de todo la costa. Esta isla se halla ubicada en el océano Pacifico, frente a la Provincia Constitucional del Callao. Dista cinco kilómetros del distrito de La Punta. Tiene un largo promedio de ocho kilómetros Noroeste–sureste, por un ancho aproximado de 2.5 kilómetros. Es de forma alargada, abarcando un área total de mil hectáreas. Además, posee una geografía variada al presentar acantilados de hasta doscientos metros de altura en la zona Sur; mientras que en la parte Noroeste, solo llegan hasta los setenta. La mayor elevación es de 390 m. en el cerro La Mina. Por otro lado, en ambos litorales (Este y Oeste) tenemos la presencia de varias playas arenosas, y una playa pedregosa en la zona llamada El Cabezo, en el extremo Noreste. Asimismo, hacia el extremo Sureste se encuentra la pequeña isla El Frontón.

Actualmente, la isla San Lorenzo, al igual que la isla Callao (o El Frontón), no es habitada de forma permanente, excepto por la Estación Naval de la Marina de Guerra del Perú, ubicada en la caleta Paraíso.

Respecto al nombre de San Lorenzo, con el que fue conocida en épocas prehispánicas, hay pocas referencias. Una de ellas la podemos obtener del cronista López de Velasco en su libro Geografía y descripción de las Indias, publicado en 1574, citado por Carlos Romero en un trabajo sobre el Callao. Dicho cronista

indica que su nombre era Gina[33]. Respecto a dicho nombre, Julio C. Tello, en su *Arqueología del Valle de Lima*, ha escrito que: "La isla llamada hoy de San Lorenzo y antes Salamerina, Shina o Acat, fue uno de estos lugares sagrados de donde se han extraído muchos restos arqueológicos, en su mayor parte cementerios moches..."[34]

Acerca de otros datos sobre San Lorenzo, el mismo cronista López de Velasco menciona que en los primeros tiempos de la Colonia, la isla fue cedida ".... en encomienda a Don Antonio de Rivera, lo que hace suponer que entonces esta estaba poblada, era fácil el acceso desde el puerto. Allí habían también grandes conchales y cenizas (que demuestran) la existencia del hombre desde tiempos muy remotos, como en las proximidades de Bellavista y en Ancón. En tiempos de los inkas desempeñó la isla importante función económica en el mantenimiento de la población; abundosa en mariscos los peñascales de la isla y los cercanos a ella, la dividieron en varias secciones, demarcadas de arriba abajo, hasta la orilla por hileras de piedras, donde había pescar y recoger mariscos cada una de las agrupaciones del valle".

La primeras investigaciones arqueológicas realizadas en forma científica en la Isla San Lorenzo, fueron llevadas a cabo por el arqueólogo alemán Max Uhle, durante 1906 y 1907. Estas consistieron en trabajos de exploración y excavación, cuyos resultados fueron dados a conocer en forma muy breve, por Carlos Romero en 1942. Romero menciona que a mediados de 1906, Uhle llevó a cabo excavaciones arqueológicas en las ruinas de un pueblo antiguo, que se encuentra en la caleta denominada de La Cruz, en el extremo sureste de la isla. Encontró allí restos de toscas murallas y un cementerio prehispánico. Estos trabajos los continuaría brevemente en 1907.

Como resultado de estas exploraciones, se obtuvo diversidad de objetos de cerámica, madera y piedra, adornos de conchas, animales momificados, brazos y piernas tatuados y utensilios de plata. De estos últimos destacan, entre otros, once copas con caras repujadas, diecinueve vasos y platos, cinco máscaras y muchos otros objetos de uso personal de oro y plata; además de finos tejidos. Uhle calculó la cantidad de contextos funerarios, entre los dos mil y tres mil años de antigüedad. La presencia de abundantes objetos de plata asociados a las tumbas, lo llevó a concluir que fue utilizada como cementerio, por los caciques o señores principales que gobernaban en el Callao y Lima, durante los siglos anteriores a la conquista española del Perú.

---

33. Citado por Romero en su obra antes referida. p. 210 – 211
34. TELLO, Julio C. "Lima antes de Pizarro". En: *Cuadernos de investigación del Archivo* Tello. n.° 1. p. 27

Sobre los trabajos que Uhle efectuó en San Lorenzo, existe un interesante recuento y análisis de los mismos escritos por el arqueólogo José Hudtwalker Morán, quien a la fecha ha sido el único en estudiar la importante labor llevada a cabo allí por el ilustre investigador alemán[36] la labor de Uhle perdura a través de la colección de más de trescientos artefactos arqueólogicos provenientes de sus excavaciones en la isla, que actualmente se hallan en los depósitos del Museo de Arqueología, Antropología e Historia del Perú.

En 1978, Marcela Ríos y Enrique Retamozo presentaron en un informe, el análisis de los artefactos de metal procedentes de las excavaciones de Uhle.

Cabe mencionar que, refiriéndose a la isla San Lorenzo, en un documentado estudio sobre el Callao, Carlos Romero recuerda que los españoles de la Conquista, recogieron la versión de los indios, que en la cumbre de San Lorenzo presumiblemente, si se habla de cumbre de la isla, cerca del Cabezo, en el extremo norte había un castillo o adoratorio dedicado a la diosa Luna. Romero da la versión como veraz. Otro investigador que menciona algo al respecto es Tello, quien en su obra antes citada, refirió que "...Quilla, Shina o Intimanka, la diosa de la noche hermana del Sol, cuya historia es corta, siempre es inmolada a los dioses. Viaja casi siempre de oriente a Occidente con su hijo, un lucero, y tiene su templo en la isla Shina o de San Lorenzo"[35]. Sin embargo, hasta la fecha no ha sido hallado ningún resto del mencionado templo, por lo que el lugar de su exacta ubicación, se ignora.

En 1978, Marcela Ríos y Enrique Retamozo presentaron en un informe, el análisis de los artefactos de metal procedentes de las excavaciones de Uhle. Entre sus conclusiones, cabe resaltar el hecho que consideran a estos materiales como parte de asociaciones funerarias de elite, porque a excepción de dos piezas de cobre y dos piezas de oro, el resto de los artefactos están hechos de plata; sin embargo, mencionan que algunas piezas presentan un alto grado de manejo de la técnica metalúrgica, mientras que otras, padecen un desconocimiento de la misma.

Respecto a la filiación cultural y cronológica de estas piezas, los autores indican que los objetos hallados por Uhle estarían relacionados a desarrollos tardíos propios de los valles del Rímac y de Chincha (departamento de Ica), al sur de Lima; y que corresponderían a una tradición diferente a los de la costa norte.

35. Ibidem. p. 40.
36. HUDTWALKER Morán, José. "Investigaciones arqueólogicas de Max Uhle en la Isla San Lorenzo, Callao (1906 - 1907): Un siglo después". En: *Max Uhle (1856 - 1944): Evaluaciones de sus investigaciones y obras*. Lima, fondo editorial de Pontificia Universidad Católica del Perú, 2010. pp. 295 - 312.

En 1995, el arqueólogo Johnny Isla hizo un análisis del material cerámico extraído del sitio caleta La Cruz excavado por Uhle, teniendo como objetivo principal la identificación cultural de los objetos. Dentro de sus conclusiones, Isla afirma que, a la luz de los objetos encontrados por Uhle y examinados en su estudio, la isla de San Lorenzo formó parte de la esfera de influencia de un grupo social asociado con el grupo étnico Ichma, de la costa central. Más aún, parece ser un lugar especial donde enterraron a los personajes más importantes, pertenecientes a la elite de este grupo. En consecuencia, pudo ser un importante centro de producción y/o un lugar "especial" para servir de morada final a los jefes o curacas principales de Ichma.

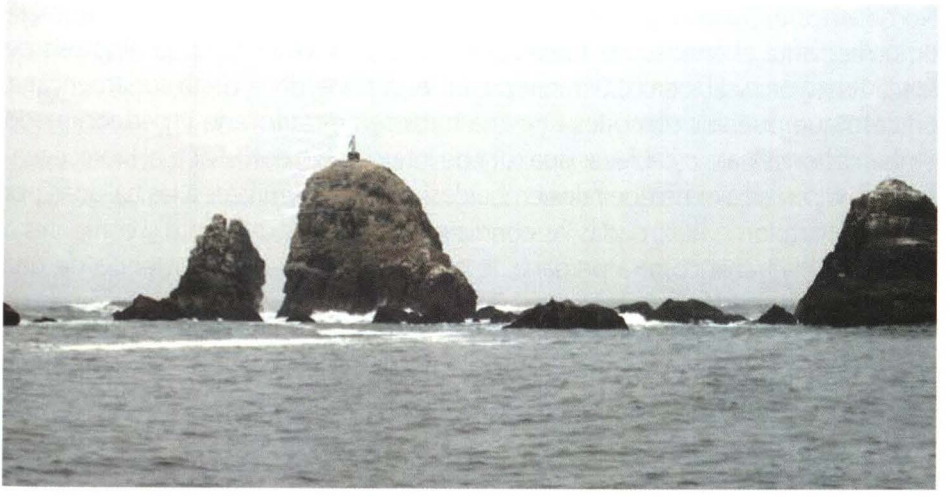
Por ello, considera que la isla San Lorenzo representó en la historia pre-hispánica de la costa central, un lugar de mucha importancia, donde se habría cumplido principalmente, labores relacionadas con la explotación de recursos del mar y otras ligadas al culto.

Esta tesis la refuerza con evidencias que han demostrado que, a partir del Horizonte Medio, la costa central a través de Pachacamac, estuvo involucrada dentro de un sistema de intercambio de productos de culto o suntuarios como el Spondylus; lo que durante el Intermedio Tardío se incrementó, incluyendo la transferencia de rasgos culturales que, tanto los Chincha por el sur, como Chancay y Chimú por el norte, impulsaron respetando las autonomías locales. Agrega que durante la dominación Inka, esta situación fue mucho más evidente, debido a que el Estado incaico provocó una mayor movilización de las poblaciones y de sus productos.

En este contexto, parece que la isla San Lorenzo, por su ubicación estratégica cerca al delta de los ríos Rímac y Chillón, tuvo un importante rol en esta red de contactos, y al parecer, fue muy frecuentada y a la vez ocupada por poblaciones dedicadas a la pesca y extracción de recursos marinos, así como a la explotación del guano, como lo confirman los conchales y basurales arqueológicos, hasta hoy existentes en ella.

Isla indica también que del análisis de los materiales hallados, se puede concluir que las ocupaciones más importantes en San Lorenzo ocurrieron durante los períodos Intermedio Tardío e Inka, sin descartar que existieron ocupaciones anteriores. De su estudio, a Isla le llama la atención la existencia de dos piezas identificadas como "de manufactura Inca Imperial", que debieron haber sido trasladadas desde el Cuzco hasta San Lorenzo.

Luego de los trabajos de Uhle, transcurrirían muchos años sin que se efectuen estudios y exploraciones arqueológicas en la isla San Lorenzo, hasta 1974, fecha en que se ejecutó el Inventario y Catastro Arqueológico del valle del Rímac y Santa Eulalia para el Instituto Nacional de Cultura, que dirigió Carlos Milla Villena. Participaron como co-



Isla San Lorenzo conserva patrimonio nacional.

laboradores en dichos trabajos, los arqueólogos Mercedes Cárdenas Martín y Cirilo Huapaya. Con posterioridad a ello, a partir del año 1997, la Marina de Guerra del Perú, con el propósito de poner en valor el patrimonio histórico arqueológico existente en San Lorenzo, conformó un comité de trabajo multidisciplinario, el cual contó con la colaboración del Instituto Riva-Agüero entre los años 1998 y 2001, para –entre otras labores– efectuar una prospección a fin de determinar la ubicación exacta de todos los sitios arqueológicos existentes allí. Luego, entre los años 2003 y 2004 se llevaron a cabo dos temporadas de investigación con un equipo multidisciplinario lederado por el arqueólogo José Hudtwalker Morán, habiendo efectuado, entre otras labores, una prospección de los sitios arqueólogicos existentes en la isla. Fruto de estos trabajos, fue la exposición temporal "Isla San Lorenzo: territorios de encuentros", llevada a cabo en le Museo de la Nación en octubre del año 2005, así como una serie de documentos académicos y articulos sobre la labor llevada a cabo durante este periodo.

La navegación: un aspecto vinculado al tema de las islas

Con referencia a la navegación en tiempos prehispánicos, creemos que una de las motivaciones que tuvo el hombre de la costa para desarrollar las artes de la navegación, fue sin lugar a dudas, la necesidad de contar con un medio de transporte para realizar sus faenas de pesca, en áreas adyacentes al litoral, así como un medio de transporte para acudir a las islas y extraer el valioso recurso guanero.

No dejamos de lado la posibilidad que hayan existido rutas de transporte marítimo mediante el empleo de balsas, para ello nos apoyamos en la hipótesis de María Rostworowski, pero creemos que en esta parte de la costa sudamericana, en caso que pueblos como los Chincha hubiesen desarrollado y perfeccionado embarcaciones para establecer una ruta de intercambio con el actual litoral ecuatoriano, ello, si se asume que tales embarcaciones eran similares a las halladas por el piloto Bartolomé Ruíz, dadas las condiciones reinantes de viento y corrientes a lo largo de la franja costera peruana, lo más probable sería la existencia de una ruta marítima de ida hacia el Norte y una de retorno por vía terrestre hacia el Sur. Para esta hipótesis, tomamos, en primer lugar, parte de los planteamientos de Anne-Marie Hocquenghem, quien en un artículo titulado "Rutas de entradas del Mullu en el extremo Norte del Perú", pone en tela de juicio los intercambios a larga distancia entre los Andes centrales y norteños, proponiendo más bien una ruta terrestre alterna. En segundo lugar, tenemos lo que otros autores, Alcina Franch, Bouchard y Guinea en "Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial"[37] sotienen respecto a las limitaciones que dificultan una navegación en sentido norte-sur, pero que en dirección opuesta si era posible. Sobre la base de las dos propuestas anteriores, nuestra hipótesis iría en el sentido de que, a pesar que aún en la costa central no han sido halladas evidencias acerca del empleo de balsas en navegaciones largas, es algo que no podemos descartar del todo, sí sabemos que pueblos de esa región como los chinchas, dominaban el arte de la navegación. Recordemos también que sí existió una gran demanda de fertilizante para ser extraído de las islas, aquel guano requirió probablemente para ser transportado hacia tierra, el empleo de embarcaciones con una regular capacidad de carga similares quizás, a las que el piloto Ruiz divisó en la costa norte. Este transporte creemos, difícilmente pudo haberse efectuado en balsas de junco o totora, como las que han logrado subsistir hasta nuestros días.

En cuanto al tipo de embarcaciones que existieron en la costa sudamericana al arribo de los españoles, son muy pocos los estudios realizados en nuestro medio. Quien ha trabajado de manera exhaustiva el tema, ha sido Jorge Ortiz Sotelo en: "Embarcaciones aborígenes en al área andina". En este artículo hace un compendio de las informaciones rescatadas por los cronistas y otras de fecha posterior, en torno a cada uno de los tipos de embarcación de las que se tiene noticia, existieron al arribo de los españoles en el área andina. Además indica el material con que fueron construidas, y la utilización que tuvieron, de acuerdo al lugar donde fueron empleadas.

---

37. ALCINA FRANCH, José y otros: "Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial". En: *Revista española de antropología americana*. N.° XVII. Ed. Univ. Madrid, 1987. p. 35-73.

Por último, es importante mencionar que entorno a las balsas prehispanicas similares a las observadas al arribo de los primeros españoles a costas del actual Perú, las expediciones Kon Tiki I (1947), Tangaroa (2007) -ambas navegando hacia la Polinesia- y la Kon Tiki II, próxima a llevarse a cabo a finales del presente año, pero en esta oportunidad hacia la Isla de Pascua, son una clara demostración de las capacidades océanicas de este tipo de embarcaciones, tema que en todo caso, merece un estudio más especifico y detallado.

Conclusiones

El antiguo poblador andino halló en el mar una fuente abundante de recursos, tanto para la alimentación, la obtención de fertilizante de uso agrícola, la elaboración de utensilios y artefactos diversos, con restos de mamíferos y aves marinas, como medio alterno para el transporte.

Creemos que los estudios de las culturas y pueblos anteriores y de los existentes, al arribo de los españoles, en la medida que los centros de poder se hallaban ubicados en la zona andina, relegaron a un plano menos secundario, la importancia que pudo tener en la economía de los pueblos del Ande, el uso de los recursos provenientes del mar y de las islas.

A esta percepción generalizada ha contribuido la existencia de limitadas evidencias, ya sea en lo que respecta a la navegación, como a lo concerniente a restos arqueológicos en las islas del litoral, que ayuden a dar una idea más clara del papel que jugó la actividad náutica, pesquera y guanera, en la provisión de recursos al antiguo hombre andino.

Más aún, de los trabajos que hemos revisado, se podrá apreciar especialmente, que, en relación a la investigación en islas, aparte de las exploraciones de Uhle y Tello a principios del siglo pasado, es mucho lo que aun queda por investigar y descubrir. En consecuencia, se hace indispensable que nuestros investigadores, a la luz de futuros estudios y exploraciones, puedan obtener información para cubrir los vacíos que existen en torno al tema.

Bibliografía

- ACOSTA, Joseph de. *Historia Natural y Moral de las Indias.* Libro 5°. México, 1962.
- ALAYZA Y PAZ SOLDÁN, Luis. "Islas del Perú". En: *Revista Histórica,* Tomo XVIII, Entrega I. Lima, 1949.
- ALCINA FRANCH, José y otros: "Navegación precolombina: el caso del litoral pacífico ecuatorial". En: *Revista española de antropología americana.* n.° XVII. Ed. Univ. Madrid, 1987.
- ANÓNIMO. *Descripción del Virreinato del Perú. Crónica inédita de comienzos del siglo XVI.* Edición Boleslao Lewin. Rosario Argentina, 1958
- ARRIAGA, Fray Pablo José. *Extirpación de la idolatría del Perú.* Madrid, 1968. Biblioteca Autores Españoles. Tomo 290.
- BUSE DE LA GUERRA, Hermann. *Época prehistórica. Historia Marítima del Perú.* Ed. Ausonia T.II, Vol. II. Lima, 1981.
- CABELLO BALBOA, Miguel. *Miscelánea Antártica.* UNSM. Facultad de Letras. Instituto de Etnología. Lima, 1951.
- CALANCHA, Antonio de la. *Crónica moralizada.* UNMSM, Lima, 1974-1978. Vol. 4.
- CIEZA DE LEON, Pedro. *La Crónica del Perú.* Madrid: Edición Espasa-Calpe, 1941.
- COBO, Fray Bernabé. *Historia del Nuevo Mundo.* Biblioteca de Autores Españoles. 2 tomos. Madrid. 1957.
- CURÁTOLA, Marco. "Guano: una hipótesis sobre el origen de la riqueza del señorío de Chincha". En: *Homenaje a María Rostworowski.* Lima: Fondo Editorial PUCP, 1999.
- DE LA VEGA, Garcilaso. *Comentarios Reales de los Incas.* Lima: Fondo de Cultura Económica, 1991.
- EDWARDS, Clinton R. *Aboriginal watercraft on the Pacific Coast of South America.* University of California Press. Berkeley and Los Angeles.1965.
- GUAMAN POMA DE AYALA, Felipe. *Nueva Corónica y Buen Gobierno.* T.1. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.
- JIMENEZ BORJA, Arturo; BUENO, Alberto. "Breves notas acerca de Pachacamac". En: *Revista Arqueología y Sociedad. Museo de Arqueología y Etnología.* Universidad Nacional Mayor de San Marcos, n.° 04, Lima, 1970.
- KUBLER, George."Towards Absolute Time: Guano Archaeology". En: *Memoirs of Society for American Archaeology.* Vol XIII, n.° 4, part. 2. April 1948.
- MEDINA, Fray Felipe. "Relación del licenciado Felipe Medina, visitador general de las idolatrías del Arzobispado de Lima. Hecha el 19 de febrero de 1650 en el pueblo de Huacho". En: *Col. De libros y doc. Referentes a la Historia del Perú.* Tomo III, 2a. Serie, Lima. 1920.
- MOSELEY, Michael E. *The Maritime Foundation of Andean Civilization.* Cummings Publishing Com. Menlo Park, California.1975.
- OLIVA, Anello. *De los Reinos del Perú, reyes que tuvo, descubrimiento y conquista dellos por los españoles (1631).* Lima, 1895.
- PEASE, Franklin. "Mitos del mar en la Región Andina". En: *Actas del I Simposio de Historia Naval Iberoamericana.* Lima, 1992.
- PIZARRO, Pedro. *Descubrimiento y Conquista de los Reinos del Perú.* Biblioteca de Autores Españoles. Tomo 168. Madrid. 1965 (1571).

- POLIA, Mario. *La Cosmovisión religiosa andina en los documentos inéditos del archivo romano de la Compañía de Jesús.* Lima: Fondo editorial PUCP, 1999.
- PORRAS, Raúl. *Los Cronistas del Perú (1528-1650) y otros ensayos.* Biblioteca clásicos del Perú. Lima, 1980.
- ROSTWOROWSKI, María. "Pescadores, artesanos y mercaderes costeños en el Perú prehispánico". En: *Revista del Museo Nacional.* Tomo 41 (1975).
- ROSTWOROWSKI, María. "Urpayhuachac y el Símbolo del Mar". En: *Boletin del Seminario de Arqueología – PUCP. Instituto Riva-Agüero.* N.° 14 (ene-dic. 1973)
- ROSTWOROWSKI, María. *Mercaderes del Valle de Chincha en la época prehispánica un documento y unos comentarios.*
- VÁSQUEZ DE ESPINOSA, Antonio. *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales.* Biblioteca de Autores Españoles. Madrid, 1969.



DICCIONARIO BIOGRÁFICO

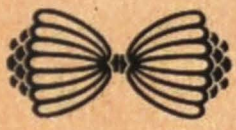
— DE —

PERUANOS CONTEMPORANEOS

PUBLICADO BAJO LA DIRECCIÓN

— DE —

JUAN PEDRO PAZ-SOLDÁN



LIBRERIÁ E IMPRENTA GIL — LIMA

CALLE DE LAMPA (BANCO DEL HERRADOR) Nos. 669 A 679

—

1917

Los oficiales de Marina del *Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos,* de Juan Pedro Paz-Soldán, 1917 y 1921

Teniente Primero Michel Laguerre Kleimann

Nació en Ica, el 7 de setiembre de 1984. En el 2002 ingresó a la Escuela Naval del Perú, de la que egresó en el 2006 con el grado de alférez de fragata, y con el título de Licenciado en Ciencias Marítimo Navales. Es calificado en Ingeniería Electrónica. En el 2011 ingresó a la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, de la que obtuvo el magíster en Historia, en el 2013.

Ha servido en el BAP Aguirre, en la ex-Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, en la Estación de Armas Submarinas y en la Dirección de Información de la Marina. Desde el 2013 está a cargo de la jefatura del Departamento de Patrimonio Cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN

El conocimiento de las acciones de aquellos destacados marinos que nos antecedieron, permite ampliar nuestra perspectiva histórica institucional, lo que conlleva a establecer nuestro ethos naval, de una manera más sólida y legítima.

PALABRAS CLAVE: Historia naval, investigación, reconocimiento, paradigmas, oficiales de Marina peruanos, prestigio.

ABSTRACT

The knowledge of actions of those renowned seamen that preceded us, enable us to widen our institutional historical perspective, which lead us to establish our naval ethos, in a more solid and legitimate way.

KEYWORD: Naval history, research, acknowledge, paradigms, peruvian,navyofficer, prestige.

"¿Atenas, la ciudad ha sido destruida?
Los hombres quedan, Atenas dura".
Esquilo

El prestigio de una organización, es el resultado directo de los productos y servicios que ofrece y cuya calidad son valuados por los usuarios de la misma, siendo estos últimos, los que a través de su grado de satisfacción, la aceptan y legitiman. De hecho, más allá de la estructura física de la entidad, lo realmente valedero y transcendental, es el factor humano.

• Artículo recibido el 19 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 22 de octubre de 2015

La Armada peruana no es ajena al tema. Por el contrario, es una de las Instituciones que ha forjado una sólida reputación a lo largo de sus casi doscientos años de vida republicana.[1] Nombres como Joseph Pascual de Vivero, Juan José Panizo y Talamantes, Ignacio Mariátegui y Tellería, Leopoldo Sánchez Calderón, José Sánchez Lagomarsino, José María Salcedo, Manuel Villar Olivera, los hermanos Valle Riestra, de la Haza,[2] Raygada; Rosendo Melo Moreno, Melitón Carvajal Ambulódegui, Eulogio Saldías Peña, Germán Stiglich Álvarez, Juan Ontaneda Vallejo, Ernesto Caballero y Lastres, Juan de Althaus Dartnell, Luis López Aubry, Federico Díaz Dulanto, Carlos Rotalde, Oscar Mávila Ruiz, entre muchísimos otros, no han recibido la atención histórica-bibliográfica que por sus contribuciones profesionales a la Institución, a las ciencias y a la paz, merecieron.[3]

Los nuevos oficiales fueron hombres sobrios, pacientes ante la miseria fiscal, ardientemente ansiosos de reconstruir la Marina y el Perú".

Incluso, en palabras aludidas a los marinos posteriores a la guerra del Pacífico, el marino e historiador Fernando Romero Pintado sostuvo: "que conozcamos, no se ha rendido hasta ahora el homenaje colectivo que merece esa primera generación de postguerra; ni se han destacado los prototipos de la misma, aclarando la situación del medio en que actuaron [...] Los nuevos oficiales fueron hombres sobrios, pacientes ante la miseria fiscal, ardientemente ansiosos de reconstruir la Marina y el Perú".[4]

Es duro decirlo, pero nuestro espectro de paradigmas institucionales se limita –la mayoría de las veces– a la figura del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario y a algunos de sus subordinados en el *Huáscar*. Sin intentar desmerecer a estos valientes que, parafraseando al doctor y ex presidente del Perú, José Luis Bustamante y Rivero, son el orgullo de la memoria colectiva de la Armada[5]; ocurre que la delimitación de la conciencia histórica institucional a la llamada *Guerra del Guano y del Salitre* de 1879, específicamente a los combates navales de Angamos y de Iquique; así

1. Por temas de espacio, en el presente artículo, no se mencionarán nombres de marinos de la época del Virreinato, periodo en la que la naciente Institución cimentó las bases para la transición a la Marina de Guerra de la Independencia.
2. ZANUTELLI ROSAS, Manuel. "Una Familia de Linaje Marinero". *Revista de Marina*. Callao: 1985. Número 2. pp. 237-245.
3. Esta muestra de marinos va hasta la segunda mitad del siglo XX. Camilo Carrillo Martínez, Luis Germán Astete Fernández de Paredes, Lizardo Montero Flores y Aurelio García y García son una escasa y rara excepción. También véase LLOSA Pazos, Juan Carlos. "Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)". *Revista de Marina*. Callao, 2002, número 1, pp. 77-93. "El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú". *Revista de Marina*. Callao, 2005, número 1, pp. 24-37.
4. ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina*. Callao: 1985. Número 2. pp. 132-133
5. DE LA PUENTE CANDAMO, José. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003. p. 506.

como a las esporádicas menciones de la importante captura del transporte *Rímac* y, a las operaciones navales realizadas en el marco de las denominadas *Fuerzas Sutiles*[6], dejamos de lado otros sucesos históricos que enorgullecerían a cualquier potencia de primer orden.

Este escueto marco histórico tiende a omitir la amplitud de eventos, victorias, aportes científicos, geográficos, literarios, históricos y educativos, que los marinos peruanos realizaron y que han tenido gran aceptación y reconocimiento.

De hecho, "para una Institución de las Fuerzas Armadas, la investigación histórica tiene una importancia trascendental. Ella permite atesorar indestructibles comprobaciones de los hechos heroicos que nutre la tradición institucional, y también hace posible analizar los errores que en el pasado se cometieron".[7] Sin embargo, debe decirse, existen aportes académicos para llenar estos espacios dentro del imaginario corporativo. En primer lugar, la *Revista de Marina*, que a lo largo de su centenaria existencia, ha dejado para la posteridad artículos, necrologías y crónicas que hablan de las acciones de muchos oficiales de la Armada. Asimismo, la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, que es un complemento a la labor divulgativa, y en ella podemos encontrar trabajos especializados sobre eventos y personajes notables de la Marina de Guerra. Más aún, la revista privada de contribuciones y alcance internacional *Derroteros de la Mar del Sur*, que cierra el circuito de las publicaciones periódicas especializadas en temas navales en el Perú, siendo ésta última, de un carácter histórico-marítimo.

...la *Revista de Marina*, que a lo largo de su centenaria existencia, ha dejado para la posteridad, artículos, "necrologías" y "crónicas" que hablan de las acciones de muchos oficiales de la Armada. Asimismo, la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, que es un complemento a la labor divulgativa, y en ella podemos encontrar trabajos especializados sobre eventos y personajes notables de la Marina de Guerra.

En segundo lugar, existen publicaciones como: *La historia de la Marina del Perú*, de Rosendo Melo; *La historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*, de Manuel I. Vegas García; *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*, de Julio J. Elías; *Viaje de los monitores Atahualpa y Manco Cápac desde el Atlántico al*

6. YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2001.
7. ROMERO PINTADO, Fernando. "Profetas que miran hacia atrás". *Revista de Marina*. Callao: 1984. Número 2. pp. 197-200

Pacífico, 1868-1870, de Alicia Castañeda Martos; *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1858*, de Jorge Ortiz Sotelo; *Historia naval del Perú*, de José Valdizán Gamio; *Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las islas Salomón*, de Hilda Elías de Zevallos; *Guise y la aurora de la Armada republicana*, de Fernando Romero Pintado; *Las fuerzas de la Marina en el nor-oriente y la guerra fluvial*, de Fernando Romero Pintado; *Héroes y marinos notables*, de Manuel Zanutelli Rosas; *Los hombres del mar. La Marina de Guerra en la historia del Perú*, de José de la Puente Brunke; *el Diccionario biográfico marítimo peruano*[8], de Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos; *Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador de 1941: apuntes para su historia*, de John Rodríguez Asti; *Las fuerzas sutiles y las defensas de costa durante la guerra del Pacífico*, de Francisco Yábar Acuña; *Trazando la frontera Perú-Ecuador (1942-1945)*, de Carlos Reátegui Delgado; *La odisea amazónica 1864-2014*, de Fernando Casaretto Alvarado; *Tres héroes navales lambayecanos*, de Héctor López Martínez y Michel Laguerre Kleimann; los tomos de la *Historia Marítima del Perú*, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú –fuente valiosísima y de consulta obligatoria– entre muchas otras adicionales, que ayudan a conocer las acciones, logros y derrotas de los miembros de la Armada, antes y después de 1879. Sin embargo, por diferentes motivos, no son fuentes de lectura habitual entre el cuerpo de oficiales. Esto se puede deber al escaso tiempo e interés en temas históricos, los cuales son muchas veces subestimados y su conocimiento considerado como una pérdida de tiempo, sin una utilidad aparente.

Lo crucial del tema, es que la permanente limitación de nuestra conciencia histórica institucional, tiene como inevitable consecuencia, el relegar al olvido nuestro riquísimo "ADN histórico - naval", compuesto por la trascendencia y magnitud de la acción de destacados marinos, más allá de Grau, que contribuyeron a solidificar los cimientos de una Institución tan añeja y moderna como la nuestra.

Por lo tanto, en el presente artículo se mencionará y desarrollará brevísimamente, la biografía de aquellos marinos que merecieron, a criterio de Juan Pedro Paz-Soldán, ser considerados en su *Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos* de 1917 y 1921.[9] Lo peculiar de este trabajo, es que se nombra

8. Actualmente, la compilación más completa sobre hombres de mar, desde el periodo virreinal hasta la segunda mitad del siglo XX.

9. Juan Pedro Paz-Soldán y Valle Riestra (1869-1935) entronca por la vía paterna con Pedro Paz-Soldán y Unanue, su padre (Juan de Arona), siendo el abuelo de este el sabio Hipólito Unanue. Por la vía materna, es hijo de Cipriana Valle Riestra de la Torre, descendiente del contralmirante Domingo María del Valle y de la Riestra, cuñado de Martín Jorge Guise. Casó con Elsa Sala, no tuvieron hijos. MILLA BATRES, Carlos. *Enciclopedia Biográfica Histórica del Perú. Siglos XIX-XX*. Tomo VIII. Colombia: Editorial Milla Batres, 1994. p. 41. El Diccionario Biográfico de Peruanos Contemporáneos de 1917 fue consultada en su edición impresa, pero también se puede tener acceso a través del siguiente enlace: <https://archive.org/stream/diccionariobiogr00pazs#page/n5/mode/2up> consultado 19 de abril de 2015.

a los oficiales de Marina en situación de actividad o de retiro, que se encontraban vivos a la fecha de su publicación –como su nombre lo indica– lo que presupone ser considerado como un peruano ejemplar, y merecedor de que su vida sea conocida por sus compatriotas, de la segunda década del siglo xx. Esto motivó a Abraham Valdelomar a señalar que "los diccionarios biográficos de contemporáneos ilustres, tan en boga en otros países del mundo, son al mismo tiempo, medios de propaganda de las altas mentalidades nacionales".[10]

Por otro lado, Romero Pintado describe este cuadro de *marinos de altas mentalidades*, al afirmar que "de allí su afán de perfeccionarse profesionalmente, así como de refinar sus talentos científicos y literarios.

Por otro lado, Romero Pintado describe este cuadro de *marinos de altas mentalidades*, al afirmar que "de allí su afán de perfeccionarse profesionalmente, así como de refinar sus talentos científicos y literarios. Gracias a ello, brillaron en la vida civil, tan escasa de hombres a causa de las víctimas de la guerra, desempeñando comisiones de importancia, formando parte o presidiendo sociedades y cenáculos, enseñando en la Universidad de San Marcos".[11]

En su introducción, Paz-Soldán se excusa de los errores propios de una obra de esta magnitud, sosteniendo que "este diccionario, que no es sino un ensayo incompleto, y con los defectos propios de toda obra improvisada, vendrá, en parte, a llenar algo de ese vacío, en cuanto se refiere a la actual generación".[12] Sin embargo, y desde la perspectiva histórica, nos permite visualizar el prestigio ganado por ciertos hombres probos de la Armada, que sin desmerecer a los demás no considerados en el *Diccionario,* pudieron estar, como no estar, en esta relación. Sin embargo, lo estuvieron[13].

El primero que aparece es **Juan de Althaus Dartnell**, de quien se menciona que es oriundo de París, hijo de Emilio de Althaus y que era descendiente del general Clemente de Althaus y del vicealmirante Guise. En el aspecto profesional, trajo al Perú el primer sumergible –*Ferré*–, y a la fecha de 1917, era comandante del Iquitos.[14]

10. "Ulises" (Abraham Valdelomar). *La Prensa*. 15 de mayo de 1917.
11. ROMERO PINTADO, Fernando. "La primera generación naval de postguerra", p. 133.
12. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1917. p.3.
13. En esta relación no se va a considerar a Melitón Carvajal Ambulodegui ni a Manuel Villavisencio Freyre por considerar el autor del presente artículo, que son meridianamente conocidos.
14. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. pp. 10-11.

En la edición del *Diccionario* de 1921, aparece **Luis B. Arce Folch**, quien nació en Tacna en 1861. Hizo sus estudios en el Colegio de la Independencia de Tacna. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el 20 de julio de 1874 y se graduó el 14 de abril de 1879, embarcándose en el *Manco Cápac*. En esa nave de guerra tomó parte en todos los combates de las baterías de Arica con la Escuadra chilena en 1879 y 1880. Asistió a las batallas de Arica el 6 y 7 de junio de 1880. Permaneció prisionero en Tacna por tres años. "En 1889 fue nombrado profesor de la Escuela Militar". En 1900 lo fue de la Escuela Naval del Perú y también comandante del *Lima*. En 1902 fue comandante del *Chalaco*. El 9 de julio de 1904 fue capitán del puerto de Iquitos. El 19 de junio de 1906, fue miembro de la Comisión Hidrográfica, llegando ser su presidente, el 30 de junio de 1915. El 14 de setiembre de ese año, fue nombrado prefecto del departamento de Madre de Dios. Se casó en 1889 con la catalana Zita Más.[15]

Luego figura **Luis Aubry López**, quien desde sus años de guardiamarina se embarcó en buques de la Armada de los Estados Unidos, para luego ser enviado como dotación a Inglaterra para traer los primeros buques de la Marina de Guerra del Perú (*Almirante Grau y Coronel Bolognesi*). En 1908 ingresó a la Universidad de Glasgow, donde estudió hasta 1912, y se recibió de ingeniero constructor naval. Fue profesor de la Escuela Naval del Perú y consultor técnico de la Compañía Peruana de Vapores. Colaborador en los principales diarios de Lima con artículos relacionados a temas navales. Perito del *Bureau Veritas* de la Sociedad de Clasificación de Buques de Francia. "Es uno de los mejores elementos de la Armada, por su inteligencia despejada, su erudición naval y su carácter enérgico".[16]



Luis Luciano Aubry López
(Archivo Histórico de Marina)

Roberto Badham, "médico y escritor". Es uno de los escritores más notables del Perú. Autor entre otros libros, de un interesante y ameno trabajo descriptivo de Panamá y las obras del Canal, que apareció en *La Nación*, en 1913.[17]

15. Ibídem. pp. 24-25.
16. Ibídem. p. 32.
17. Ibídem. p. 44

Carlos Borda, "marino, comerciante y orador parlamentario". Hijo de Mariano Borda y de Gertrudis Ormaza de Tello y Cabrera. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1891. "Terminada la campaña naval contra las fuerzas coalicionistas mandadas por don Nicolás de Piérola, se apartó del servicio [...]". Declarada la guerra entre España y Estados Unidos, obtuvo del Gobierno peruano, licencia para aceptar la autorización del Gobierno español de embarcarse en uno de sus buques de guerra. "El naufragio de la nave *Sirio* que lo transportaba a España evitó que se embarcara en uno de los *destroyers* de la escuadrilla que mandaba el almirante español Villamil, que sucumbió íntegra y gloriosamente en el combate naval de Santiago de Cuba. El Gobierno hispano lo honró a su llegada, con la encomienda de número de Isabel la Católica". En 1914, siendo diputado, "realizó, como presidente de la Comisión de Marina, durante cuarenta días, la inspección detenida de la Escuadra nacional, de la que publicaría el célebre *Libro Gris*, que le valió que la Cámara de Diputados, por primera vez, otorgara un voto de aplauso a uno de sus miembros". Fue el gestor de la repatriación de los restos de Billinghurst desde Iquique.[18] En 1904 fue fundador y primer administrador de *La Prensa*. "La revolución del 4 de julio de 1919 [...] lo obligó a emigrar y desde entonces reside en Madrid donde se ha recibido de abogado".[19]

Carlos Borda, en 1904 fue fundador y primer administrador de *La Prensa*. "La revolución del 4 de julio de 1919 [...] lo obligó a emigrar y desde entonces reside en Madrid donde se ha recibido de abogado".

Pedro Buenaño, quien nació en Chiclayo, fue brigadier de la Escuela Naval del Perú, de la que se graduó como guardiamarina el 25 de febrero de 1893, y a la que regresó posteriormente en calidad de profesor. En 1900 fue nombrado comandante del vapor *Cahuapanas*, armado en guerra y "en el cual ha navegado los ríos principales de la red amazónica [...] defendiendo la frontera, levantando planos de varios ríos y fijando coordenadas geográficas. En 1904 fue nombrado jefe de la Comisión Peruano-Brasileña de Reconocimiento del río Alto Purús, a cuyo término entregó al Ministerio de Relaciones Exteriores, los planos y demás trabajos que ejecutó." Formó parte de la comisión que trajo los cruceros *Almirante Grau y Coronel Bolognesi*. De este último fue segundo comandante. "En 1912 viajó a Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Bélgica, para visitar los principales astilleros, fábricas de armamento, de municiones, etc. Desde octubre de 1917 es Jefe del Estado Mayor de la Marina".[20]

18. Ibídem, pp. 83-85.
19. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1921, pp. 24-25.
20. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. pp. 89-90.


Ernesto Caballero y Lastres (Archivo Histórico de Marina).

Ernesto Caballero y Lastres obtuvo el grado de guardiamarina en 1893. "Navegó en los buques ingleses *Silverhow* y *Bandeeth*. En 1900 fundó la Liga de Defensa Nacional [...] que sirvió más tarde de base para formar la Asociación Nacional Pro Marina". En 1906 fue director de la Escuela Naval que se encontraba a bordo del *Iquitos*. "Fue un gran entusiasta de la eficacia de los elementos submarinos de guerra. Su constante propaganda llamó la atención del Gobierno del presidente Leguía, en cuya gestión, en 1910, fue enviado a Francia para contratar la construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. Estas dos naves arribaron al Callao, cuando ninguna de las repúblicas sudamericanas había adquirido todavía buques submarinos. En 1912 fue nombrado comisionado naval en los Estados Unidos, y más tarde, en 1913, enviado al puerto de Pará a dirigir los trabajos de reparación del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*". En 1914 fue enviado a Francia para pactar la fabricación de nuevos sumergibles, pero el estallido de la Gran Guerra lo impidió. A partir de 1917 fue director de la Escuela Naval por un lapso de dos años, consiguiendo "colocarla en una brillante situación [...] El 4 de julio de 1919, después de la revolución que llevó a la presidencia al señor Leguía, presentó la renuncia a su cargo". Sin embargo, ese mismo año fue designado agregado naval en Italia. Fue colaborador de *El Comercio* y de la *Revista de Marina*. "Es Comendador de las Órdenes del Salvador de Grecia y de Francisco José de Austria; tiene la placa del Mérito de España, y es en Francia, Caballero de la Legión de Honor".[21]

Juan B. Cobián nació en 1840. Fue hijo del matrimonio de José Calixto Cobián y Pro, descendiente de los marqueses de Zelada de la Fuente, y de Carolina Gutiérrez y Pérez, de las familias patricias de Concepción, Chile. "En 1856 dio la vuelta

21. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1921. pp. 73-74

al mundo a bordo de la fragata *Amazonas*. En 1859, a bordo del *Apurímac*, fue parte de la Escuadra bloqueadora de Guayaquil". Fue segundo comandante de la *América*, con la que participó en el combate naval de Abtao. Durante la guerra del Pacífico, estuvo en la Comisaría de Marina, cuando cayó prisionero en enero de 1881. "Condujo la *Constitución* hacia Iquitos debido a la rebelión de 1896. Casado con María Luisa Zavala y Panizo, emparentada con nobles familias españolas de Zavala, Osma, Guzmán, etc".[22]

Emilio Delboy, durante la guerra del Pacífico, concurrió a la batalla de Miraflores como tercer jefe del Batallón N° 58. Luego sirvió en la batería El Pino. A partir de 1887 sirvió en el ramo de aduanas.

Emilio Delboy nació el 17 de mayo de 1847. "Fueron sus padres don Alejandro Delboy, natural de Francia, nieto de Bernardo Delboy, dignatario de Luis XIV por Real Orden de 1700; y de doña Gertrudis Méndez de la Chica, descendiente de don Tomás Méndez de la Chica, signatario del Acta de la Independencia del Perú". En 1860 ingresó a la Escuela Naval y Militar del Espíritu Santo, para hacer sus estudios bajo la dirección del capitán de navío Juan José Panizo y Talamantes. "En 1863 formó parte de la comisión que por vía terrestre, desde Cajamarca y Moyobamba, envió el Gobierno para dedicar personal al servicio de las oficinas de Marina y de los vapores destinados a la navegación del Amazonas y sus afluentes. Fue uno de los fundadores de Iquitos al establecerse el Apostadero Naval el año 1864. Allí prestó servicios durante seis años". En 1867 participó a bordo del *Morona* – junto al *Napo* y al *Putumayo* – de la expedición comandada por el delegado del Gobierno, Benito Arana, para castigar a las tribus del Pachitea – "cashibos" – que sacrificaron a los oficiales de Marina Távara y West.

Por otro lado, en 1867, recibió en la confluencia del Pichis y el Palcazu a la Comisión Hidrográfica dirigida por Tucker. "Durante los años 1874 y 1875 sirvió en el Consulado General del Perú en Macao (China), y por corto periodo, en el de Hong-Kong". Durante la guerra del Pacífico, concurrió a la batalla de Miraflores como tercer jefe del Batallón N° 58. Luego sirvió en la batería *El Pino*. A partir de 1887 sirvió en el ramo de aduanas".[23]

22. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. pp. 428-429.
23. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1921. pp. 116-118

Manuel David Flores y Peñaloza, oriundo de Moquegua, nació el 20 de abril de 1855. Ingresó a la Marina en 1873, cuando ejercía la dirección de la Escuela Naval, el capitán de navío Camilo Carrillo. Asistió a toda la campaña marítima durante la guerra del Pacífico, incluyendo la captura del transporte *Rímac* y la doble ruptura del bloqueo de Arica. Fue hecho prisionero en San Bernardo, Chile, hasta el final de la guerra. En 1894 trajo, en un bote de cuatro remos, desde Iquique hasta la caleta Bujama en Ica, armas y municiones para las fuerzas de Piérola. Fue prefecto de Lambayeque, Junín, Puno y Tumbes[24].



Manuel David Flores Peñaloza. (Archivo Histórico de Marina).

José R. Gálvez quien, con el grado de guardiamarina, en 1902, fue enviado por tres años a servir en la Armada de Argentina. A su regreso sirvió en el *Constitución*, y posteriormente fue profesor en la Escuela Naval. En 1911 formó parte de la comisión que viajó a Francia para supervisar la construcción de los sumergibles. "Estuvo a cargo de las pruebas de recepción del cazatorpedero *Teniente Rodríguez*". Arribó al Callao a bordo del *Kanguro* [sic]. Fue inspector de artillería, torpedos y electricidad, y luego jefe de la Sección Técnica del Estado Mayor General de Marina. Encontró y fijó la posición geográfica de la "roca Iquitos" que se encuentra entre la isla San Lorenzo y el islote Palominos. Fue autor de *Regulación del torpedo Whitehead*, estudio de las cantidades imaginarias y predicciones de los pases de mercurio por el disco del Sol. Fue doctor en Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y catedrático principal interino de la Facultad de Ciencias. Fue presidente de la comisión encargada de recopilar los trabajos científicos efectuados por Federico Villareal, en el contexto de la conmemoración de sus cincuenta años de docencia universitaria. "En 1921, era agregado naval de la Legación del Perú en España". [25]

24. Ibídem. pp. 146-147.
25. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1921. pp. 157-158.

Pedro Gárezon, quien nació en 1848, ingresó a la Escuela Naval bajo la dirección del reputado marino, Juan José Panizo y Talamantes. Fue el último comandante del *Huáscar*, y como tal, canjeado como prisionero de guerra. Asistió a todos los bombardeos del Callao por la Escuadra chilena. En 1881 sirvió como ayudante en La Magdalena del presidente García Calderón. Luego fue edecán del presidente Lizardo Montero, en Arequipa. Durante el Gobierno de Cáceres fue nombrado cónsul en Génova. Durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía fue designado como prefecto de Lima. Ascendió a contralmirante en 1912. "Es uno de los mejor(es) preparados y caballerosos jefes de la Armada y posee una sólida instrucción". [26]

Felipe de la Torre Bueno es "descendiente de don Juan de la Torre, uno de los compañeros de Francisco Pizarro en la conquista del Perú. Hijo de don José María de la Torre Bueno y Zegarra, y de doña Natividad Martínez de Pinillos y Cacho". Sirvió en la Armada hasta la clase de teniente primero, carrera que abandonó por aceptar un puesto consular en China. "Durante la guerra del Pacífico se incorporó al Ejército con la clase de coronel, en el que organizó y mandó al batallón *Ancash* número 25. Asistió a las batallas de San Juan y de Miraflores. Desde 1896 hasta 1900, fue senador de la República; posteriormente, fue nombrado prefecto del Callao [...] Ha militado en el partido Demócrata. Está casado con la señora Irene Gildemeister. Vive en Europa".[27]

Tomás Lama nació en Lima en 1863. Al estallar la denominada guerra del *Guano y del Salitre* solicitó autorización a su padre –ministro plenipotenciario en Centroamérica– para servir en la Armada. Se embarcó como aspirante a bordo de la *Unión* hasta enero de 1881. Fue oficial de dotación de presa del *Rímac* –23 de julio de 1879–. Luego de la toma de Lima por las fuerza de Chile, formó parte de los ciento sesenta hombres que bajo el mando del prefecto del Callao, Germán Astete, intentaron seguir la lucha contra los invasores. Luego sirvió en la Secretaría del Gobierno de La Magdalena de García Calderón. En 1888 fue nombrado vista auxiliar de la Aduana del Callao. "En 1908, fue comisario de policía del



Tomás Lama (Archivo Histórico de Marina).

26. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. p. 208.
27. Ibídem. p. 245.

Cuartel 2do de Lima. Tuvo entonces una brillante actuación en defensa del presidente Leguía, el 29 de mayo de 1909". En 1915, fue elegido senador suplente por el departamento de Lima. Fue miembro de la junta directiva del Partido Constitucional. [28]

Practicó durante cuatro años en los buques de guerra de la Marina italiana. "En 1900, siendo capitán de puerto en Mollendo, fundó la Liga Naval...

José Ernesto de Mora nació en Lima en 1863. Durante la guerra del Pacífico se embarcó como aspirante de Marina a bordo del transporte *Talismán*, y luego, del *Oroya*. "En 1880 fue con una brigada de marineros a montar los cañones Vauneus [Vavasseau] y Dagler [Dalghren] en la batería del Pino, a la que perteneció hasta después de la batalla de Miraflores". Tomada Lima, pasó tres meses en Ica, luego, a la quebrada de Huarochirí, "ingresando al Ejército del Centro bajo las órdenes del general Cáceres. Hizo la campaña del centro contra los chilenos y la constitucional, contra Iglesias". Practicó durante cuatro años en los buques de guerra de la Marina italiana. "En 1900, siendo capitán de puerto en Mollendo, fundó la Liga Naval, institución que trabajó eficazmente y como colaboradora de la Junta Patriótica, para reunir por suscripción popular, los fondos que sirvieran de base para la adquisición de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* [...] Fue uno de los fundadores de la Asociación Nacional Pro Marina. Es por razón de antigüedad el primer oficial del escalafón de actividad de la Marina de Guerra del Perú". [29]

Juan Manuel Ontaneda, quien nació en Piura en 1855, fue hijo del doctor Manuel Ontaneda y de Catalina Vallejo. Estudió en el Seminario de Santo Toribio. Ingresó a la Escuela Naval en 1872, que se encontraba a bordo del pontón *Marañón*, y estuvo "dirigido por el marino y educador, capitán de navío Camilo Carrillo". Sus altas calificaciones le hicieron merecedor de premios otorgados por el presidente Manuel Pardo. Durante la guerra del Pacífico estuvo embarcado en la *Unión*. Fue parte del Ejército del Norte durante los años 1881 y 1882. Fue profesor, sub director y director de la Escuela Naval entre 1892 y 1902. Por otro lado, fue jefe de la Comisión Hidrográfica en 1905 y 1906, jefe de la Expedición Militar a Madre de Dios, debido a la ocupación de tropas bolivianas en el río Heath. Fue el primer comandante del flamante crucero *Coronel Bolognesi* (1907-1908). Durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía fue ministro de Guerra y Marina. Para 1917 laboraba en la Compañía Peruana de Vapores y ejercía la presidencia de Pro Marina. [30]

28. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1921. pp. 199-200.
29. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. p. 277.
30. Ibídem. p. 291.

Augusto R. Pimentel fue hijo del capitán de navío Ricardo Pimentel y de Josefa Rivera. Ingresó a la Escuela Naval en 1889. Durante año y medio exploró los ríos Pichis, Pachitea, Ucayali y el Amazonas, ayudando a organizar la Flotilla Fluvial de Loreto. En 1906 –con el grado de teniente primero– y por cinco años, fue sub director de la Escuela Naval. "Separado del servicio durante el segundo Gobierno de Nicolás de Piérola y Villena, debido a su abierta y francamente expresada lealtad al general Cáceres [...] Cuando Benavides derrocó a Billinghurst en 1914, fue separado del mando del *Iquitos*, pues fue sindicado de ser uno de los principales factores para el regreso al orden constitucional".[31]

Ernesto Salaverry, "hijo del capitán de navío Juan Salaverry y de Leonor Salaverry, fue sobrino nieto del general Felipe Santiago Salaverry. Ingresó a la Escuela Naval en 1897, y obtuvo el grado de guardiamarina en 1902. Ascendió a capitán de corbeta en 1912". Como guardiamarina dio la vuelta al mundo a bordo del *Sarmiento* de la Armada Argentina. Fue parte de la primera dotación del *Iquitos* en 1907, nave que la trajo desde Panamá. En 1911 se desempeñó como miembro de la Comisión Demarcadora de Límites con Bolivia". En 1917 era comandante del *Chalaco*.[32]

Eulogio Saldías. "Capitán de navío de la Armada Nacional, doctor en Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y catedrático principal titular, por concurso, en la respectiva facultad". Nació en el Callao el 30 de diciembre de 1858. A los trece años de edad ingresó a la Escuela Naval el 26 de abril de 1871. Sirvió a bordo de la Independencia, *Apurímac, Unión, Chalaco, Limeña, Perú* y *Manco Cápac*. "Permaneció en *Arica* hasta el instante en que su comandante dispuso el hundimiento del barco [...] el 7 de junio de 1881. Prisionero de guerra, fue enviado a San Bernardo hasta el 13 de agosto de 1881. Se negó a "empeñar su palabra de honor de no volver a tomar las armas contra Chile". Abandonó el país el 2 de enero de 1882. En Guayaquil, el presidente del Ecuador, general Veintemilla [Veintimilla] le ofreció, a cambio de nacionalizarse, el comando del vapor de guerra *Santa Lucía*. Se negó. En Panamá fue nombrado, en 1866 "canciller rentado del Consulado General de Panamá. Luego de casarse con Clotilde Maninat se mudó a Venezuela hasta noviembre de 1895. En ese país fundó y dirigió el instituto de educación denominado Colegio Galileo". Desempeñó el cargo de cosmógrafo del Estado Falcón-Zulia, en 1888. En 1896 imprimió la obra *Manual del marinero*, sobre la instrucción técnica de este, y *Recomendaciones instructivas para los oficiales de Marina*. Nombrado profesor de la Escuela Militar Preparatoria y Naval el 14

31. Ibídem, p. 312.
32. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. p. 434.

de enero de 1898, tuvo a su cargo las asignaturas de Estrategia Naval, Geografía Marítima, Táctica Naval, Maniobras de Abordo, Geometría del Buque, Construcción Naval, Oceanografía e Historia Universal de las Guerras Navales, "siendo notar que tanto el curso de Estrategia Naval, como los de Oceanografía e Historia Universal de las Guerras Navales se dictaban por primera vez en el país. A los 41 años obtuvo los grados académicos de bachiller y doctor en la Facultad de Ciencias Matemáticas, del que fue uno de los catedráticos desde el 13 de agosto de 1912, teniendo a cargo los cursos de Trigonometría Esférica y Geometría Analítica". Fue director de la Escuela Naval, prefecto del departamento de Ancash, director de la Escuela Náutica, director del Colegio Nuestra señora de Guadalupe".[33]

Federico Sotomayor y Vigil nació en Lima en 1862. Fue aspirante de Marina y, embarcado desde el inicio de la campaña naval a bordo del *Huáscar*. Luego del 8 de octubre de 1879 fue llevado prisionero a San Bernardo, hasta el 20 de diciembre de 1879. Durante el resto de la guerra, sirvió en diferentes buques y en establecimientos terrestres. El 19 de noviembre de 1883 fue nombrado oficial de órdenes del presidente de la República. El 14 de enero de 1889 fue ayudante de la Prefectura de Huánuco, a órdenes del capitán de navío Ramón Freyre. El 12 de julio de 1896 fue ayudante de la Comandancia General de la Escuadra, a órdenes de Bernabé Carrasco.[34]



Federico Sotomayor y Vigil. (Archivo Histórico de Marina).

Guillermo Spiers nació en Lima en 1861. Durante la guerra del Pacífico asistió a la batalla de Miraflores formando parte de la dotación del tren artillado. En 1913, como comandante del *Lima*, condujo hacia Panamá al derrocado presidente Billinghurst. Sus cuadros han obtenido dos medallas de oro en los concursos de la Academia Municipal Adelaida Concha. Para 1917 ostentaba el grado de capitán de corbeta.[35]

33. Ibídem, pp. 353-356.
34. Ibídem, pp. 374-375.
35. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. *Diccionario de Peruanos Contemporáneos*, 1917. p. 376.

Ramón Valle Riestra "fue una de las figuras legendarias de la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881) en el batallón *Guardia Chalaca*. Alcanzó el grado de capitán de navío al graduarse en julio de 1912. Sirvió a bordo de las naves: *Unión, Tumbes, Loa, Chalaco* y *Oroya*. Peleó en el combate naval de Abtao. Fue diputado propietario en el Congreso de 1896, por la Provincia Constitucional del Callao. Ostentó el cargo de prefecto del Callao, Cuzco, Piura, Junín y Lambayeque. "Fue el primer alcalde de La Punta, cargo al que fue reelecto en noviembre de 1916". [36]



Ramón Valle Riestra, Ministro de Marina y primer alcalde de La Punta
(Revista *Mundial*)

Bibliografía

- DE LA PUENTE CANDAMO, J. *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003.
- LLOSA PAZOS, J. "Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)". *Revista de Marina*. (1). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 2002. p. 77-93
- LLOSA PAZOS, J. "El vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú. *Revista de Marina* (1). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 2005. p. 24-37
- MILLA BATRES, C. *Enciclopedia Biográfica Histórica del Perú. Siglos XIX-XX* (Vol. Tomo VIII). Colombia: Milla Batres, 1994.
- ORTIZ SOTELO, J., & CASTAÑEDA MARTOS, A. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.
- PAZ SOLDÁN, J. *Diccionario Biográfico de Peruanos Contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1917.
- PAZ SOLDÁN, J. *Diccionario Biográfico de Peruanos Contemporáneos*. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1921.
- ROMERO PINTADO, F. "Profetas que miran hacia atrás". *Revista de Marina* (2). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 1984.
- ROMERO PINTADO, F. "La Primera generación naval de postguerra". *Revista de Marina* (2). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 1985.
- YÁBAR ACUÑA, F. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 2001.
- ZANUTELLI ROSAS, M. "Una familia de linaje marinero". *Revista de Marina* (2). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, 1985.

36. Ibidem, pp. 395-396



Lecciones del pasado.

Las guerras de la Francia revolucionaria y napoleónica: una potencia marítima vence a una potencia continental

Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economía y Política, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
La Revolución Francesa produjo una serie de transformaciones políticas, sociales y militares, que transformaron al mundo occidental, luego de un largo periodo de guerras entre las principales potencias de entonces. En el curso la lucha por la hegemonía europea, emergió la figura del joven general Napoleón Bonaparte, cuyo genio permitió aprovechar las fuerzas desatadas por la Revolución. Este artículo analiza dicho proceso, enfatizando las lecciones estratégicas que ese largo periodo de guerras dejan a los intreresados en el estudio de la guerra como fenómeo político y militar.

PALABRAS CLAVE: Historia Militar, Historia Naval, Revolución Francesa, Napoleón Bonaparte, Horacio Nelson.

ABSTRACT
The French Revolution opened the path to a number of political, social and military changes, which transformed the Western World after a long period of wars between the European powers. In this process emerged the figure of the young general Napoleon Bonaparte, whose genius allow him to take advantage of the forces released by the Revolution. This article analyse tht process, pinpointing the strategic lessons which that long period of wars can provide to those currently interested in the study of the war, as a political and military phenomenon.

KEYWORD: Military History, Naval History, French Revolution, Napoleon Bonaparte, Horatio Nelson.

Hace cinco lustros comencé a dictar clases en la Escuela Superior de Guerra Naval, en torno a las enseñanzas que el pasado puede darnos para una mejor comprensión del arte de la guerra. Como una ayuda para los alumnos preparé apuntes sobre algunas de las guerras estudiadas, siendo las tres primeras: la del Peloponeso (431-403 a. C.), las anglo-neerlandesas (1652-1673) y las de la Francia revolucionaria y napoleónica (1793-1815). A los apuntes de los dos primeros casos, en el que una potencia terrestre (Esparta) derrota a

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 12 de octubre de 2015

otra marítima (Atenas), y en el que dos potencias marítimas (Provincias Unidas e Inglaterra) definen la supremacía, les di forma de artículo y fueron publicados en esta revista en el 2007 y 2008 respectivamente[1]; y hoy me toca hacer lo propio con el tercer caso, en el que una potencia marítima (Gran Bretaña) vence a otra terrestre (Francia).

El estudio de estos conflictos bélicos ha dado origen a numerosos trabajos, de los que solo usaré algunos para dar una visión general de ellos, y tratar de comprender las razones por las cuales una potencia marítima logra prevalecer sobre otra continental. Ello no impide que se recomiende revisar los trabajos de Carl von Clausewitz[2] y Antoine Henri Jomini[3], quienes combatieron contra y a favor de Francia, respectivamente; así como los de Liddell Hart[4], Raoul Castex[5], Julian S. Corbett[6] y Peter Paret[7], entre otros.

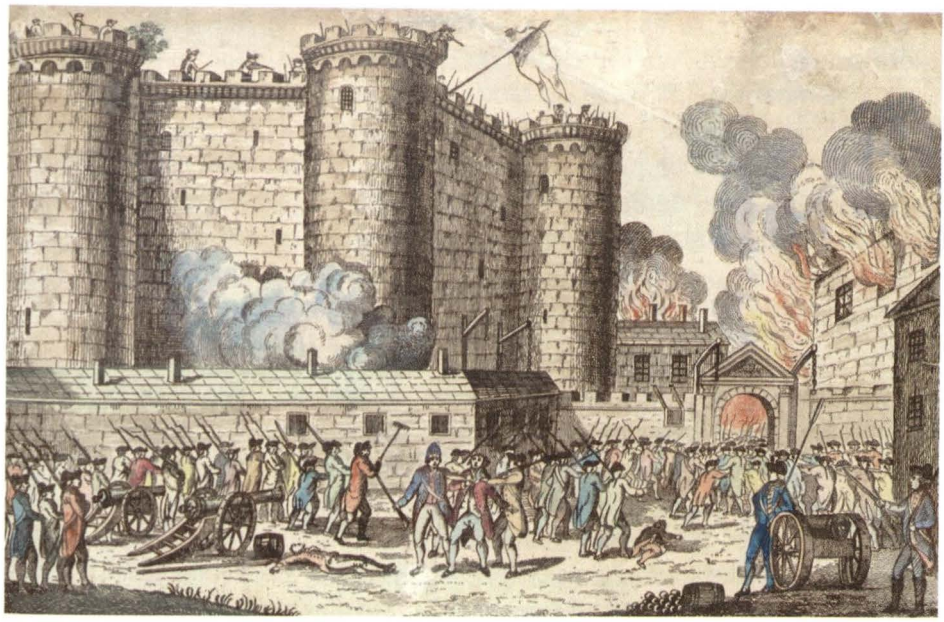
Una forma de estudiar estas guerras es a través de las siete coaliciones que se formaron contra Francia, pero la magnitud de las mismas hace difícil optar por una clasificación cronológica demasiado rígida. En algunos casos, como en la Guerra Peninsular, la lucha abarcó los periodos de dos coaliciones; en otros, como sucedió con Gran Bretaña, algunos países continuaron luchando luego que las coaliciones de las que formaban parte cesaron de existir.

Es por ello que he optado por un esquema mixto para un mejor desarrollo del presente trabajo.

La Revolución

Precedida por la Ilustración, la Revolución francesa fue en buena parte fruto de un proceso que planteó diversas inquietudes sobre la naturaleza del hombre y de las cosas, así como sobre las ideas de la libertad del individuo y el orden social[8].

1. La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo. *Revista de Marina*, 2007, año C, n.º 1. pp. 73-91; y Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio. *Revista de Marina*, 2008, año CI, n° 2. pp. 78-97.
2. *De la Guerra*. Lima: Biblioteca Militar del Oficial, 1977, 4 vols.
3. *Compendio del arte de la guerra*. Madrid: Imprenta de D.M., 1840, 2 vols.
4. *Estrategia de aproximación indirecta*. Buenos Aires: Editorial Rioplantense, 1973.
5. *Strategic Theories*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988.
6. *Some principles of Maritime Strategy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988.
7. *Makers of Modern Strategy*. Princeton: Princenton University Press, 1986.
8. COBBAN, Alfred. A *History of Modern France*. Harmondsworth, Middlesex: Pinguin Books, 1963, I, pp. 123-266. MERRIMAN, John. *A History of Modern Europe. From Renaissance to the Age of Napoleon*. Nueva York: W.W. Norton & Company, 1996, pp. 399-441.



La toma de la Bastilla, el 14 de julio de 1789, marcó el inicio de la Revolución.

La Francia de la Ilustración tenía unos veinticinco millones de habitantes, población que era mayor a la de muchos de los otros estados europeos. El régimen monárquico francés se había convertido para entonces en el arquetipo del absolutismo, del cual Luis XIV fue uno de sus mayores exponentes. Su conocida frase: "El Estado soy yo", representa claramente la percepción del rey Sol respecto al papel que le cabía en el manejo de la cosa pública y en el destino de sus súbditos[9].

La intervención francesa en la guerra de independencia norteamericana trajo, entre otras consecuencias, una terrible crisis fiscal para Francia; cuyo ministro de Finanzas, Jacques Necker, procuró paliarla recurriendo a préstamos que hipotecaron las posibilidades de sus sucesores. Debiendo cubrir la enorme servidumbre a la deuda, se puso en marcha un conjunto de medidas para incrementar las rentas fiscales, motivando el descontento general y la agudización de la crisis económica. Entre esas medidas se encontró la aplicación del sistema de libre mercado con Gran Bretaña, que inundó Francia con productos más baratos, trayendo como consecuencia el cierre de numerosas fábricas, con las consecuentes protestas y disturbios. También se estableció un impuesto a

9. MERRIMAN, *A History of Modern Europe*, pp. 442-491.

la propiedad de la tierra, que en gran parte se encontraba en manos de la nobleza y de la Iglesia. A pesar del firme respaldo de Luis XVI a su ministro, esta última medida generó el rechazo tanto de la Asamblea de Notables como del Parlamento de París, señalando que dicho impuesto era un atentado contra la propiedad y que no podía aceptarse sin el consentimiento de la nación. Ambas instituciones demandaron convocar a los Estados Generales, forzando al Rey a aceptar un nuevo empréstito para atenuar la crisis fiscal. La propia nobleza comenzó a cuestionar la autoridad real, motivando que el Rey disolviera el Parlamento y profundizara la crisis[10].

El 5 de mayo de 1789 se constituyeron en Versalles los Estados Generales, formados por 1165 diputados (la mitad representando al estado llano, la mayoría de ellos burgueses, una cuarta parte representando al clero y otra cuarta parte a la nobleza). Predominaban los partidarios de llevar a cabo reformas, entre ellos unos doscientos sacerdotes y noventa nobles; pero existían otras dos tendencias: la que respaldaba el absolutismo monárquico y la que deseaba imponer a la monarquía el respeto a los privilegios que cada clase poseía. Luego de tres semanas de debate en torno a la forma de reunión (si debían sesionar juntos y tener voto individual, o si debían sesionar por separado), el 17 de junio los representantes del estado llano o tercer estado se proclamaron la personificación de la nación, y se constituyeron en Asamblea Nacional; a la que poco después se unieron muchos de los representantes del clero que tenían ideas liberales, y que también aspiraban trasformar a Francia en una monarquía constitucional. Tras vencer un tímido intento real por restablecer los Estados Generales, la Asamblea Nacional fue reconocida como representante de la nación e incorporó a su seno a los integrantes de la nobleza. Días después, el 9 de julio, se convirtió en Asamblea Constituyente[11].

La efervescencia parisina contra el absolutismo llegó a su punto culminante el 14 de julio de 1789 con la toma de la Bastilla por la guardia ciudadana y el populacho del barrio de Saint-Antoine, como parte de las protestas que buscaban reemplazar al antiguo ayuntamiento por un municipio electo por los ciudadanos. Este ejemplo fue seguido en toda Francia, que pronto sustituyó el antiguo sistema de gobierno local por numerosos municipios autónomos, que se fueron agrupando en torno a grandes centros urbanos. El 4 de agosto, la Asamblea logró imponer algunas reformas, como la abolición de los derechos y privilegios feudales, la secularización de las tierras de la Iglesia y, final-

10. PIRENNE, Jacques. *Historia Universal*. Barcelona: Océano, 1982. VI, pp. 1930-1936.
11. Ibidem, pp. 1949-1950.

mente, la derogación de los privilegios de la nobleza. Poco después, el 26 de ese mismo mes, la Asamblea aprobó la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, que debería preceder a la Constitución.

Algunos miembros de la nobleza, atemorizados tanto por el giro que iban tomando las actividades de la Asamblea, como por la creciente violencia que se vivía en París luego de la toma de la Bastilla, abandonaron Francia y comenzaron a conspirar en cortes europeas contra los revolucionarios. En ese contexto se produjo la marcha de los ciudadanos de París a Versalles, el 5 de octubre de 1789, que culminó obligando al rey a establecerse en París, en el palacio de las Tullerías. Esa efervescencia popular forzó también a la Asamblea Constituyente, donde la mayoría de sus integrantes era monárquica, a abrir sus puertas al público. Como señala Pirenne: "iba a entablarse un duelo entre la legalidad, representada por la Constituyente, y la insurrección, mantenida desde la calle"[12].

El 20 de junio de 1791, el rey y su familia escaparon de la ciudad hacia la frontera norte. Al día siguiente fueron detenidos en Varennes, desde donde se les obligó a retornar a París.

En julio de 1790 la Asamblea Constituyente aprobó una constitución que, precedida por la ya mencionada Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, formalizaba una monarquía constitucional y establecía un sistema igualitario para todos los franceses. Pronto surgieron conflictos entre el poder Legislativo y el Ejecutivo, agudizados por la crisis financiera y por la reacción de la Iglesia, que también había sido afectada de manera notoria. Esta situación precipitó la decisión de Luis XVI de romper con los constituyentes y huir de París, para procurar restablecer el antiguo régimen con el apoyo de sus partidarios, tanto dentro como fuera de Francia. El 20 de junio de 1791 el Rey y su familia escaparon de la ciudad hacia la frontera norte. Al día siguiente fueron detenidos en Varennes, desde donde se les obligó a retornar a París. Ese mismo día, suponiendo que la huida del monarca implicaría la intervención de otras potencias en los asuntos internos de Francia, la Constituyente emitió un decreto suspendiendo al Rey en sus funciones y ordenando la movilización general. No obstante, poco después de estos hechos, Luis XVI fue restablecido como monarca y la Constitución fue aprobada por la Asamblea, la misma que se disolvió en setiembre de 1791.

12. Ibídem, p. 1958.

La propagación de las ideas de la Revolución francesa encontró eco en varias partes de Europa, generando reacciones diversas en sus monarcas. Algunos de ellos se vieron directamente afectados, pues no solo contaban con nobles franceses emigrados que conspiraban por restablecer la monarquía, sino que algunos de sus propios nobles habían perdido privilegios en Francia. A ello se sumó la condena papal a la Constitución francesa, motivando que el emperador austriaco y el rey de Prusia emitiesen el 27 de agosto de 1791, una declaración contra la monarquía constitucional, propiciando una alianza en su contra si esas ideas se propalaban. Ese mismo día, al otro lado del Atlántico, Haití se proclamó independiente del dominio francés y se estableció como una monarquía.

Ante estos hechos, el 20 de abril de 1792, la Asamblea Legislativa francesa, que había sustituido a la Constituyente, aprobó declarar la guerra a Austria, acto que implicaría también la guerra contra Prusia por la declaración antes mencionada. Se iniciaba así un periodo de luchas que abarcó casi todo el planeta y que se prolongó hasta 1815.

El Ejército y la Armada del Antiguo Régimen estaban formados esencialmente por oficiales provenientes de la nobleza y por tropa y marinería surgida de los estratos más bajos de la sociedad. Tenían un sofisticado sistema administrativo que pudo adecuarse a los cambios que la Revolución introdujo en el aparato militar. Además, ya desde las reformas introducidas por Colbert en el siglo XVII, la Armada y en menor parte el Ejército francés, habían sido dotados de un

Armadas europeas en 1790[13]				
	Navíos	Fragatas	Otros	Total
Gran Bretaña	195	210	256	661
Francia	81	69	141	291
España	72	41	109	222
Rusia	67	36	700	803
Países Bajos	44	43	100	187
Dinamarca	38	20	60	118
Turquía	30	59	91	180
Suecia	27	12	40	79
Venecia	20	19	49	88
Portugal	10	14	29	53
Nápoles	10	10	12	32
total	594	533	1587	2714

13. TUCKER, Spencer C. *Handbook of 19th Century Naval Warfare*. Annapolis: Naval Institute Press, 2000, p. 23.

importante aparato teórico formativo que facilitó el desarrollo de las ciencias náuticas y de nuevas tácticas y técnicas en el campo militar.

Se había debatido con profusión las tácticas de infantería, encontrando que un sistema mixto de avance en guerrilla o escaramuza, con columnas de marcha y ataque, en vez de formaciones lineales, era lo más adecuado. También se habían realizado importantes mejoras en la artillería a partir de 1760, que permitieron a la Francia revolucionaria contar con la artillería más eficaz y móvil de la época, con piezas de peso relativamente reducido, muchos de cuyos componentes eran intercambiables, lo que permitía que pudiese apoyar a la infantería en todas las fases del combate.

El ejército había sido organizado en divisiones y cuerpos permanentes, cada uno de los cuales contaba con elementos combinados de infantería, artillería, caballería y servicios. Siguiendo las ideas de Pierre Joseph Bourcet y del conde de Guibert sobre dispersión, concentración y objetivos alternativos, las grandes unidades podían moverse en forma independiente, amenazando varios potenciales objetivos, pero manteniendo la capacidad de apoyo mutuo y de rápida concentración para un enfrentamiento. Esto fue facilitado por el crecimiento paulatino de los estados mayores, que permitía controlar fuerzas más grandes y dispersas. Otro cambio significativo fue el aumento en la velocidad de desplazamiento, que pasó de 70 a 120 pasos por minuto, dando a las fuerzas fracnesas una significativa ventaja sobre sus futuros contrincantes. Todo ello fue el potencial que la Revolución se encargó de desarrollar[14].

Los ejércitos de entonces eran profesionales, con profusión de mercenarios. El ejército francés tenía un 25% de no franceses, mientras que el 60% del ejército prusiano era extranjero. Los efectivos eran relativamente reducidos (Francia 150,000 hombres, Prusia 180,000 y Rusia 200,000), y si bien estaban sometidos a una rígida disciplina, también presentaban una elevada tasa de deserción, pues su motivación principal para luchar era la paga y no algún tipo de sentimiento nacional.

La Revolución introdujo cambios importantes, siendo quizá el principal la transformación del ejército profesional en un ejército popular y nacional, en base al sistema de conscripción, lo que a su vez obligó a retornar a la vieja costumbre de abastecerse en base a la requisa, tanto en territorio propio como del enemigo. Esta y otras transformaciones fueron llevadas a la perfección bajo la

14. HART. *Estrategia de aproximación indirecta*, pp. 115-117.

conducción de Napoleón Bonaparte, quien aplicó las propuestas estratégicas de Bourcet y Guibert, "llevando al límite las posibilidades del nuevo sistema 'divisionario" durante su campaña en Italia"[15]. Posteriormente amplió ese sistema al organizar sus fuerzas en cuerpos de ejército. Como Clausewitz señala al referirse a las guerras de la Francia revolucionaria: "esas guerras abrieron todo un mundo de fenómenos nuevos que, al principio, procedían de una fuerza brutal y algo ruda, que Bonaparte supo combinar en un sistema grandioso"[16].

Una vez abolidos los privilegios de la nobleza, muchos de sus miembros fueron considerados sospechosos y eventualmente perseguidos. A su vez, surgió una nueva oficialidad, tanto para el Ejército como para la Armada revolucionarios, mucha de ella proveniente de la tropa[17]. La Armada quedó al mando de Louis-Thomas Villaret de Joyeuse, teniente de la Marina Real, quien rápidamente fue promovido a vicealmirante, y tuvo una destacada actuación en las guerras siguientes. Durante los años de guerra se mantuvo la superioridad de la construcción naval francesa, así como el brillo y valor de sus oficiales; pero sus jefes debieron enfrentar severas limitaciones a la necesaria libertad de acción que la guerra naval requiere, además de ser sometidos en los primeros años, a la autoridad de comisarios políticos embarcados. Por otro lado, las condiciones de salubridad a bordo de las naves de la época, eran lamentables; al punto que, durante las guerras que se iniciaban, el número de bajas que por razones de salud sufrieron tanto franceses como británicos, superaba en una proporción de diez a uno, al de caídos en batalla.

La Primera y la Segunda Coaliciones

La guerra contra Austria y Prusia fue enfrentada con entusiasmo por el pueblo francés, que se sentía comprometido con la defensa de su revolución. Los reveses iniciales, motivados por el desorden que los cambios sociales habían introducido en el Ejército, y los incendiarios discursos de los jacobinos y otros opositores a la monarquía, exacerbaron a la población contra Luis XVI, acusándolo de estar en tratos con sus enemigos. El 10 de agosto de 1792 el populacho parisino asaltó las Tullerías, forzando a la Asamblea a suspender los poderes del monarca y a nombrar un Consejo provisional de seis miembros. Luis XVI fue reducido a prisión y encerrado en el Temple junto con su familia.

15. Ibidem, p. 117.
16. CLAUSEWITZ, *De la Guerra*, III, libro VI, capítulo 30, p. 339.
17. En 1789 más del 90% de la oficialidad era de la nobleza, proporción que se redujo al 3% en 1794; y de los 26 mariscales de Napoleón, 4 habían sido sargentos en el antiguo ejército, uno músico militar y tres soldados [KEEGAN, Paul. *A history of warfare*. Nueva York: Alfred A. Knopf, 1994, p. 350].



Batalla de Valmy, 20 de setiembre de 1792. Los franceses logran defender su revolución.

Un mes más tarde, el 20 de setiembre, las fuerzas prusianas que habían ingresado al territorio francés, fueron detenidas por las tropas revolucionarias en Valmy. Al día siguiente se estableció la Convención Nacional en reemplazo de la Asamblea, la que derogó la monarquía y estableció la República.

Reforzados por nuevos contingentes de voluntarios, los ejércitos franceses pudieron invadir Saboya y ocupar Niza a fines de setiembre; y al mes siguiente avanzar por el norte ocupando Bélgica y, alcanzar Francfort en noviembre. Como Clausewitz señaló[18]:

> *Ningún error de apreciación iguala al de 1792. Se creyó poder modificar el curso de una guerra civil por medio de un ejército auxiliar de mediana fuerza, y se le hizo sucumbir bajo el peso de todo un pueblo salido de su propio quicio, presa del fanatismo político.*

El 19 de noviembre de 1792 la Convención Nacional, cuyo gobierno duraría hasta 1795, aprobó un decreto que ofrecía ayuda a los pueblos deseosos de recuperar su libertad. Este llamado encontró cierto eco entre algunos partidos y corrientes de opinión europeos, generando una creciente preocupación entre las monarquías por la amenaza que ello representaba para su propia estabilidad[19].

---

18. CLAUSEWITZ, *De la Guerra*, p. 346.
19. HOBSBAWM, E. J. *Las revoluciones burguesas*. Barcelona: Guadarrama / Punto Omega, 1982, pp. 146-150.

Por otro lado, empujada por sus miembros más radicales, la Convención aprobó abrir juicio a Luis XVI, el mismo que se inició el 11 de diciembre de 1792 y concluyó el 16 de enero siguiente, cuando el rey fue condenado a muerte por traición. Su ejecución se llevó a cabo el 21 de enero de 1793.

Estos hechos, unidos a la política expansiva que rápidamente adoptó la República luego de sus triunfos de finales de 1792, y a la más temible expansión de las ideas revolucionarias, motivaron que las monarquías europeas rompieran relaciones con Francia y que se coaligaran para combatirla. Fue así que, a mediados de 1793, la República se encontraba combatiendo contra Gran Bretaña, España, Portugal, Nápoles, Cerdeña, Prusia, Turquía, los Países Bajos, Dinamarca y Austria, reunidos en lo que se conoce como la Primera Coalición. Francia se vio invadida en todas sus fronteras; además, debió combatir serias revueltas en la Vendeé, la Bretaña y Tolón. Ante esta situación extrema, en abril de 1793, se creó el Comité de Salvación Pública que, bajo control de los jacobinos radicales, estableció varias medidas en defensa de la Revolución, entre ellas la leva en masa de todos los franceses y el establecimiento de un régimen de terror como mecanismo de defensa del Estado.

En aplicación de la leva forzosa, Francia se convirtió en una nación en armas. Los efectivos de su Ejército pasaron de 150.000 hombres al inicio de la guerra, a 650.000, en noviembre de 1793; y a 1.169.000, en setiembre de 1794. Este enorme incremento del aparato militar francés, unido a las diferencias surgidas entre las potencias coaligadas en su contra, permitió que hacia finales de 1793, se hubiese revertido la situación y Francia pudiera pasar a la ofensiva en todos los frentes.

Obviamente, el crecimiento militar francés debió enfrentar numerosas dificultades inherentes a la caótica situación de la Revolución, pero rápidamente la sección militar del Comité de Salvación pudo enfrentar ese reto. Nuevas unidades fueron formadas, equipadas y entrenadas, lo que a su vez tuvo importantes efectos en la industria bélica francesa, que creció de manera sustantiva y llegó a superar en algunos rubros a toda la producción europea. Por otro lado, la nueva oficialidad, mucho más joven y competitiva que sus contrapartes, fue incentivada a usar una creciente iniciativa, basada en parte, en la mayor masa de tropas que podían disponer para sus campañas, lo que contrastaba con las estrategias limitadas de sus contrincantes, que procuraban conservar las valiosas pero reducidas cuadrillas profesionales que poseían[20].

20. MORIULLO, Stephen; BLACK, Jeremy y LOCOCO, Paul. *War in World History*. Nueva York: McGraw-Hill, 2009, II, pp. 427-428. KEEGAN, *A history of warfare*, pp. 352-353.



Batalla de Marengo, 14 de junio de 1800.

A principios de 1794 las tropas revolucionarias expulsaron del norte de Francia a las fuerzas británicas, austriacas y neerlandesas, ocupando Bélgica luego de la batalla de Fleurus (26 de junio). Liddell Hart señala que aquello fue el resultado de la falta de una finalidad definida por parte de los coaligados, y de la conmoción sicológica que sufrieron al aparecerse el ejército del general Jean Baptiste Jourdan en su retaguardia[21].

Por el sur, el puerto de Tolón, que el 29 de agosto de 1793 había sido tomado por los realistas franceses y entregado a los británicos y españoles, fue sitiado y cayó finalmente el 19 de diciembre de 1793, tras una campaña en la que destacó el joven mayor de artillería Napoleón Bonaparte. Las tropas francesas avanzaron sobre España hasta obligarla a rendirse, y también sobre Italia, en procura de expulsar a los austriacos de la Riviera (lo que finalmente lograron el 24 de noviembre de 1795, luego de la batalla de Loano) y capturar Génova, importante plaza distribuidora de granos.

Abandonada una a una por sus aliados, Gran Bretaña logró capturar Córcega el 10 de agosto de 1794, luego de un ataque en que el capitán de navío Horacio

21. LIDDELL HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, p. 118.

Nelson perdió el ojo derecho; mientras que una fuerza española, al mando del teniente general Francisco de Borja y Poyo, desalojó algún tiempo después a los franceses de algunas islas aledañas a Cerdeña.

En ese contexto se produjo la primera gran batalla naval de ese conflicto, conocida por los franceses como la Tercera Batalla de Ushant y, por los británicos como el Glorioso 1° de Junio.

La leva masiva que se había iniciado en Francia en 1793, afectando las cosechas y elevó el precio de los granos, forzando a importarlos de Estados Unidos. Este último país, si bien se mantenía neutral, simpatizaba con la causa francesa, tanto por el apoyo brindado a su independencia como por los principios liberales de la Revolución, y por la lucha que había emprendido contra Gran Bretaña. En ese contexto, ciento treinta naves mercantes francesas cargadas de trigo y otros víveres, zarparon de la bahía de Chesapeake bajo la protección de una pequeña fuerza naval francesa, que debía ser reforzada luego por veinticinco buques de línea, al mando del vicealmirante Villaret. Esta última fuerza zarpó de puertos galos el 16 de mayo de 1794, dos semanas después que una fuerza británica compuesta por veinticuatro buques de línea y quince fragatas hiciera lo propio desde Spithead, al mando del almirante Richard Howe, protegiendo 148 buques mercantes que se dirigían a Newfoundland. Howe tenía instrucciones de proteger ese convoy y destruir a las fuerzas de Villaret.

El 28 de mayo, las avanzadas de ambas fuerzas se avistaron en medio del Atlántico, a unas cuatrocientas millas de las costas más cercanas. El almirante francés tenía órdenes de proteger el convoy, debiendo actuar de manera defensiva ante la presencia de fuerzas enemigas, y entablar combate solamente si podía obtener ventaja o no podía evitarlo. Por tal razón, Villaret optó por atraer hacia sí a la fuerza de Howe, alejándola del convoy y trabando combates esporádicos en la medida en que la neblina lo permitía. Finalmente, el 1º de junio ambas escuadras se pusieron en posición y entablaron un reñido combate en el que Howe logró romper la línea francesa mediante un cruce directo, buque a buque. Villaret perdió siete buques (uno hundido y seis capturados), pero el convoy pasó.

Las intenciones francesas eran claras en esta primera campaña: proteger el convoy y reunir sus dos fuerzas en la mar. Las británicas eran atacar su convoy y dar una batalla decisiva. No era lo más apropiado. El almirante francés tuvo un éxito estratégico al evitar la captura del convoy, haciendo que la fuerza enemiga se alejara del punto de reunión por perseguirlo. Al día siguiente del encuentro de ambas flotas, el convoy francés pasó tranquilamente por ese

lugar hacia su destino. Tras el encuentro del 1º de junio, ambas flotas retornaron a sus respectivas bases.

La batalla fue considerada un gran triunfo por el gobierno londinense. En buena medida esto obedecía a la necesidad de alentar al pueblo británico y alejar el fantasma de una invasión, que hubiese podido contar con el apoyo de los irlandeses, muchos de los cuales rechazaban la ocupación inglesa, iniciada en el siglo XVI.

El 5 de abril de 1795, en Basilea, Prusia firmó un tratado de paz con Francia, siendo el primer miembro de la coalición en desertar. Al mes siguiente los franceses establecieron la República de Batavia en las Provincias Unidas, acto que motivó a los británicos a capturar las colonias neerlandesas en el cabo de Buena Esperanza, Ceilán y Guyana. En julio de ese mismo año, España se vio forzada a firmar la paz, y en agosto de 1796 firmó un tratado con Francia convirtiéndose así en su primer aliado[22].

A principios de abril de 1796, Napoleón cruzó los Alpes y se puso al frente de los cincuenta mil hombres que conformaban el ejército italiano. Alcanzó su primera victoria sobre los austriacos en Montenotte, el 12 de ese mes; y sobre los austriacos y piamonteses, en Milessimo, al día siguiente.

La coalición formada en 1792 había sufrido algunas deserciones, pero aún quedaban en ella Gran Bretaña, Austria, Rusia, Piamonte-Cerdeña, Nápoles y varios estados alemanes. Si bien se había suscrito un armisticio, a finales de 1795 el gobierno francés, en manos del Directorio desde octubre, decidió retomar la iniciativa en varios frentes, formando para ello cinco ejércitos. El esfuerzo principal sería por los territorios alemanes, con esfuerzos secundarios a través de Suiza y en el norte italiano, además de un intento por desembarcar fuerzas en Irlanda. Todo ello buscaba presionar a Austria, que de alguna manera era el impulsor de la coalición.

Luego de haberse distinguido en la toma de Tolón y en la lucha entre la Convención y la Comuna de París, el joven general Napoleón Bonaparte –tenía apenas 26 años de edad–, había ganado una creciente influencia, la que usó para convencer al Directorio de darle el mando del ejército de Italia, paralizado luego de su victoria en Loano (22 al 24 de noviembre de 1795). A principios de abril

22. THIERS, A. *Historia de la Revolución Francesa*. Barcelona: Antonio Virgili, 1911, II, p. 568.



Almirante Horacio Nelson.

de 1796, Napoleón cruzó los Alpes y se puso al frente de los cincuenta mil hombres que conformaban el ejército italiano. Alcanzó su primera victoria sobre los austriacos en Montenotte, el 12 de ese mes; y sobre los austriacos y piamonteses, en Milessimo, al día siguiente. Teniendo en claro que necesitaba neutralizar primero al enemigo más débil, empeñó sus principales esfuerzos contra los piamonteses; y tras una serie de enfrentamientos y detener a las fuerzas austriacas que debían reforzarlos, el 28 de abril los obligó a suscribir un armisticio que llevó a la firma de un tratado de paz, el 15 de mayo. Apenas firmado el armisticio, y con fuerzas superiores a las austriacas disponibles en la zona de operaciones, Napoleón se dirigió hacia Milán, cruzando territorio del neutral ducado de Parma. Con ello obligó a las fuerzas contrarias a replegarse a Mantua, donde quedaron fijadas por las fuerzas francesas.

Los austriacos realizaron cuatro intentos por socorrer a sus tropas atrapadas en ese lugar, cada uno de los cuales logró ser neutralizado por Napoleón gracias a su adecuado manejo de la dispersión y concentración de sus fuerzas. Sus brillantes victorias en Lodi, Arcol y Rivoli, y la rendición de Mantua el 2 de febrero de 1797, eliminaron toda posible resistencia en su camino hacia Viena, obligando a los austriacos a suscribir un armisticio en Leoben, el 18 de abril de 1797[23].

Poniendo en práctica un plan que Bourcet había concebido en 1745, Napoleón "logró convertir una ofensiva precaria en una decisiva aproximación indirecta, que produjo un final victorioso de la guerra"[24]. Como resultado de su campaña derrotó a piamonteses y austriacos, y conquistó el Milanesado, Parma, Módena, los estados papales, Génova, Nápoles, Venecia y otras ciudades, forzando a estos Estados a suscribir armisticios y a aceptar reformas sustantivas que llevaron a crear las repúblicas Cisalpina (1797), Ligur (1797), Romana (1798) y Partenopea (1798).

23. TARLE, Eugueni. *Napoleón*. Barcelona: Grijalbo, 1970, pp. 35-49. SARGENT, Herbert H. *Napoleon Bonaparte's First Campaign*. Chicago: A. C. McClurg and Co., 1912, pp. 19-37.
24. LIDDELL HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, p. 119.

Ya para entonces, con escasos 29 años, el joven general corso había desarrollado aspiraciones que iban más allá de las puramente militares. Desde octubre de 1796 se va apartando de las instrucciones del Directorio y las desobedece al ajustar la paz con Austria con el Tratado de Campo Formio (17 de octubre de 1797). La victoria había alimentado su ambición política y sentaba las bases a una nueva era en la historia europea y en la historia militar. El Directorio también comprendió esta realidad y a partir de ese momento sintió que era necesario contar con el apoyo de Napoleón[25].

Desobedeciendo a su comandante en jefe, Nelson salió de la formación y, seguido por los dos navíos de retaguardia, puso proa al buque insignia español, el *Santísima Trinidad* (130), al que logró alcanzar y rendir, luego venció a un segundo navío.

Mientras estos hechos tenían lugar en el continente, Gran Bretaña había concentrado sus esfuerzos en el bloqueo de los puertos franceses y en apoyar a las fuerzas de la coalición. En el Mediterráneo, la exitosa campaña italiana de Napoleón privó al escuadrón del almirante Sir John Jervis de puntos de reaprovisionamiento en tierra; y la alianza de España con Francia, en agosto de 1797, generó una amenaza a dicho escuadrón. Esta amenaza se incrementó cuando una flota española se unió a la francesa en Tolón, y el escuadrón británico se vio reducido cuando tuvo que despachar a Gran Bretaña algunas de sus naves ante la posibilidad de una invasión francesa en Irlanda. En consecuencia, en setiembre de 1796, se dispuso la evacuación de Córcega y el repliegue de las fuerzas navales británicas a Gibraltar. Durante un año,el Mediterráneo quedó bajo control francés.

En ese contexto se produjo la batalla del cabo San Vicente. Dueñas del Mediterráneo, las fuerzas navales hispano-francesas reunidas en Tolón, lograron pasar al Atlántico a principios de diciembre de 1796. Los buques franceses se dirigieron a Brest, mientras que los españoles pasaron primero a Cartagena y el 1° de febrero de 17907 se dirigieron a Cádiz. Desde este puerto salió una fuerza al mando del teniente general José de Córdova, formada por veintisiete navíos de línea, once fragatas y un bergantín, debiendo unirse a la francesa en Best. Mientras tanto, una fuerza británica al mando de Jervis, que había zarpado

25. CASTEX, *Strategic Theories*, pp. 241-243.

de Lisboa el 18 de enero escoltando buques mercantes portugueses que se dirigían a Brasil, se reunió con otra fuerza, sumando quince navíos, cuatro fragatas y otros tres buques menores, que se ubicaron frente al cabo San Vicente, esperando que aparecieran naves enemigas con rumbo hacia o desde Cádiz. Ambas fuerzas se encontraron el 14 de febrero. Los buques ingleses se dirigieron hacia el centro de las dos columnas españolas (dieciocho y nueve buques), y Jervis ordenó caer en columna para entablar la acción. El tercer buque de la retaguardia, el *Captain* (74), estaba al mando de Nelson, quien se percató que con una maniobra de ese tipo quedarían a retaguardia de la formación española. Desobedeciendo a su comandante en jefe, Nelson salió de la formación y, seguido por los dos navíos de retaguardia, puso proa al buque insignia español, el *Santísima Trinidad* (130), al que logró alcanzar y rendir, luego rindió a un segundo navío. Otros dos buques españoles fueron capturados en esta acción, marcando una clara victoria británica que fue adecuadamente explotada por el Gobierno de Londres, en un momento en que la opinión pública británica necesitaba una victoria para elevar su moral.

Poco después de esta acción, el 16 de abril, se produjo un gran motín en la flota británica estacionada en Spithead, fuera de Portsmouth, cuando sus tripulantes se rehusaron a zarpar reclamando mejores condiciones de vida a bordo.

Poco después de esta acción, el 16 de abril, se produjo un gran motín en la flota británica estacionada en Spithead, fuera de Portsmouth, cuando sus tripulantes se rehusaron a zarpar reclamando mejores condiciones de vida a bordo. Meses antes, algunos tripulantes, con cierto grado de educación, habían escrito al Almirantazgo y luego al Parlamento planteando reclamos a nombre de la flota. Las cartas no fueron tomadas en serio, pues ni los miembros del Almirantazgo ni los del Parlamento podían creer que expresaran el sentido de la flota. Ante la falta de respuesta a sus peticiones, se organizó el motín y cada buque designó dos delegados que se reunieron en el buque insignia. Los delegados exigían un aumento del 25% en la paga, que no había sido incrementada desde las guerras anglo-neerlandesas; mejora en la comida, mayor cuidado de los enfermos a bordo, permiso para bajar a tierra cuando se encontrasen en puerto y mantenimiento del pago en caso un hombre fuese herido en acción, hasta su curación o baja. Las negociaciones para debelar el motín tomaron un mes, lapso en el cual se mantuvo la rutina a bordo y los oficiales



Batalla del cabo San Vicente, 14 de febrero de 1797.

fueron tratados con respeto, obedeciendo todas las órdenes, excepto la de zarpar. Howe logró apaciguar los ánimos y el Almirantazgo concedió algunas de las peticiones. Al finalizar el incidente, Howe invitó a los delegados a una cena ofrecida por él y su esposa. Días antes del arreglo, estalló otro motín en el Nore, cerca de la boca del Támesis, en el que en esencia se pedía lo mismo que la flota en Portsmouth; pero el Almirantazgo no podía permitir que el ejemplo cundiera, por lo que los líderes de los amotinados fueron sometidos a corte marcial y varios de ellos ejecutados[26].

A mediados de 1797 los británicos se habían quedado solos en su lucha contra los franceses y sus aliados. Si bien la victoria de San Vicente había sido adecuadamente empleada para elevar la moral de sus ciudadanos, los motines mencionados y el posterior fracaso del recién ascendido contralmirante Nelson en su intento por capturar Santa Cruz de Tenerife (21 al 24 de julio de 1797)[27], presagiaban un sombrío panorama. Fue por ello que la victoria del almirante Adam Duncan sobre los neerlandeses en Camperdown, el 11 de octubre, contribuyó a mejorar esas perspectivas, al igual que las operaciones que llevaban a cabo en el Caribe, que les permitieron capturar Trinidad.

A principios de 1798 Francia invadió los cantones suizos, donde las tropas fueron bien recibidas por los revolucionarios locales, lo que facilitó la forma-

26. GUTTRIDGE, Leonard F. *Mutiny, a history of naval insurrection*. Surrey: Ian Alla, 1992, pp. 44-72.
27. En esta acción Nelson fue herido en el brazo derecho, el mismo que tuvo que serle amputado.

ción de la Confederación Helvética en abril de ese año. Desde finales del año anterior, Napoleón, cuyas victorias en Italia le habían ganado un papel preponderante en la política francesa, venía propiciando un audaz golpe contra la economía británica atacando Egipto, lo que permitiría cortar o al menos afectar de manera sensible su comercio con la India. Presionado, el Directorio aceptó la propuesta de Napoleón y puso a su cargo una fuerza expedicionaria de 54.000 hombres, que debía ser trasportada por más de trescientas naves bajo escolta de trece navíos de línea, reunidos en el puerto de Tolón.

Esa concentración de fuerzas no pasó desapercibida para la inteligencia británica. Se dispuso que un pequeño escuadrón, al mando de Nelson, ingresara al Mediterráneo para vigilar a la flota francesa. Este zarpó el 19 de mayo, habiendo previamente esparcido noticias de que se dirigiría a Irlanda. Los buques de Nelson debían vigilar a la flota francesa, pero una tormenta en la noche del 20, hizo que su nave insignia perdiese parte de la arboladura y quedase en una situación comprometida, que motivó su repliegue a Gibraltar, donde debían unírsele varios navíos que quedarían bajo su comando[28]. Aquel fue el primer mando importante del joven almirante británico, quien puso en práctica una forma peculiar de ejercitar su autoridad: informar sus planes a sus capitanes subordinados e incitarlos a actuar a discreción, si la situación lo requería. Con una fuerza de 10 buques de línea, el 7 de junio Nelson retornó al Mediterráneo para iniciar la persecución de los buques enemigos.

La expedición francesa llegó a Malta el 10 de junio, forzando a la Orden de Caballeros de ese nombre a rendirse y a aceptar la incorporación de la isla a Francia. Asegurada esa base intermedia en el Mediterráneo, el 19 de junio Napoleón volvió a zarpar, esta vez hacia Alejandría. Por su parte, Nelson inició su búsqueda por Nápoles y Sicilia, desde donde se dirigió a Alejandría, pues consideraba que Egipto podía ser el objetivo francés que más afectara el comercio británico con la India. Luego que ambas fuerzas se cruzaran sin avistarse durante la noche del 22 de junio, Nelson arribó a Alejandría el día 28, y al no encontrar a la flota francesa que se había detenido en la isla de Candia, decidió retornar a Sicilia en búsqueda de noticias. Desde Siracusa volvió a hacerse a la mar para recorrer el sur de Grecia, donde finalmente supo que los franceses habían desembarcado en Alejandría y que su flota se encontraba en Abukir, poniendo de inmediato curso hacia dicho lugar[29].

---

28. MAHAN, A.T. *The Life of Nelson. The Embodiment of Sea Power of Great Britain*. Boston: Little, Brown and Company, 1943, pp. 276-277.
29. Ibidem, pp. 281-293.

El 30 de junio, apenas dos días después que Nelson dejara Alejandría, la expedición francesa arribó a Marabú, en las proximidades de dicho puerto, iniciando el desembarco de los 54.000 hombres que la componían. Gobernado desde el siglo XIII por los mamelucos, Egipto había sido incorporado al Imperio turco en 1517. Sus fuerzas, al mando de Murad Bey y de Ibraham Bey, fueron derrotadas por Napoleón el 21 de julio en la batalla de las Pirámides. La flota francesa, formada por trece navíos de línea al mando del almirante Francois de Brueys, había dejado Alejandría y se había colocado en Abukir el día 8, y allí fue alcanzada por los diez navíos de Nelson, al caer la tarde del 1° de agosto.

La expedición a Egipto y el creciente expansionismo francés llevaron a que a finales de 1798 Rusia, Gran Bretaña, Turquía y Nápoles formaran una nueva coalición contra Francia, a la que se sumaron Austria, Portugal y el Papado.

Los buques británicos se concentraron en la vanguardia y el centro francés, y tres de ellos lograron cruzar la línea para tomar a los buques enemigos entre dos fuegos. Se combatió durante la noche, y al amanecer se pudo constatar que seis buques franceses habían sido rendidos, uno había estallado y otros dos habían logrado escapar, mientras que los otros cuatro habían encallado. De las diez naves británicas, una había encallado durante la aproximación, ocho se encontraban prácticamente desarboladas y solo una pudo ponerse en persecución de las dos naves francesas que escaparon. Como resultado de esta acción, la expedición francesa a Egipto quedó aislada[30].

Formalmente, esta expedición buscaba liberar a los egipcios y árabes de la tiranía de la aristocracia local, y no tenía intenciones de segregar Egipto del Imperio turco, del cual formaba parte nominal. Pero el sultán Selim III no estaba dispuesto a aceptar esa situación y despachó un ejército para expulsar a los franceses. Napoleón salió a la búsqueda de dicha expedición, avanzando por Palestina durante marzo y abril de 1799, hasta llegar a San Juan de Acre, que logró resistir el asedio francés con apoyo británico. A mediados de junio Napoleón retornó a El Cairo, debiendo ponerse nuevamente en marcha para enfrentar a otro ejército turco, que con apoyo británico había desembarcado en Abukir, al mando de Sayd Mustafá Pachá. La batalla tuvo lugar el 25 de julio, que culminó en una nueva victoria del joven general[31].

30. Ibidem, pp. 295-307.
31. TARLE, *Napoleón*, p. 67-69.

La expedición a Egipto y el creciente expansionismo francés llevaron a que a finales de 1798 Rusia, Gran Bretaña, Turquía y Nápoles formaran una nueva coalición contra Francia, a la que se sumaron Austria, Portugal y el Papado. Durante los primeros meses de 1799, las fuerzas francesas en Italia fueron arrinconadas en la zona de Génova, generando un creciente descrédito para el Directorio, que motivó a Napoleón a retornar a Francia y dejar a sus tropas en Egipto, al mando del general Jean Baptiste Kléber.

El 9 de noviembre de 1799 Napoleón disolvió el Directorio y formó el Consulado, con él como primer cónsul y titular del Poder Ejecutivo. Con este golpe, la Revolución francesa había retornado en la práctica, al sistema monárquico absoluto.

Puesto en marcha a principios del siguiente año, en mayo de 1800 Napoleón logró cruzar los Alpes y, en vez de dirigirse a auxiliar Génova, avanzó sobre Milán, amenazando la retaguardia de las fuerzas austriacas que operaban sobre esa ciudad. No obstante, al capitular Génova tuvo que abandonar su ventajosa posición y avanzar hacia el Oeste, donde logró derrotar a los austriacos en la batalla de Marengo, el 14 de junio de 1800, obligándolos a evacuar la Lombardía. Cinco días más tarde, el general Jean Victor Marie Moreau obtuvo una nueva victoria francesa en Höchsädt, lo que llevó al emperador austriaco Francisco II hacia la necesidad de buscar la paz. Esta se firmó el 9 de febrero de 1801, en Luneville, con lo que se reconoció nuevamente el Rin como límite entre Francia y Austria, y se admitió la existencia de las repúblicas bátava, helvética, cisalpina y ligur. Además, se obtuvo en compensación Venecia y el arzobispado de Salzburgo[32].

Resuelto el conflicto con Austria, neutralizada Rusia, a la que propuso dividirse el Imperio turco, Napoleón procuró expandir la influencia francesa hacia Oriente y neutralizar el claro predominio marítimo británico, cerrándole el comercio del Báltico. La reacción británica no se hizo esperar. En mayo de 1800 los británicos capturaron Malta, consolidando su posición de control en el Mediterráneo central. El 2 de abril siguiente, diez navíos de línea, al mando de Nelson, subordinado al vicealmirante Hyde Parks, atacaron Copenhague y forzaron a los daneses a reabrir el Báltico al comercio británico. En agosto de ese mismo año, Kléber se vio obligado a capitular con el ejército de Egipto ante la convergencia de dos fuerzas británicas, una desembarcada en Abukir y otra proveniente de la India.

A finales de 1801 era evidente que Francia tenía una clara influencia sobre Europa occidental, mientras que Gran Bretaña retenía el control de los mares.

---

32. SARGENT, Herbert H. *The Campaign of Mareng*. Chicago: A. C. McClurg & Co., 1914.



Tratado de Amiens, Tercera Coalición.

Sobre estas bases, ambas potencias negociaron un tratado de paz, que fue suscrito en Amiens el 25 de marzo de 1802. La paz duraría poco más de un año, pues las hostilidades entre ellas se reiniciarían en mayo de 1803.

La Tercera Coalición

Durante la breve paz de Amiens Napoleón fue nombrado primer cónsul vitalicio y procuró consolidar su hegemonía continental, interviniendo en varias de las repúblicas que se habían conformado bajo su influencia. También puso en marcha una agresiva política colonial, fortaleciendo las posesiones francesas en el Caribe, el Atlántico Norte y la India. Gran Bretaña reaccionó ante esta actitud, le dio a Francia un ultimátum para que evacue Holanda y Suiza, e indemnice al rey de Cerdeña, tras lo cual, las hostilidades se reiniciaron en la fecha indicada.

Las fuerzas navales británicas fueron dispuestas para vigilar los puertos enemigos; estableciéndose Nelson frente a Tolón y William Cornwallis, en el golfo de Vizcaya. En mayo de 1804 Napoleón se hizo proclamar emperador de Francia, medida que fue respaldada abrumadoramente por los franceses, y el 2 de diciembre fue coronado por el papa Pío VII. Comprendiendo que la neutralidad española en el conflicto solo redundaría en beneficio francés, durante 1804, los británicos llevaron a cabo numerosos actos de hostilidad contra el comercio y buques de guerra españoles, siendo uno de esos casos la captura de cuatro fragatas que llevaban valores del Callao[33], que definió la alianza del país hispano con Francia. A fines de 1804, Suecia se unió a Gran Bretaña en la lucha contra Napoleón; y en abril siguiente, Rusia firmó un tratado con los británicos para el mismo fin, al que Austria se sumó en agosto. Se había conformado así la Tercera Coalición, a la que se incorporarían los reinos de Nápoles y Sicilia. Por otro lado, Francia tendría como aliados a España y a los Estados clientes de Etruria, Batavia, Baviera, Wüntemberg e Italia.

Combatiendo en dos frentes, Napoleón trazó planes para invadir Inglaterra, o al menos hizo todo lo necesario para que se pensara que lo haría, para lo cual concentró ciento ochenta mil hombres entre Texel y Boulogne, los que deberían cruzar el canal bajo la protección de las flotas francesa, española y holandesa. Las fuerzas navales francesa y española debían evadir la vigilancia británica y concentrarse en el Caribe, para dirigirse luego al canal que separa Europa de Inglaterra, y controlarlo el tiempo suficiente para que el ejército de invasión logre cruzarlo. Las fuerzas francesas debían zarpar de Brest, Tolón y Rochefort; y las españolas, desde Cartagena y Cádiz.

A finales de marzo de 1805, doce buques franceses al mando del almirante Pierre Charles Silvestre de Villenueve, lograron evadir el bloqueo británico a Tolón, mientras Nelson se encontraba en Portsmouth, y unirse a seis buques españoles, comandado por el teniente general Federico Graviña, para cruzar el Atlántico hacia el Caribe, desde donde retornaron hacia El Ferrol en agosto. Nelson, que inició de inmediato su persecución, cruzó el Atlántico hasta el Caribe, y a su retorno puso proa al estrecho de Gibraltar, suponiendo que dicha fuerza se dirigía al Mediterráneo.

La fuerza franco-española fue interceptada el 22 de julio frente a cabo Finisterre, por quince navíos británicos al mando del almirante Robert Calder; quien

33. ORTIZ SOTELO, Jorge. Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano. En *Revista de Estudios Históricos* del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, 2004, n.° 45, p. 295-333. Museo Naval. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado.* Madrid: Museo Naval, y Museo Arqueológico Nacional, 2014.

en una indecisa batalla, logró capturar dos naves españolas. Calder se mantuvo en contacto visual con la flota aliada durante cuatro días, sin intentar un nuevo ataque, por lo que fue sometido a corte marcial[34]; mientras que Villanueve, contraviniendo órdenes de Napoleón para proceder a Brest, puso proa al sur y arribó a Cádiz el 20 de agosto.

En Cádiz, Villanueve recibió nuevas órdenes de zarpar y enfrentar al enemigo, que buscaba así crear una distracción, mientras el emperador planeaba dirigirse con la totalidad de sus fuerzas contra sus opositores continentales. Fue así que, el 21 de octubre de 1805 se produjo la batalla de Trafalgar, en la que treinta y tres navíos aliados, al mando de Villanueve y Graviña, se enfrentaron a la flota de Nelson, formada por veintisiete navíos, cuatro fragatas y otros dos buques menores. Las naves británicas, organizadas en dos divisiones, se lanzaron contra el centro enemigo, logrando separarlo de la vanguardia e infringirle una decisiva derrota. Solo once buques aliados lograron retornar a Cádiz. Nelson falleció en la acción[35].

En realidad, como bien señala Corbett, la concentración de las dispersas fuerzas francesas y españolas en el Caribe, y su regreso hacia Europa, llevo a que también las fuerzas británicas se concentraran, reuniendo así un poder combativo relativo superior al aliado. Consciente de ello, y para evitar una previsible derrota, el almirante francés optó por alejarse de la zona de convergencia británica y se dirigió a Cádiz. Lejos de volverse a dispersar, amenazando en múltiples lugares las líneas de comunicaciones contrarias, la flota aliada permaneció reunida, y, después de recibir la orden de salir y buscar al enemigo, encontró una fuerza inferior en número, pero más eficaz en su conducción y en su poder combativo[36].

En agosto de 1805, cuando Villanueve recibió órdenes para enfrentar a la flota británica, ya Napoleón había cancelado sus planes de invasión a Inglaterra y se dirigía a combatir a rusos y austriacos. Considerando que las dos guerras precedentes se habían definido en el teatro italiano, los austriacos destinaron su fuerza principal a cubrir ese frente, enviando 72.000 hombres, al mando del general Karl Mack von Leiberich, a la zona de la Selva Negra, donde debían ser reforzados por 38.000 rusos, a órdenes del general Mijaíl Kutúzov, y otras fuerzas que se le sumarían después.

---

34. MAHAN, *The Life od Nelson*, pp. 666-672.
35. O'DONNELL, Hugo. *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005.
36. CORBETT, *Some principles of maritime strategy*, pp. 140-143.

Aprovechando su mayor velocidad de marcha, y disponiendo que sus siete cuerpos de ejército que habían estado en la costa atlántica con 165.000 hombres, realizaran un amplio movimiento para fijar y a la vez cerrar las vías de repliegue de los 32.000 efectivos que había concentrado Mack en torno a Ulm, Napoleón logró que este se paralizara y finalmente, se rindiera el 20 de octubre[37]. Clausewitz señala sobre aquella campaña[38]: "Ulm representa, en 1805, la última ramificación de un haz estratégico muy sabio, aunque frágil e inconsistente, bueno para detener a un Daun o a un Lacy, pero no a un hombre como Bonaparte, Emperador de la Revolución".

El 2 de diciembre de 1805, en torno a la meseta de Pratzen, al oeste de la aldea de Austerlitz, ubicada al norte de Viena, se produjo la batalla esperada. La conducción de la misma por el emperador fue simplemente magistral.

Con ello, y con algunos otros enfrentamientos sostenidos en esa campaña, Napoleón logró eliminar un importante núcleo de fuerzas austriacas, pero persistía el peligro que Kutúzov se uniera con las fuerzas austriacas que avanzaban hacia el norte desde Italia. Para dificultar tal reunión, despachó un cuerpo de ejército para amenazar las líneas de comunicaciones de Kutúzov con Rusia, obligándolo a dirigirse hacia el noreste, mientras él avanzaba por la derecha del Danubio, amenazando la retaguardia rusa. Tras ocupar Viena el 13 de noviembre, las fuerzas francesas continuaron empujando hacia el norte a Kutúzov, que con grandes pérdidas pudo reunirse en Olmutz con el zar Alejandro I y el emperador Francisco II. Las fuerzas coaligadas superaban los 85.000 hombres, siendo en gran mayoría rusas, pues los austriacos habían perdido más de 60.000 efectivos en Ulm y en los enfrentamientos cercanos a esa posición. Por otro lado, las fuerzas despachadas desde Italia aún no llegaban y otro núcleo importante seguía defendiendo Venecia contra los ataques del general André Massena.

Con un contingente ligeramente inferior a las ruso-austriacas, Napoleón se detuvo y aparentó dudar y estar débil. Ordenó que sus avanzadas se retirasen y envió al zar una propuesta de paz, pidiéndole una entrevista. Kutúzov recomendó replegarse hacia el Este hasta que los prusianos, cuyo territorio había

37. TARLE, *Napoleón*, pp. 156-162. HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, p. 127.
38. CLAUSEWITZ, *De la Guerra*, pp. 346-347.

sido atravesado por parte de las fuerzas francesas, decidieran intervenir en la guerra, pero el joven zar, con un irreflexivo entusiasmo, debido quizá a sus escasos 28 años, se empeñó en tomar la ofensiva para buscar una batalla decisiva.

El 2 de diciembre de 1805, en torno a la meseta de Pratzen, al oeste de la aldea de Austerlitz, ubicada al norte de Viena, se produjo la batalla esperada. La conducción de la misma por el emperador fue simplemente magistral. Mostró debilitada su ala izquierda, llevando a que los rusos avanzaran contra ella para cortarle la retirada hacia Viena, pero pudo aplastarlos con los refuerzos que tenía en la meseta. Los coaligados tuvieron quince mil muertos, veinte mil cayeron prisioneros en manos de Napoleón, así como casi toda la artillería enemiga. Los franceses perdieron nueve mil hombres.

Dos días después, Francisco II se entrevistó con Napoleón, acordando finalizar la lucha y permitir el retiro de los restos del ejército ruso. La paz firmada en Preburgo, el 26 de diciembre de 1805, llevó a Austria a perder sus posesiones italianas –Istria y Dalmacia–, con casi un sexto de su población (4 de 24 millones), y obligarse a una sustantiva reparación económica.

Francia ocupó Nápoles, sacando del gobierno a los borbones, que huyeron a Sicilia bajo protección británica. Nuevamente aislados, los británicos también buscaron la paz con Francia. Prusia, por su parte, no llegó a presentar el ultimátum que le había propuesto el zar, y debió aceptar las severas condiciones impuestas por Napoleón, otorgándole a cambio Hannover; que siendo propiedad de la corona inglesa, estaba ocupada por sus tropas desde 1803, y a la que exigieron declarar la guerra a Gran Bretaña[39].

Esta campaña fue una de las más brillantes de Napoleón, no solo por la magnitud de las fuerzas empeñadas, sino por la rapidez y precisión de sus operaciones. Su concepción estratégica estaba dirigida a obtener una aplastante decisión táctica, una batalla decisiva que eliminara el ejército contrario. Empujó su gran ejército tan profundamente en el territorio enemigo, que resultó imposible ignorarlo, debiendo ser enfrentado para detenerlo. La campaña misma se llevó a cabo partiendo de una posición central, desde la cual se maniobró sobre la retaguardia enemiga para amenazar sus líneas de comunicaciones. Si el enemigo era numéricamente superior, peleaba frontalmente en un terreno con accidentes naturales, que impidiese el apoyo lateral. De este modo, podía concentrar su esfuerzo en uno de sus flancos, empleando las

39. TARLE, *Napoleón*, pp. 163-164.



Batalla D´Jena, Livrée Le, 14 octubre 1806.

fuerzas de choque en una actitud defensiva y la mayor cantidad posible de elementos en reserva, que luego aplicaba sobre un punto determinado para romper las líneas enemigas, maniobrar y envolver su retaguardia.

En los meses siguientes, Napoleón se lanzó abiertamente a la búsqueda de consolidar la hegemonía francesa en Europa, repartiendo entre sus parientes y allegados más cercanos las coronas de diversos Estados italianos, los Países Bajos y el Principado de Neutchatel, en Suiza. Asimismo, intervino en los Estados alemanes occidentales, forzando a que el 12 de julio de ese año, sus soberanos formaran la Confederación del Rin, bajo su protección. De esa manera, toda Europa al este del Elba quedaba bajo control francés.

La Cuarta Coalición

La reacción tanto del zar Alejandro I como del emperador Francisco II fue propiciar la Cuarta Coalición contra Francia, a la que se unió Prusia, Gran Bretaña, Sajonia y Suecia. Como antes lo había hecho, Napoleón reaccionó rápidamente para evitar la reunión de los bandos contrarios y, con una fuerza sustantivamente mayor que la prusiana, cruzó el Danubio; lo que le permitió avanzar

hacia el norte hasta quedar a su retaguardia. Giró luego hacia las fuerzas prusianas y las derrotó en las batallas de Jena y Auerstadt, el 14 de octubre de 1806. Trece días después, ingresó a Berlín donde estableció el Sistema Continental, que prohibía el ingreso de buques británicos a puertos europeos. Buscaba así derrotar al mar desde tierra, por lo que la lógica respuesta británica fue establecer un bloqueo a todo el continente.

La campaña contra los rusos siguió un patrón similar, colocándose en una posición que comprometía su línea de retirada hacia Rusia y obligándolos a presentar batalla en Eylau (7 y 8 de febrero de 1807). Sin resultados decisivos en dicho encuentro, volvió a derrotarlos en Friedland (14 de junio), y a forzarlos a firmar el Tratado de Tilsit (7 de julio); acto que también llevó a los prusianos, dos días después, a aceptar la derrota. Los austriacos solo firmarían la paz el 14 de octubre de 1809, luego de una serie de derrotas, entre ellas la de Wagram (6 de julio de ese año).

Las campañas de 1806 y 1807 muestran un Napoleón que, habiendo alcanzado la madurez de su genio estratégico, comienza a ser complaciente consigo mismo y a menospreciar al enemigo. Siguió siendo brillante en la concepción y en la conducción estratégica y táctica, pero confió excesivamente en la concentración de la artillería sobre un punto determinado, y en la capacidad de sus tropas para batir a sus oponentes. Esto lo llevó a ser más directo en sus aproximaciones y a privilegiar el dislocamiento físico sobre el moral, elemento central para la economía de medios. Asimismo, ensoberbecido por los triunfos, impuso condiciones excesivamente duras a Prusia, abrió otros frentes en Portugal y España y cortó toda posibilidad de paz con Gran Bretaña. Todo ello configuraba un grave error en la gran estrategia[40].

La Guerra Peninsular

En 1807 tropas francesas cruzaron España para atacar a Portugal, uno de los pocos aliados que aún le quedaban a Gran Bretaña en el continente. Al año siguiente, Napoleón se apoderó de la familia real española y coronó a su hermano José como rey de España, generando el levantamiento del pueblo de Madrid el 2 de mayo de 1808. Ese acto fue el inicio de la Guerra Peninsular o de Independencia española, que habría de durar hasta 1814. Uno de los efectos de esa prolongada lucha fue el inicio de las guerras por la independencia his-

40. LIDDELL HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, pp. 129-130.

panoamericana, y la alianza entre Gran Bretaña y España contra Napoleón.

Varias juntas de gobierno surgieron tanto en España como en América, y una de ellas, autodenominada Junta Central, trató de ser reconocida como cabeza de Gobierno, pero su situación era bastante precaria, especialmente luego de quedar sitiada en Cádiz y ocupado buena parte del territorio por las fuerzas francesas.

A mediados de 1811, luego que Wellington pudiera rechazar al ejército de Andrés Massena en el tercer intento francés por ocupar Portugal, la situación en España quedó más o menos estabilizada.

El ejército español tuvo un papel bastante limitado en los levantamientos populares iniciales, lo que hizo creer a Napoleón que eventualmente se sometería a las órdenes de su hermano. Pronto se movilizó para defender las principales ciudades del país. Con apoyo de las guerrillas, en los meses siguientes las fuerzas españolas lograron alcanzar algunos triunfos, pero no pudieron impedir que José Bonaparte entrara a Madrid y fuese coronado como José I, el 25 de julio de 1808.

Si bien la captura del escuadrón del almirante Francois Rosily en Cádiz, en junio, había sido un notable éxito, la victoria española en Bailén (16 al 19 de julio) fue la primera derrota de las hasta entonces invencibles fuerzas napoleónicas. A ello se unió la intervención británica en Portugal, que logró expulsar a los franceses. Estos hechos habrían de inspirar levantamientos populares en otras partes de Europa y la formación de la Quinta Coalición, en 1809.

Los reveses sufridos por los franceses en 1808, llevaron a José I y sus tropas a replegarse hacia los Pirineos, mientras que unos 35.000 británicos se unían a los 86.000 efectivos del ejército español. Ante esta situación, en noviembre de ese año, el propio Napoleón marchó sobre España, reuniendo bajo su mando 280.000 hombres. En una brillante ofensiva, logró envolver a las fuerzas españolas y entrar a Madrid el 4 de diciembre; forzando poco después a las fuerzas británicas que se acercaban a dicha ciudad, a retirarse hacia La Coruña, con pérdidas cercanas a los 7.000 hombres.

Tras haber tomado el control de buena parte de España, a principios de 1809 Napoleón retornó a Francia, mientras que parte de sus fuerzas ocupaban el norte de Portugal. En abril de ese año, fuerzas británicas y portuguesas lograron expulsar nuevamente a los franceses, y para julio, estos últimos fueron obligados a evacuar Galicia. Arthur Wellesley, futuro duque de Wellington,

logró penetrar y acercarse a Madrid, pero al hacerlo se expuso a la concentración de fuerzas francesas superiores, viéndose obligado a replegarse a Portugal. Para finales de ese año, la Junta Central de Sevilla se había visto obligada a refugiarse en Cádiz, ciudad que quedó bajo sitio francés, y en enero de 1810, entregó el gobierno a un Consejo de Regencia integrado por cinco personalidades.

A mediados de 1811, luego que Wellington pudiera rechazar al ejército de Andrés Massena en el tercer intento francés por ocupar Portugal, la situación en España quedó más o menos estabilizada.

La campaña rusa, que se verá más adelante, llevó a que algunas unidades francesas fueran retiradas de España, debilitando la posición de José I. Esto llevó a Wellington a iniciar una nueva campaña, en la que se consiguió una notable victoria en Salamanca (22 de julio); además, ocupar temporalmente Madrid y sitiar Burgos; pero las fuerzas francesas nuevamente se concentraron sobre él, obligándolo a retroceder. Para finales de 1812 se encontraba en la frontera portuguesa, pero dejaba tras de sí a partes significativas de España en poder de las guerrillas, pues las fuerzas francesas de ocupación habían tenido que movilizarse contra él[41].

Una nueva ofensiva fue iniciada en mayo de 1813, en la que 120.000 aliados lograron derrotar a 68.000 franceses en Vitoria (21 de junio), y forzarlos a replegarse hacia los Pirineos. En los meses siguientes, los franceses fueron expulsados de España y las fuerzas aliadas iniciaron su invasión del territorio francés. ¡La Guerra Peninsular había concluido!

En esencia, esta guerra fue llevada a cabo por fuerzas regulares y por numerosos grupos guerrilleros. Las primeras fueron enfrentadas con altibajos por las experimentadas tropas francesas, sacando provecho del control del mar británico para operar más libremente; pero los segundos constituyeron una amenaza permanente a sus líneas de comunicaciones y abastecimiento, así como a las pequeñas guarniciones que tuvieron que establecer para tratar de controlar el territorio. La llamada "úlcera española" demandó un significativo número de efectivos imperiales para tratar de controlarla. Como señala Liddell Hart, al referirse al apoyo británico al esfuerzo guerrillero: "Rara vez en su historia ha causado una distracción mayor al enemigo a un precio tan bajo en su esfuerzo militar"[42].

41. LIDDELL HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, p. 139.
42. Ibídem, p. 132.

En la medida en que ambas partes escalaron el nivel de la violencia, se fue dejando de lado toda consideración de discriminación, conforme nos lo recuerda la serie de grabados de Francisco de Goya, "Los desastres de la guerra".

Corso y guerra económica

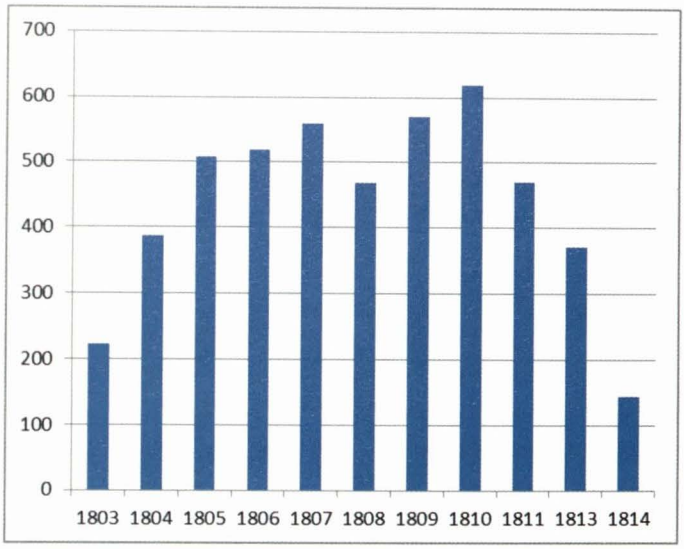
Mientras la guerra en España tenía lugar, Francia procuró presionar la voluntad de lucha británica buscando afectar su economía. El Sistema Continental fue la herramienta primaria para ello, pero similar importancia tuvo la perseverante acción de los corsarios franceses. Estos actuaron inicialmente en aguas británicas, escondiéndose en los accidentes de la costa, y luego que la influencia de Francia se extendiera por otras parte del continente, en aguas del Mediterráneo (desde puertos italianos y sicilianos, también desde puertos supuestamente neutrales como Tarifa y Ceuta, y desde otros puertos en el Adriático, el Jónico y en la costa africana) y del Atlántico norte (donde también actuaron corsarios daneses y noruegos). Los corsarios atacaban tanto a naves en convoy como a las que navegaban aisladas para atender el tráfico de cabotaje. En términos generales, los corsarios franceses eran pequeños y veloces, y tenían suficientes tripulantes para capturar y dotar luego a una o más naves enemigas. Su actuación representó una gran amenaza para la economía británica, generando el reclamo de los navieros, de los comerciantes, de las compañías de seguro y de las propias ciudades[43].

Gran Bretaña estaba seriamente afectada por los efectos de este tipo de guerra, como señala el *Naval Chronicle* en 1810[44]:

> *Nos hemos referido más de una vez al sorprendente hecho de que, con una flota que sobrepasa a la de todo el resto del mundo, y que nos ha permitido poner a una gran porción del mismo en defensiva, no podamos guardar nuestras costas de ser insultadas.*

En la medida en que el bloqueo continental se fue extendiendo, la actividad corsaria se incrementó, amenazando con cortar el comercio con el Báltico. El principal peligro fueron los corsarios daneses, que en pequeños y numerosos botes, usualmente propulsados a remo, atacaban convoyes, e incluso naves de guerra británicas en los canales de Malmo y en otros pasos forzados. El costo de los fletes al Báltico, que había sido uno de los más bajos, se incrementó de

43. MARCUS, G. J. *The Age of Nelson*. Sheffield: George Alen & Unwin, 1971, pp. 361-405.
44. Ibidem, p. 366.



Buques británicos capturados[47].

manera notable, hasta triplicar el promedio de otras rutas. En 1805, dicho flete equivalía de 3 al 5% del valor de la carga; después de 1807, se incrementó hasta el 20 y el 40% de dicho valor[45].

El bloqueo continental también elevó la importancia del mercado caribeño e índico. En la primera de estas zonas, los corsarios franceses fueron muy activos desde sus bases en islas como la Martinica, Haití y también Cuba. En el Índico, la principal base francesa fue la isla de Mauricio, desde donde, en coordinación con algunos gobernantes locales, se convirtieron en una amenaza constante para el comercio británico. La Estación Naval británica de la India debía, además de cuidar el comercio, proteger ese subcontinente contra las amenazas de un escuadrón holandés basado en Batavia, y de algunos buques de guerra franceses en la zona, bajo el mando del contralmirante Charles Linois, entre ellos el *Marengo* (84), que fue finalmente rendido en marzo de 1806 por fuerzas navales británicas muy superiores, cerca al cabo de Buena Esperanza[46].

Las fuerzas francesas estacionadas en Mauricio, al mando del general Charles Decaen, fueron reforzadas en 1808 y en 1809, hasta llegar a contar con cinco fragatas, dos corbetas y algunos corsarios, que comandadas por el comodoro Jacques Hamelin, lograron capturar varias naves de la Compañía de Indias

45. Ibídem, pp. 371-372.
46. Ibídem, pp. 377-379.
47. Ibídem, p. 382.

Orientales, evento sin precedentes. Esto motivó una mayor presión sobre el Gobierno de Londres que, finalmente, despachó una expedición que en 1810 capturó las islas francesas en la zona.

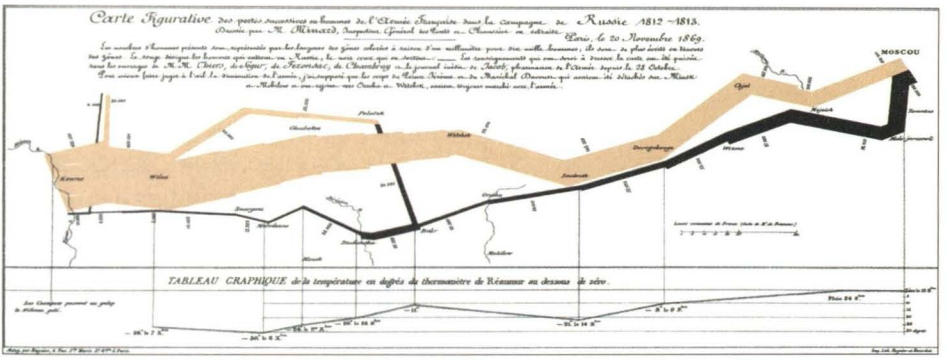
Aquel fue el peor año para el comercio británico, con pérdidas que redujeron sus exportaciones a casi un tercio. A ello se sumó una creciente competencia con Estados Unidos, situación que eventualmente contribuiría a fomentar la guerra contra esa república.

Muchas de las islas y posesiones francesas o de sus aliados, fueron capturadas para eliminar las bases contra el comercio británico; entre ellas St. Pierre y Michelon y Ciudad del Cabo en 1806, Curazao en 1807 y Anholt, en el Kattegat, en 1809. También se capturó la Guayana Francesa, Martinica, Guadalupe y Santo Domingo; además, Bourbon Island en julio de 1810, Mauricio en noviembre de 1810, y Amboyna y Java en agosto de 1811.

El sistema de patrullaje costero británico no fue eficiente. En parte, por estar a cargo de buques menos veloces que los corsarios enemigos, y en parte, porque los comandantes británicos encargados de dicho servicio, preferían no arriesgarse en condiciones climáticas adversas, preferidas por los corsarios; o destinaban mayores esfuerzos a perseguir contrabandistas, ya que podía significarles alguna ganancia. Se estableció una cadena de puestos de señales en toda la costa y se puso en vigencia el Acta de Convoy Obligatorio, que imponía una estricta disciplina a los mercantes, e incluso los hacía perder su seguro en caso de que fuesen capturados luego de romper el convoy. La regla general fue grandes convoyes, llegando a contarse con algunos de trescientos, cuatrocientos y hasta quinientos buques en la boca del Canal, o en la entrada del Báltico. Un caso excepcional fue el convoy de mil naves mercantes y sus escoltas, entre las cuales estaban el *Victory* y otros seis buques de línea, que se formó en octubre de 1809, en la bahía de Vinga. Este sistema, unido al patrullaje de zonas focales a cargo de fragatas, corbetas, bergantines e incluso goletas, llegó a ser muy eficiente y pudo finalmente, contrarrestar la acción de los corsarios, llevándolos a disminuir su actuación hacia el final de la guerra.

La campaña de Rusia y el inicio del fin

La creciente hegemonía francesa en Europa se oponía a las aspiraciones rusas por industrializar el país, por lo que, eventualmente, Alejandro I optó por apartarse del Sistema Continental. Esto llevó a la invasión francesa a Rusia en 1812.



La Campaña Rusa, 1812.

Esta vez, un ensoberbecido Napoleón cometió funestos errores de concepción y conducción, que habrían de costarle la pérdida de cerca de medio millón de hombres y su derrota en 1814, por una nueva coalición que unió en su contra a Rusia, Prusia, Austria, Suecia, España, Portugal, Sicilia y Cerdeña.

La invasión se inició el 23 de junio, y las fuerzas napoleónicas, casi la mitad de ellas de origen no francés, avanzaron sin mayor oposición por un territorio devastado por los propios rusos. Dirigido por Kutúzov, el ejército ruso le plantó cara en Smolenko (16 al 18 de agosto) y en Borodino (7 de setiembre), batallas en la que ambas partes sufrieron sustantivas pérdidas. Pero mientras que los rusos podían reponer sus bajas, para Napoleón esto resultaba prácticamente imposible, además de tener que sortear crecientes problemas logísticos, al haber extendido sobremanera sus líneas de abastecimiento[48].

Kutúzov se replegó a Moscú y convenció a Alejandro I de la necesidad de abandonar la ciudad, la que fue ocupada por Napoleón el 14 de setiembre. El emperador permaneció un mes en un Moscú parcialmente destruido por los propios rusos, esperando vanamente la rendición del Zar. Finalmente, el 19 de octubre se inició la Gran Retirada. Con habilidad, Kutúzov maniobró para forzar al ejército napoleónico a utilizar la misma ruta que había empleado en su penetración; pues todos los recursos existentes en ella habían sido destruidos, primero por los rusos en su retirada, y luego por los franceses en su avance. El creciente frío, la falta de alimentos, los repetidos enfrentamientos con los rusos y el permanente hostigamiento de los cosacos, fueron mermando las fuerzas francesas, que debieron sufrir terribles pérdidas en el cruce del río Beresina, del 26 al 29 de noviembre.

48. Clausewitz dedica varias páginas al avance francés y a la resistencia rusa (*De la guerra*, libro IV, cap. XXV, pp. 247-260).

Esta campaña marcó el inicio del fin de Napoleón. Había empleado una fuerza enorme, que si bien podía maniobrar fácilmente en los vastos territorios rusos, sus movimientos difícilmente podrían pasar desapercibidos para sus contrincantes. Por otro lado, Moscú no resultó el objetivo militar que Napoleón había imaginado, pues su ocupación no doblegó la voluntad ni la capacidad de lucha rusa. Por su parte, Kutúzov uso hábilmente la política de tierra arrasada, multiplicando los problemas logísticos franceses, siendo acertadas las medidas para hacer retornar a las fuerzas imperiales por la misma ruta que habían usado para avanzar. En el plano sicológico, la derrota napoleónica se alimentó de la desmoralización de sus fuerzas al emprender la retirada en medio del crudo invierno, sin abastecimientos, enfrentando la permanente hostilidad de los cosacos y los ataques del ejército ruso[49].

Los desastrosos resultados de la invasión a Rusia motivaron el levantamiento generalizado de los gobernantes europeos que habían sido sometidos por Napoleón, así como un intento de golpe de estado en París. Napoleón logró formar un nuevo ejército cercano a los 400.000 hombres, e infligir algunas derrotas a las fuerzas de la nueva coalición, formada en su contra, a las que obligó a aceptar un armisticio a principios de junio de 1813. Reiniciadas las acciones en agosto, las fuerzas aliadas se acercaban al millón de hombres, a lo que Napoleón solo podía oponer algo más que la mitad. Tras varias derrotas parciales, tuvo que enfrentar a tres ejércitos que convergieron sobre su posición en torno a Leipzig. La llamada batalla de las Naciones tuvo lugar del 16 al 19 de octubre de 1813, tras lo cual Napoleón perdió a parte significativa de sus fuerzas. Pese a ello, logró retirarse hasta París, donde se dio el lujo de rechazar propuestas de paz, que lo dejaban como emperador y a Francia en poder de Bélgica, Saboya y el Rinelad.

En diciembre los aliados invadieron Francia, y si bien Napoleón logró algunas victorias, era imposible detener una fuerza siete veces superior a la suya. Finalmente, París fue ocupado y los jefes militares franceses forzaron a Napoleón a abdicar, decisión que tomó el 11 de abril de 1814, luego de lo cual fue exiliado a la isla de Elba, convertida en un principado bajo su Gobierno.

La monarquía francesa fue restaurada y Luis XVIII ingresó a París en mayo, pero su gobierno duró solo once meses, pues el 1° de marzo de 1815 Napoleón desembarcó en Francia e inició su marcha sobre París, uniéndosele las fuerzas despachadas para detenerlo. De inmediato, Gran Bretaña, Austria, Rusia, Prusia, Suecia,

49. LIDDELL HART, *Estrategia de aproximación indirecta*, pp. 141-142.

los Países Bajos, España y varios Estados alemanes formaron una nueva coalición en su contra y movilizaron cerca de 190.000 hombres para invadir Francia.

Tal como había hecho en anteriores oportunidades, Napoleón procuró adelantarse a sus contrincantes y avanzó sobre Bélgica y los Países Bajos, buscando de esta forma, evitar que se reunieran las fuerzas contrarias. Se inició así la llamada campaña de Waterloo, que implicó varios enfrentamientos en los que el emperador mostró nuevamente, su brillo estratégico y táctico. Pero sus viejos contrincantes habían aprendido de él y, finalmente, lograron derrotarlo en Waterloo, el 18 de junio de 1815; donde Wellington con sus tropas británicas y neerlandesas, logró resistir sus ataques hasta el oportuno arribo del ejército prusiano de Gerhard Blucher.

Tras abdicar, Napoleón se retiró a Mailmason y luego a Rochefort, donde fue capturado por los británicos; luego de ello, fue exiliado a la isla de Santa Elena, en la que falleció el 5 de mayo de 1821.

Conclusiones

Durante veintitrés años las guerras de la Francia revolucionaria y napoleónica conmocionaron Europa y a otras partes del planeta, donde las potencias europeas tenían colonias o factorías, entre ellas el virreinato peruano. Pero al margen de su amplitud geográfica, las conflagraciones perfeccionaron los significativos cambios que comenzaban a darse en la organización militar francesa, transformando la guerra en un acto que involucraba a todos los ciudadanos de una nación y despertando una nueva era de nacionalismos en el mundo occidental. Con estos elementos, y con una oficialidad sustantivamente más joven e innovadora que la del antiguo Régimen, la forma de combatir también experimentó transformaciones importantes, llevadas a su perfección por Napoleón y sus mariscales.

El joven general que dirigió el Ejército de Italia en 1796, fue audaz, identificó adecuadamente sus objetivos, concibió las operaciones necesarias para alcanzarlos y las condujo de manera adecuada y con gran velocidad, logrando romper el equilibrio de sus contrincantes. Durante la década siguiente se mantuvo ese patrón operacional, pero en la medida en que el ejército francés fue creciendo en tamaño y calidad, fue privilegiando la búsqueda de la batalla por encima de la ruptura del equilibrio estratégico.

Luego de 1807, teniendo bajo control gran parte de Europa, Napoleón co-

metió errores sustanciales en el plano de la gran estrategia, al abrirse nuevos frentes en España y Rusia. Esto dio una magnífica oportunidad a los británicos para alentar las luchas populares contra Francia, tanto en esos países, como en el resto de la Europa dominada por las fuerzas napoleónicas.

Como señala Liddell Hart: "Napoleón fue más dinámico que pensador profundo, (y) no desarrolló una clara filosofía de la guerra"; pero fue claro en señalar que, lo importante era romper el equilibrio estratégico del oponente, concentrando los esfuerzos propios sobre un punto adecuado de su dispositivo[50].

Por otro lado, desde el inicio de las guerras, Gran Bretaña prevaleció en el mar. Con habilidad, logró fijar a sus oponentes y batirlos en detalle, de modo que no pudieran alcanzar concentraciones peligrosas. Si bien la principal amenaza fue una posible invasión a las islas británicas, para lo cual empeñó lo principal de su fuerza, la protección de sus crecientes intereses ultramarinos llevaron a sus escuadrones y naves sueltas a operar de manera global. Simplemente, tal como sucedería en las guerras mundiales, su dependencia del mar era sustantiva, y proteger sus líneas de comunicaciones era un interés vital y tarea primaria de la Armada.

Bibliografía

- CASTEX, Raoul. *Strategic Theories*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988.
- CLAUSEWITZ, Carl von. *De la Guerra*. Lima: Biblioteca Militar del Oficial, 1977.
- COBBAN, Alfred. *A History of Modern France*. Harmondsworth, Middlesex: Pinguin Books, 1963.
- CORBETT, Julian S. *Some principles of Maritime Strategy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988.
- GUTTRIDGE, Leonard F. *Mutiny, a history of naval insurrection*. Surrey: Ian Alla, 1992.
- HOBSBAWM, E. J. *Las revoluciones burguesas*. Barcelona: Guadarrama / Punto Omega, 1982.
- JOMINI Antoine Henri. *Compendio del arte de la guerra*. Madrid: Imprenta de D.M., 1840.
- KEEGAN, Paul. *A history of warfare*. Nueva York: Alfred A. Knopf, 1994.
- LIDDELL HART, Basil. *Estrategia de aproximación indirecta*. Buenos Aires: Editorial Rioplantense, 1973.
- MAHAN, A.T. *The Life of Nelson. The Embodiment of Sea Power of Great Britain*. Boston: Little, Brown and Company, 1943.
- MARCUS, G. J. *The Age of Nelson*. Sheffield: George Alen & Unwin, 1971.

50. Ibidem. p. 119-120.

- MERRIMAN, John. *A History of Modern Europe. From Renaissance to the Age of Napoleon.* Nueva York: W.W. Norton & Company, 1996.
- MORIULLO, Stephen; BLACK, Jeremy y LOCOCO, Paul. *War in World History.* Nueva York: McGraw- Hill, 2009.
- Museo Naval. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado.* Madrid: Museo Naval, y Museo Arqueológico Nacional, 2014.
- O'DONNELL, Hugo. *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805).* Madrid: La Esfera de los Libros, 2005.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo. *Revista de Marina,* 2007, año 100, n.º 1, pp. 73-91.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio. *Revista de Marina,* 2008, año 101, n.º 2, pp. 78-97.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. "Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano". *Revista de Estudios Históricos* del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, 2004, n.º 45, pp. 295-333.

PARET, Peter. *Makers of Modern Strategy.* Princeton: Princenton University Press, 1986.

- PIRENNE, Jacques. *Historia Universal.* Barcelona: Océano, 1982.
- SARGENT, Herbert H. *The Campaign of Marengo.* Chicago: A. C. McClurg & Co., 1914.
- SARGENT, Herbert H. *Napoleon Bonaparte's First Campaign.* Chicago: A. C. McClurg and Co., 1912.
- TARLE, Eugueni. *Napoleón.* Barcelona: Grijalbo, 1970.
- THIERS, A. *Historia de la Revolución Francesa.* Barcelona: Antonio Virgili, 1911.
- TUCKER, Spencer C. *Handbook of 19th Century Naval Warfare.* Annapolis: Naval Institute Press, 2000.





B.A.P Callao TC-132 Placa de Metal Antimonio

A dieciocho pulgadas del hundimiento... La odisea del *BAP Callao*

Capitán de navío (r) Germán Gonzales Ugarte
Nacío en Lima, el 23 de mayo de 1930. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el 26 de febrero de 1946 y egresó el 29 de diciembre de 1950, con el grado de alférez de fragata. Se ha desempeñado como segundo comandante del BAP *Rodríguez* y del BAP *Ilo*. Ha sido comandante de los BAPs *Ucayali, Paita, Pariñas y Mollendo*.
Ha servido como jefe del Departamento de Ciencias Navales de la Escuela Naval del Perú. Ha sido director-fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau. Ha desempeñado los cargos de jefe del Departamento de Intereses Marítimos en la Secretaría General de Marina, director de Información y Relaciones Públicas de Marina, agregado naval en Venezuela y director general de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ha realizado estudios de Curso Básico de Operaciones - ESGN: Técnicas de Administración de Personal – ONRAP, General Line - U.S. NAVAL POSTGRADUATE Monterey -California USA, Comando y Estado Mayor - Escuela Superior de Guerra Naval.
Pasó a la situación de retiro el 29 de enero de 1982, a solicitud.



RESUMEN
El presente artículo relata las experiencias vividas por el autor, en un viaje comercial a bordo del BAP *Callao*, realizado en el primer semestre de 1955. Vivencias que se salieron de contexto, porque fueron ocurriendo en lo que debió ser un viaje rutinario; en el que además, en su punto culminante, pudo ocasionar la pérdida del buque y, de muchas vidas.

PALABRAS CLAVE: BAP *Callao*, colisión, viaje comercial, práctico, misión encomendada.

ABSTRACT
The present article tells the experiences lived by the author, in a commercial trip on board of BAP Callao, made on the first semester of 1955. Life lessons that went out of context, because they happened in what must have been a routine trip; in which also, in its culminating point, could provoke the loss of the ship and, of many lives.

KEYWORD: BAP *Callao*, collision, commercial trip, pilots, and mission entrusted.

En los primeros días de marzo de 1955, se dio término al recorrido anual del BAP *Callao*, después de una estadía de diez días en el dique seco del Arsenal Naval del Callao,donde se carenó el casco, revisó la hélice, el timón, arreglaron las válvulas de fondo, reparó el motor MAN, así como los grupos electrógenos y también "chicotearon" las cadenas de las anclas. En resumen, el buque quedó operativo al cien por ciento y listo para reiniciar los viajes comerciales, cuyos ingresos servirían al Ministerio de Marina, para financiar la construcción y equipamiento de un centro médico naval. Debo hacer notar que el buque no tenía radar y contaba para navegar, solo con un giro compás y un compás magnético.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 25 de octubre de 2015



B.A.P. *Callao*.

La nave fue construida en Alemania, en 1939, como buque mercante y bautizado como Monserrate. Tenía las siguientes características: desplazamiento de 11 700 toneladas, 24 pies de calado, velocidad de 15 nudos, contaba con cinco bodegas (tres a proa del puente de mando y dos a popa). En febrero de 1942, durante el viaje inaugural a Sudamérica, fue incendiado por la tripulación germánica, luego que Perú rompiera relaciones diplomáticas con Alemania, terminando semihundido frente al puerto del Callao. Fue reflotado y puesto al servicio de la Marina peruana, en el Arsenal Naval del Callao, en la década de los cuarenta.

La dotación de oficiales estaba compuesta por elcapitán de fragata Edmundo Guzmán Barrón como comandante del buque, gran marino y excelente jefe; capitán de corbeta Carlos Tudela de La Torre como segundo comandante y jefe de ingeniería; teniente primero Alejandro Pérez Ruiz como jefe de la Primera División de Ingeniería; teniente primero Antonio Forcelledo D. como jefe de navegación); teniente segundo Renato de Los Ríos como jefe de la Tercera División de Ingeniería; teniente segundo Luis Trigoso T. como jefe de construcción; teniente segundo Hugo Carbajo como jefe de administración y

el teniente primero (SN) Ricardo Lanfranco, como médico de abordo. Además del suscrito que se desempeñaba como jefe de la Segunda División de Ingeniería. De esa dotación, todos ya están fallecidos, excepto el suscrito.

El buque, bajo las órdenes del comandante Guzmán Barrón, hubo realizado cuatro viajes a la Argentina, llevando carbón a granel embarcado en Chimbote con destino a Buenos Aires, donde usualmente atracaba en la zona del barrio de La Boca (donde se encontraba una usina para electricidad) y regresaba con trigo a granel embarcado en el puerto de Bahía Blanca, por lo que nos considerábamos baqueanos en esta ruta.

En el viaje, tanto la dotación de oficiales como el personal subalterno, supieron comportarse a la altura de las circunstancias, formando un sólido bloque en todo momento por lo que, deseo rendirles a todos ellos, un homenaje y un recuerdo.

En el viaje, tanto la dotación de oficiales como el personal subalterno, supieron comportarse a la altura de las circunstancias, formando un sólido bloque en todo momento por lo que, deseo rendirles a todos ellos, un homenaje y un recuerdo.

La historia que a continuación narraré, es real, no tiene nada producto de la imaginación y la relato tal como ocurrió. Los sucesos acaecidos han quedado grabados en mi mente y ahora, sesenta años después, los evoco como si hubieran ocurrido ayer. Los datos proporcionados, están registrados en los diarios de Bitácora del buque, si es que todavía se guardan en el Archivo de Marina. Las fechas de cada acontecimiento, no las recuerdo con precisión, pero sí los lugares y horas, dónde y cuándo sucedieron.

Nos ordenaron zarpar en lastre con destino a Chile, donde tomaríamos un cargamento de madera para Buenos Aires. El día que dejamos la Base Naval, estando el buque a la altura de la bocana, repentinamente el ancla de estribor se desprendió de la cadena, cayendo al mar, es posible que cuando chicotearon las cadenas de las anclas, no aseguraron adecuadamente el grillete de entalingadura del ancla de estribor. El incidente motivó que tuviéramos que fondear en la rada exterior del puerto y esperar que los buzos recuperen el ancla, operación que duro más de veinte horas; hecho inusual y creo, irrepetible en la Marina peruana, siendo un presagio de los acontecimientos que nos ocurrirían en los próximos tres meses.

El primer puerto chileno que tocamos fue Caldera, donde la operación de carga de la madera duro tres días, al cabo de los cuales zarpamos con destino a Tome, al norte de Talcahuano. Allí se embarcó un segundo lote, siempre en tablones de catorce pies de largo, por pie y medio de ancho y unas cuatro pulgadas de espesor. Todo, hasta ese momento, marchaba normal. El último puerto chileno para embarcar era Corral, en la desembocadura del río Calle Calle, siendo el actual puerto Valdivia la ciudad más próxima. En este puerto, que después desapareció con el terremoto del 22 de mayo de 1960, fue que comenzaron los acontecimientos inolvidables.

Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo

Corral, no tenía muelle para acoderar y la carga se efectuaba desde lanchones, como en nuestros puertos de Pacasmayo, Eten, Supe y otros del litoral. Al segundo día de estar cargando la madera, un buque liberiano, que también estaba en faena de carga a una distancia de 300 metros, comenzó a garrear y, al pasar por la banda de estribor impactó fuertemente contra nuestra nave, felizmente, sin mayores consecuencias. Al quinto día, terminamos la carga y zarpamos con destino a Buenos Aires. Como es conocido, la madera se embarca por volumen y no por peso y en consecuencia, también se carga en cubierta. En este caso en particular, el alto de la madera en la cubierta principal, era de aproximadamente dos metros.

No bien dejamos el río y entramos al mar con proa al Oeste para alejarnos de la costa, las olas que en ese paraje corren de sur a norte, nos hicieron dar un bandazo y escorarnos hasta quince o veinte grados, hacia la banda de estribor. Luego de diez o doce minutos, el buque se adrizó, pero inmediatamente, se escoró hacia babor, también diez o veinte grados, obligando al comandante a virar en redondo y regresar a puerto. La razón de este percance, fue que la madera embarcada en Corral y que estaba en cubierta, era de mayor densidad que la ingresada en los dos puertos anteriores; aspecto que no fue comunicado por los embarcadores. Fondeados en la rada de Corral, comenzó el desembarque de parte de la madera almacenada en cubierta. Al día siguiente, se inició una huelga de estibadores que duró siete días. Al terminar la huelga

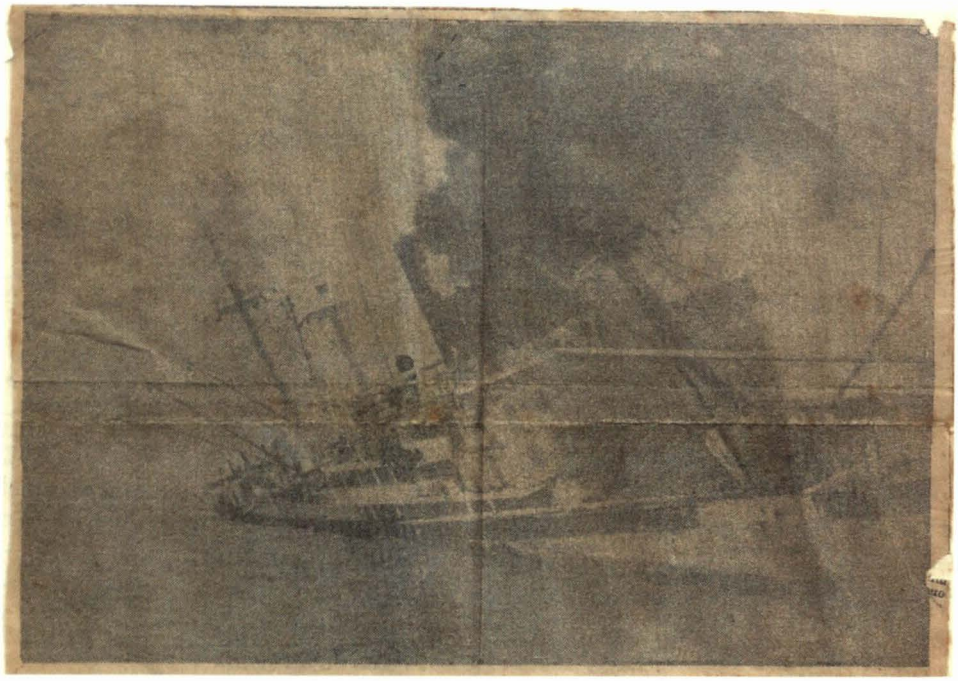
y reiniciada la descarga, se desató una lluvia torrencial que impidió toda maniobra, la misma que se prolongó por cuarenta y ocho horas.

Finalmente, después de quince días en puerto (la estadía programada era de cuatro), pusimos proa al sur y zarpamos hacia los canales de Chile, con asistencia de un práctico chileno.

Navegamos sin contratiempo, y después de pasar el golfo de Penas, comenzamos nuestra travesía por esos parajes, realmente bellos. Hay un tramo conocido como la Angostura inglesa, que tiene forma de "s", donde la corriente, que cambia con la marea, puede alcanzar hasta cinco nudos de velocidad. El Práctico, calculando que llegaríamos a ese tramo después de la siete de la noche y que el paso por la Angostura, iba a ser muy difícil, recomendó al comandante, entrar a una caleta, fondear y esperar la luz del día, para efectuar el tránsito. Se fondeo, por precaución "a barba de gato", con las dos anclas y se concedió descanso al personal. Aproximadamente a las 19:30 horas, comenzó a soplar un viento huracanado. Minutos después, se experimentó en todo el buque un fuerte golpe, que lo hizo garrear. Inmediatamente, se ordenó a todo el personal ocupar sus puestos de maniobra, así como a llevar las dos anclas. Izada el ancla de babor, se continuó levando el ancla de estribor. El jefe de construcción, encargado de la maniobra de proa, reportó al puente de mando, que la indicada ancla había perdido las dos uñas. El resto de la noche, la pasmos navegando en esa caleta, dando vueltas hasta que el tiempo mejorara.

Al amanecer, con luz de día, continuamos viaje surcando la Angostura inglesa, sin mayor problema. Después de varios días, arribamos a Buenos Aires, donde nos asignaron un muelle en la sección portuaria denominada Portachuelo, ubicado sobre la orilla del río y paralelo a la corriente. El práctico de puerto realizó la maniobra correcta de atraque, poniendo la proa en contra de la dirección de la corriente. Comenzó la descarga y al segundo día, durante la noche, se produjo una creciente repentina del río, con aumento súbito de la velocidad de la corriente. A consecuencia de ello, se tensaron las espías de amarre al muelle, obligando a reforzarlas. La tensión aumentó, y fue de tal magnitud, que la bita, donde estaban las amarras de proa, se desprendió de su base, ocasionando con ello, que el buque se atravesara a la corriente, permaneciendo la popa amarrada. La oportuna asistencia de un remolcador, permitió a nuestro buque amarrarse nuevamente a otra bita, y continuar la descarga al día siguiente.

Terminada la descarga, zarpamos rumbo a Rosario, puerto fluvial sobre el río Paraná, a 180 millas de Buenos Aires, para embarcar trigo a granel, con destino al Callao. El viaje de ida y la carga del sesenta por ciento de la capacidad



Esta nave es el transporte *Callao* (ex-Monserrate), que en su viaje ináugural desde Alemania, fuera sorprendido por la guerra de 1941 en el puerto del Callao, Perú. En tal circunstancia, sus tripulantes que estaban en calidad de internados, incendiaron la nave hundióla a medias. Conjuntamente con otras, tres huyeron a alta mar, con lamentables consecuencias. En la foto dicha nave se encuentra en el puerto de Ingeniro White, cargando cereal y ganado vacuno fino de raza.

del buque, se efectuó sin contratiempo. Después de tres días de estadía, emprendimos la marcha de vuelta con destino a Montevideo, donde deberíamos completar el cargamento del cereal. El zarpe se efectuó en horas de la tarde, llevando a bordo a un práctico de río. Al caer la noche, una fuerte nieblabajó sobre el río reduciendo considerablemente la visibilidad. Al no contar con un radar, el práctico considero fondear por razones de seguridad, pues no se veían los contornos de las orillas ribereñas. Al fondear, con la única ancla operativa que tenía el buque, este por consiguiente, comenzó a girar y a poner la proa contra la corriente. El río Paraná, que junto con el Uruguay forman el afluente de La Plata, es un torrente aluvial, donde aparecen islas y se forman bancos de arena en forma constante. A consecuencia de ello, el buque comenzó a ronzar montándose la popa sobre un banco de arena quedándose atravesado en el río. Al amanecer y visualizarse la situación, se realizaron varios intentos hasta lograr salir del accidente geográfico y continuar el viaje; pero al observarse que el timón no respondía adecuadamente, sino que era necesario navegar

con cinco grados de timón a estribor, para poder mantener el rumbo, se tuvo que bajar la velocidad de navegación, dado que se transitaba en río.

Al día siguiente, por la mañana, arribamos al puerto de Montevideo y fue necesario la asistencia de dos remolcadores para atracar al muelle e iniciar la carga de trigo. El Comandante pidió los servicios de buzos para revisar la popa y el timón, los que informaron que la base de este último ("el tintero"), había sufrido un daño considerable y que la única forma de repararlo era ingresando a dique seco. Para ingresar era necesario descargar todo el trigo, además, había que esperar dos semanas para ser atendidos. Efectuadas las consultas a Lima, el jefe del Estado Mayor de la Marina (no existía en ese entonces la Comandancia General, ni la Oficina Naviera Comercial), ordenó que completáramos la carga y zarpemos de regreso al puerto del Callao, donde se efectuarían las reparaciones necesarias.

El tramo entre Montevideo y Punta Arenas, donde debíamos contratar un práctico para el cruce en sentido norte de los canales del sur de Chile. Se efectuó en tiempo previsto y sin mayor novedad, pero manteniendo siempre el rumbo con el timón cinco grados a estribor. La recalada en Punta Arenas fue breve, solo para que se embarcara el práctico y recibir el saludo protocolar del comandante de la Estación Naval chilena, quien había sido agregado naval de Chile en el Perú.

Se zarpó antes del mediodía y en la noche a 22:00 h se inició la travesía por el tramo denominado Paso Largo. A 01:30 h, comenzó a nevar y se bajó la velocidad a un tercio. A 03:30 h, la nevada arreció y la visibilidad bajó a cuarenta metros, por lo que se ordenó velocidad mínima. En este lugar, la profundidad tiene no menos de cuarenta brazas, razón por la que no se podía fondear. La navegación era por estima (no contábamos con radar, ni sonar), y como he indicado, la claridad era mínima.

A 04:05 h, se sintió un fuerte impacto en la proa: el buque había encallado. Inmediatamente se ordenó dar marcha atrás a "toda fuerza", logrando que la nave se desprenda de la roca con la que había colisionado; pero el daño recibido era considerable. El agua de mar comenzó a ingresar por el pañol de cadenas y el pañol del contramaestre, incluso hasta la bodega número uno. El boquete abierto, como se pudo comprobar después, medía 15 pies de alto por 35 de largo. Se comenzó a achicar el agua de la bodega, pero las bombas no se abastecían, por lo que se dispuso botar al mar el agua dulce de los tanques de proa y popa, y transvasar el petróleo de los depósitos de proa a los de popa. A 05:30 h, el comando decidió preparar los botes salvavidas, dada la cantidad de agua que entraba a la bodega.

Fue a 06:00 h cuando por fin, se logró estabilizar la cantidad de agua que entraba con el caudal que las bombas achicaban. El nivel del mismo en la bodega uno, llegó a estar a solo pie y medio del primer entrepuente. Si lo sobrepasaba, el agua pudo haber seguido hacia las bodegas dos y tres, pues a ese nivel las bodegas ya no eran estancas; y entonces, el buque se hubiese hundido irremediablemente.

La altura de la nieve en cubierta, al momento del choque era de cincuenta centímetros. Con luz del día y habiendo parado la nevada, ingresamos a una ensenada llamada con ironía, caleta Soledad. Allí fondeamos con nuestra única ancla, la de babor, en espera del auxilio solicitado a Punta Arenas. El buque estaba muy encabuzado y temíamos que en cualquier momento sucediera lo peor. El remolcador de alta mar, enviado por la Marina chilena, arribó a 19:00 h. Venia equipado con una bomba de achique para estas contingencias, la que inició de inmediato las labores, siendo la operación matizada por la ocurrencia de dos incidentes. El primero, sucedido dos días después del arribo del remolcador, fue que el técnico que operaba la bomba, al tratar de arrancar el motor tipo Caterpillar para proveer de energía, manipulo mal la palanca de arranque, sufriendo la rotura de la clavícula, el mismo que fue atendido de emergencia por el médico de abordo.

En las horas siguientes, el segundo comandante del buque, capitán de corbeta Tudela, sufrió un severo cuadro de apendicitis, por lo que fue evacuado con apoyo del remolcador, a Punta Arenas. Debido a ello, se suspendió la faena de achique por aproximadamente treinta horas, tiempo que duró el viaje de ida y vuelta del lanchón, lo que originó que la bodega nuevamente se inundara, a pesar que habíamos usado lo que en esa época se llamaba el "pallete de colisión", para disminuir la entrada del torrente. Después de seis largos días de ocurrido el siniestro marítimo, el BAP *Callao* estaba nuevamente, en condiciones de navegar. Esta vez con la proa rumbo a Punta Arenas...

En este puerto, se determinó que lo más conveniente era retirar el agua de la bo-

dega uno y construir un cajón estanco con planchas de acero, entre el referido almacén y los pañoles de proa. Cuando se terminó de achicar el agua y vaciar la carga de trigo en ese ambiente, se inició el soldado de las planchas de acero. Estando en este proceso, la bomba de achique se estropeó y la bodega volvió a inundarse, por lo que se tuvo que suspender la faena hasta el día siguiente. Por fin, al término de diez días, se terminó la reparación, quedando el buque listo para emprender rumbo.

Tengo la obligación moral de recalcar, que la ayuda y atenciones que recibimos de la Marina chilena en estas difíciles circunstancias, fueron optimas y oportunas, sin la cual no hubiésemos podido superar nuestros problemas.

Al terminar el paso del estrecho de Magallanes, a la altura de cabo Pilar, se puso proa al noroeste hasta llegar al meridiano 77º Oeste. En este punto se enrumbó hacia el Norte. El regreso al puerto del Callao, se hizo por mar abierto, navegando más de 2 800 millas, a una velocidad de 10 nudos, sin parte de la proa (faltaba la roda), con la avería en el timón aumentando diariamente. A veces era necesario mantener el timón entre 8 y 10 grados a estribor, para conseguir el rumbo deseado, en medio de una mar gruesa, manifestada los primeros tres días.

Arribamos al Callao en la segunda quincena de junio, fatigados, pero satisfechos por haber cumplido la misión encomendada: transportar trigo con destino al Perú.

El buque fue reparado en el primer puerto y continuó en servicio hasta la década de los sesenta, flameando el pabellón bicolor, en beneficio de la Marina y del país.

La maniobra del Comando, la unidad de pensamiento, así como la calidad profesional de la tripulación, impidieron consecuencias mayores. Este es un aporte que hago extensivo a las nuevas generaciones de navales, para su valoración como un suceso memorable de la historia marítima peruana.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como community manager y encargada de la página web institucional.

ticias nacionales noticias nacionales noticias naciona
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales no
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales not

Fuerza de Infantería de Marina fortalece capacidad operativa con adquisición de vehículos ligeros blindados



Como parte de una alianza estratégica para la defensa entre Perú y Canadá, el Gobierno peruano adquirió de la Canadian Commercial Corporation, treinta y dos vehículos blindados anfibios a ruedas 8x8, tipo LAV II PC, fabricados por la General Dynamics Land Systems.

En efecto, el 6 de mayo, en las instalaciones de la citada empresa, se entregó oficialmente los dos primeros vehículos ligeros blindados, que mejorarán las capacidades operativas de la Brigada Anfibia de la Fuerza de Infantería de la Marina de Guerra del Perú. Asimismo, como parte del proceso de negociación, se incluyó la capacitación del personal que operará estas unidades, tanto en Perú como en Canadá, lo que garantiza el éxito de la incorporación e implementación.

Para dicho propósito, el Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, viajó a Canadá donde presenció el trascendental acontecimiento, que forma parte del Plan de Adquisiciones que el Gobierno peruano, a través del Ministerio de Defensa, viene gestionando, a fin de obtener componentes militares en función de los intereses del Perú.

El almirante Deville, a nombre de la Marina de Guerra del Perú, manifestó su agradecimiento a la corporación comercial canadiense por el "impecable trabajo en la construcción de estos vehículos".

Cabe destacar que se trata de un vehículo versátil, que permite realizar operaciones militares en todo tipo de terreno. Además de transportar material para apoyo humanitario y logístico; como también, desembarcar tropas desde un buque multipropósito. El blindaje con el que cuenta le posibilita llegar al objetivo bajo fuego. El armamento con el que esta equipado les brinda cobertura de fuego a las tropas. Incluso, cuenta con equipos de comunicaciones de corto y largo alcance (VHF/UHF y HF respectivamente); su tracción en las ocho ruedas

facilita la movilidad en desiertos o en terrenos fangosos, al alcanzar velocidades de hasta 120 km/h (*); mientras que sus hélices son adecuadas para navegar a una velocidad de hasta 12 km/h. Está dotado con kits de ambulancia para trasladar heridos.

Además, el vehículo está diseñado de manera modular de acuerdo a la tendencia actual, lo cual le permite modificar su interior para ser utilizado como vehículo logístico o ambulancia. Gracias a sus dos compuertas en la parte superior, que abre el techo en su totalidad, es posible el ingreso de un pallet de tamaño estándar, que posibilita cargar hasta diez toneladas de diferentes materiales, víveres y agua, en caso de desastre natural.

Asimismo, en zonas afectadas por un fenómeno climatológico, donde los buques no puedan amarrar a muelle, esta unidad, con su capacidad de navegación, puede llegar a tierra saliendo de la nave y ser usado como vehículo de recuperación, evacuación de heridos y envío de ayuda humanitaria a la población damnificada.

Se tiene previsto la entrega del total de las unidades para agosto de 2016.

En Canadá se inaugura Agregaduría de Defensa Adjunta y Naval

El Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo acompañado del Embajador del Perú en Canadá, José Antonio Bellina Acevedo y el Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Canadá, capitán de navío Alessandro Mogni Novoa, inauguraron la sede de la Agregaduría de Defensa Adjunta y Naval en dicho país.

Durante la cita, la máxima autoridad naval destacó que las relaciones existentes entre Perú y Canadá, en particular en el área de la Defensa, hicieron posible que a partir del 2014, se cuente con esta Agregaduría, la misma que coadyuva al fortalecimiento de las relaciones diplomáticas.



Asimismo, exhortó a los miembros que integran esta Agregaduría a redoblar esfuerzos para "trabajar con profesionalismo y responsabilidad", a la vez que agradeció al embajador por su valiosa gestión y colaboración.

Armada de los Estados Unidos condecora a oficial de la Marina de Guerra del Perú



En mérito al excepcional servicio como oficial de enlace entre la Marina de Guerra del Perú y la Fuerza de Tarea Inter-Agencias Conjunta del Comando Sur, en Key West, Florida, la Secretaría de Defensa de los Estados Unidos de América a través del Comando Sur, otorgó la "Medalla al Mérito de las Fuerzas Armadas" al capitán de navío Eugenio Rey-Sánchez Solano, quien en el periodo del 4 de enero de 2010 al 5 de enero de 2012, se desempeñó con denodado profesionalismo en temas de coordinación y mejora de las comunicaciones en tiempo real.

En ceremonia realizada el 7 de mayo, a bordo de la patrullera oceánica BAP *Guardiamarina San Martín*, con presencia de familiares y amigos, el mencionado oficial recibió la condecoración de manos del Agregado de Defensa y Naval a la Embajada de los Estados Unidos de América en el Perú, capitán de navío Hiram Scott Johnson.

Durante la lectura del dispositivo legal de otorgamiento de la condecoración, el capitán de navío Hiram Scott Johnson, indicó que el oficial condecorado se hizo merecedor a este reconocimiento "pues sus enfocados esfuerzos lograron grandes avances en las operaciones para la lucha contra el narcotráfico y actividades ilícitas".

Asimismo, precisó que "el capitán de navío Rey-Sánchez trabajó incansablemente, para sincronizar los combinados esfuerzos de los Estados Unidos

y sus naciones aliadas, para detectar, monitorear y apoyar la interdicción de tráfico ilícito, dentro de un área operativa conjunta de 42 millones de millas cuadradas".

Además, indicó que "su dedicación a la misión fue decisiva para desbaratar millonarias acciones ilícitas, que contribuyó con los esfuerzos internacionales para combatir los efectos socioeconómicos, destructivos y corrosivos del narcotráfico en el hemisferio occidental". Finalmente, resaltó la labor del oficial peruano "que representó magníficamente al Perú".

Es importante mencionar, que el dispositivo legal fue firmado por el general John F. Kelly, Comandante del Comando Sur de los Estados Unidos, uno de los diez Comandos desplegados en el mundo, que abarca la zona de América del Sur, América Central y el Caribe. Dicho Comando se halla ubicado en la ciudad de Miami, Florida.

Alumnos de la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento de la Armada del Ecuador visitan Fuerza de Infantería de Marina

Alumnos del Curso de Administración Militar de la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento de la Armada del Ecuador, visitaron la base de la Fuerza de Infantería de la Marina en Ancón, con la finalidad de conocer la importante labor que desempeña.

La delegación de alumnos la Armada ecuatoriana, fue recibida por el Comandante de la Brigada Anfibia, capitán de navío Jean Pierre Jaureguy Robinson, quien luego de darles la bienvenida, les brindó una exposición referida a la misión que cumple la Fuerza de Infantería de Marina, en el marco de la lucha por la pacificación nacional. Asimismo, resaltó la "Operación Chavín de Huántar", como la más exitosa de rescate de rehenes del mundo.



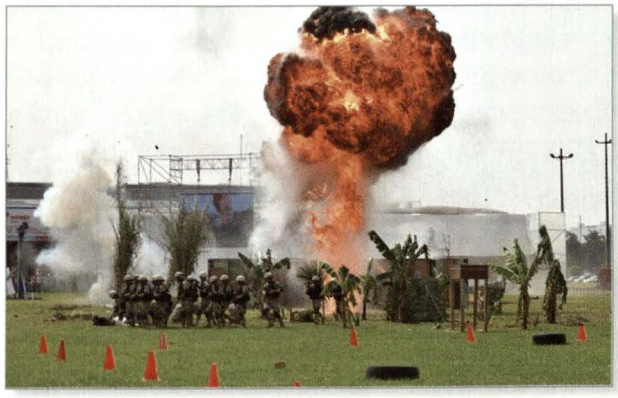
Seguidamente, presenciaron diversas maniobras con cuerda que realizan los infantes de Marina en la

torre multipropósito, tales como *fast rope,* cara al valle, escalamiento de alta y baja montaña, evacuación de heridos, entre otras. Se continuó con la exhibición de ejercicios en el área de combate urbano, como rescate de rehenes y técnicas de combate en defensa personal.

Posteriormente, pudieron apreciar a la compañía histórica Juan Fanning, en una demostración de evoluciones y marchas sincronizadas, a pie firme y sobre la marcha.

V Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (SITDEF)

Con gran expectativa, el 14 de mayo se inauguró el "V Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales (SITDEF)", encuentro comercial - multicultural promovido y organizado en forma conjunta por el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas del Perú.



La ceremonia inaugural contó con la presencia del Ministro de Defensa, Jakke Valakivi Álvarez; el Ministro del Interior, José Luis Pérez Guadalupe; congresistas de la República, embajadores acreditados en nuestro país, comandantes generales de las Fuerzas Armadas y altos mandos de la Policía Nacional, así como expositores y participantes en general.

El Ministro de Defensa al inaugurar el evento, resaltó que el SITDEF coloca a nuestro país en la vitrina internacional de ferias de industria para la seguridad y defensa. Asimismo, destacó el papel del Gobierno peruano en la tarea de la modernización progresiva de las Fuerzas Armadas, para brindar apoyo sostenible a la población, en caso de desastres naturales.

En esta edición, que se desarrolló durante tres días en el Cuartel General del Ejército, se contó con la participación de veintiséis países líderes en tecnología y de-

fensa; entre ellos: Rusia, Estados Unidos, Francia, Canadá y España. El evento congregó a empresas nacionales y extranjeras, dedicadas al servicio, fabricación y comercialización de tecnología de punta y material de defensa y prevención de desastres naturales.



Es importante resaltar que, por primera vez, SITDEF presentó la "I Expo Ciberseguridad 2015", durante los días 14 y 15 de mayo, que reunió a expertos expositores nacionales e internacionales. La presente edición se caracterizó por el impulso dado a temas de ciberseguridad, con el fin de promover alternativas tecnológicas a través de casos de éxito a nivel mundial, además de incentivar políticas de protección al Estado, sector privado y ciudadanía.

En el evento, cuyo epígrafe fue "Hacia una política nacional de seguridad", participaron Claudio Caracciolo, consultor especialista en seguridad de la información con certificaciones internacionales, quien trató el tema "Ciberseguridad: mito o realidad"; Luis Enrique Torres González, director de Tecnología y Estrategia de Microsoft Perú, con el tema "Ciberdelito, panorama internacional"; los ingenieros Arie Simchis y Frano Cappeta, quienes desarrollaron el tema "Mitigación de ciberataques - cómo responde la tecnología", entre otros.

De la misma forma, el evento abordó temas relevantes como "Redes sociales, amenaza latente"; "Comunicación satelital en frecuencias no públicas para misiones críticas"; "Política de prevención de desastres, costos y otros" y "Sistema de alerta temprana ante *tsunami*".

Los objetivos del evento son atraer a la región a las empresas más importantes del mundo en el sector Defensa; intensificar el acercamiento de nuevas tecnologías al país; fortalecer la industria nacional en aspectos como la comercialización y el intercambio tecnológico; avanzar en la prevención de desastres naturales y fortalecer la relación entre empresas, como entre países.

El 17 de mayo, el Comandante General del Ejército, general de Ejército Ronald Hurtado Jiménez, acompañado de oficiales superiores y subalternos de las Fuerzas

Armadas y Policía Nacional del Perú, clausuró el evento, en cuyo desarrollo se entregó presentes y diplomas a los representantes de las empresas exhibidoras.



En el último día de jornada, se efectuaron demostraciones de saltos de caída libre, en la modalidad de saltos operacionales con equipo y armamento; números individuales de la escuadra canina, con técnicas de acrobacia, volantines, detección de drogas y sustancias prohibidas; rescate y defensa de la ciudadanía. También, se desarrollaron operaciones de dominación de inmuebles y rescate de rehenes, a cargo de la Infantería de Marina; evacuación y rescate desde la torre central del Cuartel General del Ejército, por parte de la DINOES; combate en líneas enemigas, a través de demostraciones de descenso en fastrope de un equipo de fuerzas especiales; rescate y extracción en cuerda *spike* de prisioneros y equipos de fuerzas especiales, principalmente.

Delegación peruana participa del 68° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC)

En la sede de la Organización Marítima Internacional en Londres, Inglaterra, del 11 al 15 de mayo, se llevó a cabo el 68° periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), el cual está constituido por todos los Estados miembros de la OMI; el mismo que se encarga de considerar cualquier asunto concerniente con la prevención, el control de la contaminación proveniente de los buques, y la adopción de enmiendas de los convenios y otras regulaciones y medidas, para asegurar su aplicación.

Durante la cita, trataron temas como la propuesta para la adopción de la parte medioambiental del Código Polar, y los proyectos de enmiendas asociados al MARPOL, con la finalidad de hacer mandatorio el referido código; asimismo, la implementación del Convenio Internacional para la Gestión de Aguas de Lastre, medidas adicionales sobre contaminación atmosférica y eficiencia

energética, entre los más destacables, que son de interés del Perú en su condición de país marítimo.



Asimismo, es preciso resaltar la conclusión a la que se llegó, respecto al proceso de elaboración de listas indicativas propuestas, de cargas perjudiciales y no perjudiciales para el medio marino, en el marco del Anexo V del Convenio MARPOL, y que era uno de los principales temas de interés nacional.

La delegación peruana estuvo representada por el Embajador del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Julio Muñoz Deacon, el Representante Permanente del Perú ante la OMI, contralmirante José Romero Glenny; los Representantes Permanentes Alternos del Perú ante dicho organismo internacional, capitán de navío SGC Fidel Reyes Meléndez y capitán de fragata Roberto Teixeira Montoya; el Director de Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, capitán de navío SGC Renzo Rebisso Oblitas y el Asesor Técnico de la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía, ingeniero Carlos Aranda Arce.

Durante el periodo de sesiones, participaron aproximadamente seiscientos representantes de Estados parte de la OMI y organizaciones de alcance global, relacionas al ámbito marítimo, quienes tuvieron la oportunidad de compartir con la delegación peruana, durante un agasajo que se brindó el primer día de reuniones.

Perú realiza Cursillo Regional sobre Formación de Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC)

El Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, inauguró el 18 de mayo en la ciudad de Lima, el Cursillo Regional sobre la Formación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel

(IMSBC), el mismo que organiza la Autoridad Marítima Nacional en coordinación con la Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (SECROCRAM).



La ceremonia, contó con la presencia del capitán de navío (r) José Roberto Pimenta de Mello, coordinador de la Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM), instructores de países miembros de dicha organización, así como representantes de las Autoridades Marítimas de Argentina, Bolivia, Brasil Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay y Uruguay.

El Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, al inaugurar el cursillo expresó que "una vez más, con vuestra presencia, la ROCRAM continúa consolidando su posición en el ámbito marítimo mundial, como singular mecanismo regional de integración, a través del cual nuestras respectivas Administraciones Marítimas, incrementan y refuerzan, año a año, sus capacidades institucionales".

Luego de recordar que la ROCRAM tiene la responsabilidad de la gestión y ejecución de las actividades de asistencia técnica, el vicealmirante Pomar exhortó a los participantes del cursillo, aprovechar al máximo los temas de la agenda, los cuales generará deliberaciones e intercambio de opiniones, que los conducirán a buen puerto y al establecimiento de lazos de amistad, coordinación y cooperación, cada vez más sólidas en la región.

Por su parte, el coordinador de la Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas, capitán de navío (r) José Roberto Pimenta de Mello, manifestó que el cursillo se desarrolla gracias a una amplia asociación de esfuerzos desplegados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y cuyos recursos son entregados mediante un Memorando de Entendimiento de Asistencia Técnica, que suscriben la Secretaría de la ROCRAM y la OMI.

También indicó que parte de la financiación proviene del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), así como de otros organismos inter-

nacionales y de países donantes. Asimismo, destacó el apoyo y cooperación de la Autoridad Marítima de Perú en la organización y planificación de asistencia técnica, acordada por el Memorando de Entendimiento de la OMI con la SECROCRAM, siendo este cursillo parte de todo ello.

Durante el evento, se trataron diversos temas respecto al Código de Mercancías Peligrosas (IMDG): caracterización y clasificación; capacitación del personal de tierra en su manejo; listado de mercancías peligrosas; tipos de envases y sus ensayos; marcado y etiquetado; hojas de seguridad de productos; certificado de arrumazón y multimodal; segregación y estiba; manejo de emergencias; procedimientos de notificación y uso de plaguicidas a bordo. También, sobre el Código de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC) como: riesgos en el transporte; cargas que pueden licuarse; ensayos a las cargas que pueden licuarse y materias que entrañan riesgos de naturaleza química.

El Cursillo Regional sobre la Formación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC), se llevó a cabo conforme al compromiso asumido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en el año 2014, durante la XVII Reunión Extraordinaria de la ROCRAM.

Personal Naval destaca en Curso 15-3 de la Escuela Naval de Entrenamiento e Instrucción Técnica de Lanchas Patrulleras, en Estados Unidos

Del 24 de marzo al 20 de mayo, se desarrolló el programa de la promoción 15-3 de la Escuela Naval de Entrenamiento e Instrucción Técnica de Lanchas Patrulleras - NAVSCIATTS – Centro Espacial Stennis, en Mississippi en Estados Unidos, jornada formativa en la que el técnico segundo Bsa. Miguel Ángel Arias Inga ocupó el segundo puesto, y el téc-



nico tercero Mot. Edgar Chirhuana Juárez, el tercer puesto, de un total de ochenta participantes.

Dicho curso puso de manifiesto la excelente preparación del personal naval, que contribuyó a incrementar el prestigio de la Marina de Guerra del Perú en el extranjero. La ceremonia de clausura realizada el 20 de mayo, contó con la presencia del Director General de Educación de la Marina, contralmirante Manuel Ramos Raygada.

También estuvieron presentes el Comandante de la Escuela de NAVSCIATTS, capitán de fragata USN John Cowan, el Segundo Comandante, capitán de corbeta USN Zach Ruthuen y el Director de Ejercicios Militares, Félix Arrieta, entre otras autoridades.

Es importante referir, que las delegaciones que participaron en el mencionado curso provinieron de Colombia, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Perú y República Dominicana.

Valm. Gonzalo Ríos Polastri asume presidencia del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa

En ceremonia realizada el 30 de junio, en la Galería de los Héroes, sede de la Organización de los Estados Americanos (OEA), en el distrito de Columbia en Estados Unidos de América, el vicealmirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri asumió la presidencia del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, tras haber sido elegido por unanimidad en octubre pasado; constituyéndose como el primer oficial de las Fuerzas Armadas del Perú, en ocupar el cargo, que ejercerá desde julio de 2015 hasta julio de 2016, en reemplazo del general de división del Ejército de Chile, Werther Víctor Araya Meghini.



El acto de asunción en el cargo, lo presidió el Secretario General de la OEA, embajador Luis Almagro Lemes, y contó con la asistencia del

Presidente del Consejo Permanente de dicho organismo, embajador Neil Parsan; de los representantes e integrantes de las Misiones Permanentes acreditadas; cuerpo diplomático; el Embajador del Perú ante los Estados Unidos de América, Luis Miguel Castilla; el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú, almirante Jorge Moscoso Flores, el Vice Jefe del Estado Mayor de la Defensa de Canadá, agregados de Defensa, Militares, Navales y Aéreos; el Director General de la Secretaria General de la Junta Interamericana de Defensa, mayor brigadier del aire de la Fuerza Aérea Brasileña, Mauricio Ribeiro Gonçalves; la Directora del Colegio Interamericano de Defensa, contralmirante Martha Herb, autoridades y funcionarios, nacionales y extranjeros.

En su discurso, el Secretario General de la OEA, embajador Luis Almagro Lemes destacó la importancia de la labor que conduce la Junta Interamericana de Defensa – JID, al resaltar que: "El apoyo, contribución y colaboración desde el punto de vista técnico, a las Comisiones y Secretarías relacionadas a la Seguridad Multidimensional, han fortalecido el resultado de los trabajos encomendados a la organización regional de defensa, más antigua del mundo".

El vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri, por su parte, destacó y reconoció a las autoridades del Gobierno del Perú, por mantener como política de Estado, el apoyo y la participación en este y otros organismos multilaterales. Agradeció haberlo considerado en la candidatura al cargo; y recalcó "el compromiso que significa para el Perú, el asumir el liderazgo de este organismo hemisférico de defensa".

También resaltó la acción de la Junta Interamericana de Defensa al señalar que: "En un mundo dinámico y con nuevos desafíos en aspectos de seguridad y defensa, la JID está llamada a adaptarse a la nueva visión de la OEA y a los cuatro pilares de su estrategia como son: la democracia, los derechos humanos, la seguridad y el desarrollo. Tiene a la fecha trabajos de desminado humanitario; formulación de libros blancos de Defensa; colaboración para el eficiente empleo de los recursos de defensa ante situaciones de desastre; formación de especialistas en materia de defensa y seguridad, y organismo de seguimiento de los mandatos de las conferencias de ministros de Defensa de las Américas, entre otros".

La reunión culminó con el saludo del Secretario General de la OEA y del Presidente del Consejo Permanente de la misma, al flamante Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri.

La Junta Interamericana de Defensa fue creada el 30 de marzo de 1942, con el

propósito de 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, para contribuir al cumplimiento de la Carta de la Organización de los Estados Americanos. Actualmente, posee veintisiete Estados miembros, y su estructura es compuesta por el Consejo de Delegados, la Secretaría y el Colegio Interamericano de Defensa.

Efigie del Gran Almirante Miguel Grau es develada en Colombia

En el marco del 192° aniversario de la batalla naval del lago de Maracaibo y Día de la Armada de la República de Colombia, el 25 de julio, en la plaza Bocagrande de Cartagena de Indias, en Colombia, se develó una efigie del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario.

La develación de la imagen fue realizada por el Embajador del Perú en el referido país, Néstor Popolizio Bardales, acompañado del Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo y del Cónsul Honorario del Perú en dicha ciudad, Jorge Dávila Pestana. También, se contó con la asistencia del Comandante de la Armada Nacional de Colombia, almirante Leonardo Santa María Gaitán y del Comandante de la Fuerza Naval del Caribe, contralmirante Evelio Enrique Ramírez Gáfaro, entre otras altas autoridades civiles y militares.



El almirante Edmundo Deville, agradeció al Gobierno de la República de Colombia, por haber tenido a bien perennizar a través de una efigie, al Gran Almirante Miguel Grau, héroe máximo de la Marina de Guerra del Perú. Asimismo, dijo que "esta figura erigida en honor a nuestro máximo héroe, nos trae a la mente, al marino,

que a bordo del monitor *Huáscar,* demostró uno de los actos de valentía y patriotismo de mayor significado en la historia naval, legando a las generaciones futuras y en especial a los marinos peruanos, un ejemplo de heroísmo, valentía y sentido del cumplimiento del deber, hasta el grado de entregar su propia vida, en defensa de la patria".

Cabe recordar, que el insigne "caballero de los mares", tuvo como padre, al teniente coronel colombiano, Juan Manuel Grau Berrío, natural de Cartagena de Indias, quien llegó al Perú formando parte del Ejército del libertador Simón Bolívar, en la gesta de la independencia nacional.

Poderío de las Fuerzas Armadas del Perú se aprecia en desfile aéreo y naval en el Mar de Grau

Con broche de oro finalizaron las actividades por el 194º aniversario de la Independencia Nacional del Perú. Los peruanos y turistas disfrutaron de un singular espectáculo que ofreció el "Desfile Aéreo y Naval" organizado por el Ministerio de Defensa con la participación del Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea y que movilizó a setenta y cinco aeronaves, dieciocho buques y dos submarinos. El despliegue de las naves se apreció desde el malecón de Chorrillos, pasando por el mirador del pasaje Sáenz Peña en Barranco, los parques Antonio Raymondi, Faro de la Marina y María Reiche, en Miraflores; parque Gandhi en San Isidro, plaza Almirante Grau en Magdalena y Boulevard Bertolotto en San Miguel, donde finalizó su desplazamiento.



Asimismo, en puntos estratégicos fueron instaladas diversas exposiciones estáticas donde se apreció la Unidad Canina de la Policía Naval, uniformes, equipamiento, armamento, vehículos de Infantería de Marina y Operaciones Especiales; módulos informativos de los centros de formación e instrucción

de las Fuerzas Armadas; las mismas que fueron acompañadas por retretas a cargo de la banda de músicos, y animadas por muñecos alegóricos. Se entregó material informativo y se contó con corpóreos en caricatura para la foto del recuerdo, entre otros atractivos.



El desfile se inició con la llegada del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso y los ministros de Estado, al parque Antonio Raymondi – Faro de la Marina, en Miraflores. En el lugar, vía comunicación satelital, el Comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, a bordo de la fragata misilera BAP *Villavisencio,* solicitó autorización al mandatario de la nación para comenzar el evento.

Las unidades navales de superficie y submarinas navegaron en formación de columna de acuerdo a una secuencia programada. En primer lugar, el buque de reaprovisionamiento logístico BAP *Tacna.* En segundo lugar, los buques de desembarco de tropas y tanques BAPs *Eten* y *Callao.* Seguidamente, las fragatas misileras: BAPs *Villavisencio, Montero, Mariátegui, Palacios, Bolognesi* y *Quiñones.* A continuación, la patrullera oceánica BAP *Guardiamarina San Martin*, la corbeta misilera BAP *Sánchez Carrión,* la patrullera marítima BAP *Río Ocoña* y el buque hidrográfico BAP *Carrasco.* Finalmente, el buque de apoyo submarino BAP *San Lorenzo* y los submarinos BAPs *Pisagua* e *Islay.*

Paralelamente, las unidades aeronavales sobrevolaron presentando formación de flecha, de norte a sur, para luego bajar por la derecha, en patrón de espera para la segunda pasada, en columna de sur a norte, junto con las unidades de superficie. Los helicópteros pasaron en formación de sur



a norte, realizando movimientos para ser apreciados desde cada punto del malecón. Similar planeo realizaron los aviones del Ejército y de la Fuerza Aérea, demostrando destreza y precisión en sus pasadas, que fueron reconocidas por el público.

Durante la exhibición, se apreció el "sembrado" de buzos desde los helicópteros, como parte de las misiones tácticas que cumplen en apoyo a la brigada anfibia, en su labor de reconocimiento marítimo; los mismos que fueron recogidos por botes flexibles, provistos de ametralladoras, que se emplean en tareas de interdicción e intervención a embarcaciones ilegales.

El evento bastó para demostrar el poderío de las Fuerzas Armadas del Perú, así como a efectivos altamente calificados, para defender la soberanía nacional, apoyar en la lucha contra las actividades ilícitas y socorrer a la población en casos de desastres naturales.

Perú participa en VI Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas, en Cartagena

Representantes de dieciocho países participaron en la VI Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas 2015, que se realizó en la ciudad de Cartagena en Colombia, teniendo como temática general "La aproximación regional a la atención de desastres y asistencia humanitaria".

El evento, del cual fue anfitriona la Armada Nacional colombiana, fue conducido por el Comandante de la Infantería de Marina de Colombia, mayor general Luis Jesús Suarez Castillo, y el Comandante de las Fuerzas de Infantería de Marina de los Estados Unidos de América, teniente general Robert Neller.



Su desarrollo tuvo como finalidad, estrechar los lazos de cooperación y fraternidad entre las Infanterías de Marina del conti-

nente, así como plantear estrategias de acción, para enfrentar emergencias que afectan a los países amigos.

El desarrollo de las reuniones buscó crear acercamientos que permitan realizar transferencia de conocimientos, tecnología y mejoras en la interoperabilidad, que beneficien la cooperación y respuesta conjunta de las Infanterías de Marina de las Américas.

Los países que participaron fueron: Argentina, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

Durante el encuentro, analizaron temas relacionados con la experiencia de las Fuerzas Militares y en especial de las Infanterías de Marina, en la atención de desastres, tomando como ejemplo algunos países damnificados; así como, la influencia regional del crimen organizado y sus efectos sobre las operaciones de asistencia humanitaria y atención de desastres.

Adicional a las conferencias, se desarrollaron grupos de discusión, que dieron a conocer las capacidades claves de colaboración en especialidades; el entrenamiento y equipos de los países de la región para responder a una crisis; la existencia de alianzas para facilitar una respuesta regional; las limitaciones y restricciones que puedan afectar la interoperabilidad de las Infanterías de Marina y las áreas que requieren mejoras.

De igual manera, se realizaron reuniones bilaterales entre representantes de países participantes, para tocar materias de cooperación y trabajo en equipo.

Es importante mencionar, que la Conferencia de Líderes de Infantería de Marina de las Américas (por sus siglas en ingles MLAC), es un evento de carácter internacional, que se realiza para fortalecer el compromiso entre los comandantes de Cuerpos de Infantería de Marina o Fuerzas de Infantería Naval, del hemisferio occidental.



Licenciado en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Licenciado y magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

ias internacionales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
noticias internacionales noticias internacionales noti
nternacionales noticias internacionales noticias internacional
cias internacionales noticias internacional
rnacionales noticias internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacionales noti
ales noticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noti
nacionales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
as internacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional
nternacionales noticias internacionales noti
onales noticias internacionales noticias internacional

COLOMBIA

Participación en operación Atalanta 2015

El 18 de agosto del presente año, el patrullero oceánico *7 de Agosto* (PZE 47) de la Armada de Colombia, se incorporó a la operación Atalanta; una misión naval de la Unión Europea dedicada a la lucha contra la piratería en las regiones del océano Índico, adyacentes al Cuerno de África. Tal integración, ha sido posible gracias a un convenio de cooperación con la Armada española, que ha permitido que el buque colombiano sea certificado por el Centro de Evaluación para el Combate, y por el Centro de Entrenamiento de Interdicción Marítima en la Península Ibérica.[1] En el marco de las actividades de patrullaje ya consignadas, la *7 de agosto* se dio tiempo para visitar el Sultanato de Omán y, recibir la visita del contralmirante de la Armada española, Alfonso Gómez Fernández de Córdoba; ambos eventos tuvieron lugar a finales del referido mes.[2] Las principales características de esta unidad ya han sido descritas en esta sección, en la *Revista de Marina* n.° 2, 2014.



Vista del *7 de Agosto* (PZE 47) tomada desde el patrullero *Meteoro* (P41) de la Armada española. Crédito: European Union Naval Force Somalia.

BRASIL

Adquisición del *Siroco*

A inicios de agosto trascendió que la Marina de Brasil había adquirido el buque de asalto anfibio francés, *Siroco*. Como se recordará, el *Libro Blanco de la Defensa* publicado por el Gobierno francés en el 2013, indicaba la decisión de este país, de retirar sin reemplazo al *Siroco,* con lo cual se reduciría la fuerza anfibia francesa, de cuatro a tres unidades principales (ver *Revista de Marina* n.º 2, 2013).

A este anuncio, le siguió una serie de conversaciones con diversos países interesados. La Armada chilena intentó hacerse de esta unidad como complemento a su gemelo, el *Sargento Aldea* (LSDH-91), ex *Foudre*; pero dificultades presupuestarias obligaron a cancelar la operación (ver *Revista de Marina* n.o 1, 2015). Una segunda interesada fue la Marina de Guerra Portuguesa; sin embargo, la incompatibilidad entre el buque y los helicópteros AW101 de la Fuerza Aérea, hizo que perdiera el interés. Finalmente, fue Brasil quien aprovechó la oportunidad, y cerró las negociaciones conducidas a través de la Embajada francesa, en Brasilia. Bajo nueva bandera, el *Siroco* será rebautizado *Bahía* y recategorizado como nave dique multipropósito o NDM. Se podrá así, reemplazar al *Ceará* (G30), un buque de asalto anfibio de la clase Thomaston, transferido por los Estados Unidos de América, en 1989.[3]



El *Siroco* (L9012) en la Base Naval francesa de Tolón. Crédito: KoS.

JAPÓN

Entrada en servicio del JS *Izumo*



Vista de proa del *Izumo* (DDH 183). Crédito: Yamada Taro.

En ceremonia realizada el 25 de marzo en la Base Naval de Yokohama, el portahelicópteros Izumo (DDH 183), fue admitido al servicio de la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón. Se trata de la primera de dos unidades encargadas para reemplazar a los destructores portahelicópteros *Shirane* (DDH 143) y *Kurama* (DDH 144), en servicio desde 1980 y 1981, respectivamente. Al igual que sus predecesores, estos buques han sido diseñados para misiones de lucha antisubmarinas, y serán destinados principalmente, a tareas de vigilancia del espacio marítimo japonés y de asistencia humanitaria.[4] La segunda unidad de esta clase, el *Kaga* (DDH 184), fue lanzada al mar en los astilleros de la Japan Marine United, en Yokosuka, el 27 de agosto pasado. Se espera que sea admitida al servicio en marzo del 2017.[5]

El *Izumo* es el buque de guerra de mayores dimensiones construido por el Japón desde la Segunda Guerra Mundial, con una eslora de 248 metros y una manga de 38, para un desplazamiento máximo a plena carga de 27,500 tone-

ladas. Cuenta con un sistema de propulsión COGAG (combinado gas y gas), con cuatro turbinas LM2500 y una potencia total de 112,000 caballos de fuerza en dos ejes; para una velocidad máxima de 30 nudos. Los sensores incluyen un radar de barrido electrónico activo OPS-50, para la búsqueda aérea; un radar OPS-28 para la exploración en superficie; un sonar de casco OQQ-23, y un sistema de guerra electrónica NOLQ-3D-1. Todos ellos controlados por el sistema de combate e información OYQ-12. El armamento está limitado a labores de autodefensa, para lo cual dispone de dos sistemas de defensa de punto Phalanx, y dos lanzadores de misiles SeaRAM.



En esta imagen se aprecia el montaje proel del sistema SeaRAM. Detrás del mismo se ve una de las cuatro caras del radar de barrido electrónico OPS-50. Crédito: Yamada Taro.

La función principal del *Izumo* es el transporte y operación de helicópteros. Con este propósito, cuenta con una cubierta de vuelo corrida, capaz de acomodar simultáneamente hasta cinco unidades. Dos ascensores comunican la cubierta con un hangar, con capacidad para catorce de ellas. Se estima que inicialmente, el ala de vuelo desplegada en este buque, comprenderá solo siete SH-60J o SH-60K, para la lucha antisubmarina, y dos UH-60J para tareas de búsqueda y rescate. Sin embargo, dadas las dimensiones del barco, parece ser capaz de operar aeronaves de mayores dimensiones, como el avión de transporte de rotores basculantes V-22; y quizás, hasta el cazabombardero de despegue corto y aterrizaje vertical F-35B *Lightning II*. También, cuenta con capacidad para el transporte de carga y personal, pues los cuatro mil metros cuadrados del hangar, pueden ser destinados para alojar hasta cincuenta vehículos. Existen facilidades para acomodar hasta quinientos soldados, además de los cuatrocientos setenta miembros de la tripulación.[6]

Entrada en servicio del HNLMS *Karel Doorman*



El HNLMS *KarelDoorman* (A833) anclado en la Base Naval de Den Helder. Crédito: KeesTorn.

El pasado 29 de abril, el buque multipropósito HNLMS *Karel Doorman* (A833) fue admitido al servicio activo en la Armada Real de los Países Bajos. Esta unidad ha sido construida para reemplazar a los buques de aprovisionamiento HNLMS *Zuiderkruis* (A832), retirado del servicio en el 2012, y HNLMS *Amsterdam* (A836), vendido a la Marina de Guerra del Perú, en el 2014. Sin embargo, a diferencia de estos, el *Karel Doorman* no solo servirá para el reabastecimiento de otras unidades navales, sino también, para labores de transporte y apoyo logístico marítimo . El contrato para la construcción de este buque fue firmado en enero de 2010, con la empresa Damen Schelde. La puesta de la quilla se realizó en junio de 2011, en los astilleros de esta empresa, en la ciudad de Galați, Rumanía. Para julio de 2013, el navío estaba lo suficientemente avanzado como para zarpar hacia los Países Bajos, a recibir su equipamiento final en los astilleros de Damen, en Flesinga. En septiembre de ese año el Gobierno holandés contempló la posibilidad de venderlo incompleto, a fin de cubrir parte de un forado de 330 millones de euros en el presupuesto de Defensa. En octubre, el Gobierno puso a disposición del Ministerio de Defensa, un presupuesto adicional de 115 millones, lo que permitió continuar con la construcción del *Karel Doorman*. A cambio, se tuvieron que realizar fuertes recortes en la flota de vehículos de combate de infantería CV9035NL, del Ejército. Pasados estos problemas, el buque fue bautizado el 8 de marzo de 2014.[8]

El *Karel Doorman* tiene una eslora de 204.7 metros y una manga de 30.4, para un desplazamiento total de aproximadamente 27,000 toneladas a carga completa. Cuenta con un sistema de propulsión diésel-eléctrico, con una potencia total de 17.8 megavatios, que aplicados a dos hélices de paso fijo, dan una velocidad máxima de 18 nudos. La infraestructura del buque permite acomodar a trescientas personas, entre la tripulación y el personal especializado, en ca-

binas con aire acondicionado. Para el transporte de carga, cuenta con 1,000 metros cuadrados para carga diversa, 730 para municiones, 7,700 para combustible de barcos, 1,000 para combustible de aviación y una cubierta Roll On-Roll Off de 2,350 metros cuadrados, que permite a los vehículos abordar y desembarcar sin necesidad de grúas. Para la atención de heridos, cuenta con un hospital de nivel 3, según la clasificación de la OTAN, lo que le permite atender cualquier tipo de emergencia médica. Las facilidades para la aviación incluyen una cubierta de vuelo, que puede recibir a dos helicópteros CH-47 Chinook. El hangar tiene capacidad para dos helicópteros de este tipo, con las palas del rotor desplegadas y seis, con las mismas plegadas.[9]



El HNLMS *Karel Doorman* (A833) ingresando al puerto de Rotterdam. Crédito: Ministerio de Defensa de los Países Bajos.

Los sensores están concentrados en un mástil integrado I-MAST 400 de la empresa Thales. Esta estructura agrupa un radar de barrido electrónico activo en banda E/F, empleado tanto para labores de búsqueda a un alcance de hasta 250 kilómetros, como para la dirección de tiro contra objetivos de superficie; un radar de banda I/J, para la detección de objetivos pequeños sobre la superficie del mar, y para el control de helicópteros con un alcance de hasta 80 kilómetros; un sistema identificador amigo-enemigo; un sistema de seguridad electro-óptico; un sistema de intercepción electrónico, que cubre señales de 0.5 a 18GHz y un sistema de comunicaciones. Montar todos estos equipos en un único


Vista de las instalaciones médicas del HNLMS *Karel Doorman* (A833). Crédito: Roel Hemkes.

mástil, brinda un panorama de 360° sin obstrucciones a los sensores, reduce la visibilidad del buque a los radares y facilita el mantenimiento, pues este se realiza desde el interior.[10] El armamento del buque está orientado a la autodefensa, ya que cuenta con dos sistemas Goalkeeper para defensa de punto contra misiles antibuque, complementados por cuatro lanzadores de contramedidas Mk.36 SRBOC. Para cubrir ataques de embarcaciones pequeñas, dispone de dos cañones de 30 mm y cuatro ametralladoras de 12,7 mm, todos ellos controlados de manera remota.[11]

TAIWÁN

Entra en servicio primera corbeta de la clase Tuo Jiang



Misil antibuque subsónico Hsiung Feng II. Crédito: 玄史生

La Armada de la República de China admitió al servicio activo la primera corbeta de la clase Tuo Jiang,[12] el pasado 31 de marzo, en una ceremonia presidida por el mandatario del país Ma Ying-jeou . Se trata de buques con cascos de aluminio de tipo catamarán, cuya forma ha sido diseñada especialmente para reducir su visibilidad ante los radares. Tiene 60.4 metros de eslora y 14 de manga, para un desplazamiento total de 567 toneladas a plena carga y una tripulación de 41 personas. Es impulsado por dos hidrojets en cada uno de los dos cascos de la nave. Aunque no se ha revelado oficialmente su proveniencia, Jane's Informa-

tion Group considera que se trata del modelo CSU 850, de la empresa sueca Marine Jet Power. Este genera una potencia de 7,935 bhp, para una velocidad máxima de 43 nudos. El armamento de esta corbeta incluye un cañón Oto Melara de 76 mm, un sistema de defensa de punto Vulcan Phalanx y cuatro ametralladoras de 12,7 mm. A estos se suman ocho misiles antibuque Hsiung Feng II; y ocho, Hsiung Feng III. Los primeros son armas de velocidad subsónica, con una cabeza de combate de 225 kilogramos y un alcance de 150 kilómetros; mientras que los segundos, desarrollan velocidades supersónicas, pero a costa de reducir la cabeza de combate a 120 kilogramos, y su alcance a 130 kilómetros. Se estima que la Armada encargará la construcción de un total de doce corbetas de esta clase, como parte del programa Hsun Hai, valorizado en 801 millones de dólares americanos.[13]



Misil antibuque supersónico Hsiung Feng III. Crédito: 玄史生

Bibliografía

- Damen Group. «Damen Group». En: *Product Sheet Damen JSS Karel Doorman*. s.f [En línea]. Disponible en Internet: <http://products.damen.com/~/media/Products/Images/Clusters%20groups/Naval/Joint%20Support%20Ship/Deliveries/Product_Sheet_Damen_JSS_Karel_Doorman.ashx > [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- Defensa.com «La Marina de Brasil confirma la adquisición del Siroco, ahora NDM Bahía, y autoriza el viaje del grupo de recepción a Toulon». En: *Defensa.com*. [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.defensa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=16489:la-marina-de-brasil-confirma-la-adquisicion-del-siroco-ahora-ndm-qbahiaq-y-autoriza-el-viaje-del-grupo-de-recepcion-a-toulon&catid=55:latinoamerica&Itemid=163> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- Defense Industry Daily. «Defense Industry Daily». En: *The Dutch JSS Multi-Purpose Support Ship* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.defenseindustrydaily.com/dutch-order-multi-purpose-support-ship-06113/> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- HARDY, James. «Japan commissions helicopter carrier Izumo». En: *IHS Jane's 360* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.janes.com/article/50196/japan-commissions-helicopter-carrier-izumo> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- «Japan launches second Izumo-class helicopter carrier». En: *IHS Jane's 360*. [En línea]. Disponible en Internet: < http://www.janes.com/article/53858/japan-launches-second-izumo-class-helicopter-carrier> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].

- NavyRecognition.com *NavyRecognition.com* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/april-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2663-joint-logistic-support-ship-karel-doorman-commissioned-into-royal-netherlands-navy.html.> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/april-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2663-joint-logistic-support-ship-karel-doorman-commissioned-into-royal-netherlands-navy.html> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- Navyrecognition.com «Izumo clsas (22DDH) Helicopter Destroyer - JMSDF». En: *NavyRecognition.com* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.navyrecognition.com/index.php/component/content/article/153-jmsdf-japanese-navy-aircraft-carriers/1182-22ddh-izumo-class-helicopter-destroyer-carrier-ddh-183-184-jmsdf-japan-datasheet-pictures-photos-video-specifications.html> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- PHIPPS, Gavin y HARDY, James. «Taiwan commissions first-in-class missile corvette, combat support ship». En: *IHS Jane's 360* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.janes.com/article/50332/taiwan-commissions-first-in-class-missile-corvette-combat-support-ship> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- SAUMETH, Erich. «El buque colombiano ARC 7 de Agosto recibe la visita del comandante de la Operación Atalanta». En: *InfoDefensa.com* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.infodefensa.com/latam/2015/08/25/noticia-comandante-operacion-atalanta-visita-agosto-armada-colombiana.html> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- «El patrullero colombiano ARC 7 de Agosto se incorpora a la operación Atalanta 2015 en el Océano Índico». En: *InfoDefensa.com* [En línea]. Disponible en Internet: <http://www.infodefensa.com/latam/2015/08/18/noticia-agosto-armada-colombiana-integra-operacion-atalanta.html> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- Thales Group. «Thales Group». En: *IM 400 Integrated Mast 400.* s.f. [En línea]. Disponible en Internet: <https://www.thalesgroup.com/sites/default/files/asset/document/Datasheet%20IM400_DS163_10_12_HR.pdf> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].
- WONG, Kelvin. «IHS Jane's 360». En: *Taiwan highlights new features, further development for Tuo Jiang stealth corvette* [En línea]. Disponible en Internet:. <http://www.janes.com/article/53734/taiwan-highlights-new-features-further-development-for-tuo-jiang-stealth-corvette> [Consulta: 12 de septiembre de 2015].

Referencias

1. (Saumeth 2015)
2. (Saumeth 2015)
3. (Defensa.com 2015)
4. (Hardy 2015)
5. (Hardy 2015)
6. (Navyrecognition.com 2013)
7. (NavyRecognition.com 2015)
8. (Defense Industry Daily 2014)
9. (Damen Group s.f.)
10. (Thales Group s.f.)
11. (Damen Group s.f.)
12. (Phipps y Hardy 2015)
13. (Wong 2015)

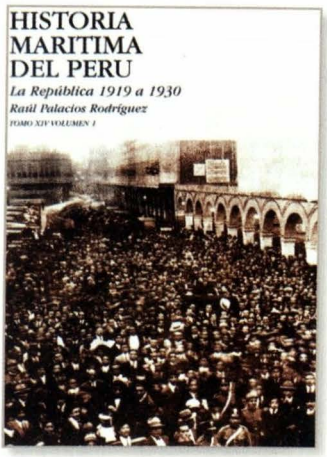
Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, integra la planta editorial del mencionado Instituto.



Doctor Raúl Palacios Rodríguez

Historia Marítima del Perú: La República 1919 a 1930



Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2015.

Tomo XIV, V. 1, 1034 p. ilus., mapas, retratos

La República 1919 a 1930, de la autoría del doctor Raúl Palacios Rodríguez, inaugura la tercera parte de la *Historia Marítima del Perú*. Es el primer volumen del tomo XIV, que corresponde a la época conocida como el "Oncenio". Trata del Gobierno casi dictatorial de Augusto B. Leguía, en los aspectos del entorno territorial, la dinámica poblacional y el quehacer internacional; del acontecer político, la actividad económica, la realidad social, el desarrollo educacional, cultural y tecnológico; la celebración de los dos centenarios patrios: la proclamación de la Independencia en 1921, y las batallas de Junín y Ayacucho en 1925. De la lectura de estos capítulos, emerge la enérgica personalidad del gobernante, quien llegó con un proyecto político que denominó "Patria Nueva", enfocado en la educación y modernización del país. A lo largo de su tiempo histórico, Leguía fue desarrollando una personalidad dictatorial con obsesión por el poder, que no dudó en convocar con impudicia, reelecciones sucesivas. La impronta de su régimen, dice Palacios, se evidencia en el cesarismo palaciego y la desmesurada obsecuencia política.

Manifiesta el autor, que las debilidades del líder, no opacan su obra de estadista: Leguía puso las bases para incorporar el país a la modernidad; fortaleció el Estado en múltiples direcciones, y le dio una cobertura mucho más amplia. Agrega



Otra de las características personales de Leguía era mostrarse siempre en público y por las calles limeñas; en una elegante calesa, con su acostrumbada sonrisa.

que, a partir de 1919, empezó a funcionar un Estado mucho más dinámico, emprendedor, con proyección al Perú profundo y con presencia internacional.

Asimismo, da una acertada y apasionante descripción del personaje. Don Augusto B. Leguía, hombre de personalidad carismática, carácter enérgico, emprendedor y con una nueva tónica de prospección internacionalista. Controvertido, amado y odiado por muchos; autocrático e impositivo, supo imponer en el Gobierno, su sello personal. Insertó al Perú dentro de la comunidad internacional, estableciendo relaciones comerciales con los países del mundo, industrializando actividades económicas como la minería y la agricultura; sobre todo esta última, para la cual desarrolló grandes proyectos de irrigación en la desértica costa, poniendo en valor ricos terrenos para la agricultura industrializada, a fin de poner en el mercado internacional, productos que resultaban muy cotizados.

Con clara visión de estadista, se abocó a resolver los problemas limítrofes pendientes, con soluciones que no siempre fueron aprobadas, pero que a la larga, definieron el territorio nacional. El doctor Palacios, aunque trata sobre el nuevo rumbo que tomó la diplomacia a partir de 1919, y reseña el manejo que se

dio sobre los tratados de 1922 y 1929, con Colombia y Chile, respectivamente, no profundiza mucho sobre este tema, que hasta la fecha resulta sumamente controvertido.

El Perú que Leguía tuvo ante sí el año 1919, fue un país devastado por la guerra del Pacífico, que parecía destinado a vivir una larga penuria, con la ardua tarea de reconstruirlo de entre las ruinas. Un país que había perdido las bases de su otrora fuente de riqueza: el guano y el salitre, pero que ya en 1890 dejaba vislumbrar una evidente recuperación económica y una intención de modernización.



En un moderno coche descapotado, al lado del entonces teniente coronel César Landázuri, de brillante actuación en el autogolpe del 4 de julio de 1919. (*Mundial*. Revista semanal Ilustrada. Lima, 6 julio 1928; y archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El escenario mundial de 1919, presentaba un mundo que emergía de la más grande conflagración mundial. El armisticio del 11 de noviembre de 1918, puso fin a la guerra con la victoria aliada. La convulsión que provocó la guerra, dejó un terreno propicio para emprender grandes cambios políticos, revoluciones, de tal trascendencia, que dieron un nuevo rumbo al mundo. Como consecuencia de la guerra, se produjo un proceso de descolonización que llevó a un primer declive de la influencia de Europa en las colonias, y una expansión de Estados Unidos, el mayor beneficiado de la guerra, junto con Japón, ambos ahora con un lugar destacado en la escena internacional.

Gran Bretaña, que había sido el banquero de sus aliados para financiar la guerra, a medida que avanzó el conflicto, encontró cada vez más dificultades para desempeñar ese papel, por lo que fue auxiliado por los Estados Unidos de América, que pasó así, a ser el gran acreedor, adquiriendo peso como potencia mundial.

A partir de entonces, la humanidad tuvo en consideración la expansión del poderío e influencia europeos por todo el mundo, y sus diversas consecuencias en el resto del orbe: todo acontecimiento crítico, en cualquier lugar, es también de importancia para los demás países del globo.

Se vivió una circunstancia extraordinariamente propicia para le economía nacional, que Leguía supo aprovechar muy bien. Las grandes potencias demandaron materias primas que no podían abastecer sus anteriores proveedores.Por la guerra, países como los de América Latina, se favorecieron por el crecimiento

de la demanda bélica. Situados fuera del escenario principal de los acontecimientos, vieron abierto su mercado de exportación de materias primas. Se abrieron perspectivas de exportación para cubrir la demanda de las empresas dedicadas a nuevas industrias, que proveían bienes y servicios al Ejército. En todo caso, se trataba de una demanda distorsionada que permitió vender a precios altos, alimentos, materias primas y productos industriales. Estados Unidos, el único país industrializado fuera de Europa, abastecía la demanda de los que peleaban, y su mercado de materias primas era América Latina. La guerra favoreció la expansión de la exportación de materias primas y alimentos, la base de su participación en el mercado mundial. Por otro lado, el vacío generado por el retiro de capitales británicos en la región, permitió el posicionamiento de capitales privados estadounidenses, de lo cual, fue clara muestra la presencia en el Perú, de innumerables compañías americanas en los rubros de minería y construcción: carreteras, obras de irrigación y electrificación, principalmente.



Sanchez Cerro (sentado) rodeado por un grupo de amigos y simpatizantes en la campiña de la ciudad arequipeña. (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El doctor Palacios examina el periodo de 1919 a 1930, teniendo en consideración los intereses que movían el mundo en ese momento, la modernización y las nuevas formas de producción. Su personaje, Augusto B. Leguía, tuvo un agudo sentido político, que lo hizo percibir a Estados Unidos como el gran gigante, que con paso apurado, avanzaba hacia la modernidad. A pesar de su formación de influjo más bien británico, no dudó en alinearse con el gran país americano.

Leguía, aprovechó también la conmemoración de los centenarios patrios de 1921 y 1925, para hacer la gran presentación del Perú como país moderno, ante el concierto internacional. Mientras tanto, el régimen utilizaba todos los recursos para perennizarse en el cargo. El poder obnubiló a las principales cabezas del Gobierno, que avasallaron personas e instituciones, y no disimuló la corrupción desbocada, ni el descarrío gubernamental. Se agigantaba la represión política. Los opositores fueron desterrados o encarcelados; los diarios, clausurados. A la sombra de la opresión, surgieron líderes políticos e ideológicos, como José Carlos Mariátegui y Víctor Raúl Haya de la Torre.

La crisis económica de 1929, llevó el régimen a su agotamiento. El 22 de agosto de 1930, se produjo un levantamiento militar en Arequipa, su líder era el comandante Luis M. Sánchez Cerro. En su manifiesto anunció que moralizaría el país. Los primeros días se vivió una crisis de gobernabilidad. En Lima, Leguía pretendió formar un gabinete militar, pero en las primeras horas de la madrugada del 25 de agosto, la Guarnición de Lima solicitó su renuncia.



El teniente coronel EP Luis Miguel Sánchez Cerro, cabeza de la sublevación militar de Arequipa que derrocó al régimen de la "Patria Nueva". (Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú).

Las siguientes y últimas doscientas páginas, están dedicadas a nuevos personajes del escenario político nacional. Describe el clima político: las elecciones de 1931, que trajeron la oligarquía de retorno al poder. La virulencia política del periodo, tuvo como inevitable epílogo, el homicidio del presidente. Óscar R. Benavides fue designado presidente provisorio, cuyo nombramiento fortaleció el tercer militarismo. El autor revisa la inicial apertura política de Benavides y la posterior ruptura con el Apra; las frustradas elecciones de 1936 y la prórroga del mandato. Benavidista.

Este es el temario del primer volumen del tomo XIV, de la *Historia Marítima del Perú*. El volumen II, actualmente en preparación, tratará de la gestión que Leguía realizó para fortalecer la Institución naval con una Armada poderosa, para ejercer el dominio marítimo. Al asumir la presidencia el año 1919, se enfoca en la modernización de la Marina, especialmente en un momento en que el Perú se hallaba en proceso de definir fronteras con sus países vecinos. Desde su primer Gobierno (1908-1912) había puesto empeño en mejorar las Fuerzas Armadas, pues sin ellas, resultaría imposible mantener la soberanía nacional. Crea el Ministerio de Marina el 13 de octubre de 1919, separándolo del Ministerio de Guerra y Marina. Firma un convenio con el Gobierno de los Estados Unidos para establecer una misión naval. Reestructura la Escuela Naval bajo la dirección de la Misión Naval Americana.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA BANDA DE MÚSICA

10 REPORTAJE GRÁFICO DE LA BANDA DE MUSICA
Marisol Olsen Candiotti, Capitán de Fragata CC

19 LA MÚSICA COMO MEDICINA DEL CUERPO Y DEL ALMA
Moisés Loayza Villavicencio, Técnico Supervisor Segundo Mus.

27 CIEN AÑOS DE LA BANDA DE MÚSICA DE LA MARINA BANDA SINFÓNICA, RUMBO A LA EXCELENCIA
Abraham Padilla Benavides, Musicólogo

SECCIÓN INFORMATIVA

45 RED INTERAMERICANA DE TELECOMUNICACIONES NAVALES
Gonzalo Francisco Castañeda Herrera, Teniente Primero

57 LAS CIENCIAS OCEANOGRÁFICAS Y SU RELACIÓN CON EL FENÓMENO EL NIÑO
Julio Cesar Chilet Correa, Capitán de Fragata

SECCIÓN PANORAMA

79 CAPACITACIÓN DE OFICIALES SUBMARINISTAS PERUANOS EN ALEMANIA
Percy Isaac Suárez Cáceres, Capitán de Fragata

91 VEHÍCULOS SUBACUÁTICOS TÁCTICOS
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

SECCIÓN HISTORIA

103 LAS ISLAS DE LA COSTA PERUANA EN EL MUNDO PREHISPÁNICO: UNA APROXIMACIÓN AL TEMA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

133 LOS OFICIALES DE MARINA DEL DICCIONARIO BIOGRÁFICO DE PERUANOS CONTEMPORÁNEOS DE JUAN PEDRO PAZ-SOLDÁN, 1917 Y 1921
Michel Laguerre Kleimann, Teniente Primero

149 LECCIONES DEL PASADO. LAS GUERRAS DE LA FRANCIA REVOLUCIONARIA Y NAPOLEÓNICA: UNA POTENCIA MARÍTIMA VENCE A UNA POTENCIA CONTINENTAL
Jorge Ortiz Sotelo, Capitán de Fragata (r)

187 A DIECIOCHO PULGADAS DEL HUNDIMIENTO... LA ODISEA DEL B.A.P. *CALLAO*
Germán Gonzales Ugarte, Capitán de Navío (r)

ACTUALIDAD NACIONAL

197 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

214 Víctor Torres Laca, Magister en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

225 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria



Año 108 / número 3 - 2015

Revista de Marina

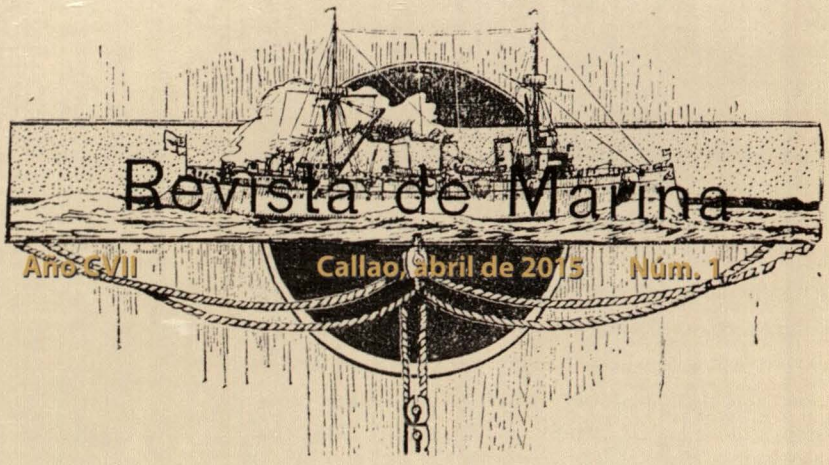


Especial

Cien años del inicio de las actividades académicas en la Escuela Naval del Perú

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 3 - 2015



Año CVII Callao, abril de 2015 Núm. 1

La *Revista de Marina* es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus suscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 3 - 2015

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial y científico
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Historiador por la Pontificia Universidad Católica del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

© 2015, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 207 8900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Traducción Oficial: Teniente Segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

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

Revista de Marina. -
Año 108, n. 3 - 2015. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2015
V.; 23,5cm. X 17,5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

SUMARIO

EDITORIAL

6 CONTRALMIRANTE CÉSAR LINARES ROCA

SECCIÓN ESPECIAL: CIEN AÑOS DEL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

11 LA ESCUELA NAVAL EN LA PUNTA: PUERTO SEGURO PARA LAS GENERACIONES DE MARINOS

AUTOR: CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

23 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES COLONIALES Y EL PRIMER SIGLO REPUBLICANO

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA (R) Y DOCTOR JORGE ORTIZ SOTELO

41 LA FORMACIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ DURANTE EL ONCENIO (1919-1930)

AUTOR: TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

55 ¿PRINCIPIOS DE LA GUERRA?

AUTOR: TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

63 CUANDO LA INTELIGENCIA FALLA. LOS ATAQUES DEL 9/11: UNA VISIÓN DEL PASADO PARA TRATAR DE ENTENDER EL PRESENTE

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA OMAR TEJADA PÉREZ

89 LA POLÍTICA HISPANOAMERICANA DE SEGURIDAD Y DEFENSA EN LA COSTA DEL NOROESTE EN EL SIGLO XVIII

AUTOR: PRIMER SECRETARIO DIPLOMÁTICO SERGIO ZAPATA HUAMÁN

109 VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: RETOS Y POSIBILIDADES

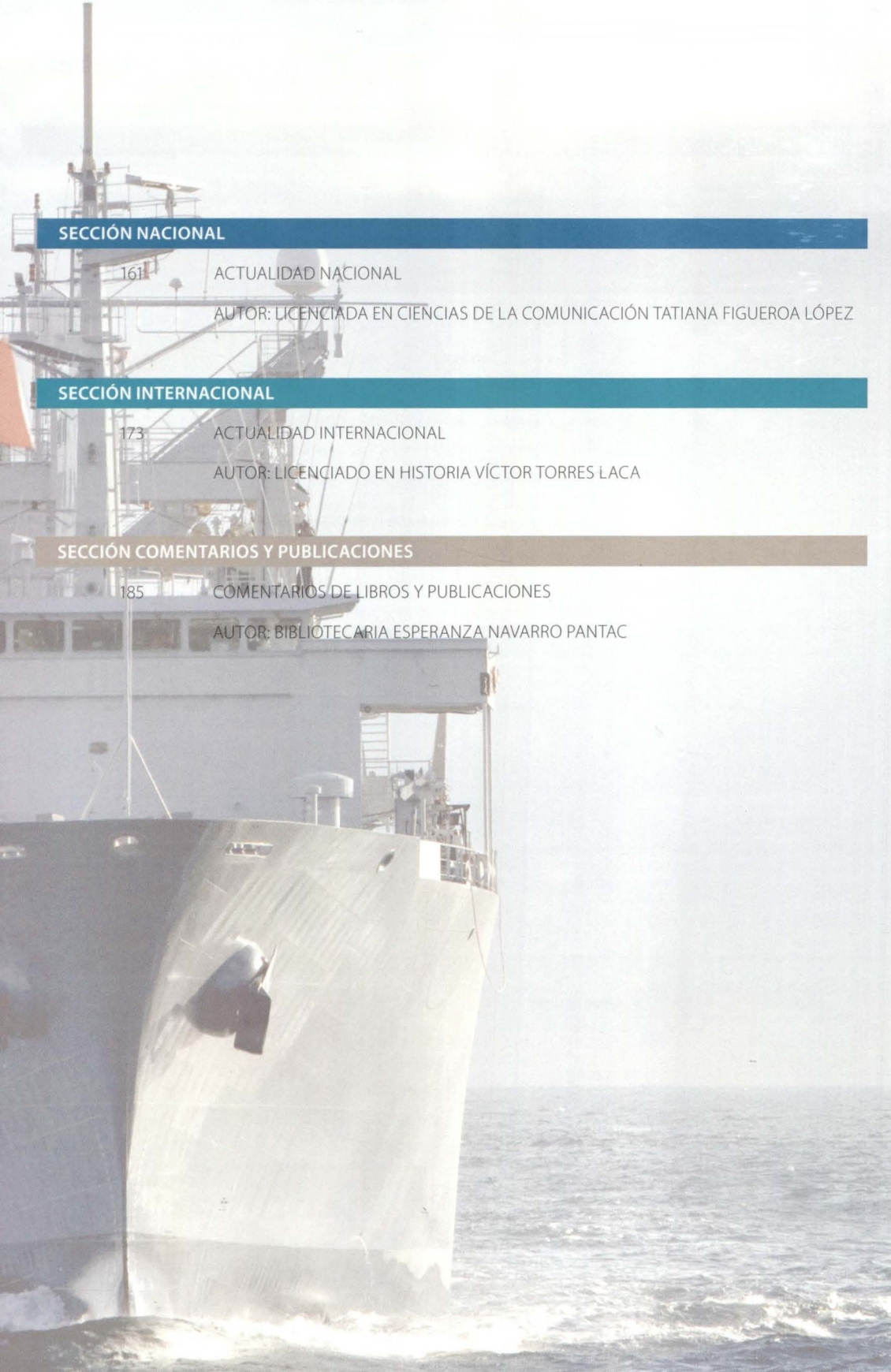
AUTOR: CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

127 LA MARINA DE GUERRA Y EL TERREMOTO DE MAYO DE 1970

AUTOR: HISTORIADOR JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

141 CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ SÁNCHEZ LAGOMARSINO, "UN HÉROE EN LA PENUMBRA"

AUTOR: CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOSÉ ANÍBAL ZORRILLA TORRES



SECCIÓN NACIONAL

161 ACTUALIDAD NACIONAL

AUTOR: LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

SECCIÓN INTERNACIONAL

173 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

AUTOR: LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

AUTOR: BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

El año 2015 representa para la Escuela Naval del Perú una fecha especial en el calendario, no solo porque el lugar permanente donde finalmente recaló y se estableció, el distrito de La Punta, cumplió sus primeros cien años, sino también porque la misma Escuela Naval, aquella que tuviera sus orígenes en la cátedra dispuesta un 17 de marzo de 1665 por el Virrey Conde Santisteban para enseñar el "arte de navegar" de la mano de la prédica del cosmógrafo mayor del Perú, capitán Francisco Ruiz Lozano, cumplió igualmente una centuria de inicio de funciones.

El momento fue propicio para reunirse en el claustro naval punteño y realizar una reminiscencia de estos orígenes y su evolución en el tiempo, en una revisión académica que a través de sendas conferencias magistrales, en este número presentadas y articuladas en nuestra sección del "Especial", nos presentan el reto y proyección de futuro de esta noble alma mater, forjadora de las generaciones y esencia de siempre de nuestra gran Institución.

Sirvió también la oportunidad para reconocer la trayectoria, aportes e impulso que diera el presidente Leguía hacia la educación naval, a través de las acciones que se desarrollaran por parte de la Misión norteamericana y que tuvieron trascendencia e impacto en toda la Institución en su conjunto durante el período de estada de los marinos estadounidenses en el país. Un óleo, develado en la sala de consejos de la Escuela Naval, reconoce este esfuerzo, que aunada a la restauración y reinstalación de la hermosa y gran placa que adornó el frontis del edificio principal de la Escuela de 1915, se luce imperecedera en el actual alojamiento de cadetes, el edificio Grau.

La lectura de este número acompañará a nuestros lectores como siempre con diversos temas de actualidad naval y profesional, resultado de excelentes colaboraciones que nos impulsan hacia la búsqueda de la excelencia, calidad y pulcritud de esta su revista, que recorre ya el camino de la primera década, luego del centenario de su primera publicación.

Es así que la Revista de Marina consecuente con el cambio y evolución que demanda la era del conocimiento, se viene incorporando al LATINDEX, sistema de Información sobre las revistas de investigación científica, técnico-profesionales y de divulgación científica y cultural que se editan en los países de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Creado en 1995, el ingreso a esta organización, no sólo nos certificará y pondrá a la altura de las más prestigiadas revistas, sino que también nos hará parte de una red de cooperación regional de investigadores, docentes, estudiantes, editores, bibliotecarios y especialistas de la información, elevando nuestra calidad editorial y potenciando nuestra difusión y cobertura internacional.

Seguiremos en la línea de la mejora continua, disfruten de la lectura de este estupendo número.

El Director





Especial

Cien años del inicio de las actividades académicas en la Escuela Naval del Perú



La Escuela Naval en La Punta: puerto seguro para las generaciones de marinos

Contralmirante Luis José Polar Figari
Egresado de la Escuela Naval del Perú. Ha cursado la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el CAEN, la maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica del Perú y el diplomado en Derechos Humanos por la misma universidad. Se ha desempeñado como comandante de los BAP *Santillana* y *Quiñones*. Asimismo, como secretario general del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, subdirector de Agregadurías de Defensa y Operaciones de Paz del Ministerio de Defensa, y agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Chile. Desde enero de 2015 es director de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN
En 1915, durante el proceso de reconstrucción de la Armada peruana tras la Guerra del Pacífico, se inauguró la Escuela Naval del Perú, en un terreno entregado por el presidente Augusto B. Leguía en el distrito de La Punta. La institución tomó tres modelos de escuelas de gran importancia en ese entonces: la Escuela de la Marina de Estados Unidos, la Escuela Naval Italiana y la Escuela Naval de Francia.

PALABRAS CLAVE: Escuela Naval del Perú, Misión Naval Francesa, Academia Naval de Estados Unidos, Augusto B. Leguía.

ABSTRACT
In 1915, during the process of reconstruction of the Peruvian Navy after the Pacific War, the Peruvian Naval Academy was opened in a land granted by President Augusto B. Leguía in the District of La Punta. The Institution took three models of Academies with great importance by then: The U.S. Naval Academy, the Italian Naval Academy and the French Naval Academy.

KEYWORDS: Peruvian Naval Academy, French Naval Mission, U.S. Naval Academy, Augusto B. Leguía.

"Siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo [...], pero hemos sido partidarios de que tal implantación se haga siguiendo con calma y seguridad un plan perfectamente combinado y estudiando de manera que solo tengamos necesidad de ir edificando sobre una misma base el resurgimiento lento, pero seguro y eficaz de nuestra Armada [...]".

Revista de Marina diciembre de 1908. Armand Lufeau

Numerosas vistas aéreas de la Escuela Naval, en cartulinas quebradizas de antiguos álbumes de fotos, se guardan con celo en la Dirección de la Escuela Naval, perennizando los albores de tiempos pasados, décadas de esfuerzo erigiendo, en este espacio de tierra que penetra en nuestro mar, uno de los centros de formación más significativos al servicio de la nación y de las generaciones de jóvenes que, inspirados en los más altos ideales, siguen la estela de los marinos que nos antecedieron preparándose para darle continuidad a nuestra institución. Las imágenes que desfilan ante nuestros ojos revelan pasajes inéditos de la vida en ella, que incluyen la evolución de las instalaciones, actividades deportivas, artillería naval y tradicionales ceremonias que a pesar del tiempo se conservan hasta hoy.

• Artículo recibido el 10 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 30 de diciembre de 2015

El presente artículo es un homenaje a los 100 años transcurridos desde el inicio de las labores académicas de la Escuela Naval del Perú, en su asiento permanente en el distrito de La Punta, ocurrido un 4 de febrero de 1915[1]. Se trató de un hecho trascendental en la evolución de nuestra Marina. Su realización fue en gran medida fruto de la visión y persistencia de la oficialidad naval, bajo la influencia de la Misión Naval Francesa (1905-1914), que supo hacer llegar al Supremo Gobierno el clamor de tener una Escuela Naval en un lugar permanente y con perspectivas de desarrollo. Ello tuvo receptividad en la figura del presidente de turno, Augusto B. Leguía, quien en su primer Gobierno (1908-1912)[2] entregó a la institución un predio de 14.726 metros cuadrados en los terrenos anegadizos de La Punta[3]. Haremos entonces un viaje al pasado para entender los avatares de esta empresa e intentaremos describir por qué fue y es hoy en día tan importante que nuestra Escuela esté ubicada en proximidades al mar, así como el rol que tiene en el futuro de la Marina y el desarrollo de la comunidad.

Hechos relevantes

En los primeros años del siglo XX, se respiraban aires de reconstrucción en nuestra Armada, debido a la penosa situación que nos dejó la última contienda con Chile en el Pacífico, que elevara a la categoría de héroe a nuestro gran almirante Miguel Grau. Pese a que se carecía de los medios navales suficientes, se consideró como un importante aporte a su prestancia en la región la adquisición de dos cruceros clase Scout fabricados en Inglaterra, denominados *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, además de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. En estos años se sucedieron también periodos de indecisión sobre el asentamiento definitivo de la Escuela Naval, que en 1900 había marcado distancia del Ejército al independizarse de la Escuela Mixta Militar Preparatoria y Naval, por gestiones del ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Melitón Carbajal, buscando la organización y reglamentación de un establecimiento que hasta entonces había sido deficiente y complicado por el bajo rendimiento académico[4].

Haciendo un recuento de la continua sucesión de trasbordos de locales, partimos de 1897, cuando fue desactivada la antigua Escuela Naval a bordo del pontón *Perú* y se estableció en el fundo Santa Sofía en Lima, retornó al viejo pontón *Perú* entre 1900 y 1907, y luego se trasladó por un año al *Iquitos*, que fungió a la vez como nave de transporte y escuela hasta 1909, lo que originó incomodidades

1 ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Escuela Naval del Perú*. Lima: Historia Ilustrada. 1981.
2 RODRÍGUEZ ASTI, John. La Escuela Naval 1884-1912. En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, pp. 9-22.
3 LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en la Punta (1912). En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, p. 28.
4 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982, p. 61.

entre los oficiales, que tildaban de inapropiado y poco aparente el concepto de permanecer a bordo. Síntoma de ello es lo expresado por el entonces capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda en la memoria del director de la Escuela Naval correspondiente al año escolar de 1900: "El oficial de guerra moderno tiene que atesorar en su cerebro muchos más vastos y variados conocimientos que el antiguo [...] y, para esto, ya no es suficiente la simple estancia abordo y el conocimiento del mar y de la maniobra; se requieren otros elementos, y más aún, cuando se pretende alcanzar las grandes proporciones, instalaciones a firme donde estos pueden ser contenidos"[5]. Esta tesis, de quien cumpliría el papel de reorganizar la Marina convertido en el primer ministro de Marina en 1919, reafirmó la postura y visión de la época. En efecto, años más tarde se dispuso el traslado de la Escuela Naval a las instalaciones de la casona de la familia Pruss en Bellavista, anterior recinto de la Escuela de Guerra del Ejército, que fue a la postre el portalón de ingreso a su actual ubicación en La Punta.

Modelos de escuelas navales en el contexto mundial de principios del siglo XX

En los años previos a la primera conflagración mundial, vientos de cambio inspirados por el avance de la tecnología naval y el surgimiento de modelos de escuelas navales en los países preponderantes motivaron el convencimiento general de que la formación de oficiales debía realizarse en tierra, en condiciones aparentes que respondieran a las exigencias de la modernidad de la época. Al respecto, eran consideradas como dignas de emular la Escuela de la Marina de Estados Unidos, ubicada en Annapolis, y la Escuela Naval Italiana, en Liorna, hoy denominada Livorno. En ambos casos, sus instalaciones en tierra con acceso al mar, dotadas con las ultimas facilidades para la instrucción, preparaban a sus cadetes con su adiestramiento a bordo de unidades modernas de combate[6].

Los oficiales de la Armada en Annapolis eran formados tradicionalmente en el mar. Sin embargo, el progresivo reemplazo de las naves a vela por las de vapor exigió cambios en la instrucción y en las capacidades que los oficiales debían tener a bordo. Por ese motivo, hubo acalorados debates entre las facciones que pertenecían a la Marina antigua, tradicional y conservadora (Old Navy) y aquellos que sustentaban la tesis de tener una escuela en tierra. Se impuso finalmente esta última[7] y se hizo realidad el 15 de agosto de 1845 en los predios del antiguo

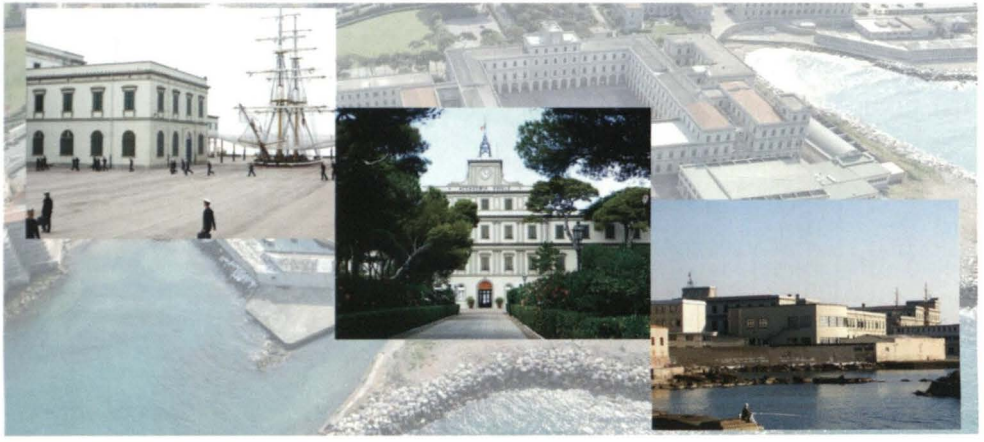
5 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982. p. 62.
6 LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, 1908. Vol. II, pp. 442-443.
7 ASSOCIATION, U.S. NAVAL ACADEMI ALUMNI. *A Century of the Naval Academy Life*. Annapolis: U.S. Naval Academy Alumni Association. 1945.



Pasajes del funcionamiento de la Academia Naval de Annapolis.

fuerte Severn, en Maryland, enclave de grandes extensiones y con acceso al mar, que se convirtió en una escuela modelo que en 1899 contaba incluso con un buque escuela de 1.175 toneladas de desplazamiento, bautizado *Severn*[8].

Similar desarrollo obtuvo en ese tiempo la Escuela Naval italiana inaugurada el 6 de noviembre de 1881, que se instaló en tierra, a orillas del mar, al sur de la ciudad de Livorno[9]. Para 1908, esta escuela se ufanaba de poseer instalaciones de vanguardia, como salas de estudio equipadas con modelos de buques y máquinas, material de demostración, modelos de buques a vela, laboratorios, salas de dibujo, observatorio, talleres, un aparejo de bergantín y artillería de diverso calibre para prácticas con blancos fondeados y remolcados, otras facilidades deportivas y un buque dotado para los cruceros de instrucción[10].



Academia Naval de Livorno, en Italia.

8 REVISTA DE MARINA. Crónica extranjera. En: *Revista de Marina*, junio de 1908. Nro. 15, p. 172.

9 MARINA MILITAR ITALIANA. Marina militar italiana. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.marina.difesa.it/EN/training_institute/ItalianNavalAcademy/Pagine/default.aspx

10 LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, diciembre de 1908. Vol. II, pp. 443-444.

No podíamos dejar de lado el desarrollo de la Escuela Naval de Francia, relacionado con el hecho de que en mayo de 1905 fue contratado por el Gobierno de José Pardo el capitán de fragata Paul de Margueye (1906 y 1907) y posteriormente el capitán de navío Joseph Theron (1912-1914), como parte de la Misión Naval Francesa para dirigir nuestra escuela y contribuir con sus importantes aportes. De este establecimiento sabemos que de 1864 a 1890, al estilo tradicional, funcionó a bordo de la nave *Borda*, que, anclada en el puerto de Brest, formó a la oficialidad francesa de aquellos tiempos. En 1914, siguiendo la estela de los países mencionados, la Escuela fue trasladada a tierra de manera permanente[11].

Leguía y la nueva Escuela Naval

En nuestro país la oficialidad naval peruana de 1908 no fue ajena a estos avances, pues se había logrado conseguir similar esquema de enseñanza. La Escuela Naval no tenía un derrotero claro, de allí que sonaran fuertes las afirmaciones americanas en esa época indicando que "un marino de cualquier jerarquía, a bordo de una nave de combate, en caso difícil y de apuro, debiera hacerse cargo de un mecanismo por complicado que sea"[12]. De este modo se dejaba claro que el conocimiento de los ciencias constituían un factor principal en la educación del marino. Lamentablemente, las decisiones gubernamentales y el erario no hicieron posible emular por completo el modelo, de forma que se hizo uso del transporte *Iquitos* mientras no pudo trasladarse debidamente a tierra con todo lo necesario para la educación naval moderna. Paralelamente, la Liga Patriótica Naval hizo las gestiones necesarias para la adquisición de un buque escuela a vela y dirigió sendas solicitudes a las principales casas constructoras navales del continente europeo. Ese año recibió una propuesta de la casa Armstrong, acerca de un velero de tres mástiles[13].

Es importante mencionar la receptividad del Gobierno al clamor institucional en pos de la modernidad. Los mensajes a la nación durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía nos relatan la realidad de la instrucción técnica del marino de la época, forjada a bordo de los buques de guerra. Sus palabras en 1910 anunciaron que se había organizado una división naval que tenía por objeto no solo el alistamiento de las fuerzas, sino también la unificación de los métodos de enseñanza, con respecto a los aprendices mecánicos que en aquel tiempo se formaban en Inglaterra. Leguía halagó los avances logrados en su instrucción[14].

11 ÉCOLE NAVALE. Grande Escuela Militar del Mar. S. f. [Consulta: 1 de febrero de 2016]. Disponible en: https://www.ecole-navale.fr

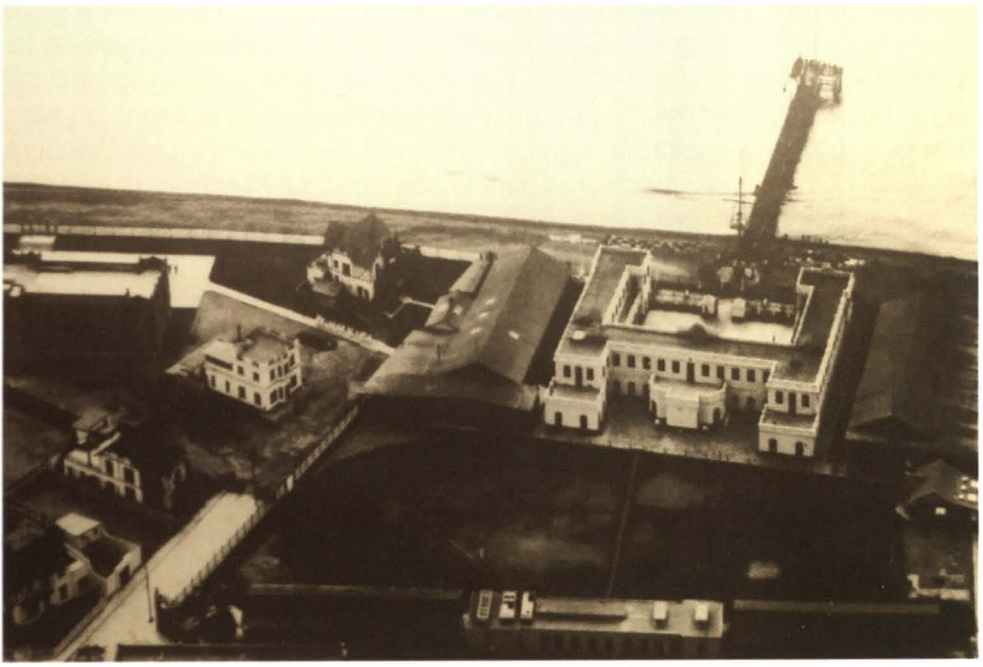
12 ANÓNIMO. En: *Revista de Marina*, marzo de 1908. Año I, nro. 12, p. 471.

13 LIGA PATRIÓTICA NAVAL. Buque Escuela para la Marina. En: Revista de Marina, 1908. Nro. 12, pp. 486-489.

14 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1910.

Un año después, mientras la Escuela Naval era regentada por el capitán de fragata Eulogio Saldías, la Escuela Naval continuaba bregando con el temporal de las necesidades. Ante las constantes recomendaciones sobre un lugar aparente a tierra firme, hubo palabras de aliento del mandatario: "La Escuela Naval funciona satisfactoriamente, mediante las reformas introducidas en su plan de estudios, que han hecho más útil y experimental la enseñanza. Constituye, en la actualidad, verdadera preocupación del Gobierno la idea de trasladarla a [un] local más adecuado, así como la formación de una sección especial para torpedistas y electricistas"[15].

Finalmente, el viejo anhelo de una escuela permanente vio la luz en 1911, al conformarse una comisión para preparar el proyecto de construcción. Podemos imaginar la algarabía que Leguía causó en la oficialidad naval al tomar conocimiento de su mensaje a la nación en ese año: "La Escuela Naval funciona bajo enérgica dirección, después de modificados sus programas, en forma que satisface los principios de la disciplina y las necesidades de la marina moderna. Se ha aumentado el número de alumnos en proporción al actual desarrollo de la Armada, y creado una sección de maquinistas, que suprime el oneroso y hasta ahora infecundo pensionado de esa especie que sostenemos en Inglaterra. A principios de



Aspecto de la Escuela Naval en la década de 1920.

15 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1911.



Placa de inauguración del primer edificio de la Escuela Naval (noviembre de 2015).

setiembre inauguraremos en La Punta el nuevo edificio de la escuela, que actualmente se construye con la celeridad posible. Está situado muy cerca de la playa, tiene capacidad para 200 alumnos y unas excelentes condiciones higiénicas y de orden. Representa un esfuerzo que será siempre mudo testimonio de lo que puede la buena voluntad puesta en servicio de la patria"[16].

Las labores de construcción se iniciaron a principios de 1912. En setiembre de ese año se inauguró la primera de sus edificaciones, aunque por demoras en la instalación del equipamiento no se iniciaron labores académicas hasta el 4 de febrero de 1915. De aquel edificio, demolido a finales de la década de 1950, queda como recuerdo una placa ornamental de bronce que conmemora su inauguración. Hoy adorna el frontis del edificio de cadetes Miguel Grau, como símbolo de tal magno acontecimiento[17].

16 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1912.

17 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escuela Naval del Perú celebra cien años de sus funciones formativas. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/noticias/3438

Conclusiones

La proximidad al mar de las escuelas navales fue una tendencia imparable y motivó que los centros de instrucción profesionalizaran, en concordancia con los tiempos, sus planes de estudios, la formación militar y, por sobre todo, la práctica de actividades náuticas complementadas a bordo de los buques escuela a vela. Ello ha sido y es una constante en las armadas del mundo. El Perú, un país marítimo por naturaleza, no podía ser ajeno a esa experiencia y materializó aquello que la Liga Patriótica Naval anhelaba hacía más de 100 años, con la puesta en servicio de nuestro buque escuela vela *Unión*. Se dice que quienes eligen al mar y los barcos como ámbito de trabajo y práctica profesional suelen ser hombres y mujeres motivados por un estilo de vida aventurero, en contacto con la naturaleza, con un importante grado de compromiso con la gente y el cuidado del medio ambiente[18], lo cual es una reflexión para quienes aspiran a embarcarse en la carrera naval por el rol que deberán cumplir.

El presidente Leguía y su visión de lograr una Marina moderna, acorde con los tiempos y con representación en la región, materializaron una de las más grandes aspiraciones institucionales, teniendo en consideración que la Escuela Naval constituye la piedra fundamental de nuestra institución como factor de continuidad. Sin embargo, esto no hubiera sido posible de no contar con una oficialidad persistente que, junto con la Misión Francesa, apuntalaron con su profesionalismo los objetivos primordiales de modelar un centro de formación idóneo y una Marina moderna que ya entonces se jactaba de tener los recientemente estrenados primeros sumergibles de la región, de origen francés.

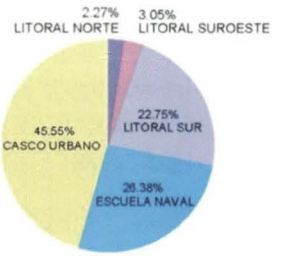
En los años subsiguientes, recordamos que, ya establecida nuestra escuela en La Punta, la Misión Naval Americana, bajo la dirección del capitán de navío Charles Gordon Davy (1921-1930), introdujo grandes avances y moldeó nuestra cultura institucional, con la clara convicción de que todo cambio y reforma en la Marina únicamente se consolidaría por medio de su aplicación en la Escuela Naval[19].

Décadas después, las palabras del contralmirante Roque Saldías Maninat, ilustre marino y curiosamente hijo del capitán de fragata Eulogio Saldías, director de la Escuela Naval, en uno de sus momentos más decisivos expresó en la revista *Orto* de 1940 algo que solo alguien poseedor de mística pura y cariño por la institución podría expresar: "Como centro de instrucción, la Escuela Naval del Perú ha sido y será siempre factor preponderante de nuestro poder naval. Del grado

18 ESCUELA NAVAL DE URUGUAY. Escuela Naval de Uruguay, un mar de oportunidades. La institución. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.escuelanaval.edu.uy

19 LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.





UNIDADES URBANO AMBIENTALES

UUA	MAR (ISLAS)			
UUA	LITORAL	NORTE	1.92 Ha.	2.27%
		SUR	19.23 Ha.	22.75%
		SUROESTE	2.58 Ha.	3.05%
UUA	CASCO URBANO		38.50 Ha.	45.55%
UUA	NAVAL	ESCUELA NAVAL	15.10 Ha.	17.87%
		LITORAL	7.19 Ha.	8.51%
			84.52 Ha.	100.00%

Fuente: Plan de desarrollo concertado de La Punta (2004-2015).

de cultura y preparación técnica, de la lealtad y el espíritu de disciplina de los jóvenes que por ella pasen, dependerá decisivamente la eficiencia de la Marina Militar como institución nacional, en la que solo pueden y deben tener cabida los más nobles sentimientos de patriotismo y caballerosidad, unidos a un elevado nivel de competencia profesional y solido espíritu de cuerpo"[20].

Para 1947, la instrucción académica de la Escuela Naval gozaba de varias clases de ayuda, como películas, láminas, dibujos explicativos y laboratorio con máquinas a vapor, a fin de reproducir todo lo que los cadetes encontraban a bordo durante las prácticas anuales en la mar. De igual forma, existían laboratorios de química, física, electricidad y radio, así como salas de navegación, a fin de alcanzar un óptimo nivel de enseñanza[21].

La Escuela Naval de cara al futuro

Habiendo transcurrido 100 años de presencia naval en el distrito de La Punta, la Escuela Naval hoy ocupa un área de 22,29 hectáreas entre las instalaciones de tierra y espacios acuáticos, que representan el 26,38% del territorio de La Punta, distrito con el que nos une solidos vínculos[22]. Las rejas de nuestra escuela han sido por

20 SALDÍAS MANINAT, Roque. La Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1940.
21 FITTS, Ricardo. Instrucción académica en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1948. Nro. 2.
22 MUNICIPALIDAD DE LA PUNTA. Plan de Desarrollo Concertado de La Punta 2004-2015. Callao: Municipalidad de La Punta. 2004.

décadas el enlace con la sociedad, el despertar de la vocaciones en muchos jóvenes, el abrazo de la Marina con su pueblo. Muchos visitantes del distrito no han sido ajenos a nuestros religiosos izamientos del Pabellón en el mástil de la gloriosa corbeta *Unión*, traída al alma máter en 1918, que adorna nuestras ceremonias junto al sonido de nuestra artillería, los festivales náuticos, las veladas, entre otras actividades protocolares, y continúa dejando huella imborrable en el colectivo.

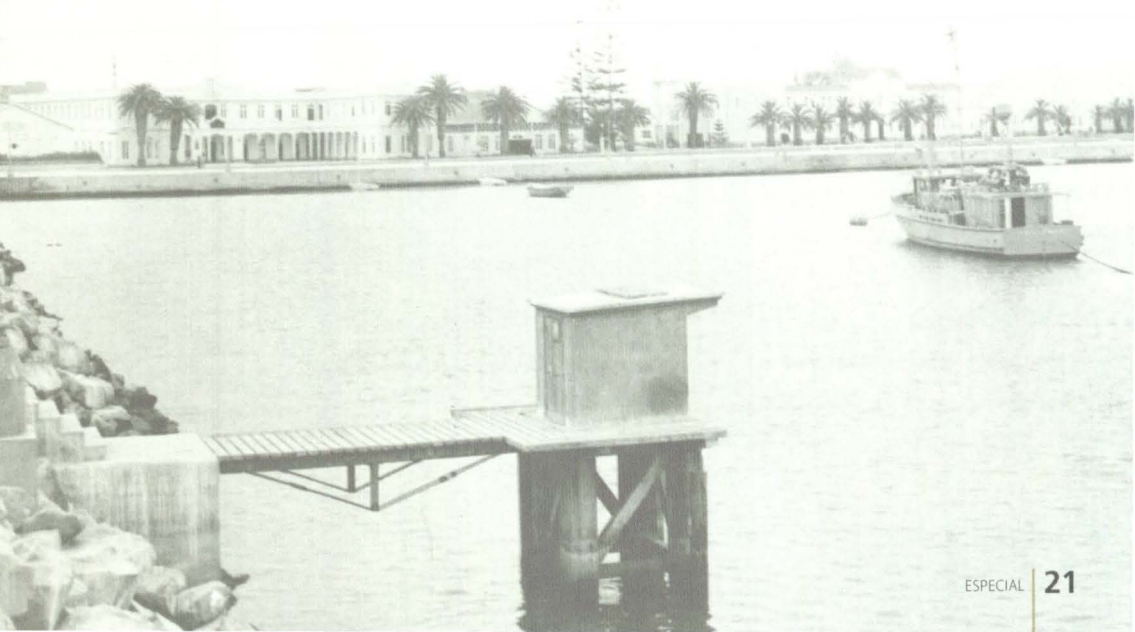
Para finalizar, podemos asegurar que este centro de formación, de cara al futuro, continuará con su labor al servicio del país con su visión clara, que es la de "ser una escuela naval líder e innovadora de excelencia, que contribuya a cumplir los roles de la Marina de Guerra en el desarrollo y la defensa de la nación, en la cual se imparte una formación integral, de nivel superior, sustentada en principios y valores", sello imperecedero de numerosas generaciones de oficiales egresados que han dado lustre a la Marina de Guerra del Perú[23].

Bibliografía

- ANÓNIMO. En: *Revista de Marina*, marzo de 1908. Año I, nro. 12, p. 471.
- ASSOCIATION, U.S. NAVAL ACADEMI ALUMNI. *A Century of the Naval Academy Life*. Annapolis: U.S. Naval Academy Alumni Association. 1945.
- ÉCOLE NAVALE. Grande Escuela Militar del Mar. S. f. [Consulta: 1 de febrero de 2016]. Disponible en: https://www.ecole-navale.fr
- ESCUELA NAVAL DE URUGUAY. Escuela Naval de Uruguay, un mar de oportunidades. La institución. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.escuelanaval.edu.uy
- FITTS, Ricardo. Instrucción académica en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1948. Nro. 2.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en la Punta (1912). En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, p. 28.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1910.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1911.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1912.
- LIGA PATRIÓTICA NAVAL. Buque Escuela para la Marina. En: *Revista de Marina*, 1908. Nro. 12, pp. 486-489.

23. ESCUELA NAVAL DEL PERÚ. Misión y visión. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.escuelanaval.edu.pe/escuelanaval.php

- LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, diciembre de 1908. Vol. II, pp. 442-444.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escuela Naval del Perú celebra cien años de sus funciones formativas. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/noticias/3438
- MARINA MILITAR ITALIANA. Marina militar italiana. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.marina.difesa.it/EN/training_institute/ItalianNavalAcademy/Pagine/default.aspx
- MUNICIPALIDAD DE LA PUNTA. Plan de Desarrollo Concertado de La Punta 2004-2015. Callao: Municipalidad de La Punta. 2004.
- REVISTA DE MARINA. Crónica extranjera. En: *Revista de Marina*, junio de 1908. Nro. 15, p. 172.
- RODRÍGUEZ ASTI, John. La Escuela Naval 1884-1912. En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, pp. 9-22.
- SALDÍAS MANINAT, Roque. La Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1940.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Escuela Naval del Perú*. Lima: Historia Ilustrada. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982, p. 61-62.




Dr. Francisco Ruiz
Lozano, Primer Catedra-
tico de Matematicas,
Cosmografo Mayor del Pe
ru Capitan de Ynfanteria
Española, y de Corazas
General de la Rl Armada
en el Mar del Sur. Nacio
en Lima el año de 1607
y murio en 1677 ålos
70 años de su edad.

Escuela Naval del Perú. Antecedentes coloniales y el primer siglo republicano

Capitán de fragata (r) y doctor Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economía y Política, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
Con ocasión de los 350 años del establecimiento de la cátedra de Matemáticas de la ciudad de Lima, que al estar destinada a la enseñanza náutica constituye el más lejano antecedente de la actual Escuela Naval del Perú, y el centenario de su asentamiento en su sede actual, en el distrito de La Punta, Callao, el autor revisa los antecedentes coloniales de dicha institución, así como su primer siglo de vida.

PALABRAS CLAVE: Perú, historia naval, cátedra de Matemáticas de Lima, Academia Real de Náutica de Lima, Escuela Naval del Perú.

ABSTRACT
On the occasion of the 350 years of the establishment of the Professorship in Mathematics in the city of Lima, destined to the Nautical Teaching, thereforce the furthest precedent to the current Peruvian Naval Academy, and the century of its settlement in its current site, in the district of La Punta, Callao, the author reviews the Colonial backgrounds of such Institution, as well as its first century of life.

KEY WORDS: Peru, Naval History, Professorship in Mathematics in Lima, Academia Real Nautica de Lima, Peruvian Naval Academy.

En el verano de 1970, cuando postulé a la Escuela Naval, una de las primeras páginas del prospecto de admisión señalaba que nuestra escuela tenía la tradición más antigua del continente, al ser la sucesora de la Academia Náutica de Lima establecida en 1657. Si bien estos dos últimos datos estaban errados, lo que no aminora la antigüedad de nuestros antecedentes coloniales, durante mucho tiempo se mantuvieron en los referidos prospectos de admisión, e incluso llevaron a la emisión de una estampilla conmemorativa en 2007, con ocasión del supuesto aniversario 350 de la Academia Náutica de Lima.

• Artículo recibido el 18 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 30 de diciembre de 2015

En 1972 el comandante del crucero ARA *La Argentina*, de visita en el Callao, obsequió a la Escuela tres magníficos tomos publicados con ocasión del centenario de la Escuela Naval Militar de ese país. Los revisé y pensé, no sin ingenuidad, que nuestra escuela, siendo la de más antigua tradición en el continente, debía contar con un libro superior al argentino. Con sorpresa descubrí que lo único publicado sobre la historia de la Escuela Naval del Perú eran dos artículos del padre César Perales[1] y del capitán de fragata Germán Stiglich[2]. Aquello me llamó profundamente la atención y decidí escribir una historia digna de nuestra alma máter. Durante los ocho años siguientes reuní gran cantidad de información y en 1980, gracias al apoyo del contralmirante Víctor Ramírez Isola, comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, donde entonces prestaba servicios, publiqué una historia de la educación naval peruana durante el periodo de la vela[3].



Capitán de fragata Germán Stiglich Álvarez 1925-1926.

Al año siguiente, incitado por el entonces contralmirante Julio Pacheco Concha Hubner, director de la Escuela, publiqué una historia ilustrada de la misma[4], trabajo que luego sirvió de base para otras publicaciones, algunas de las cuales aparecieron sin mencionar de dónde habían obtenido los datos que les sirvieron de base.

Investigaciones posteriores me permitieron corregir la fecha inicial de la enseñanza náutica en el país, y pude así determinar que el 10 de noviembre de 1664 el cosmógrafo mayor del Perú, capitán Francisco Ruiz Lozano, propuso al virrey conde de Santisteban crear una cátedra para enseñar "el arte de navegar". Hechas las consultas del caso con el Real Acuerdo de Justicia y con la Audiencia, el 17 de marzo de 1665 el virrey determinó[5]:

---

1. PERALES MEJÍA, César. Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1962. Vol. 279, nro. 5, pp. 595-626.
2. STIGLICH, Germán. La iniciación de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1923. Año VIII, nro. 4, pp. 373-405.
3. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la educación naval del Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980.
4. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. Callao: Escuela Naval del Perú. 1981.
5. Archivo General de Indias, Audiencia de Lima 170, el Conde de Santiesteban al Rey, Lima, 14/11/1665; anexo memorial de Francisco Ruiz Lozano proponiendo la creación de la cátedra de Matemáticas.

> *...eregir, constituir y fundar, como desde luego erijo, constituyo y fundo, una cátedra para que en esta Ciudad, en la parte y lugar que se señalare por el Gobierno, se enseñen, lean y practiquen las ciencias Mathemáticas... y nombro por catedrático de ella a vos el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano, para que como propietario la regentéis por todos los días de vuestra vida, enseñando las dichas ciencias, artes y facultades, a todas y qualesquier personas que las quisieran aprender.*

El local designado fue el Hospital de Marineros, ubicado en la calle del Espíritu Santo, en la misma manzana de la actual ermita de Santa Rosa de Lima, donde el lunes 13 de julio de ese año tuvo lugar la primera clase, que fue registrada por el escribano Juan Fernández de Algaba de la siguiente manera[6]:

> *...fui llamado del capitán Francisco Ruiz Lozano cosmógrafo mayor del Reino al hospital del Espíritu Santo, y habiendo llegado a la puerta de un salón del segundo patio de la enfermería a mano derecha vi que estaba el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano puesto en pie en una cátedra que dijeron ser de cosmografía, de que el excelentísimo señor conde de Santiesteban, virrey destos reinos, le hizo merced. Y estaba orando en el arte de cosmografía estando presente el señor don Manuel de Benavides y de la Cueva, hijo de su Excelencia, que trajo orden y decreto para desde la paresión de dicha catedra, la cual le dio y tomó el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano haciendo diferentes actos quieta y pacíficamente, sin contradicción de persona alguna, como a las once del día, a que se le hallaron presentes algunos catedráticos desta Real Universidad, de diferentes facultades, y muy gran concurso de gente, de todo lo cual me pidió se informe el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano.*

Conmemorándose 350 años del establecimiento de dicha cátedra, es pertinente decir algunas palabras sobre Francisco Ruiz Lozano, el personaje que la impulsó y tuvo a su cargo[7]. Nacido en Oruro en 1607, estudió Matemáticas en México, posiblemente entre 1642 y 1645, y publicó sus primeros lunarios o repertorios astronómicos en 1651 y 1652. Diseñó la fortificación de Panamá antes de venir al Perú en 1654, año en el que publicó el primero de seis lunarios anuales. Realizó varios viajes a Chile y Panamá, y el 17 de marzo de 1662 fue nombrado cosmógrafo mayor del Reino del Perú; se señalaba entre sus méritos el tener listo un derrotero general de la costa desde California hasta el cabo de Hornos, fragmentos que han llegado a nuestros días como parte de otros dos derroteros, fechados en 1675 y 1730[8].

El mismo año en que fue nombrado catedrático, Ruiz Lozano publicó un *Tratado de*

---

6. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), escribano Fernández Algaba, protocolo 459: f. 449.
7. ORTIZ SOTELO, Jorge. El general de la mar del Sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro, 1607-México, 1678), cosmógrafo mayor y primer catedrático de náutica en Lima. En: *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Valparaíso: Universidad Marítima de Chile. 1996, pp. 298-305.
8. Museo Naval de Madrid, manuscrito 1202. Biblioteca Nacional del Perú, manuscrito c87.




TRATADO DE COMETAS,
OBSERVACION, Y IVICIO
DEL QVE SE VIO EN ESTA CIVDAD DE
los Reyes, y generalmente en todo el Mundo, por
los fines del año de 1664. y principios
deste de 1665.
COMPVESTO
POR EL CAPITAN FRANCISCO RVIZ LOZANO
Cosmografo mayor deste Reyno, y Cathedratico de Prima
de Mathematicas en esta dicha Ciudad.
DEDICALO
AL EXCELENTISSIMO SENOR DON DIEGO DE
Benauides y de la Cueba, Conde de Santisteuan, Marques de
Solera, Caudillo mayor del Reyno, y Obispado de Jaen, Al-
caide de sus Reales Alcaçares, y Fortalezas, Comendador de
Mon-Real en el Horden de Santiago, Gentilombre de la Ca-
mara de su Mgestad, de su Consejo, y Junta de Guerra de Es-
paña, Virrey, Gouernador, y Capitan General destos
Reynos, y Prouincias del Peru, Tierra
firme, y Chile, &c.
Eclíptica
Circulo de la Equinocial
Fin
Principio
BIBLIOTECA
RIVA-AGÜERO

Francisco Ruiz Lozano, cosmógrafo mayor del Perú, en 1662 publicó el *Tratado de cometas*.

cometas, posiblemente el primer trabajo científico aparecido en el Perú[9]. Hacia 1672 fue nombrado general de la mar del Sur, y cinco años más tarde pasó a Acapulco en el navío *Nuestra Señora del Populo*. Desde ese puerto se dirigió a ciudad de México, donde falleció en una fecha que no he podido precisar de 1677.

Algún tiempo atrás había testado y señaló ser su deseo[10]:

> *...que una sala que labré a mi costa en el Hospital del Espíritu Santo de Lima sea y sirva de estudio y habitación de marineros y hombres de mar y mando que dichos globos que tengo en el cuarto de mi estudio en mi casa se den y pongan en dicha sala del dicho hospital para estudio de dichos marineros sin que en ningún tiempo puedan los mayordomos de dicho hospital enajenarlos ni venderlos, pues es mi voluntad estén en dicha sala.*

Su sucesor, tanto en el cosmografiato como en la cátedra de Matemáticas, fue el jesuita belga Juan Ramón Coninck (1623-20 de julio de 1709), quien llegó al Perú hacia 1647 con "sesenta compañeros belgas e italianos"[11]. Destinado inicialmente

9. RUIZ LOZANO, Francisco. *Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta Ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de 1665*. Lima: spdi, 1665.
10. AGN, escribano Fernández Algaba, prot. 461, ff. 141v-142.
11. ORTIZ SOTELO, Jorge. Los cosmógrafos mayores del siglo XVII. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1997. Nro. 24, pp. 369-389.

en Cusco, Juli y Potosí, pasó a Lima hacia 1664, y fue nombrado capellán del palacio virreinal y después del Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Publicó varios lunarios, dos de los cuales han sobrevivido al paso de los siglos[12]; así como *Huellas matemáticas* o *Tyrocinio cosmográfico, geométrico, geográfico, astronómico, cometográfico* (1677); y *Cubus et sphera geometrice duplicata* (1696). Pero quizá sea más conocido como autor del proyecto de las murallas de Lima, obra que fue ejecutada bajo su dirección entre 1684 y 1687.

Tras su muerte, la cátedra cesó de ser dictada en el hospital de marineros y continuó únicamente en la Universidad de San Marcos, pero en latín, con lo que dejó de estar al acceso de los navegantes.

Durante varias décadas el aprendizaje náutico quedó restringido a la enseñanza individual, pero en 1775 el comandante del Apostadero Naval del Callao, brigadier José de Somaglia, presentó algunas propuestas para mejorar la seguridad de la navegación en la mar del Sur, entre las cuales incluyó el establecimiento de una academia de pilotaje[13]. Los pilotos de la armada José de Moraleda y Juan de Hervé prepararon un proyecto para dicho fin, pero hubo que esperar hasta 1791 para que la propuesta cristalizara. Gobernaba entonces el teniente general de la Real Armada Frey Francisco Gil de Taboada, quien trajo en su comitiva al segundo piloto Andrés Baleato, personaje clave para dicho proyecto[14].

Las gestiones tomaron algún tiempo y, finalmente, el 1 de noviembre de 1791 el rey Carlos IV decretó el establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao y, anexa a ella, la Academia Real de Náutica de Lima. El programa aprobado por el comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos en 1793 comprendía las siguientes asignaturas: Aritmética, Geometría Elemental y Práctica, Trigonometría, Cosmografía, Cuestiones Astronómicas y Náutica. Las clases comenzaron a ser dictadas en febrero siguiente, en dos habitaciones del palacio virreinal; y si bien nominalmente el capitán de puerto del Callao era su director, en la práctica quien estuvo al frente de la Academia fue el piloto Baleato[15].

---

12. CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1696*. Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras, ¿1695?, y *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1699*. Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras, ¿1698? Ejemplares incompletos en la Universidad de Yale. Copia de los mismos me fueron gentilmente facilitadas por Eduardo Dargent Chamot.
13. CROIX, Teodoro de. Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790. En: *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859, vol. V, pp. 242-246.
14. ORTIZ SOTELO, Jorge. Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007, pp. 603-614.
15. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México D.F:: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores. 2014, pp. 48-52.

Eventualmente, la Academia funcionó en el cuartel de Desamparados, que quedaba a la espalda de Palacio, y en el antiguo Hospital del Espíritu Santo, y su número de profesores y alumnos se fue incrementando de manera paulatina. Entre estos últimos se puede mencionar a los futuros cosmógrafos mayores de la República José Gregorio Paredes y Eduardo Carrasco, contralmirante este último al igual que Manuel Villar e Ignacio Mariátegui, así como a los capitanes de navío José Boterín, Juan Elcorrobarrutia, Antonio de la Haza y José María García[16].

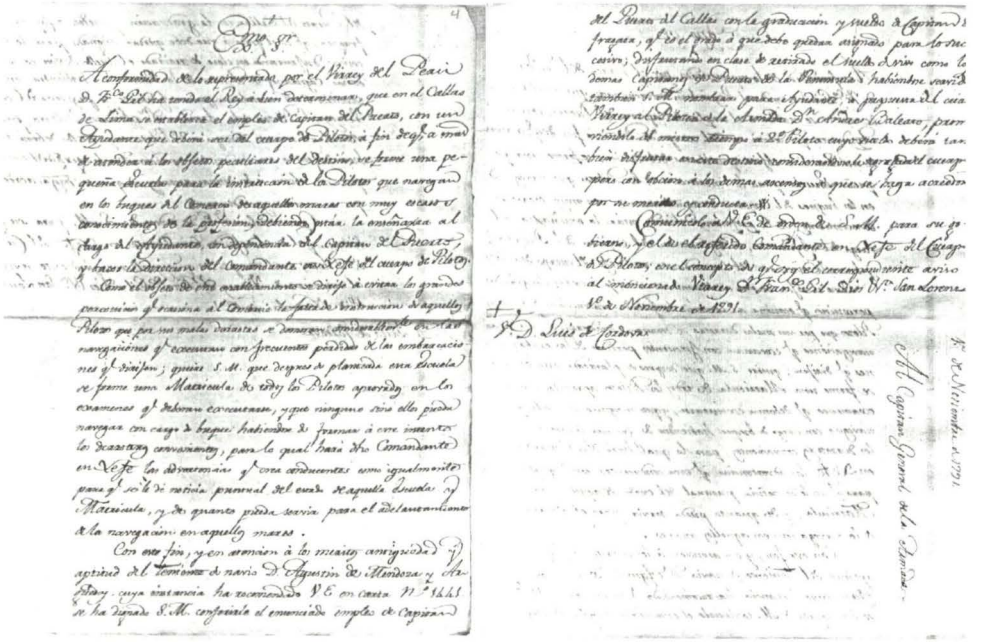


Eduardo Carrasco Toro. alumno y profesor de la Academia Real de Náutica de Lima, y director de la Escuela Central de Marina y de las que siguieron hasta la década de 1860.

Baleato se mantuvo al frente de la Academia hasta julio de 1821, cuando las fuerzas realistas abandonaron Lima. Poco después, el 1 de noviembre de 1821, su antiguo alumno y profesor asistente, Eduardo Carrasco, fue nombrado teniente primero de la flamante Armada Peruana y director de la Escuela Central de Marina, nuevo nombre de la academia colonial, que reinició sus labores el 1 de noviembre[17].

La Escuela funcionó sin mayores contratiempos hasta junio de 1823, y llegó a tener algunos graduados el año anterior, pero el 16 de ese mes tuvo que trasladarse al Callao cuando las fuerzas independentistas se retiraron de la capital ante el avance del general realista José de Canterac. Cuando en febrero de 1824 el puerto cayó en poder realista, Carrasco fue detenido y solo pudo salvarse parte del material de la Escuela gracias a la decidida actitud del teniente segundo Esteban Salmón, profesor de la Escuela, quien logró trasladarlo al Colegio de San Pedro, en Lima[18].

16. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* 2007, entradas correspondientes.
17. ORTIZ SOTELO, Jorge. *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1993, 50 pp.
18. ORTIZ SOTELO, op. cit., 1980, pp. 96-101.

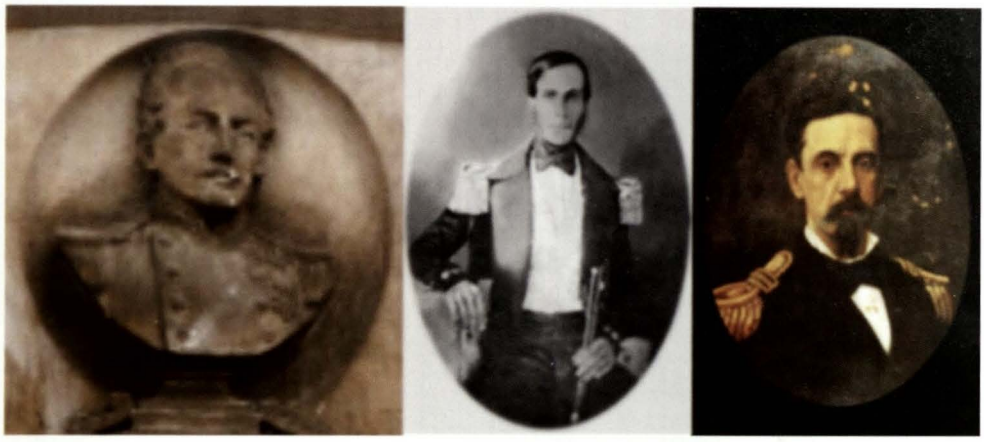


Real Orden creando la Capitanía de Puerto del Callao y la Academia de Náutica, 1/11/1791 (Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, España).

Concluida la guerra de independencia, la Escuela reinició sus actividades en enero de 1825 con once alumnos, tres de los cuales eran guardiamarinas. En los años siguientes se incorporaron a la enseñanza dos prometedores oficiales, Ignacio Mariátegui y Ramón Azcárate, y en 1832 la Escuela se integró al recién establecido Colegio Militar, cuyos veinte alumnos formaron una sección a cargo de Carrasco. Lamentablemente, el 4 de enero de 1834 se produjo una revolución que llevó al saqueo de varios edificios públicos, entre ellos el Colegio Militar, y se perdió en esa ocasión los valiosos archivos de la Academia Real de Náutica[19].

La Escuela fue restablecida en julio de ese mismo año, siempre a cargo de Carrasco, quien ya era cosmógrafo mayor de la República y miembro de las reales Sociedades Geográfica de Londres y de Anticuarios del Norte de la ciudad de Copenhague, pero nuestra endémica inestabilidad política no le permitió funcionar de manera regular hasta 1840. En enero de este último año, a la par de restablecer la Escuela Central de Marina, el presidente Agustín Gamarra estableció la Escuela Náutica de Paita, que de manera intermitente funcionó hasta principios del siglo XX (1840-1843, 1861-1865, 1888-1909). En dicha escuela se formaron varios pilotos, algunos de los cuales llegaron a ser distinguidos oficiales navales, entre ellos los capitanes de navío Juan Manuel Garavito y Eduardo Hidalgo, y los tenientes primero Teodoro González Otoya y Manual Mariano Melgar Vega[20].

19. ORTIZ SOTELO, op. cit., 1980, pp. 147-151.
20. ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, op. cit., 2007, entradas correspondientes.



Egresados entre 1821 y 1850: capitanes de navío José Elcorrobarrutia, Antonio Valle Riestra y Germán Astete.

Pese a las gestiones de Carrasco, la anarquía política en la que se vio sumergido el país tras la muerte del presidente Gamarra en la batalla de Ingavi (18 de noviembre de 1841) impidió que la Escuela reiniciara sus actividades hasta agosto de 1846[21]. Durante tres años funcionó en el Arsenal Naval, ubicado donde actualmente se encuentran el Museo Naval, el Centro Naval y la Capitanía de Puerto del Callao, pero a principios de 1850 se integró al recién establecido Instituto Naval Militar.

Luego de un año en el Hospital de San Juan de Dios, en Bellavista, las compañías de cadetes militares y de guardiamarinas, a las que se les siguieron conociendo como Escuela Militar y Escuela Central de Marina, pasaron a Lima, y se ubicaron primero en el convento de Guadalupe y luego en la antigua sede del Espíritu Santo. Lamentablemente, una nueva guerra civil llevó a que en enero de 1855 el local del instituto volviera a ser saqueado, y se perdió esta vez mucho de lo que había logrado salvarse en 1834.

El perseverante Carrasco, ya como capitán de navío y comandante general de Marina, propuso que se restableciera la Escuela Central de Marina como institución autónoma, pero lo que finalmente aprobó el gobierno de Ramón Castilla fue que reiniciara sus funciones como parte del Colegio Naval Militar, y llegó a contar con 63 guardiamarinas. En junio de 1856 la dirección recayó en el capitán de navío Juan José Panizo, quien la ejerció nueve largos años, lapso en el cual tuvo lugar el viaje a China de la fragata *Amazonas,* en la que se embarcaron 17 guardiamarinas para realizar prácticas profesionales. Por diversos motivos, el viaje culminó siendo la primera y única circunnavegación naval peruana en la que hubo que lamentar la pérdida de 40 tripulantes, víctimas de una epidemia de cólera en Calcuta, entre ellos uno de los guardiamarinas[22].

21. Desde aquí la referencia primaria es ORTIZ SOTELO, *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada).*
22. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo. 1856 1858.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988, 210 pp.

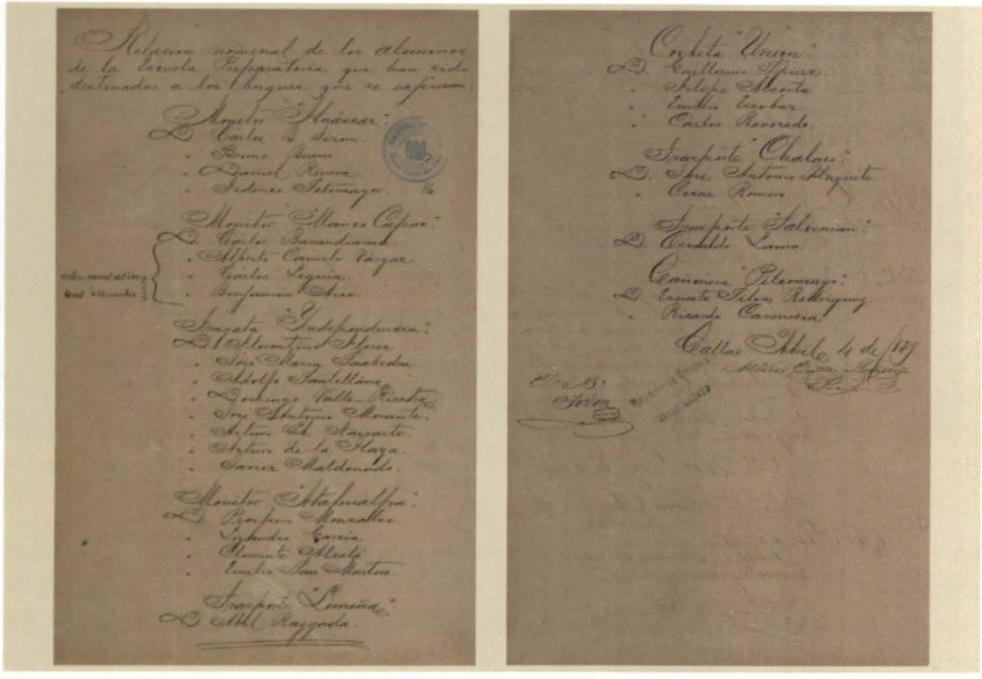
La relativa estabilidad política que brindó el Gobierno del presidente Castilla permitió que el Colegio Naval Militar funcionara sin mayores contratiempos, pero cuando la escuadra española, al mando del brigadier Casto Méndez Núñez, se presentó ante el Callao, quince alumnos escaparon en la noche del 1 de mayo de 1866 para tomar parte en la defensa del puerto; dos de ellos fallecieron en la acción del día siguiente. Entre los seis integrantes de la compañía de Marina que tomaron parte en dicha acción de armas se encontraban Bernabé Carrasco y Leoncio Prado.

Si bien el Colegio Naval Militar fue clausurado en 1867, la Sección Marina continuó funcionando, y en octubre de 1870 pasó a denominarse Escuela Naval, que inició sus clases al mes siguiente a bordo del vapor *Marañón,* bajo la dirección del capitán de navío Camilo Carrillo. Fue en dicha nave que se reunió el Cuerpo de Oficiales de Marina en la noche del 22 de julio de 1872 para pronunciarse contra la revolución de los hermanos Gutiérrez, que había derrocado y luego asesinaría al presidente José Balta.

La Escuela funcionó sin mayores contratiempos hasta la Guerra del Pacífico, aunque en agosto de 1874 la mayor parte de sus alumnos pasó a la recién establecida Escuela Preparatoria, que se encontraba en el pontón *Meteoro,* donde debían ser preparados en matemáticas y otras ciencias básicas antes de ser admitidos en la Escuela Naval, donde adquirirían los conocimientos profesionales propiamente dichos. Entre mediados de enero y mediados de febrero de ese mismo año tuvo lugar el primer viaje de instrucción, en un sentido estricto de la palabra, realizado durante un mes por 31 alumnos en la barca *Nereida,* a las órdenes del capitán de corbeta Melitón Carvajal.

En marzo de 1879, al concluir las vacaciones, la Escuela Naval debía iniciar sus clases con 8 alumnos y la Escuela Preparatoria con 130, pero solo 25 se presentaron, pues los restantes estaban tratando de obtener un puesto a bordo ante la inminencia de la guerra con Chile. Inicialmente 17 de ellos fueron admitidos al servicio como aspirantes de marina, y en los meses siguientes ese número se fue incrementando hasta llegar a 53 en enero de 1880, número que posiblemente se incrementó en los meses siguientes. La Escuela Preparatoria continuó funcionando hasta abril de este último año, cuando se inició el bloqueo chileno al puerto del Callao. A partir de ese momento, los dos pontones y sus dotaciones sirvieron de base a las denominadas fuerzas sutiles; y tras la batalla de Miraflores siguieron la suerte de las restantes unidades de nuestra escuadra y fueron hundidos por sus dotaciones.

La profunda crisis en la que quedó sumido nuestro país tras la Guerra del Pacífico afectó de manera notoria de la Armada, y solo en 1888 pudo reabrirse la Escuela Naval, a bordo del pontón *Perú.* Allí permanecería hasta 1908, con una interrupción de tres años (1897-1900), cuando pasó a formar parte de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, que funcionó en el fundo de Santa Sofía, actual Instituto Superior Tecnológico José Pardo.



Relación de alumnos de la Escuela Preparatoria Naval embarcados al inicio de la Guerra del Pacífico (Archivo Histórico de Marina).

En el pontón *Perú* se formó la primera generación naval de posguerra, en medio de las severas limitaciones a las que había quedado sometido el país y su Armada, pero teniendo presente el ejemplo de quienes los habían precedido. Prácticamente sin buques para poder aplicar los conocimientos teóricos adquiridos en la Escuela, varias promociones fueron enviadas a adquirir experiencia marinera durante uno o dos años en las Armadas de Argentina, España, Estados Unidos y Francia. Esto solo comenzó a variar luego que, en 1907, arribaran al Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*[23].

Dos años antes se había iniciado un importante proceso de reformas en la Armada y para ello se contrató a una misión naval francesa. La tarea primaria de dicha misión fue justamente la transformación de la Escuela Naval, modernizando su programa académico y estableciendo una rutina que, guardando las distancias, se asemejaba a la de la Escuela Naval de Brest. Durante la gestión de la Misión Naval Francesa, que duró hasta agosto de 1914, cuando el inicio de la Primera Guerra Mundial obligó a sus integrantes a retornar a su país, la Escuela pasó de tener 8 oficiales de dotación y 32 alumnos a contar con una planta de 21 oficiales y un centenar de alumnos.

23. ROMERO PINTADO, Fernando. La primera generación naval de post-guerra. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1985. Año 78, nro. 2, pp. 132-151.



Bellavista, promoción de 1912.

La labor de esta misión tuvo algunos altibajos, atendiendo a los avatares de nuestra política y a las propias limitaciones económicas del país. Esto último llevó a que, en 1909, se decidiera que la Escuela Naval dejara el ya viejo pontón *Perú* para pasar al transporte *Iquitos*. Si a bordo del *Perú* se había podido funcionar con ciertas limitaciones, en una nave que continuó prestando sus servicios usuales la actividad formativa se tornó más difícil, y motivó que en 1910 se optara por instalar la Escuela en un fundo en Bellavista, cuya exacta ubicación parece haber sido determinada recientemente.

Tras la experiencia en el *Perú* y en el *Iquitos*, la Misión Naval Francesa estaba convencida de que era indispensable dotar a la Escuela de un local permanente en tierra, y tras varias gestiones logró que en 1912 el gobierno aprobara la construcción de un edificio con ese fin en La Punta. Si bien el edificio fue inaugurado formalmente ese año, en la práctica su adecuada implementación se prolongó durante varios meses, lapso en el cual surgieron algunas propuestas para destinarlo a otros usos, algunas de ellas exóticas, como la de alquilarlo a un grupo privado para que funcionara como hotel y casino, pero nada de ello impidió que los trabajos llegaran a buen término a principios de 1914. En enero de aquel año, cuando todo estaba listo para que la Escuela se trasladara a su flamante local, una fuerte marejada inundó buena parte de La Punta y retrasó dicho traslado varios meses. Finalmente, el 4 de febrero de 1915 la Escuela Naval inició sus labores en La Punta, bajo la dirección



Inauguración del Palo Unión, 17 de marzo de 1918 *(Variedades)*.

del capitán de navío Manuel Ugarte. Pocos meses más tarde, el 6 de octubre, La Punta pasó a ser distrito, razón por la cual tanto la Escuela como el referido distrito conmemoran este año el centenario de su estrecha vinculación.

Cinco años más tarde la Armada Peruana inició otro proceso de profundos cambios, esta vez bajo la dirección de la Misión Naval Norteamericana. Al igual que sus predecesores franceses, los marinos norteamericanos centraron su esfuerzo en la Escuela Naval, pues era ahí donde debían sentarse las bases para transformar a nuestra institución. El personaje central de dicho proceso fue el capitán de navío Charles Gordon Davy, quien dirigió la Escuela Naval de 1921 a 1930. Dado que el presente trabajo se limita a los antecedentes coloniales de la Escuela y los avatares por los que transcurrió durante su primer siglo republicano, no me extenderé más allá, pero sí creo pertinente desarrollar algunos otros puntos.

De los antecedentes coloniales quedan diversos documentos en el Museo Naval de Madrid, en la Biblioteca Nacional del Perú y en el Archivo General de la Nación, entre ellos las publicaciones de Ruiz Lozano y Coninck que ya han sido referidas, así como cartas náuticas elaboradas en la Academia Real de Náutica. El primer siglo republicano ha dejado una gran cantidad de documentos que se conservan en el Archivo Histórico de Marina y el Archivo Histórico Militar, así como algunas publicaciones, entre ellas las memorias de los directores de la Escuela de la década de 1870 y posteriores. Asimismo, algunos de los libros de la biblioteca de la Escuela del periodo de posguerra pueden ser encontrados en diversos repositorios.

Pero al margen de documentos y libros, hay algunos objetos que merecen ser destacados, uno del siglo XVIII, otro del XIX y el tercero del XX.

El primero es la Cruz de La Punta Punta, cuyos orígenes estarían vinculados al terremoto y maremoto que destruyó el Callao el 28 de octubre de 1746. En la medida en que la Escuela fue creciendo y ganando terreno al mar, la Cruz quedó dentro de sus linderos y se fue desplazando hasta su actual ubicación. No obstante, la Escuela abre sus puertas para que los devotos la honren en determinadas fechas del año.

Ubicado actualmente delante de la puerta principal de la Escuela, el Palo Unión es el recordatorio cotidiano de aquellos marinos que combatieron y ofrendaron su vida en defensa del país. Junto con las pocas unidades navales que aún nos quedaban, la corbeta *Unión* fue hundida por sus tripulantes el 16 de enero de 1881 para evitar su captura por las fuerzas chilenas, luego que derrotaran a las nuestras en la batalla de Miraflores. Durante varias décadas se pudo observar uno de sus mástiles en el lugar del hundimiento, y en 1917 el capitán de corbeta Manuel I. Vegas propuso extraerlo y colocarlo en la Escuela como "perpetuo testimonio del deber cumplido" por los tripulantes de esa nave. La idea fue puesta en práctica y el 17 de marzo de 1918 el Palo Unión fue inaugurado en una ceremonia a la que asistieron diversas autoridades y los sobrevivientes de la doble ruptura del bloqueo de Arica, y quedó instalado cerca de la actual puerta Iquique. En la década siguiente fue reubicado delante del entonces único edificio de la Escuela, y posteriormente pasó a su actual posición, frente a la puerta principal.

A raíz de la instalación del Palo Unión, surgió la idea de establecer un museo naval, labor que fue llevada a cabo entusiastamente por el director de la Escuela, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que sentó así las bases del actual Museo Naval.

El tercer objeto recordatorio es la placa que se elevaba en el frontis del edificio inaugurado por el presidente Augusto B. Leguía en 1912. Durante más de medio siglo dicho edificio alojó a numerosas promociones, pero el paso del tiempo y el crecimiento de la Escuela hicieron necesario reemplazarlo por uno más adecuado. Luego que fuera derruido en 1959, la placa permaneció en el depósito del Museo Naval hasta 1981, cuando el contralmirante Julio Pacheco Concha Hubner, director de la Escuela, gestionó y obtuvo su retorno a la Escuela, al igual que el de una estatua que al parecer corresponde a la diosa Deméter que se ubicó en el edificio Guise. Durante varios años la placa permaneció en uno de los jardines del edificio Grau, pero este año se la reubicó en el muro de su entrada, como un recordatorio del momento en que la Escuela se instaló en La Punta.

Pero la Escuela Naval es más que sus instalaciones y elementos recordatorios, que eventualmente pueden ser destruidos por acción natural o humana. La esencia de la Escuela radica en los hombres y mujeres que han pasado por ella. Y es por ello que deseo concluir este artículo mencionando a algunos de ellos.

Los personajes coloniales (Ruiz Lozano, Coninck y Baleato) ya han sido adecuadamente destacados. El contralmirante Eduardo Carrasco es, sin duda, el principal personaje de las primeras décadas republicanas; y en los años previos a la Guerra del Pacífico destacan los entonces capitanes de navío Juan José Panizo y Camilo Carrillo. Son varios los oficiales que ejercieron la dirección de la Escuela luego de su reapertura en 1888, cada uno de los cuales aportó de manera significativa a su recuperación, por lo que destacar a alguno en particular sería injusto para los demás.

La planta docente contó con destacados oficiales, algunos de los cuales ya han sido mencionados, pero también participaron en el esfuerzo educativo de los futuros oficiales de Marina algunos profesionales de diversas disciplinas. Entre estos últimos, y solo a modo de muestra para el periodo bajo análisis, puedo mencionar a los juristas y diplomáticos Víctor Andrés Belaunde y Alfredo Solf y Muro, así como al notable científico Federico Villarreal.

Pero quizá lo más importante para toda institución educativa es el prestigio que le aportan sus alumnos y egresados. Y en este aspecto, la Escuela Naval ha contribuido al desarrollo y a la defensa del país en momentos difíciles.

Entre los primeros se puede mencionar a dos antiguos alumnos de la Academia Real de Náutica de Lima: José Gregorio Paredes y Eduardo Carrasco. Ambos fueron notables científicos, cosmógrafos mayores del Perú, el primero de 1810 a 1839, y el segundo desde esa fecha hasta 1857. Incorporado a la Armada en 1829 como segundo maestro en la Escuela Central de Marina, el futuro capitán de navío Ramón Azcárate fue el primer director del Colegio Guadalupe (1841-1843), función que también sería ejercida por el capitán de navío Eulogio Saldías en 1912. Este último, al igual que su hijo, el capitán de fragata Antonio Saldías Maninat (egresado en 1912), ambos doctores en Matemáticas por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, publicaron diversos trabajos sobre dicha disciplina. De igual modo, el capitán de fragata Teodosio Cabada (egresado en 1917) fue el primer doctor en Historia que tuvo la Armada; publicó varios trabajos y realizó una destacada labor diplomática luego de pasar al retiro. Otro notable egresado fue el capitán de fragata Germán Stiglich (graduado en 1898), autor de numerosos trabajos geográficos e históricos, y profesor en las universidades de San Marcos y Católica.

Obviamente, los oficiales de Marina debieron defender al país en las diversas ocasiones en que fue necesario. Varios cayeron en cumplimiento del deber, entre ellos algunos de los egresados o antiguos alumnos de la Escuela.

El primero fue el guardiamarina Juan Manuel Pérez de Oblitas Menaut, quien ingresó a la Escuela Central de Marina en 1827 y murió en el combate de Malpelo, a bordo de la corbeta *Libertad*, el 31 de agosto de 1828.

En el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, el guardiamarina Juan Antonio Florentino Villamar falleció en la torre de la Merced; mientras que los hermanos



Enrique y Raymundo Cárcamo Castillo, capitán de navío y capitán de corbeta (foto del autor, Cementerio de Paita).

Raymundo y Enrique Cárcamo Castillo, capitán de navío y capitán de corbeta, respectivamente, ambos procedentes de la Escuela Náutica de Paita, sufrieron serias heridas en la batería Maipú y fallecieron pocos días después.

Fueron trece los antiguos alumnos que cayeron durante la Guerra del Pacífico. Los dos primeros fueron el teniente segundo Jorge Velarde Castañeda y el alférez de fragata Guillermo García y García, muertos ambos el 21 de mayo de 1879, el primero a bordo del *Huáscar* en Iquique y el segundo en la *Independencia* en Punta Grueso. En el combate de Antofagasta, el 28 de agosto de ese año, le tocó el turno al teniente segundo Carlos de los Heros; y en Angamos pasaron a la inmortalidad otros tres, el capitán de corbeta Elías Aguirre Romero, el teniente primero Diego Ferré Sosa y el teniente segundo Enrique Palacios Mendiburu. En la batalla de Arica, el 7 de junio de 1880, perecieron el teniente primero Miguel Espinoza Lavalle y el teniente segundo Nemesio Bonhomme Arriaga. El 25 de mayo de 1880, en la acción que tuvo lugar entre la lancha *Independencia* y la chilena *Janequeo*, falleció el guardiamarina Emilio San Martín Peña. El 15 de julio de 1883 se libró la última batalla de la guerra, cerca de Huamachuco; cayeron en dicha acción cuatro antiguos alumnos de la Escuela, el capitán de navío Germán Astete, el teniente primero Leoncio Prado Gutiérrez, ambos con el grado coronel, el guardiamarina Héctor Villarán y el aspirante de marina Manuel Gamero.

Concluida la Guerra del Pacífico, se inició una guerra civil que finalmente depuso al gobierno de Miguel Iglesias. En el curso de esta guerra, la ciudad de Trujillo fue

atacada por las fuerzas revolucionarias el 19 de octubre de 1884, y pereció en su defensa el teniente primero Manuel Arriaga Cáceres.

Finalmente, el teniente primero Manuel Clavero Muga falleció en Iquitos el 11 de agosto de 1911, a consecuencia de una enfermedad adquirida durante la campaña del Putumayo, en la que le cupo un papel notable en el combate de La Pedrera, del 10 al 12 de julio de aquel año.

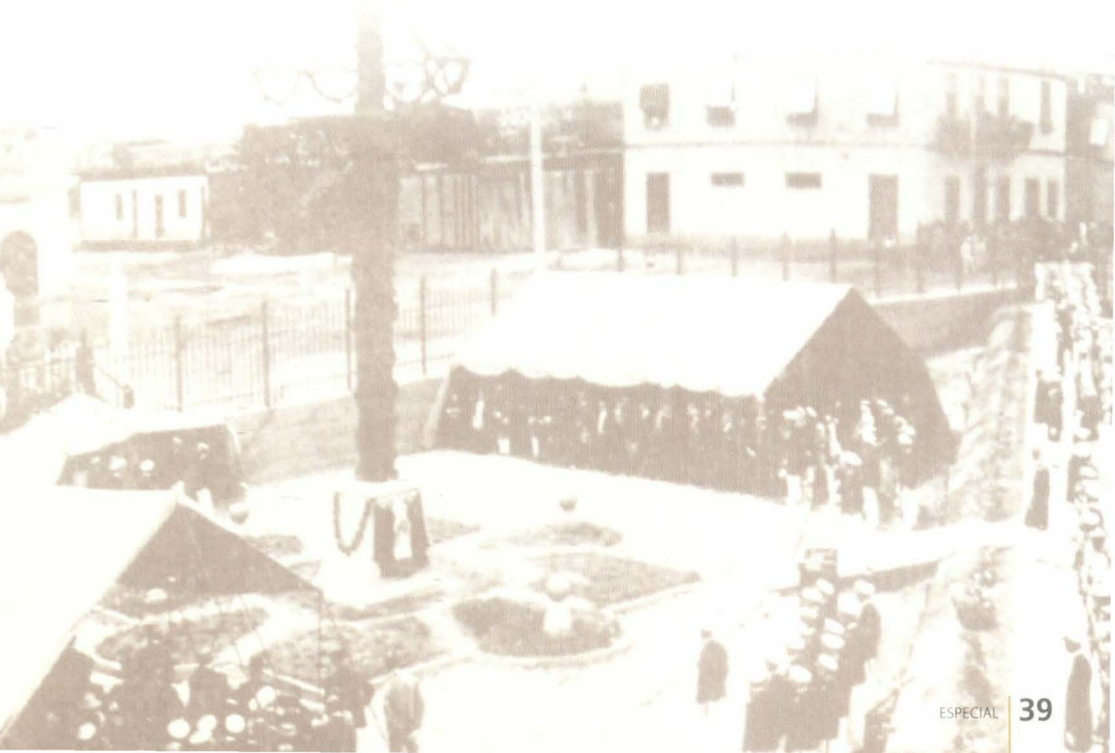
Con datos más precisos, fruto de largos años de investigación, hoy se conoce mejor los antecedentes coloniales de la Escuela Naval del Perú, y podemos conmemorar los 350 años del establecimiento de la cátedra de Matemáticas con aplicación a la náutica. Aquel esfuerzo inicial perduró 44 años, y fue retomado en 1794 cuando la Academia Real de Náutica de Lima inició sus labores. Desde entonces, con algunas interrupciones temporales y eventuales cambios de nombre, la actual Escuela Naval del Perú constituyó el elemento central para la formación de la oficialidad de nuestra Armada y nuestra Marina Mercante.

En las décadas siguientes la Escuela vivió cambios sustantivos en su infraestructura y en sus programas académicos, pero el espíritu que se forjó en sus épocas tempranas perduró a través del tiempo, como perdura el ejemplo de los que en ella se formaron. Esa es y debe seguir siendo la esencia de la Escuela Naval del Perú.

Bibliografía

- CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1696.* Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras. ¿1695?
- CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1699.* Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras. ¿1698?
- CROIX, Teodoro de. Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790. En: *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español.* Lima: Librería Central de Felipe Bailly. 1859, vol. V.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007, pp. 603-614.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1993.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. El general de la Mar del Sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro 1607-México 1678) cosmógrafo mayor y primer catedrático de náutica en Lima. En *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* Valparaíso: Universidad Marítima de Chile. 1996, pp. 298-305.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada).* Callao: Escuela Naval del Perú. 1981, 258 p.

- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval del Perú. Primera parte (1657-1845).* Lima: Ministerio de Marina. 1980.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo. 1856-1858.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824.* México D.F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores. 2014.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Los cosmógrafos mayores del siglo XVII. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero,* 1997. Nro. 24, pp. 369-389.
- PERALES MEJÍA, César. Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina,* setiembre-octubre de 1962. Vol. 279, nro. 5, pp. 595-626.
- ROMERO PINTADO, Fernando. La primera generación naval de post-guerra. *Revista de Marina,* mayo-junio de 1985. Año 78, nro. 2, pp. 132-151.
- RUIZ LOZANO, Francisco. *Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta Ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de 1665.* Lima: s.p.d.i., 1665.
- STIGLICH, Germán. La iniciación de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina,* julio-agosto de 1923. Año VIII, nro. 4, pp. 373-405.





La formación en la Escuela Naval del Perú durante el Oncenio (1919-1930)[1]

Teniente primero Michel Laguerre Kleimann
Nació el 7 de setiembre de 1984, en Ica. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en el año 2002, y se graduó como alférez de fragata en diciembre de 2006. Es calificado en ingeniería electrónica. En 2011 ingresó a la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y se graduó como magíster en Historia en 2013. Ha servido en el BAP *Aguirre*, en la ex-Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, en la Estación de Armas Submarinas, en la Dirección de Información de la Marina y, desde 2013, en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
Durante los gobiernos de Augusto B. Leguía (1908 - 1912 y 1919 - 1930), la Armada Peruana experimentó un importante crecimiento a través de diversas compras de unidades y la contratación de distintas misiones navales, tanto a Francia como a Estados Unidos. Sin embargo, el principal trabajo realizado fue en la alma máter de la oficialidad naval peruana: la Escuela Naval del Perú. Ahí se fundieron las tradiciones navales republicanas con las modernas que trajeron los marinos de la Misión Naval Estadounidense, produciendo un nuevo tipo de oficial de marina que dura hasta el día de hoy.

PALABRAS CLAVE: Augusto B. Leguía, Oncenio, misiones navales, formación naval, cadete naval, Escuela Naval.

ABSTRACT
During the government of Augusto B. Leguía (1908 - 1912 and 1919 -1930), the Peruvian Navy experienced an important growth through diverse purchases of units and the contracting of different naval missions, both France and the United States of America. However, the main work carried out was in the alma máter of the Peruvian Naval Officers: The Peruvian Naval Academy. There the Republican Naval Traditions melted with the modern ones that the seamen of the U.S. Naval Mission brought, producing a new kind of naval officer that lasts until today.

KEYWORDS: Augusto B. Leguía, Oncenio, Naval Missions, Naval Formation, Midshipmen, Naval Academy.

Según el doctor José Agustín de la Puente Candamo, "la Historia no es anacrónica [...] Hacer historia es una excelente manera de conocer la razón de muchas cosas y, al mismo tiempo, una excelente manera de conocer bien nuestra realidad y nuestros problemas".

En efecto, hace 90 años el ministro de Marina, doctor Celestino Manchego Muñoz, sostuvo en una entrevista a la reconocida revista semanal *Mundial* —entonces dirigida por Andrés Avelino Aramburú hijo— que el programa de su labor ministerial era el de:

1. Exposición presentada el lunes 30 de noviembre 2015 en el auditorio De Izcue y Runciman, por motivo de la celebración de los 100 años de inicio de las funciones formativas de la Escuela Naval en el distrito de La Punta.

• Artículo recibido el 7 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 11 de diciembre de 2015

> Dedicar preferente atención a los centros de enseñanza. La Escuela Naval y la de Hidroaviación del Perú deben ocupar el alto nivel de los primeros centros de su género en el continente [...] En cultura profesional, debemos estar a la altura de las naciones más adelantadas. Esta aspiración es realizable. Necesitamos seleccionar maestros, continuar implantando los últimos métodos y sobre todo renovar constantemente la enseñanza, de acuerdo siempre con los nuevos descubrimientos de la ciencia naval.

Más adelante, Manchego evidenció su meridiano entendimiento sobre el verdadero motor y espíritu de la Armada, al indicar que los elementos básicos de la Marina y los ejes sobre los cuales debe descansar son:

La capacidad profesional y el culto fervoroso a los héroes y a las glorias de nuestra Marina. Las unidades navales pueden improvisarse; su adquisición está subordinada al factor económico. En cambio, la capacidad profesional y el culto al deber y al honor no se improvisan: son el resultado de un largo proceso de preparación[2].

Yo le agregaría la continuidad institucional. Y de hecho, como veremos en los siguientes minutos, durante el periodo histórico conocido como el Oncenio, la Armada peruana experimentó una revolución dentro de su organización, cuyos resultados se observan hasta hoy.

Desde mi óptica, esta revolución orgánica se debió a tres vectores que confluyeron positivamente a favor de la Armada, y la convirtieron en una institución de prestigio y de referencia que heredamos y buscamos mantener en el presente.

El primer vector fue el grupo de oficiales peruanos graduados a finales del siglo XIX e inicios del XX, quienes tuvieron la oportunidad de navegar por meses, y algunos por años, a bordo de los buques de Armadas avanzadas, como la estadounidense, la francesa, la argentina y la española, aprehendiendo de primera mano los avances profesionales y formativos de Marinas adelantadas. Estos jóvenes oficiales fueron la fuerza que empujó a la institución hacia la modernidad a través de sus propuestas e iniciativas de vanguardia.

El segundo vector fue la llegada a la presidencia de la República del lambayecano Augusto B. Leguía, cuya experiencia como reservista en la Guerra del Pacífico, sumada a su habilidad en el también aguerrido y veloz mundo de los

2. "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.

negocios, lo llevó a convertirse en un mandatario pragmático y de acción, quien una vez sostuvo en la Escuela de Hidroaviación de Ancón "que es una obligación no descuidarse cuando se tiene la experiencia de un trágico pasado"[3].

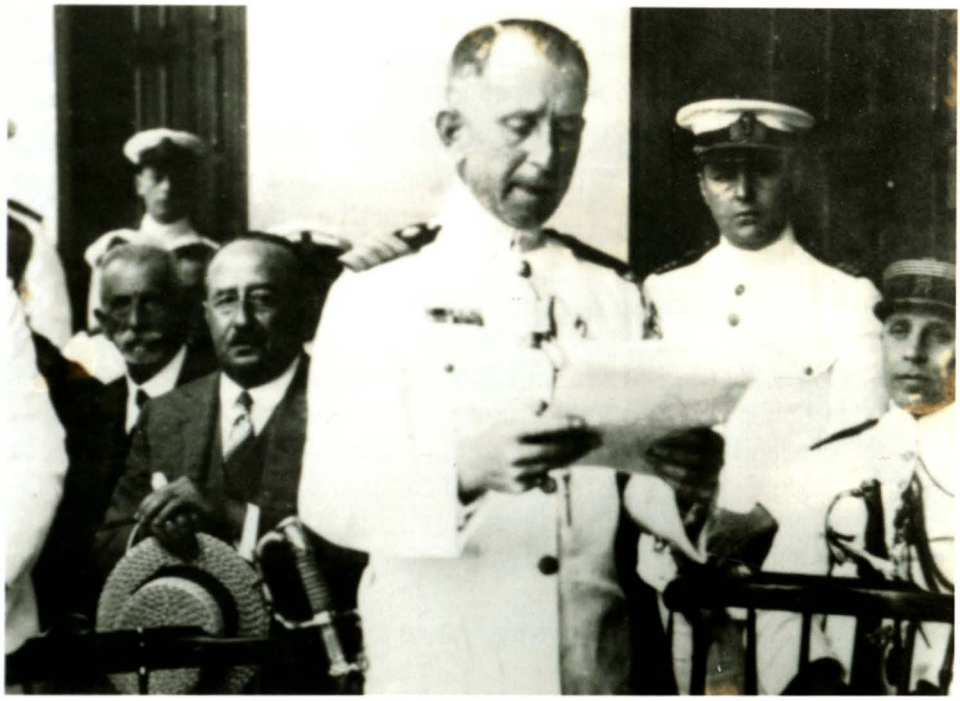
Las palabras de Leguía —en lo que concierne a la Armada— no caerían en lo que en 1925 el joven articulista de *Mundial* Luis Alberto Sánchez sostuvo sobre los discursos y proclamas de la época: "La oratoria ha hipertrofiado su sensibilidad, atrofiando sus energías"[4].

De hecho, debe recordarse que, durante su primera administración (1908-1912), la Armada peruana reforzó sus flamantes cruceros con la compra de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, la continuidad y el apoyo a la misión naval francesa, las gestiones para adquirir el crucero *Aguirre* a Francia y los ocho submarinos clase Holland a Estados Unidos (compras que no fueron concretadas por el Gobierno de Guillermo Billinghurst), así como la construcción e inauguración del primer edificio dedicado exclusivamente a la formación del cadete naval. Este edificio estuvo en uso hasta comienzos de la década de 1960. En otras palabras, más de 45 promociones de oficiales se formaron dentro de sus paredes. Se trata por ello de la infraestructura que más tiempo ha cobijado a los cadetes navales hasta la fecha.

El tercer vector fue la contratación de la Misión Naval Estadounidense, que bien puede considerarse como producto de los dos anteriores. Este grupo de oficiales contratados fue un caso sui géneris en lo que respecta a las misiones navales en Latinoamérica, pues fue la primera que tuvo mando efectivo sobre la Armada anfitriona. "Su benéfica acción se deja sentir en importantes reformas de la enseñanza naval", sostuvo Manchego[5].

La Escuela Naval que los recibió se encontraba bajo la dirección del capitán de fragata José Gálvez Chipoco y contaba con 26 alumnos. Este oficial efectuó una buena labor en el plantel, tanto así que, en agosto de 1920, la Comisión de Marina del Senado, conformada entre otros por Miguel Grau y Juan Antonio Portella, manifestó su "satisfacción patriótica al dejar constancia de la favorable impresión que ha producido el estado de la Escuela Naval". Cuatro meses después, volvería a sostener su "complacencia patriótica al consignar la favorable impresión que le ha causado la eficiente organización, la disciplina y el pie de adelanto en que se encuentra"[6].

3. "En la Escuela de Hidroaviación". En: *Mundial*, 4 de setiembre de 1925. Año VI, nro. 273.
4. SÁNCHEZ, Luis Alberto. "Problemas de nuestro tiempo ¿Qué entiende usted por nacionalismo?". En: *Mundial*, 10 de julio de 1925. Año VI, nro. 265.
5. "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.
6. Crónica Nacional. En: *Revista de Marina*, 1920. Año V, nro. 5, pp. 612 y 618.



"Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es un buen ciudadano". Capitán de navío Charles G. Davy, director de la Escuela Naval. Clausura año académico Escuela Naval (Archivo Histórico de Marina).

Gálvez fue destacado en octubre de ese año como agregado naval en Brasil. Asumió la dirección temporal de la Escuela el capitán de fragata Alejandro Vinces Ubillús, seguido por el capitán de fragata Charles G. Davy.

Y es con Davy que la reforma integral de la Escuela Naval se inicia, tal cual lo demuestra el aumento de la exigencia de ingreso para los postulantes. Antes, se consideraban los certificados de notas y de conducta otorgados por los colegios, los cuales eran presentados por los postulantes al examen de admisión. A partir de 1922, ya no se tomaron en cuenta dichos certificados, sino que se instauró el examen de admisión por concurso, que comprendía las materias de Aritmética, Álgebra, Geometría, Geografía, Historia y Gramática.

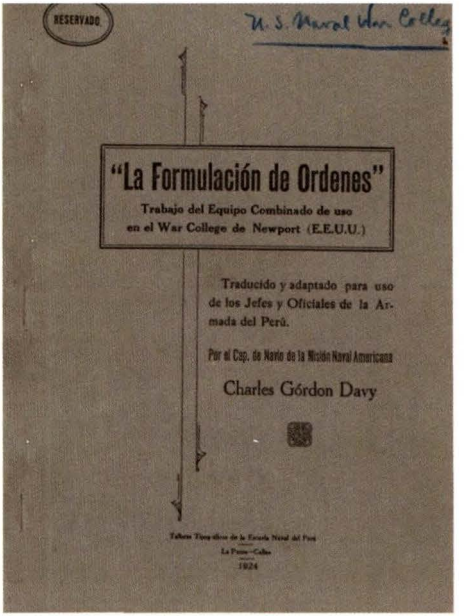
Lo novedoso del proceso de admisión fue que cada departamento del Perú contaba con una vacante de ingreso al mismo estilo que en Annapolis. A los cinco años, Davy agradeció a Leguía por permitirle asegurar que "el hijo de un presidente de la República y el hijo del más humilde empleado tomaran parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones,

mirados sobre el mismo plano". Por otro lado, la talla mínima que se exigía era de 1,50 m y los postulantes podían ingresar a partir de los 14 años de edad.

Los coeficientes de evaluación oscilaban entre los dos y cinco, y el de presencia —como se instauró y denominó en aquel año— tenía el coeficiente de cinco, "en virtud de la cual el jurado deberá formarse un concepto claro de la educación, cultura general y otras condiciones que debe reunir un candidato para ser un buen oficial de Marina"[7]. Cabe mencionar que los ingresantes a la Escuela realizaban el juramento de servir a la Armada por un periodo de cinco años.

Asimismo, y en consonancia con la labor modernizadora por la cual fueron contratados por el Gobierno, Davy inició el largo proceso de traducción del material bibliográfico profesional que demandaba la nueva currícula. De hecho, este plan de estudios era el mismo que se realizó en 1921 en la Academia Naval de Annapolis y se actualizaba cada año. Es así que con tan solo estas dos primeras reformas se garantizaba una mejor calidad en el ingreso de los postulantes a la Escuela Naval, así como un incremento de la calidad formativa técnica y profesional de los cadetes navales[8].

A través de las memorias y de los discursos que los impresos han legado al presente, podemos conocer el pensamiento y los ideales del director de la Escuela Naval en lo referente a la formación del cadete. Por ejemplo, en su mensaje de fin del año académico de 1921, Davy nos transmite las reformas radicales en la organización, rutinas, estudios y reglamentos que debió realizar buscando que nuestra alma máter fuese la única en el mundo de habla hispana que se asemejara a la Academia Naval de Annapolis.



"La formulación de órdenes" (traducido y adaptado para uso de los jefes y oficiales de la Armada del Perú, por el capitán de navío Charles Gordon Davy. Taller Tipográfico de la Escuela Naval del Perú. La Punta, 1924 (Archivo del Naval War College. Cortesía del capitán de navío Luis del Carpio Azálgara).

7. "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, p. 469.
8. "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, p. 472.

Los llamamientos a soportar las duras pruebas de ingreso y, más aún, advirtiendo a los nuevos cadetes que "solo sobrevivirán los más aptos entre los aptos" nos lleva a estar presentes frente a un personaje de una firmeza y fortaleza educadora idónea para la regeneración de la nueva Armada. "No basta que escojamos jóvenes de cuerpos sanos y limpios. Debemos mejorar esos cuerpos, robustecerlos aún más, para que puedan soportar el trabajo que estarán llamados a hacer".

El siguiente año, durante la clausura del año escolar de 1922 —como se llamó durante el Oncenio—, Davy añadió ante el presidente Leguía que "tenemos fe en el trabajo rudo y en los deportes sanos dentro de un ambiente de sencillez verdaderamente espartana". Al siguiente año, tuvo la confianza y certeza de manifestarle al presidente que "en ningún otro ramo de los servicios nacionales son tan altos los requisitos y tan larga y severa la preparación como los que de estos jóvenes se exige".

Con estos ejemplos retóricos que fueron de la mano con los Factuales, podemos sostener sin lugar a dudas que el verdadero concepto de "élite profesional" dentro de la Armada se formó durante estos once años.



"La Escuela Naval [...] es una actividad espiritual con sus propios ideales, sus propias tradiciones y una conciencia clara del deber y del honor profesional [...] Debe convertir a jóvenes en hombres, hacerles caballeros en la más alta acepción de la palabra, adoctrinarlos en la verdad, en la rectitud i en el honor". Augusto B. Leguía (Archivo Histórico de Marina).

Y es que la labor que tenía que realizar la Escuela Naval era abrumadora: "Educar y preparar a sus propios oficiales, preparar y educar a los jóvenes que serán los oficiales de Marina del futuro, preparar y educar a los oficiales de mar y a la marinería, [...] así como tener al día los conocimientos y la doctrina profesional". Esto sin mencionar que tenía a cargo la preparación de los marinos mercantes. Por ello, Davy llegó a expresarle a Leguía que la Escuela Naval funcionaba los doce meses de cada año.

Es agradable, y a la vez sorprendente, el percatarse de lo longevo de nuestras rutinas y tradiciones, que han moldeado con el mismo cuño a más de 85 promociones de oficiales y, más aún, el ver que somos la continuidad de quienes nos antecedieron. Esto convierte a la Escuela Naval en la matriz formativa y productiva de oficiales de Marina a través de un "contínuum histórico" propio del "ADN histórico marítimo" que ostentamos como peruanos.

Por ejemplo, en 1921 se instauró la placa de bronce con el nombre del cadete que obtuvo el primer lugar de su promoción: fue el cadete José Mosto el flamante recordado. Al siguiente año, en 1922, Leguía instauró "un premio especial, consistente en una espada que tocará cada año al cadete, cuya conducta en la Escuela justifique la esperanza de que no ha de emplearla sin motivo, ni guardarla sin honor". El factor de evaluación *carácter militar* era el que indicaba quién debería ser el merecedor de la espada de honor. El primer galardonado fue el cadete Víctor Montes.

Asimismo, en febrero de 1922, los cadetes se embarcaron en el crucero *Bolognesi* para realizar el denominado primer crucero de verano. Como dato anecdótico, seis años después, el alférez de fragata Fernando Romero Pintado propondría una reforma en la manera en que se evaluaba a los cadetes que realizaban estos viajes, pues era evidente que la "criollada" del joven cadete naval se filtraba y se dejaba ver entre tanta dureza "yanqui".

Lo que pasó fue que los cadetes copiaban de sus compañeros que habían terminado, el cuaderno de navegación un día antes del término del crucero de verano o de los cuadernos de años anteriores. Esta experiencia vivida por Romero, y la aceptación de su propuesta, nos dio como resultado una variación del actual cuaderno de embarque con las preguntas de las áreas de ingeniería, artillería, operaciones, entre otras.

Por otro lado, y continuando destapando añejas costumbres, durante el primer año de Davy como director se creó el himno de la Escuela Naval del Perú, con cuatro estrofas y un coro, 53 años antes que la institución naval contase con el suyo propio.

La creación del himno coincidió con la primera "fiesta del cadete" que se realiza desde esa fecha. Asistieron distinguidas familias del Callao, Lima y La Punta, y fue amenizada por la banda de los buques de la Armada, así como por el poeta José Santos Chocano y su poema "La epopeya del morro".

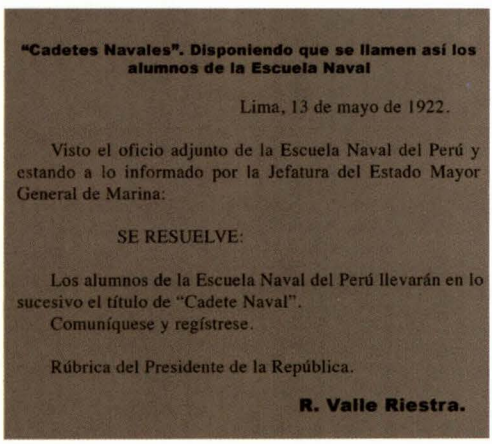
El 6 de julio de 1921 deberá ser recordado por nuestra alma máter por ser el día que, luego de una votación "democrática", se eligió entre diez propuestas la adopción del lema de la Escuela Naval: *Mihi cura futuri*, cuyas dos traducciones: "Me está encomendado el futuro" o "Yo preparo el futuro", reúnen meridianamente la finalidad de la Escuela Naval.

Asimismo, el 16 de noviembre de 1922, y por votación, se escogió el diseño del escudo de la Escuela Naval, que es el mismo que sigue vigente a la fecha.

En 2003, como cadete de primer año, realicé el juramento de servir a la Marina por siete años. Hoy en día, el juramento es por diez años. En tiempos de Davy, se instauró que los nuevos ingresantes realizaran dicho juramento y por un tiempo de cinco años. Esta ceremonia se realizó el 1 de abril. Cabe mencionar que los años de formación del cadete naval no eran cinco sino seis, y que incluso Davy propuso que fuesen ocho.

Asimismo, actualmente los cadetes de cuarto año se embarcan los fines de semana a bordo de unidades de la escuadra, con la finalidad de acostumbrarse a la rutina propia de un buque. Hace 93 años, exactamente desde el 16 de setiembre de 1922, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* fue puesto a disposición de la Escuela Naval para que los días sábados los cadetes navales realizaran lo mismo que hacen ahora[9].

En 1923, se informó al presidente de la República que se eliminaba el grado de guardiamarina que había acompañado a la Armada republicana desde sus inicios. El motivo que esgrimió Davy fue práctico. Tanto el



"Cadetes Navales". Disponiendo que se llamen así los alumnos de la Escuela Naval

Lima, 13 de mayo de 1922.

Visto el oficio adjunto de la Escuela Naval del Perú y estando a lo informado por la Jefatura del Estado Mayor General de Marina:

SE RESUELVE:

Los alumnos de la Escuela Naval del Perú llevarán en lo sucesivo el título de "Cadete Naval".

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

R. Valle Riestra.

Disponiendo el nombre de cadete naval. Firma el ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra.

9. Por otro lado, desde su gestión se instauró el saludo al pabellón nacional todos los días, tanto al izarlo como al arriarlo. Antes, solo se hacía los domingos y feriados. Asimismo, los cadetes ya no podrían dormir en sus hogares, sino que tuvieron que pernoctar en las instalaciones de la Escuela.

cuerpo de ingeniería como de cubierta debían conocer los mismos principios y estar en la capacidad de cubrirse mutuamente, para lograr homogeneidad a bordo. Es así que desde 1923 aparece el Cuerpo Único de la Armada, lo que ahora es el Comando General.

Para el Director de la Escuela Naval durante el Oncenio, la Escuela Naval había quedado ya establecida de manera permanente. "Por ningún motivo hay que trasladarla a lugar distinto y sus tradiciones que aumentan y seguirán aumentando con cada año que transcurre, siempre deben ser alimentadas y amparadas". Solo así, todos los oficiales salientes de la ahora reformada alma máter de la Marina "hablarán el mismo lenguaje, pensarán de igual manera, se comprenderán entre sí en la forma fraternal, venerarán la misma institución". Pienso que Davy no solo fue director, sino también profeta.

El 7 de enero se dispuso que la batería ligera de la Escuela Naval fuese la que retornara los saludos que a la plaza efectuaran los buques de guerra extranjeros al ingresar al Callao.

En 1924 ocurrieron dos hechos relacionados con la solidaridad, la comunidad y los lazos de amistad entre los miembros de cadetes navales. La promoción 1924 (Julio Elías Murguía, Guillermo Tirado Lamb y Miguel Mesía Pizarro) creó la asociación de la clase 1924, con reglamento incluido, cuya finalidad fue la de



"Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor, premio instaurado en 1922" (Archivo Histórico de Marina).

"mantener ese espíritu de camaradería que debe ser tradicional entre todos los graduados de la Escuela Naval del Perú". La siguiente promoción, la de 1925 (liderada por el espada de honor José San Martín), fue la primera en utilizar la sortija o anillo de promoción.

La labor realizada en la Escuela Naval alcanzaba grandes dimensiones, a tal extremo que el presidente Leguía incluyó sus mejoras y modificaciones a la memoria que presentó ante el Congreso de la República. De hecho, lo hizo durante todo el Oncenio resaltando el grado de instrucción profesional, teórica y práctica, así como la cultura física de sus integrantes.

Vale mencionar que Davy había logrado para 1925 tal grado de mejora en la disciplina y en los procesos internos de la escuela, que se atrevió a afirmar en ceremonia pública al presidente de la República que podía "en enero de 1926, anunciar a usted la clase que tendrá un cadete de tercer año, el lunes 6 de diciembre a 2:17 p.m., sobre qué versará el tema y quién será el instructor que presida la clase".

En 1927 se construyó el edificio número 2 de la Escuela Naval, llamado San Martín, a cuya inauguración asistió el presidente Leguía y el arzobispo de Lima,



"Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad", Charles G. Davy, 1926 (Archivo Histórico de Marina).

monseñor Emilio Lissón, para bendecir el nuevo edificio de alojamiento de los cada vez más numerosos cadetes navales[10].

Tan manifiesta fue la labor de calidad y élite que Davy realizó, con el visto bueno del Ejecutivo, que el senador Geraldo Álvarez propuso un voto de aplauso por la Cámara del Senado a la Escuela Naval del Perú. Esto ocurrió luego de la inspección por la clausura del año académico de 1928. Muchos años más tarde, el señor contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien ingresó a la Escuela Naval en 1927 y se graduó en 1932, sostuvo que "la Escuela Naval había tenido durante el Gobierno de Leguía un nivel de excelencia, que, desgraciadamente, se vio menoscabado luego del golpe de Estado de 1930"[11].

Sobre los deportes y el éxito que tuvo la Escuela Naval durante el Oncenio, el apoyo que Davy brindó y promovió entre los cadetes dio como resultado el gran número de copas y primeros puestos en las competencias entre escuelas, así como el rompimiento de varios récords nacionales en competencias atléticas que elevó a cumbres cuasi estelares la fama de los cadetes de La Punta.

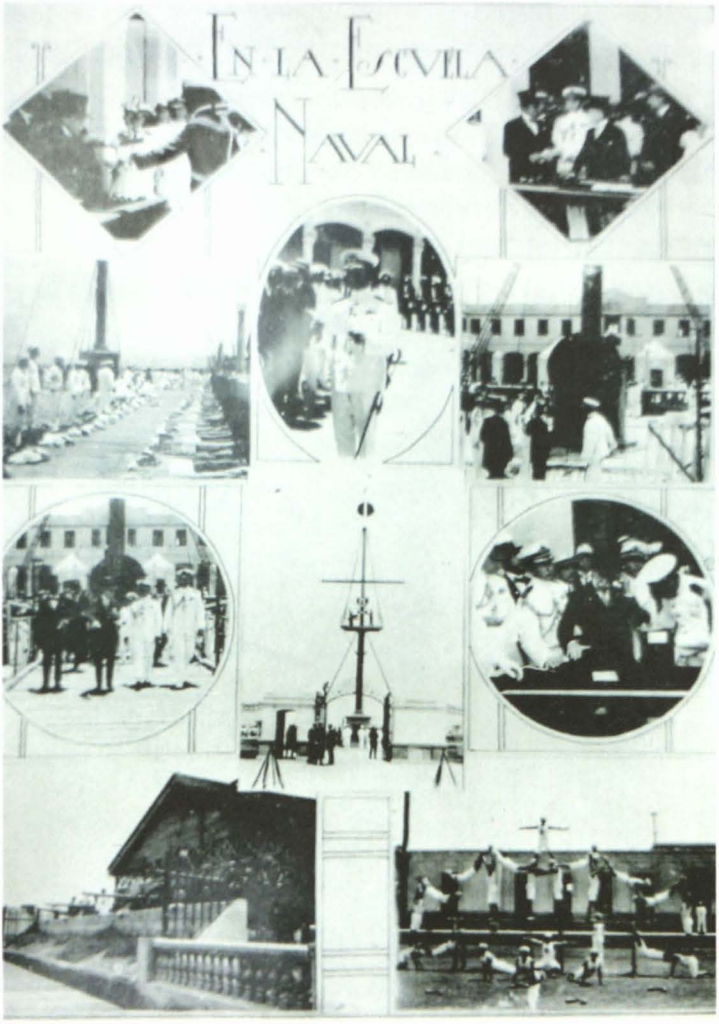
De hecho, bien puede denominarse a Davy como el primer y principal promotor de la formación física dentro de la Escuela Naval, pues consideraba a la fortaleza física como factor sine qua non del éxito del oficial de Marina. Los apellidos de los cadetes Sousa, Torres, Otero, Gálvez, Rouillón, Mesía entre otros, han pasado a la historia de los deportes de la nueva Escuela Naval.

Para terminar, deseo citar lo que puede considerarse la primera misión dentro del concepto de misión-visión que tuvo la Escuela Naval y que fue mencionado en diversas memorias y discursos por parte del director o del jefe del Departamento Ejecutivo de la Escuela Naval, y que no me sorprendería habría estado impresa en lugares diversos como la actual lo está ahora:

> Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en el mar, podrá edificar al oficial de Marina completo, capaz de defender el honor y el prestigio del Perú donde y

10. Sobre la relación entre el jefe de la Iglesia peruana con el presidente de la República, léase LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El arzobispo y el presidente durante el Oncenio. Lissón y Leguía. 2013. [Consulta: 2 de octubre de 2015]. Disponible en: https://www.academia.edu/5243484/El_arzobispo_y_el_Presidente_durante_el_Oncenio_.-_Liss%C3%B3n_y_Legu%C3%ADa
11. SALMÓN DE LA JARA, Federico. Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932. En: *Revista de Marina*, 2005. Nro. 1, pp. 3-11.

cuando fuese necesario, sin perder de vista el hecho de que, mentes sanas en cuerpos sanos, son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados y que la mayor eficacia de estas misiones se logrará únicamente si mediante la disciplina humana, la más firme y justa, aquellos que entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema de la misma: *Mihi cura futuri*[12].



Clausura año académico de la Escuela Naval, 1924 (Mundial Lima, 1 enero de 1925).

12. PIZARRO, Tomás M. "De la Escuela Naval del Perú.- Su Departamento Ejecutivo". En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 3, p. 352.

Bibliografía

- Crónica Nacional. En: *Revista de Marina*, 1920. Año V, nro. 5, pp. 607-618.
- "En la Escuela de Hidroaviación". En: *Mundial*, 4 de setiembre de 1925. Año VI, nro. 273.
- "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, pp. 465-472.
- "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El arzobispo y el presidente durante el Oncenio. Lissón y Leguía. [Consulta: 2 de octubre de 2015]. Disponible en: https://www.academia.edu/5243484/El_arzobispo_y_el_Presidente_durante_el_Oncenio_.-_Liss%C3%B3n_y_Legu%C3%ADa
- PIZARRO, Tomás M. "De la Escuela Naval del Perú.- Su Departamento Ejecutivo". En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 3. pp. 347-352.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932. En: *Revista de Marina*, 2005. Nro. 1, pp. 3-11.
- SÁNCHEZ, Luis Alberto. "Problemas de nuestro tiempo ¿Qué entiende usted por nacionalismo?". En: *Mundial*, 10 de julio de 1925. Año VI, nro. 265.



"El estado natural del hombre no es la paz, sino la guerra"

Immanuel Kant



¿Principios de la guerra?



Teniente primero Franco Piazzini Santillana
Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Guerra de Superficie. Ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y el Curso Básico de Estado Mayor. Se desempeña como comandante del BAP *Río Putumayo I* (PIAS-3).

RESUMEN
Este ensayo analiza el interés eterno del hombre por encontrar la definición y la aplicación de los llamados principios de la guerra, refutando dicha búsqueda continua y considerando que no existe un principio universal, pero que todos y cada uno de los así denominados principios sí deben ser considerados en conjunto como conceptos teóricos, para que de esta manera se pueda dominar el caos en la guerra, interiorizándolos y aplicándolos debidamente.

PALABRAS CLAVE: Principios de la guerra, caos, guerra, fórmula mágica, impredecible.

SUMMARY
This essay analysis the eternal interest of man to find the definition and the application of the so called principles of war, refusing such continuous search and considering that a universal principle does not exist, but that all and each one of the so called principles really must be considered as an ensemble as theoretical concepts, so that in this way one can dominate chaos, internalizing it and duly applying it.

KEY WORDS: Principles of war, chaos, war, magic formula, unpredictable.

¿Principios?

El anhelo del hombre siempre ha sido el de obtener la victoria. No importa del ámbito del cual estemos hablando, sea este de paz o de guerra, la naturaleza del ser humano es buscar continuamente el éxito; por tanto, para tratar de conquistarlo ha recurrido desde siempre a todo tipo de técnicas y ha desarrollado una innumerable cantidad de teorías.

Ahora bien, antes de responder la pregunta del título debo iniciar el argumento con otra interrogante: ¿a qué llamamos principio?

• Artículo recibido el 9 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de diciembre de 2015



De acuerdo con el análisis de muchas de las diversas acepciones que es posible encontrar, puedo decir que un principio es un postulado, una regla o una ley que es usada con un propósito en particular y con la intención de conseguir algo; es decir, un principio vendría a ser algo análogo a lo que es la piedra angular para un edificio. Ciertamente esto es interesante, y muy aplicable, si lo que queremos es construir una estructura robusta e inmóvil, pero muy poco o nada flexible, pues si esa piedra se mueve, entonces toda la estructura colapsará. Todo postulado, regla o ley de las que hablamos, tienden a ser inmutables por su propia naturaleza, pues de lo contrario no serían llamados como tales.

Entonces, ¿por qué es necesario que exista una definición de los principios de la guerra? Podemos ver a través del pensamiento de diversos autores que existe una amplia variedad de postulados y definiciones referentes a lo que ellos llaman principios. Es por tanto importante observar la necesidad casi aprensiva que se tiene de tratar de llegar a un acuerdo común y universal por fijar el principio absoluto de la guerra.

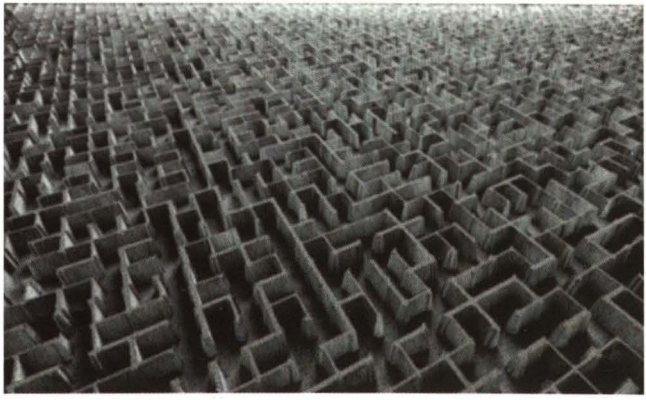
El caos



Sin embargo, la guerra —conflicto, estado bélico, confrontación, o como se le quiera llamar— no es algo fijo, inmóvil o inerte. La guerra está en constante movimiento, y ese movimiento es parte del caos que la genera. Si bien el caos es susceptible de ser ordenado, eso no significa que permanecerá eternamente en ese estado. Tomo como referencia a la entropía, que estudia el azar, la suerte, el destino y el caos; y por lo tanto reseño directamente al segundo principio de la termodinámica, el cual indica que: "La cantidad de entropía del universo tiende a incrementarse en el tiempo".

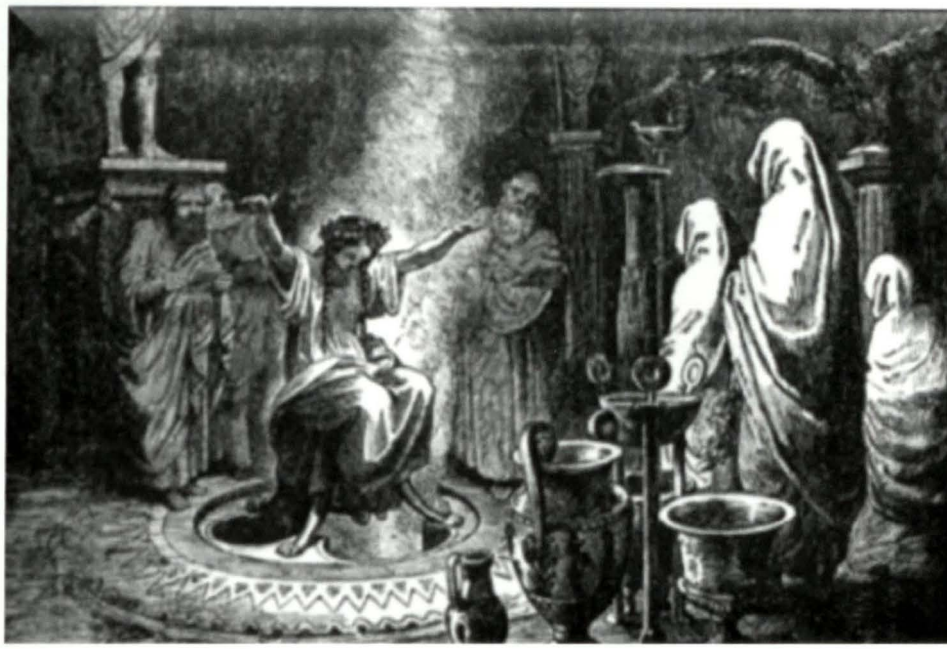
La guerra, por tanto (o también la paz), es una creación mental del hombre, y ante esto diré que la mente del hombre es un reflejo del caos que es inherente a su naturaleza. Winston Churchill dijo: "La guerra es una invención de la mente humana; y la mente humana también puede inventar la paz".
Es así que podemos decir que lo único fijo y real, y que como tal podríamos considerar como un punto de partida fehaciente, es que la guerra proviene del caos. El caos en la guerra es pues una entidad invariable e implícita en ella; pero también es interesante lo que nos dice Napoleón respecto a esto: "El campo de batalla es una escena de caos constante. El ganador será el que controle ese caos, tanto el suyo como el de sus enemigos".

La impredictibilidad del caos



Vemos que el caos por naturaleza es inestable e irracional, pero ante todo es impredecible. No podemos tratar de entenderlo, sino más bien adecuarnos a él, y prepararnos a sus embates. Tratar de llegar a un orden, al que llamemos victoria o paz, es lo ideal, y para eso sí debe existir una preparación, un estudio y un análisis, y en este aspecto estoy de acuerdo con considerar las distintas y variadas premisas que existen en la actualidad. Nótese que no las denomino como principios, pues mi punto de vista es firme en el sentido de considerar que la guerra no puede estar basada en principios únicos, inmóviles o incluso ambiguos.
Es pues de gran importancia el hecho de entender que la guerra es el reflejo del caos, y el caos no tiene principios. Sun Tzu ya lo sabía, pero también pudo distinguir algo muy cierto: "En medio del caos, también existe la oportunidad".
Así es que debemos estar preparados para hacer frente a este caos, utilizando todas las herramientas posibles, tanto prácticas como teóricas, dentro de las cuales podemos considerar todas y cada una de las premisas que en la actualidad pugnan por ser llamadas principios.

La eterna búsqueda de los principios

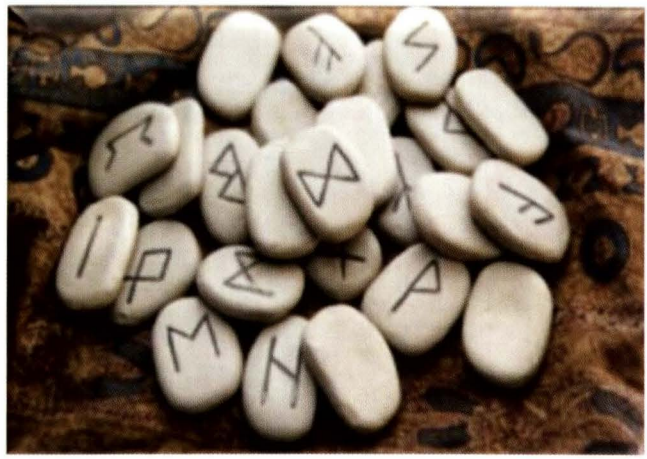


Ahora bien, analicemos el sentido de la existencia de estos enunciados a los que los teóricos de la guerra se empeñan en denominar principios. La naturaleza humana siempre ha tratado desde la antigüedad de refugiarse en algo fijo y estable, de crear paradigmas o de buscar explicaciones a todo. En adición a esto, sabemos también que el ser humano en todas las culturas ha tratado de vaticinar el futuro a través de la magia, la adivinación y los oráculos; ha recurrido a ellos siempre, pues es el anhelo general el tener una guía o un sendero seguro a través del cual dirigirse. Si la mente humana busca principios, se debe a que toda guerra es incierta; de esta manera, se intenta encontrar una fórmula mágica o un asidero que prometa la victoria. Sin embargo, como ya hemos mencionado, la guerra es el caos, y por tanto no puede existir una fórmula o "principio" que nos diga con plena seguridad que una guerra se va a ganar.

Solo se puede y se debe estar preparado sobre la base de conocimientos previos comunes y que normalmente están basados en hechos históricos. Es pues la historia un vehículo importante en el análisis de los distintos postulados que giran en torno a la guerra, pues de aquella se pueden tomar muchas referencias que son idóneas para el análisis; no para convertirnos en meros copistas de

situaciones anteriores, pensando quizá que se van a repetir exactamente igual a como sucedieron, sino más bien para entender que todo error es susceptible de corrección. Las casualidades sí pueden existir, y lo que ayer se aplicó podría funcionar mañana, pero esta no es una regla, ni menos un principio, pues ante una situación similar, aplicar lo mismo pasado mañana ya no será igual.

El juego de la adivinanza



Es interesante observar todos los esfuerzos de muchos autores o instituciones variadas por llegar a determinar con certeza cuáles son los "principios" de la guerra. Razones o interpretaciones hay muchas. Todos creen tener la razón, y todos y cada uno de ellos trata de vender su mejor producto como si encontrar los principios de la guerra fuese la nueva piedra filosofal. No se puede andar por ahí, inventando ni tomando referencias vagas, ni mucho menos al azar, agrupando por agrupar, como si de fórmulas matemáticas o lógicas se tratara, o porque a algún teórico se le ocurrió.

Hagamos una suposición hipotética: imaginemos que nos regimos por la teoría de un determinado autor, y que ese autor (o institución) considera solo la existencia de cinco "principios", con lo cual llegamos a creer ciegamente en su propuesta hasta el punto de usarla como un dogma. Inevitablemente viene la pregunta: ¿qué pasaría si es que entramos en guerra regidos solo bajo estos cinco "principios", y de pronto en el caos del conflicto existe la necesidad de establecer un sexto "principio" que no fue calculado al inicio?

Si seguimos por el camino de la búsqueda de principios teóricos, entonces descuidaremos cuestiones más importantes. Ante esto hago mención a una frase popular que reza: "De las guerras se sabe cómo empiezan pero no cómo terminan". Podemos entender claramente en esta premisa la incertidumbre de la guerra.

¿Postura absoluta?



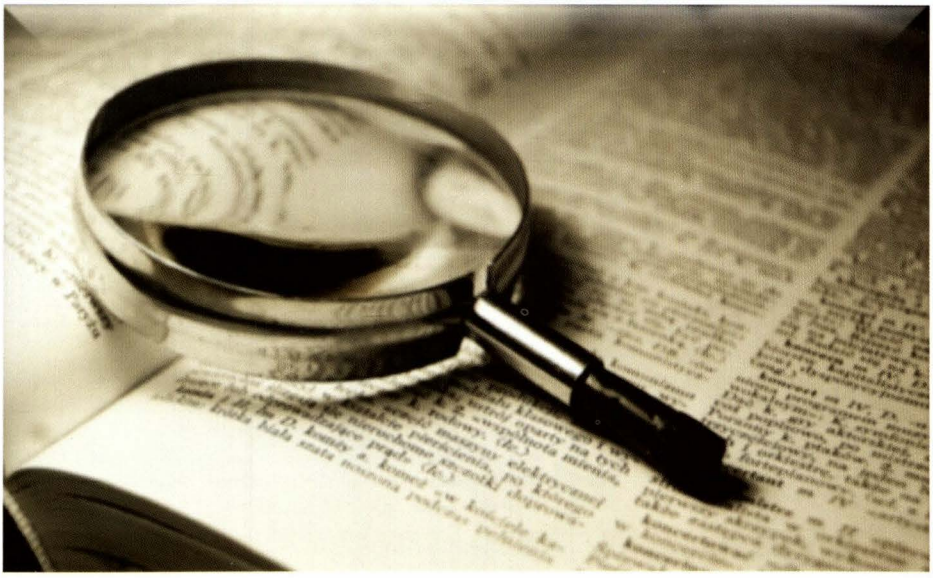
Ahora bien, lo expuesto en este ensayo no es nuevo ni tampoco absoluto, pues razones y autores habrá muchos que quieran refutar esta posición respecto a la visión del caos y de la guerra. Sin embargo, es importante comprender que dicha postura no es nueva en el sentido de que no busca formar una nueva teoría con la cual contradecir todos los enunciados vistos con anterioridad. Por otro lado, sí es revolucionaria, pues busca eliminar la pérdida de tiempo inútil que se ha originado a través de los siglos en la búsqueda de los así llamados principios, argumentando el hecho de que no existe una fórmula mágica (traducida como "verdad absoluta") que permita obtener una victoria absoluta.

La guerra es parte del caos, y es imprescindible entrar a ese caos teniendo a la mano todas las herramientas disponibles, sean humanas, materiales o intelectuales, y entre las cuales encontramos a todos y cada uno de los enunciados que a la fecha hemos llamado erróneamente principios.

Una contrapropuesta

Soy plenamente consciente de que existen verdades universales, indispensables en su aplicación, para derrotar al enemigo. Estas verdades deben tenerse en cuenta siempre, y deben ser estudiadas y analizadas. Nimitz es enfático en este sentido: "Mientras que el conocimiento y la aplicación de principios generales no necesariamente aseguran la victoria, el no tomarlos en cuenta casi con seguridad llevará al desastre".

Sin embargo, no es útil considerar a estas verdades o postulados como principios, pues no son fórmulas mágicas de aplicación absoluta, y porque la guerra es cambiante e inestable debido a su mismo caos inherente a ella. No existe por tanto un único principio absoluto en la guerra.



Conclusión

El ser humano podrá seguir buscando el principio único y fundamental de la guerra —y en efecto quizá los teóricos de la guerra sigan devanándose el cerebro en su búsqueda—, pero una cosa es segura: cuando la guerra llegue, entonces la teoría poco o nada valdrá, y todos los así llamados principios se fusionarán en el caos de la guerra; es así que solamente resultará vencedor aquel que supo dominar el caos a través del conocimiento adecuado y acertado de las distintas premisas y postulados en el momento oportuno. No todas a la vez ni mucho menos, pero habiéndolas entendido e interiorizado será la clave para una posible victoria. E insisto al decir "posible", porque nada asegura una victoria decisiva, pues no existe una piedra filosofal o una fórmula mágica para hacer frente al caos de la guerra. La guerra es impredecible.





Cuando la inteligencia falla. Los ataques del 9/11: una visión del pasado para tratar de entender el presente

Capitán de fragata Omar Tejada Pérez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Magíster en Estudios de Seguridad Internacional por la Universidad de Leicester del Reino Unido (graduado con mérito).



RESUMEN
Si bien los ataques al World Trade Center en Nueva York y el edificio del Pentágono en Washington D. C. ocurrieron hace más de una década, su análisis es hoy más que nunca relevante, ante los hechos que vive este mundo en constante cambio. Ataques como el de Madrid en marzo de 2004 o Londres en julio de 2005 y mayo de 2013, así como los recientemente ocurridos en París, tienen algo en común: no se pudieron prevenir a pesar de la aparente sofisticación y los inmensos presupuestos de los organismos de inteligencia de cada país y de sus aliados. En ese sentido, este ensayo pretende dar algunos puntos para pensar en por qué los sistemas de inteligencia habrían fallado, sobre la base del análisis de muchas variables y factores que habrían influido en no poder evitar los ataques en suelo estadounidense, que costaron la vida de miles de personas en el corazón de la primera potencia militar del mundo de hoy.

PALABRAS CLAVE: Inteligencia, Al-Qaeda, 9/11, terrorismo, *network*

ABSTRACT
Though the attacks in the World Trade Center in New York and the Pentagon Building in Washington D.C. occurred more than a decade ago, their analysis today is relevant more than ever, before the facts of this constantly changing world lives in. Attacks such as Madrid in March 2004, or London in July 2005 and May 2013, as well as the recently occurred in Paris, have something in common: were not able to be prevented, despite of the apparently sophistication and the huge budgets of the organisms of intelligence of each country and of its allies. In that sense, this essay pretends to give some points to think of why the systems of intelligence would have failed, on the basis of the analysis of many variables of factors that would have influenced in not being able to avoid the attacks in U.S. soil, that will cost the life of thousands of people in the heart of the first military power in the world today.

KEYWORDS: Intelligence, Al-Qaeda, 9/11, terrorism, network.

Introducción

Mucho se ha dicho acerca de la pobre actuación del sistema de inteligencia de Estados Unidos a la hora de prevenir los ataques del 11 de setiembre de 2011 en Nueva York y Washington (9/11), lo cual ha generado diversas interrogantes. ¿El sistema de inteligencia de Estados Unidos estaba preparado para enfrentar los nuevos desafíos del terrorismo internacional? ¿La comunidad

• Artículo recibido el 16 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 20 de diciembre de 2015

de inteligencia se había adaptado a estos nuevos desafíos luego del fin de la Guerra Fría? ¿Los políticos norteamericanos estaban conscientes del peligro de Al-Qaeda? ¿Los agentes de inteligencia desplegados en el campo estaban debidamente entrenados para colectar la información requerida? ¿Los analistas estaban debidamente entrenados para producir la mejor inteligencia posible? ¿La relación entre la inteligencia y la política era la más adecuada?

A fin de cumplir con este objetivo, el presente estudio ha sido dividido en cuatro partes, cada una de las cuales evalúa diferentes factores considerados por el autor como de alta influencia en el desencadenamiento de los eventos del 9/11.

Este ensayo busca responder cada una de las preguntas anteriores, con el propósito de establecer si verdaderamente hubo una falla en el sistema de inteligencia de Estados Unidos, debido a su falta de adaptación a los nuevos desafíos de la era post-Guerra Fría, o si, por el contrario, los ataques de Al-Qaeda fueron el resultado de acciones de actores externos que se encontraban fuera del alcance de la inteligencia norteamericana.

A fin de cumplir con este objetivo, el presente estudio ha sido dividido en cuatro partes, cada una de las cuales evalúa diferentes factores considerados por el autor como de alta influencia en el desencadenamiento de los eventos del 9/11.

La parte 1, "Algunas definiciones importantes", busca estandarizar el entendimiento de algunos tópicos, como "falla del sistema de inteligencia", "adaptabilidad" y "guerra de cuarta generación", considerados como elementos fundamentales en el presente ensayo.

Por otro lado, la parte 2, "Inteligencia norteamericana y la Guerra Fría," explica la situación general del sistema de inteligencia de Estados Unidos y sus nuevos desafíos en el nuevo orden mundial luego del fin de la Guerra Fría.

La parte 3, "Perfil de Al-Qaeda", nos da una breve explicación de la estructura, el entrenamiento, la financiación y la motivación de esta organización terrorista antes de los ataques del 9/11.

Por último, la parte 4, "Debilidades de Estados Unidos al enfrentar al terrorismo antes del 9/11", nos ilustra sobre cómo las debilidades del sistema político y de la inteligencia norteamericanos habrían permitido el éxito de los ataques terroristas dentro de su propio territorio.

Parte 1. Algunas definiciones importantes

Antes de empezar el análisis del presente estudio, es necesario unificar criterios respecto algunos aspectos importantes:

• Falla del sistema de inteligencia

Debido a que no hay un criterio bien definido en cuanto al significado de una falla del sistema de inteligencia, se hace necesario, para efectos del presente estudio, establecer una definición aproximada antes de entender lo que sucedió en los ataques del 9/11 y por qué estos no pudieron ser prevenidos.

Sería muy fácil decir que la falla de un sistema de inteligencia puede ser el resultado de la comparación de lo que esta predice o estima y lo que realmente sucede. Sin embargo, esto sería una visión, aunque no errónea del todo, muy simplista del asunto en cuestión, considerando que hay una gran cantidad de factores que, a pesar de que la inteligencia haga lo que tenga que hacer, pueden motivar que los resultados previstos por ella no sean los más precisos. Estos factores podrían ubicarse dentro del mismo proceso de inteligencia o podrían de igual forma influenciarlo desde fuentes ajenas, como consideraciones políticas o comportamientos económico-financieros imprevistos; o, peor aún, por acciones de inteligencia y contrainteligencia del enemigo, que podrían afectar a nuestro sistema.

Por un lado, es un hecho que la inteligencia no basa sus predicciones solo en hechos concretos, sino también en inferencias que tienen cierto grado de imprecisión[1]. Si la inteligencia se basara en hechos reales y concretos en su totalidad, esta iría en contra del concepto de obtención de información secreta del enemigo y su análisis previo a la producción de los reportes de inteligencia. Esta es una de las principales diferencias entre la actividad de inteligencia y el periodismo o incluso el trabajo académico. Si tomamos a la inteligencia como una verdad comprobada, corremos el riesgo de sobrestimar su verdadero valor.

Por otro lado, debemos aceptar que no podemos evitar que la inteligencia falle en ciertas ocasiones[2]. Tenemos que aceptar también el riesgo que implica esta realidad, a fin de sacar el provecho adecuado del trabajo de inteligencia.

1. TREVERTON, Gregory. *Intelligence for an Age of Terror*. Nueva York: Cambridge University Press. 2009, p. 54.
2. BETTS, Richard. Analysis, war, and decision: Why intelligence failures are inevitable. En: *World Politics*, 1978. Vol. 31, nro.1, p. 88.

Al fin y al cabo, podemos definir la falla del sistema de inteligencia como "la diferencia entre lo estimado y lo que la información futura revela"[3], pero no sin antes tener un entendimiento pleno de qué llevó a que el sistema falle. La realidad es simplemente como Betts la describe: "La dura verdad es que incluso el mejor sistema de inteligencia tendrá grandes fallas"[4].

Es importante reconocer también que, a pesar de las fallas que puedan presentar los sistemas de inteligencia, estos son importantes por las siguientes razones: ayudan a evitar sorpresas a nivel estratégico, proveen de experiencia acumulada a través del tiempo, apoyan los procesos de implementación de políticas, y mantienen el secreto de la información, necesidades y métodos utilizados por el Estado[5]. Todas estas son razones que han hecho que la comunidad de inteligencia haya prevenido muchos ataques en el pasado y lo seguirá haciendo en el futuro.

- **Adaptación**

Existe una gran diferencia entre adaptación y cambio. Sin embargo, la primera necesariamente implica un cambio significante, mientras que la última no necesariamente significa haberse adaptado a una situación particular si esta no afecta suficientemente a las estructuras del sujeto en cuestión, para que este pueda lidiar con sus necesidades interiores, algo que se puede aplicar perfectamente a las organizaciones de los sistemas de inteligencia existentes[6].

- **¿Guerra de cuarta generación (4th GW)?**

El desarrollo y la evolución de la guerra a través del tiempo han estado íntimamente relacionados con los cambios tecnológicos. No obstante, en la era posterior a la Guerra Fría, esta ha cambiado de manera que muy pocos podrían haber predicho. A pesar de que las tácticas terroristas han existido desde hace mucho tiempo y no son un fenómeno nuevo ni mucho menos exclusivo de nuestra época, no han sido antes un factor relevante de estudio ni análisis en la geopolítica internacional, como lo vienen siendo desde la caída del muro de Berlín[7], algo que puede ser de alguna manera explicado por la teoría de la guerra de cuarta generación.

3. JERVIS, Robert. *Why Intelligence Fails. Lessons from the Iranian Revolution and the Iraq War*. Nueva York: Cornell University Press. 2010.
4. ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, p. 34.
5. LOWENTHAL, Mark. *Intelligence: From Secrets to Policy*. Washington D.C.: CQ Press. 2009, p. 2.
6. ZEGART, op. cit., p. 39.
7. LUTZ, Brenda y LUTZ, James. Terrorism. En: Alan Collins (Ed.). *Contemporary Security Studies*. Nueva York: Oxford University Press. 2010, p. 339.

En este sentido, si bien entender este fenómeno es de suma importancia, igual de importante es darnos cuenta y aceptar que los diferentes actores no estatales de los conflictos de hoy, grupos terroristas o insurgentes, han tenido una mejor capacidad de adaptación a estos cambios y retos que los Estados a los que combaten, algo que no podemos perder de vista.

Por ejemplo, a continuación mencionamos algunas breves consideraciones de cómo Al-Qaeda estaría utilizando tácticas de acuerdo con los principios de la guerra de cuarta generación, según lo expresado por Shultz y Beitler[8]:

- Una visión irregular, no convencional y descentralizada de la guerra.
- Uso de operaciones asimétricas a fin de atacar objetivos militares de enemigos más fuertes (los Estados) buscando desmoralizar a las tropas, los Gobiernos y su población.
- Uso de amplia variedad de medidas de inteligencia y contrainteligencia a fin de enmascarar el comportamiento y las operaciones de la organización.
- Uso de herramientas tecnológicas de fácil acceso, como internet, teléfonos celulares, entre otros, acompañadas de medidas de seguridad básicas, que han permitido la creación de una red transnacional barata y difícil de detectar.
- Explotación de la falta de capacidad de una discriminación adecuada entre objetivos militares y civiles no combatientes por parte de las fuerzas gubernamentales de los Estados a los cuales enfrentan, a fin de ganar el apoyo de diversos sectores de la sociedad y la comunidad internacional.
- Sus actividades no están limitadas por leyes internacionales ni tratados, ya que no representan a ningún Estado en particular.

Algunas de las tácticas de Guerra de Cuarta Generación incluyen el uso de amplia variedad de medidas de inteligencia y contrainteligencia a fin de enmascarar el comportamiento y las operaciones de la organización. Uso de herramientas tecnológicas de fácil acceso, como internet, teléfonos celulares, entre otros, acompañadas de medidas de seguridad básicas, que han permitido la creación de una red transnacional barata y difícil de detectar.

8. SHULTZ, Richard Jr. y BEITLER, Ruth. Tactical deception and strategic surprise in Al-Qai'da's operations. En: *Middle East Review in International Affairs*, 2004. Vol. 8, nro. 2, pp. 57.



Un cuarto de siglo de Al Qaeda... y un fin que se antoja bastante lejano. Noticias de Mundo.

Parte 2. Inteligencia estadounidense y la Guerra Fría

Organización de la inteligencia estadounidense antes y después de la Guerra Fría

La comunidad de inteligencia estadounidense, como se le conoce hoy en día, fue creada después del establecimiento de la Ley de Seguridad Nacional de 1947 (National Security Act of 1947), como resultado del inicio de la Guerra Fría. Esta organización trabajó de manera estable, sin mayores cambios en la situación, durante la confrontación de los dos bloques, y estuvo principalmente enfocada en enfrentar a la antigua Unión Soviética y sus aliados[9]. En este escenario, el aparato de inteligencia fue requerido para trabajar contra dichas entidades estatales, y los medios y estructuras para realizar dicho trabajo fueron diseñados para eso: enfrentar otros Estados. Para explicarlo de una manera más didáctica, en el caso de la colección de información por ejemplo, Estados Unidos desarrolló la Inteligencia Técnica (Techint), la cual usaba medios sofisticados como sistemas satelitales, aviones de vigilancia estratégica,

9. LOWENTHAL, op. cit., pp. 19-20.

estaciones de comunicación en el terreno, mientras que para la Inteligencia Humana (Humint) usaron medios como espías bien entrenados y fuentes y redes de informantes confiables; todo esto trabajando en conjunto y de manera coordinada contra un enemigo limitado por consideraciones geográficas, culturales e idiomáticas, entre otras.

Sin embargo, la caída del muro de Berlín trajo consigo nuevos desafíos para los diferentes campos de las relaciones internacionales. Las actividades políticas, militares y también las de inteligencia se vieron frente a una nueva realidad para la que sus estructuras no fueron diseñadas. Se necesitaba una adaptación rápida.

Casi de la noche a la mañana, el enemigo dejó de ser la Unión Soviética y sus aliados, para dar paso a entidades no estatales, cuya práctica preferida de hacer la guerra era a través del terrorismo. La guerra de cuarta generación ya se estaba dando y muchos Gobiernos aún no se habían dado cuenta y, peor aún, no estaban listos para enfrentarla. Esto sucedía incluso con la comunidad de inteligencia estadounidense, la más poderosa del mundo. Como resultado de esto, la mayoría de los métodos del sistema de inteligencia estadounidense se tornaron inservibles al momento de enfrentar al nuevo enemigo, cuya principal fortaleza era, irónicamente, su aparente debilidad militar y económica cuando se lo comparaba con las superpotencias[10].

Como parte del juego estratégico, el nuevo orden mundial generó muchas guerras internas; la antigua Unión Soviética y sus Estados satélites se vieron de pronto envueltos en el centro del proceso de desfragmentación, resultante de los profundos cambios geoestratégicos; algunos países de Asia y Latinoamérica estaban aún peleando para derrotar a guerrillas comunistas, mientras que países africanos se enfrentaban a levantamientos internos normalmente motivados por el control de los recursos naturales[11].

Mientras tanto, la comunidad de inteligencia de Estados Unidos estaba aún llena de analistas expertos en el bloque soviético, espías que hablaban ruso a la perfección y contaba con innumerables métodos y equipamiento diseñado para el conflicto bipolar; ninguno de ellos era útil en el nuevo orden mundial[12]. Una vez más: era necesario adaptarse a las nuevas reglas de juego, el juego de la guerra entre las gentes, como lo llama el general británico Rupert Smith en su libro *La utilidad de la fuerza. El arte de la guerra en el mundo moderno (The Utility of Force: The Art of War in the Modern World)*[13].

9. LOWENTHAL, op. cit., pp. 19-20.
10. TREVERTON, op. cit., pp. 60-61.
11. THAKUR, Ramesh. *The People VS The State: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect.* Tokio: United Nations University Press. 2011, p. 122.
12. LOWENTHAL, op. cit., p. 232.
13. SMITH, Rupert. *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World.* Nueva York: Random House. 2008, p. xiii.

Parte 3. Perfil de Al-Qaeda

Un repaso histórico

A pesar de que al parecer fue la misma Oficina de Investigación Federal de Estados Unidos (FBI) la que dio en 1988 el nombre de Al-Qaeda a este —en ese entonces— débilmente cohesionado grupo extremista liderado por Osama Bin Laden y sus aliados[14], este no siempre fue lo que es hoy y sus orígenes pueden ser rastreados primero como un movimiento de resistencia y luego como una organización terrorista.

En 1979, justo después de la invasión soviética de Afganistán, Osama Bin Laden se unió al movimiento de resistencia Muyahidín afgano como financista y reclutador. Así, puso a disposición de esa organización los bienes y las riquezas heredados de su padre, su influencia personal y las relaciones sociales en Arabia Saudita, su país natal. En 1984, él y sus seguidores expandieron su red terrorista fuera de las fronteras afganas, y abrieron oficinas de apoyo en Europa, el mundo árabe e incluso Estados Unidos, en busca de recolectar fondos y voluntarios para su lucha[15].

Por otro lado, se cree que la amenaza iraquí de invadir Arabia Saudita después de Kuwait hizo que Bin Laden solicitara a su país no aceptar apoyo de tropas estadounidenses, sino, por el contrario, utilizar las fuerzas muyahidines para expulsar a los posibles invasores de Kuwait. Como era de esperarse, su requerimiento fue rechazado, lo que motivó su radicalización y que se convirtiera en un enemigo más de Estados Unidos, a pesar de que este país había financiado a los muyahidines con aproximadamente tres billones de dólares en la década de 1980, a cambio de que estos expulsaran a las tropas invasoras rusas[16].

Estructura organizacional

Es muy complicado identificar la estructura organizacional de una entidad como Al-Qaeda. Sin embargo, podemos analizar el comportamiento de la organización a través del tiempo, desde su fundación hasta los ataques del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos (9/11), a fin de entender mejor su estructura.

14. BURKE, Jason. Al-Qaeda. En: *Foreign Policy*, 2004. Nro. 142, p. 18.
15. KATZMAN, Kenneth. Al Qaeda: Profile and threat assessment. Congressional Research Service. [Consulta: 20 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA444819
16. KATZMAN, op. cit., pp. 2-3.



Seguidores expandieron su red terrorista fuera de las fronteras y abrieron oficinas de apoyo en Europa, el mundo árabe e incluso Estados Unidos.

▪ La visión jerárquica

Desde su fundación hasta la derrota de las tropas soviéticas en Afganistán en 1989, Al-Qaeda se adhirió a los principios de una organización jerárquica, los cuales están asociados a una división rígida, subordinación a la cadena de comando y estructura de liderazgo piramidal. La adherencia a esta clase de comportamiento organizacional permitió a la organización enfrentar a un enemigo convencional con una estrategia de guerra de guerrillas, en una confrontación en la cual el enemigo estaba limitado geográfica y culturalmente. Esta estructura les permitió implementar cadenas logísticas y reemplazos de personal en un campo de batalla aferrado al terreno[17].

▪ La visión del *network*

Luego del éxito de la campaña antisoviética en Afganistán, Al-Qaeda replanteó sus objetivos. Como se dejó entrever antes, para este grupo ya no era la Unión Soviética quien quería invadir el mundo árabe, sino que ahora lo eran Estados Unidos y sus aliados[18]. La implementación de la guerra santa global (Jihad), una red de colaboradores (*network*) y un movimiento donde no necesariamente exista un solo líder era lo que necesitaban para enfrentar los nuevos desafíos autoimpuestos[19]. A fin de perseguir esta nueva visión, Al-Qaeda se vio obligado a cambiar sus estruc-

17. MISHAL, Shaul y ROSENTHAL, Maoz. Al-Qaeda as a dune organization: Toward a typology of Islamic terrorist organization. En: *Studies in Conflict & Terrorism*, 2005. Vol. 28, nro. 4, pp. 277-278.
18. MISHAL y ROSENTHAL, op. cit., pp. 278-279.
19. LUTZ y LUTZ, op. cit., p. 339.

turas y comportamiento organizacional. Lo hicieron rápido, mucho más rápido que sus enemigos, adaptando a la organización en lo que podemos llamar la visión del *network* o red.

Esta visión se caracteriza por reducir la rigidez jerárquica y aumentar la flexibilidad y libertad de acción de sus miembros subordinados, así como la atomización de varias células terroristas y movimientos relativamente independientes que comparten los mismos objetivos, pero no el mismo liderazgo. En la práctica, Bin Laden y su cúpula más cercana establecían la misión y los objetivos, y estos eran entregados a los representantes de los grupos terroristas independientes distribuidos alrededor del mundo para ser ejecutados[20].

Como se puede apreciar, la visión del *network* es más una visión interorganizacional que monoorganizacional compuesta por múltiples entidades que tienen la misma conceptualización del mundo que Al-Qaeda, a pesar de no compartir el mismo liderazgo.

Esta nueva estructura permitió a Al-Qaeda y sus afiliados ejecutar con éxito acciones terroristas como los ataques a las instalaciones estadounidenses en Dhahran, Arabia Saudita; a la embajada estadounidense en Dar es-Salaam, Tanzania, y Nairobi, Kenia[21]; y finalmente a las Torres Gemelas del World Trade Center en Nueva York y el edificio del Pentágono en Washington D.C. el 9/11, en el mismo corazón del suelo norteamericano[22].

Como se puede apreciar, la visión del *network* es más una visión interorganizacional que monoorganizacional compuesta por múltiples entidades que tienen la misma conceptualización del mundo que Al-Qaeda, a pesar de no compartir el mismo liderazgo, lo que ha sido llamado por Burke como el "Al-Qaedismo" del terrorismo islámico de los primeros años del presente siglo[23].

• Medidas de contrainteligencia de Al-Qaeda hacia los ataques del 9/11

Como si la visión del *network* no fuera suficientemente compleja para hacer más difícil el trabajo de las agencias de inteligencia, Al-Qaeda incrementó esta complejidad al usar técnicas de contrainteligencia, a fin de dar la máxima protección posible a sus células terroristas esparcidas por todo el mundo[24]. Estas medidas pueden ser divididas en dos áreas: ámbito operacional y financiamiento económico.

---

20. MISHAL y ROSENTHAL, op. cit., p. 279.
21. SHULTZ y BEITLER, op. cit., pp. 63-65.
22. SHULTZ y BEITLER, 68-69.
23. BURKE, op. cit., p. 18.
24. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 73.

Ámbito operacional

Aparte de mantener encubiertos a sus campos de entrenamiento en zonas remotas como las montañas de Afganistán, Al-Qaeda también ha ido perfeccionando cada vez más en uso de códigos, nombres falsos, identidades encubiertas, células durmientes, negocios de fachada y compartimentaje de los diversos elementos de su organización y personal[25].

Así pues, por ejemplo, como parte de las acciones previas al ataque a la embajada estadounidense en Nairobi, Kenia, en 1988, Al-Qaeda implementó en 1994 Help African People, una organización caritativa de fachada, que en realidad se dedicaba a conseguir documentación falsa y crear cubiertas a sus miembros, quienes luego ejecutarían la acción[26]. Este tipo de medidas habrían sido usadas también, y de manera más sofisticada y compleja, en el caso de los ataques del 9/11.

Financiamiento económico

Sin considerar el apoyo de aproximadamente 3 billones de dólares que Estados Unidos proporcionó a la organización en la lucha contra la invasión soviética en Afganistán, como lo mencionamos anteriormente, y que ayudó a armar y literalmente crear las sólidas bases de esta organización terrorista, Al-Qaeda ha hecho uso de muchas prácticas ilícitas, a fin de financiar sus actividades y hacer difícil el seguimiento y bloqueo del flujo económico hacia sus arcas. Estas actividades son parte de una red compleja a nivel mundial, que incluye el tráfico de drogas, diamantes e incluso el lavado de dinero en muchos bancos y paraísos fiscales alrededor del mundo.



Mina de diamantes en Kono, Sierra Leona, donde operó Michel Desaedeleer. Foto: Chema Caballero.

Por ejemplo, esta organización terrorista ha conseguido hacer negocios de tráfico de diamantes en Sierra Leona y Liberia, aprovechando la inestabilidad de dichos países, actividad que se vendría realizando desde 1998, luego de que Estados Unidos consiguiera congelar parte de

25. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 66.
26. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 67.

sus activos por un monto aproximado de 240 millones de dólares. Increíblemente, una porción significativa de estos activos de Al-Qaeda eran barras de oro guardadas en la reserva federal de Estados Unidos[27].

Para darnos una mejor idea de los alcances de esta red y la profundidad con la cual penetró en el sistema financiero de muchos países, podemos tomar en consideración lo dicho por Feinstein en su libro *El mundo oculto: Desde el interior del comercio mundial de armas* (*The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*), cuando indica que en 2000 el ciudadano saudí Omar al-Bayoumi abrió una cuenta en el prestigioso Riggs Bank de Washington D.C. para dos de los secuestradores de los vuelos en los ataques del 9/11. Al mismo tiempo, la esposa de al-Bayoumi comenzó a recibir depósitos de miles de dólares hechos por la esposa del príncipe saudí Bandar bin Sultan[28].

Lo curioso de este asunto es que el príncipe Bandar bin Sultan era amigo personal de la familia del entonces presidente George Bush y del conocido expresidente Ronald Reagan, y, aparte de tener lazos estrechos con Estados Unidos al ser embajador de Arabia Saudita en ese país, y por su pasado como militar con muchas visitas a sus pares norteamericanos en años previos, había sido unos de los principales promotores y gestores de la venta de 60 aviones caza F-15 al reino saudí en 1978, uno de los pocos éxitos comerciales en materia militar de armamento estadounidense vendido a un país árabe, incluso en contra de una férrea oposición del *lobby* israelí en los pasadizos del Capitolio[29]. Es importante de resaltar que esta experiencia comercial en el ámbito militar con los estadounidenses sirvió a Bandar para crear una red de influyentes contactos, que finalmente llevó a la implementación del acuerdo de Al Yamamah, por medio del cual el Reino Unido vendió armamento a Arabia Saudita por un monto de 53 billones de libras esterlinas de 1985 a 1988[30].

A pesar de todos estos indicios y las conexiones con los secuestradores de los vuelos, el FBI y la comisión de los ataques del 9/11 determinaron que el dinero no fue desviado de manera intencional a los terroristas[31], algo que deja serias dudas acerca de la relación y red de influencias dentro del ámbito del tráfico de armas a nivel global.

---

27. FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*. Nueva York: Farrar, Straus and Giroux. 2011, p. 119.
28. FEINSTEIN, op. cit., p. 74.
29. FEINSTEIN, op. cit., pp. 43-46.
30. FEINSTEIN, op. cit., pp. 35-38.
31. FEINSTEIN, op. cit., p. 74.



Ataques terroristas en Nueva York el 11 de setiembre.

Parte 4. Debilidades de Estados Unidos al enfrentar al terrorismo previo al 9/11

Habiendo visto brevemente las tácticas, estructura y comportamiento organizacional de Al-Qaeda y también cómo la comunidad de inteligencia estadounidense había venido tratando de adaptarse sin éxito a los cambios impuestos por el fin de la Guerra Fría, podemos analizar dónde esta última falló en prevenir los ataques del 9/11. En este sentido, hablar de un posible fallo en prevenir estos ataques implica necesariamente hablar de los eventos y cambios que venía experimentando el sistema de inteligencia norteamericano desde —y probablemente antes— del fin de la Guerra Fría.

Por un lado, algunos académicos coinciden en señalar que la inteligencia estadounidense habría fallado en adaptarse al nuevo orden mundial, al fenómeno de la globalización, a la era de la información y, por qué no, también a la guerra de cuarta generación, guerra asimétrica, guerra entre las gentes o como se quiera llamar a la forma predominante de hacer esta en la actualidad[32].

32. SMITH, op. cit., p. 27.

Como hemos visto, grupos terroristas venían atacando intereses y representaciones oficiales estadounidenses en el extranjero, Hamas y Hezbollah atacaban también entidades occidentales, no solo norteamericanas e israelíes, como parte de su Jihad en sus respectivos países, lo que podía considerarse como un problema focalizado. Sin embargo, Al-Qaeda fue el único hasta ese entonces que propuso una Jihad global, una coalición de grupos terroristas con alcance mundial y la habilidad de establecer una serie de amenazas difíciles de predecir para cualquier Gobierno y sus sistemas de inteligencia[33]. Mientras ellos se adaptaban al nuevo escenario, la inteligencia americana tenía problemas en cambiar sus estructuras culturales, burocráticas y a un aparato político aletargado, lo que tarde o temprano los llevaría a fallar en su misión.

La mayoría —si es que no todos— de los ataques exitosos del enemigo pueden ser considerados como una falla en el sistema de inteligencia. Siguiendo esa premisa, los ataques a las embajadas norteamericanas en Tanzania y Kenia deberían ser considerados no solo como tales, sino, sobre todo, como unas señales que advertirían que algo mucho mayor estaba por venir.

La mayoría —si es que no todos— de los ataques exitosos del enemigo pueden ser considerados como una falla en el sistema de inteligencia. Siguiendo esa premisa, los ataques a las embajadas norteamericanas en Tanzania y Kenia deberían ser considerados no solo como tales, sino, sobre todo, como unas señales que advertirían que algo mucho mayor estaba por venir. Al parecer, esto fue ampliamente comprendido por asesores políticos y miembros de la comunidad de inteligencia[34]; sin embargo, y a pesar de reconocer que se necesitaban cambios estructurales urgentes a fin de enfrentar y hasta derrotar al enemigo de turno, estos cambios nunca fueron alcanzados[35].

Es así que, a pesar de que ciertos indicadores de la conformación de la red internacional de Bin Laden fueron reconocidos por la inteligencia antes de los ataques del 9/11, estos no fueron lo suficientemente contundentes como para hacer sonar las alarmas del ataque que se planeaba[36]; todo ello sin considerar

33. KATZMAN, op. cit., p. 7.
34. PILLAR, Paul. Good literature and bad history: The 9/11 commission's tale of strategic intelligence. En: *Intelligence and National Security*, 2006. Vol. 21, nro. 6, p. 1025.
35. ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, pp. 39-40.
36. BETTS, Richard. Fixing intelligence. En: *Foreign Affairs*, 2002. Vol. 81, nro. 1, p. 56.

que el terrorismo internacional había sido declarado como una amenaza significativa para Estados Unidos desde 1994, cuando alcanzó su mayor preponderancia entre el resto de amenazas a esa nación en 1998[37]. No obstante, sería injusto decir que la inteligencia no estaba haciendo nada por evitar las acciones del enemigo, ya que, por ejemplo, esta había podido prevenir varios complots de 1993 a 1999, debido al gran esfuerzo que se realizaba por poder detectar las acciones de este nuevo y descontrolado fenómeno[38]. Como Samuel Berger dijera: "En 1996 Osama Bin Laden estaba en las pantallas del radar; en 1998 él era la pantalla del radar", en alusión al trabajo de la comunidad de inteligencia para seguirle los pasos[39].

Sin embargo, una cosa era ser amenazado en el exterior y otra muy diferente era la posibilidad de ser atacado en propio suelo estadounidense, algo que sin embargo fue advertido en 1997 por el FBI, entidad que, como resultado de esta aseveración, creó la unidad especial Bin Laden, ubicada en el edificio de su cuartel general[40], siguiendo los pasos de la creación de la Estación Alec, también conocida como la unidad Bin Laden, de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) en 1996[41].

Más aún, es de resaltar el hecho de que, el 10 de julio de 2001, un agente especial de la unidad Fénix (Phoenix) habría enviado un mensaje al cuartel general del FBI advirtiendo del riesgo de que Al Qaeda estuviera entrenando a sus miembros en escuelas de aviación dentro de territorio estadounidense; no hubo ninguna reacción a esta advertencia por parte del FBI ni de la CIA[42].

Entonces..., ¿qué estaba fallando en el Sistema de Inteligencia?

Podemos resumir algunos aspectos y tratar de conseguir una respuesta coherente basada en las debilidades de la comunidad de inteligencia y de los asesores políticos que podrían haber afectado el desenvolvimiento del sistema de inteligencia.

---

37. ZEGART, op. cit., 2006, p. 40.
38. ZEGART, op. cit., 2006, p. 41.
39. ZEGART, op. cit., 2006, p. 42.
40. ZEGART, op. cit., 2006, p. 44.
41. GOLDBERG, Susan. CIA disbands Bin Laden unit. 4 de julio de 2006. [Consulta: 24 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.guardian.co.uk/world/2006/jul/04/usa.alqaida
42. TREVERTON, op. cit., p. 62-63.

• Posibles debilidades de inteligencia en prevenir los ataques del 9/11

▪ Debilidades organizacionales

Como se ha mencionado, la comunidad de inteligencia norteamericana no habría tenido la rapidez necesaria en implementar los cambios profundos y determinantes de su estructura organizacional necesarios para enfrentar y adaptarse a los nuevos desafíos y cambios que el mundo experimentaba desde la caída del Muro de Berlín. Una de las razones en la que muchos estudiosos concuerdan es la falta de coordinación y el exceso de celo profesional entre las agencias que las llevó a sobrecompartimentar la información que poseían y, peor aún, no compartirla con otras agencias en la forma en que debería haberse hecho. Ni siquiera los estándares impuestos de diseminación de la información (*need to know standards*)[43] —los cuales establecen que se debe compartir la información con todas las agencias que podrían tener interés en esta o ser afectadas por esta— fueron cumplidos como resultado del secretismo, competencia, protagonismo político, intereses de presupuesto, entre otros, por parte de estas agencias[44].

Pareciera que lo que agravó esta situación fue el hecho de que la labor de inteligencia en el extranjero era tarea de la CIA, una agencia netamente dedicada a este trabajo, mientras que el FBI —una agencia de investigación policial a nivel federal, cuya producción de inteligencia era vista como un trabajo de segundo orden comparada con la investigación criminal, su razón de ser— era la responsable de la inteligencia domestica dentro de territorio estadounidense[45]. En consecuencia, deberíamos resaltar la gran diferencia entre recolectar información y producir inteligencia en el extranjero, donde las entidades norteamericanas pueden fácilmente romper las leyes, y hacer lo mismo dentro de territorio norteamericano, donde las leyes son mucho más restrictivas en relación con la privacidad de sus ciudadanos[46]. En otras palabras, Estados Unidos estaba en una posición donde las libertades y derechos civiles estaban sobre las prioridades en materia de seguridad nacional o, al menos, existía un balance entre ellas[47]. Esta separación en la colección, producción y diseminación de inteligencia, y también las dos diferentes formas de ver el rol de la inteligencia en la seguridad de la nación, dieron como resultado un divorcio entre las dos agencias más grandes e

43. LOWENTHAL, op. cit., p. 154.
44. LOWENTHAL, op. cit., p. 302.
45. ZEGART, op. cit., 2007, p. 166.
46. BETTS, op. cit., 2002, p. 50.
47. TREVERTON, op. cit., pp. 51-52.

importantes de la comunidad de inteligencia estadounidense, que por el contrario eran llamadas a trabajar de manera coordinada a fin de crear una interoperabilidad adecuada; sin embargo, al parecer, fallaron.

Por otro lado, un tercer actor también aparece en escena: el Departamento de Defensa (DoD), que había tenido disputas con la CIA de manera constante por temas relacionados con el control del presupuesto de inteligencia[48]. En ese entonces, antes de los ataques del 9/11, el DoD manejaba el 85% de dicho presupuesto, del que destinaba aproximadamente 49% a actividades de inteligencia técnica (Techint)[49], mucho de lo cual era gastado en programas relacionados con dispositivos y equipamiento cuyo diseño estaba orientado a conflictos interestatales y no eran tan efectivos contra la forma de acción de la amenaza terrorista.[50]

Muchas de estas características culturales, que se tornan en debilidades al momento de interactuar en un mundo multicultural, son como un tatuaje o una cicatriz en el cuerpo, que son sumamente difíciles de borrar o modificar.

▪ Debilidades culturales

Si vemos a las debilidades organizacionales como algo difícil de corregir, entonces imaginémonos cuánto más difícil debe ser corregir las debilidades culturales dentro de una organización y su personal. Muchas de estas características culturales, que se tornan en debilidades al momento de interactuar en un mundo multicultural, son como un tatuaje o una cicatriz en el cuerpo, que son sumamente difíciles de borrar o modificar. Definitivamente, esto crea prejuicios en menor o mayor medida, lo que hace que cada individuo vea el mundo de una manera particular. Pero en esta oportunidad no es solo un individuo el que es influenciado por estos prejuicios culturales, sino un grupo humano que conforma una organización que se ve limitado de realizar un análisis realísticamente objetivo y solo busca obtener consenso entre los diferentes analistas de inteligencia, y no necesariamente buscar explicaciones alternativas que van más allá de su forma de ver y entender el mundo. Esto eventualmente habría afectado la objetividad del grupo de analistas de inteligencia en los cuarteles generales y agentes estadounidenses desplegados en el terreno, cayendo en lo que se conoce como "pensamiento grupal" o *"groupthink"*[51].

48. LOWENTHAL, op. cit., p. 47.
49. ZEGART, op. cit., 2006, pp. 57-59.
50. LOWENTHAL, 234.
51. BYMAN, Daniel. Strategic surprise and the September 11 attacks. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, p. 165.

Sin embargo, no todas las debilidades culturales son difíciles de cambiar, pero normalmente estas requieren de un tiempo relativamente largo para hacerlo, como es el caso, por ejemplo, de las habilidades lingüísticas[52], como también del conocimiento y entendimiento cultural o *cultural awareness*. Pero, a pesar de su significativa importancia, creer que con solo enfocarnos en obtener las habilidades mínimas necesarias para cubrir los requerimientos de estas últimas es no tener un entendimiento pleno de la situación, lo cual definitivamente aumentará su ambigüedad e incertidumbre.

Esta situación hace difícil creer que los analistas de inteligencia norteamericanos hayan alcanzado un nivel adecuado de entendimiento y uso del farsi, árabe o pashtu, y una exposición mínima a la cultura afgana durante la guerra contra Al-Qaeda, una necesidad si es que se quería confiar en un análisis independiente de la información recibida y no en el análisis de otras agencias extranjeras que manejaban su propia agenda de intereses.

En ese sentido, es alarmante, por ejemplo, que entre 1998 y el 2002 no tenía ningún oficial de caso que hablara pashtu, una de las principales lenguas que se hablan en Afganistán. Por otro lado, para 2001 el 80% de los agentes de inteligencia norteamericanos solo tenían habilidades en lenguas romances y no en otras, como el árabe, necesarias para enfrentar a Al-Qaeda[53]. Esta situación hace difícil creer que los analistas de inteligencia norteamericanos hayan alcanzado un nivel adecuado de entendimiento y uso del farsi, árabe o pashtu, y una exposición mínima a la cultura afgana durante la guerra contra Al-Qaeda, una necesidad si es que se quería confiar en un análisis independiente de la información recibida y no en el análisis de otras agencias extranjeras que manejaban su propia agenda de intereses.[54]

Esta falta de apertura cultural, por llamarla de alguna manera, parece ser todavía hoy un problema generalizado no solo entre las agencias de inteligencia, sino también entre la comunidad internacional en su conjunto, tal como lo sugiere Stewart cuando critica el autoaislamiento hacia las comunidades locales y la falta de habilidades comunicativas, como el idioma, de la mayoría del personal internacional de diversas organizaciones que conoció durante los nueve años que él pasó en Afganistán en la última década[55]. Este hecho es

52. LOWENTHAL, op. cit., p. 93.
53. ZEGART, op. cit., 2006, p. 57.
54. LOWENTHAL, op. cit., pp. 121-122.
55. STEWART, Rory y KNAUS, Gerald. *Can Intervention work?* Nueva York: W.W. Norton & Company. 2011, pp. 12-17.

algo preocupante, ya que esta gente es la gente que está en el terreno, la que está en contacto con la población y las que supuestamente son las personas que tienen el mejor entendimiento de la situación, y las que, al fin y al cabo, son las que colectan la información para las agencias de inteligencia. Aquí resulta pertinente citar las palabras de Peter Hoekstra, antiguo presidente del Comité de Inteligencia del Congreso, quien en 2005 dijo: "Demasiado dinero ha sido gastado en satélites y no en habilidades lingüísticas de los agentes colectores y analistas"[56].

Solo en el caso de las habilidades lingüísticas y el *cultural awareness*, y sin tener en cuenta otros campos importantes de una amplia gama de debilidades culturales, esto se convertirá en un verdadero problema en el futuro cercano, por ejemplo, en casos como el óptimo uso de la inteligencia de comunicaciones (Comint)[57] y la inteligencia humana (Humint)[58].

• Posibles debilidades de los decisores políticos para prevenir los ataques del 9/11

A pesar de que el principal objetivo de este ensayo es analizar el rol de la inteligencia estadounidense en los ataques del 9/11, es necesario analizar también la participación de los elementos políticos decisorios, debido a que finalmente ellos son los responsables de establecer las políticas y tomar las decisiones correspondientes, basados no solo en la inteligencia que les brindan las agencias, sino también en otros factores e intereses que influencian estas decisiones[59].

Por lo tanto, hablar de los elementos políticos decisorios cuando se habla de fallas en el sistema de inteligencia es pertinente, ya que las decisiones de los primeros definitivamente impactan en el trabajo de la inteligencia, al crear una simbiosis a lo largo del ciclo de inteligencia, con el fin de producir el mejor producto que será parte de —junto con otros factores— la toma de decisiones al más alto nivel de la política del Estado. Sin embargo, es preciso enfatizar que esta relación debe fluir en ambos sentidos, tanto de arriba hacia abajo como de abajo hacia arriba, ya que las agencias de inteligencia establecen sus prioridades y objetivos sobre la base de las políticas de Estado y de Gobierno, mientras que los políticos deben tomar sus decisiones en gran parte basados en la inteligencia estratégica. Esta es, por lo menos en teoría, la forma como

56. LOWENTHAL, op. cit., p. 70.
57. LOWENTHAL, op. cit., p. 94.
58. SCHINDLER, John. Intelligence and strategy in the war on Islamist terrorism. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader*. Nueva York: Routledge. 2009, p. 255.
59. MARRIN, Stephen. The 9/11 terrorist attacks: A failure of Policy not strategic intelligence analysis. En: *Intelligence and National Security*, 2011. Vol. 26, nros. 2-3, p. 183.

debe funcionar la interacción entre estas dos partes. Lamentablemente, la realidad a veces puede ser muy distinta a la teoría.

Es así que una de las razones por las cuales la inteligencia estratégica es algunas veces ignoradas por los políticos es el hecho de que no es la única herramienta que se toma en cuenta en las decisiones políticas. De hecho, los políticos están expuestos a diferentes formas de influencia y presión, que amoldan sus decisiones y parecen haber jugado un papel importante en minimizar o desenfocarse de la amenaza de Al-Qaeda, a pesar de las advertencias del sistema de inteligencia.

¿Qué interés podría ser más importante que la seguridad nacional de Estados Unidos y la de sus ciudadanos, especialmente si existía la posibilidad de un ataque dentro de su propio país?

Sorprendentemente, de acuerdo con Byman, la administración de Clinton y luego la de Bush se equivocaron al momento de establecer su prioridades en relación con la interconexión geopolítica de Afganistán, Pakistán, Arabia Saudita y Al-Qaeda. Dos ejemplos pueden resumir esta aseveración; primero, Estados Unidos estaba más preocupado en lidiar con el programa nuclear pakistaní, en vez de enfocarse en la relación de este país con los talibanes; y segundo, cuando Estados Unidos fueron advertido por las agencias de inteligencia del financiamiento de grupos radicales por parte de Arabia Saudita, funcionarios del Departamento de Estado y el Pentágono respondieron diciendo que había otros intereses norteamericanos más importantes en juego, en relación con los vínculos estadounidenses con el país árabe[60].

Consecuentemente, considerando que para mediados de la década de 1990 los políticos norteamericanos estaban preocupados por la posibilidad de un ataque terrorista en suelo estadounidense[61], es pertinente hacernos la siguiente pregunta teniendo en cuenta el rol jugado por Arabia Saudita en este juego geopolítico: ¿qué interés podría ser más importante que la seguridad nacional de Estados Unidos y la de sus ciudadanos, especialmente si existía la posibilidad de un ataque dentro de su propio país?

Aparte de su inigualable historia financiando grupos radicales islamistas, Arabia Saudita ha venido jugando, incluso hasta nuestros días, un importante rol geo-

60. BYMAN, op. cit., p. 178.
61. MARRIN, op. cit., p. 184.

estratégico en Medio Oriente, debido principalmente a su posición geográfica —estratégicamente ubicada entre el mar Rojo y el golfo Pérsico— y a su inmensa reserva petrolera, considerada la más grande del mundo[62]. Sin embargo, en este caso lo que parece haber inclinado la balanza a favor de mantener una relación estrecha con los saudíes habría sido el negocio de la venta de armas estadounidenses, que se plasmó en acuerdos millonarios de largo plazo.

Aparte de los negocios de los aviones F-60 a finales de la década de 1970 citados en párrafos anteriores, el gobierno saudí adquirió en 1984 el sistema de vigilancia y reconocimiento Awacs, el cual les dio un amplio alcance de protección a su territorio. Se dice que el trato fue que el reino saudí depositara 32 millones de dólares a las arcas de los contras en Nicaragua, como parte del famoso acuerdo Irán-contras[63]. También es importante señalar que, de 1997 a 2007, Arabia Saudita fue el mayor importador mundial de armamento norteamericano, al alcanzar una inversión de 10,7 billones de dólares durante ese tiempo, incluso mucho mayor que las compras israelíes a dicho país[64]. Quizás esto explique un poco el porqué para algunos funcionarios del Pentágono y el Departamento de Estado hayan habido intereses más importantes que las amenazas de un ataque en suelo estadounidense antes de los ataques del 9/11.

Otra explicación que puede ayudar a entender el impacto de la política en el sistema de inteligencia ha sido propuesta por Zegart cuando discute las razones de por qué la comunidad de inteligencia no habría sido capaz de implementar todos los cambios necesarios en sus estructuras, a pesar de la urgencia que el caso ameritaba. Es así que, en sus publicaciones, esta investigadora muestra que, antes de los ataques del 9/11, solo 35 de las 340 recomendaciones hechas por diversos comités y comisiones durante la década de 1990 habían sido implementadas, a pesar de que haber sido elaboradas durante varios años con el objetivo de enfrentar a la creciente amenaza terrorista. Zegart culpa a los políticos de turno por la falta de adaptación, debido a la alta resistencia al cambio por parte de las organizaciones estatales involucradas, a la pugna de control de poder y presupuestos económicos, y hasta a motivaciones electorales[65], lo cual finalmente habría terminado por afectar al sistema de inteligencia, que de por sí ya presentaba muchas imperfecciones, como se ha mencionado hasta ahora.

---

62. KHANNA, Parag. *El segundo mundo. Imperios e influencia en el nuevo orden mundial*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica. 2009, p. 314.
63. FEINSTEIN, op. cit., p. 51.
64. FEINSTEIN, op. cit., p. 378.
65. ZEGART, op. cit., 2006, pp. 52, 58-59.

Conclusiones

Los ataques del 9/11 fueron el resultado de diversos factores que influenciaron no solo a Estados Unidos, sino también a la comunidad internacional en su conjunto, en una era de cambios globales e inestabilidad después del fin de la Guerra Fría.

Sin embargo, la principal variable de esta compleja ecuación geoestratégica pareciera haber sido la falta de adaptación de las estructuras organizacionales del sistema de inteligencia de Estados Unidos a un nuevo orden mundial y sus retos[66], a las prioridades políticas de los elementos decisorios del Estado sobre las relacionadas con la seguridad nacional, y al correcto y preciso entendimiento de la guerra moderna por parte de Al-Qaeda, que le permitió una libertad de acción que no pudo ser controlada.

Esta apreciación puede ser mejor entendida respondiendo a las preguntas previamente planteadas en la introducción del presente estudio:

¿El sistema de inteligencia de los Estados Unidos estaba preparado para enfrentar los nuevos desafíos del terrorismo internacional?

No. La nueva amenaza terrorista estableció nuevas reglas de juego y fue capaz de romper el paradigma de la guerra industrial reemplazándolo por el de la guerra entre las gentes, mientras, tal como se analiza en la parte 2 del presente documento, Estados Unidos siguió aún invirtiendo ingentes recursos económicos en un aparato de guerra enfocada en conflictos interestatales.

¿La comunidad de inteligencia se había adaptado a estos nuevos desafíos luego del fin de la Guerra Fría?

No. A pesar de que la comunidad de inteligencia realizó algunos cambios, estos nunca fueron lo suficientemente significativos como para impactar determinadamente el ambiente externo de la organización y balancear a los factores influyentes de este último. Por lo tanto, no fueron capaces de modificar en lo absoluto sus propias estructuras organizacionales. Como se explica en la parte 4, hubo algunos intentos por adaptar al sistema a través de cientos de recomendaciones establecidas por diferentes comités y comisiones al más alto nivel del Estado muchos años antes de los ataques, como parte de los esfuerzos por mantener el control de la siempre cambiante amenaza terrorista[67].

66. ZEGART, Amy. Spying Blind. En: Loch Johnson y James Wirtz (Ed.). *The Secret World of Spies. An Anthology*. Nueva York: Oxford University Press. 2011, pp. 478-479.
67. TREVERTON, op. cit., p. 27.



Monumento en memoria de los fallecidos en el ataque del 11 de setiembre de 2001.

Desafortunadamente, y a pesar de la necesidad urgente de cambio, solo el 10% de estas recomendaciones fueron implementadas.

¿Los políticos norteamericanos estaban conscientes de peligro de Al-Qaeda?

Sí. Como se explica en la parte 4, los políticos tenían pleno conocimiento de la amenaza terrorista, no solo para las representaciones e intereses norteamericanos en el extranjero, sino también en suelo estadounidense. Lamentablemente, intereses políticos, un mal cálculo geopolítico, un aparato estatal altamente burocrático y limitaciones legales fueron algunas de las causas, entre muchas más, por las cuales estos funcionarios no presionaron más a fin de buscar e implementar los cambios requeridos.

¿Los agentes de inteligencia desplegados en el campo estaban debidamente entrenados para colectar la información requerida?

No. Como se establece en las "debilidades culturales" de la parte 4, para 2001 el 80% de los agentes de inteligencia norteamericanos solo tenían habilidades en lenguas romances y no en otras, como el árabe, pashtu o farsi, necesarias para enfrentar a Al-Qaeda en Afganistán. Este solo hecho nos da una idea de la calidad de los programas de entrenamiento de los servicios de inteligencia, y si estos verdaderamente se enfocaban en lo que necesitaban sus agentes y no en parámetros clásicos de formación para un conflicto convencional.

¿Los analistas estaban debidamente entrenados para producir la mejor inteligencia posible?

No, ya que, como se ha mencionado antes, de 1998 a 2000 la CIA no tenía ni un solo oficial de caso que hablara Pashtu ni que hubiera sido expuesto lo suficiente a la cultura afgana como para tener un conocimiento cabal de la situación. Es así que podemos establecer que, junto con la falta de habilidades lingüísticas, conocimiento y entendimiento de la cultura local afgana (*cultural awareness*), que de por sí suponían una gran deficiencia en la capacidad de análisis del personal de inteligencia, las cosas se vieron aún más afectadas con procedimientos internos que maximizaban el secretismo, la competición y la desconexión entre la inteligencia doméstica (FBI) y la producida en el exterior (CIA y agencias de inteligencia militar del DoD). Esta situación definitivamente aislaba no solo a las agencias, sino también a los analistas de inteligencia, los cuales podrían haber sido apoyados por intelectuales y estudiosos con el nivel de seguridad adecuados, o por otros agentes que tuvieran una visión diferente de las cosas, a fin de producir una mejor inteligencia, precisa y oportuna, especialmente en el caso de un ataque inminente.

¿La relación entre la inteligencia y la política era la más adecuada?

No, y esto se explica detalladamente a través del desarrollo del presente ensayo, y especialmente en la parte 4. El hecho de que los decisores políticos hayan podido estar motivados por diferentes intereses, factores y presiones definitivamente convierte a la inteligencia en un factor más y no en el factor principal del proceso político de toma de decisiones. Consecuentemente, y a pesar del enorme esfuerzo por proveer del mejor producto de inteligencia al nivel político, este no habría sido valorado ponderado adecuadamente frente a los otros factores influyentes, lo cual definitivamente afectó el entendimiento, mas no el conocimiento, de los potenciales hechos que podían producir la amenaza terrorista. En teoría, la inteligencia debería ser la principal fuente en la cual se basaran las decisiones políticas, pero lamentablemente la realidad es muy distinta, no solo en Estados Unidos, sino a nivel mundial.

Finalmente, al haber respondido estas preguntas podemos tener un mejor conocimiento y entendimiento de las circunstancias que rodeaban e influenciaban uno de los lados de este enfrentamiento, Estados Unidos, que finalmente no pudo prevenir los ataques del 9/11; pero no debemos olvidar que la guerra es la interacción entre por lo menos dos partes beligerantes, activas y que buscan derrotar a su oponente. En este sentido, la parte 3 no ayuda a ver algunas medidas que habría tomado Al-Qaeda para aprovechar la falta de adaptación norteamericana, en provecho de la ejecución de los ataques que costaron la vida de miles de personas y que definitivamente cambiaron el curso de la historia reciente.

Bibliografía

- ANDREW, Christopher et al. (Ed.). *Secret Intelligence. A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009.
- BETTS, Richard. Analysis, war, and decision: Why intelligence failures are inevitable. En: *World Politics*, 1978. Vol. 31, nro.1, pp. 61-89.
- BETTS, Richard. Fixing intelligence. En: *Foreign Affairs*, 2002. Vol. 81, nro. 1, pp. 43-59.
- BURKE, Jason. Al-Qaeda. En: *Foreign Policy*, mayo-junio de 2004. Nro. 142, pp. 18-20, 22, 24, 26.
- BYMAN, Daniel. Strategic surprise and the September 11 attacks. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, pp. 165, 178.
- COLLINS, Alan. *Contemporary Security Studies.* Nueva York: Oxford University Press Inc. 2010.
- FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade.* Nueva York: Farrar, Straus and Giroux. 2011, pp. 35-38, 43-46, 51, 74, 119, 378.
- GOLDBERG, Susan. CIA disbands Bin Laden unit. 4 de julio de 2006. [Consulta: 24 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.guardian.co.uk/world/2006/jul/04/usa.alqaida
- JERVIS, Robert. *Why Intelligence Fails. Lessons from the Iranian Revolution and the Iraq War.* Nueva York: Cornell University Press. 2010, p. 2.
- JOHNSON, Loch y WIRTZ, James. *Intelligence: The Secret World of Spies. An Anthology.* Nueva York: Oxford University Press. 2011.
- KATZMAN, Kenneth. Al Qaeda: Profile and threat assessment. Congressional Research Service, pp. 2-3, 7. [Consulta: 20 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA444819
- KHANNA, Parag. *El segundo mundo. Imperios e influencia en el nuevo orden mundial.* Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica. 2009, p. 314.
- LOWENTHAL, Mark. *Intelligence: From Secrets to Policy.* Washington D.C.: CQ Press. 2009, pp. 2, 19-20, 47, 70, 93, 94, 121-122, 154, 232, 234, 302.
- LUTZ, Brenda y LUTZ, James. Terrorism. En: Alan Collins (Ed.). *Contemporary Security Studies.* Nueva York: Oxford University Press. 2010, p. 339.
- MARRIN, Stephen. The 9/11 terrorist attacks: A failure of Policy not strategic intelligence analysis. En: *Intelligence and National Security*, 2011. Vol. 26, nros. 2-3, pp. 182-202.
- MISHAL, Shaul y ROSENTHAL, Maoz. Al-Qaeda as a dune organization: Toward a typology of Islamic terrorist organization. En: *Studies in Conflict & Terrorism*, 2005. Vol. 28, nro. 4, pp. 275-293.
- PILLAR, Paul. Good literature and bad history: The 9/11 commission's tale of strategic intelligence. En: *Intelligence and National Security*, 2006. Vol. 21, nro. 6, pp. 1022-1044.
- SCHINDLER, John. Intelligence and strategy in the war on Islamist terrorism. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, p. 255.
- SHULTZ, Richard Jr. y BEITLER, Ruth. Tactical deception and strategic surprise in Al-Qai'da's operations. En: *Middle East Review in International Affairs*, 2004. Vol. 8, nro. 2, pp. 56-79.
- SMITH, Rupert. *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World.* Nueva York: Random House. 2008, pp. xiii, 27.
- STEWART, Rory y KNAUS, Gerald. *Can Intervention work?* Nueva York: W.W. Norton & Company. 2011, pp. 12-17.
- THAKUR, Ramesh. *The People VS The State: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect.* Tokio: United Nations University Press. 2011, p. 122.
- TREVERTON, Gregory. *Intelligence for an Age of Terror.* Nueva York: Cambridge University Press. 2009, pp. 27, 51-52, 54, 60-61, 62-63.
- ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, pp. 33-60.
- ZEGART, Amy. 9/11 and the FBI: The organizational roots of failure. En: *Intelligence and National Security*, 2007. Vol. 22, nro. 2, pp. 39, 165-184.
- ZEGART, Amy. Spying Blind. En: Loch Johnson y James Wirtz (Ed.). *The Secret World of Spies. An Anthology.* Nueva York: Oxford University Press. 2011, pp. 478-479.



Las corvetas *Atrevida* y *Descubierta* de la Expedición Malaspina (1789-1794), por Fernando Brambila.
Fuente: http://revistamito.com/ciencia-hecha-en-america-latina/

La política hispanoamericana de seguridad y defensa en la costa del noroeste en el siglo XVIII

Mg. Sergio Aníbal Zapata Huamán
Primer secretario del Servicio Diplomático del Perú. Magister en Gestión Pública de ESAN (Perú). Magíster en Relaciones Internacionales y Diplomacia de la Academia Diplomática del Perú. Ingeniero en Gestión Empresarial de la Universidad Nacional Agraria La Molina.



RESUMEN
Entre los siglos XVII y XVIII ocurrieron dos grandes hitos: el incremento del comercio entre el Virreinato de Nueva España y el del Perú por el mar del Sur, y el declive económico y militar del dominio español en sus colonias. En ese contexto se reorganizan las fuerzas navales hispanas y sobresale la figura de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que participó en expediciones marítimas al noroeste de las costas americanas y en importantes negociaciones diplomáticas.

PALABRAS CLAVE: Intercambio comercial, Real Armada, política de defensa, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

ABSTRACT
Between the 17th and 18th century two great landmarks happened: the increase of trade between the vice-royalty of Nueva España and that of Perú by the Southern Sea, and the economic and military decline of the Spanish dominion in their colonies. In that context, the Hispanic naval forces are reorganized and the image of Juan Francisco de la Bodega y Quadra is outstanding. He participated in the maritime expeditions to the Northeast of the American coasts and in important diplomatic negotiations.

KEYWORDS: Commercial Exchange, Royal Navy, Defense Policy, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

Introducción

El siglo XVIII fue un periodo de grandes transformaciones en los territorios hispanoamericanos, debido a las reformas borbónicas que se emprendieron en el ámbito político-administrativo, luego de la Guerra de Sucesión Española. En ese contexto, se reorganizaron las fuerzas navales españolas y se creó la Real Armada, entidad que sirvió como instrumento para asegurar no solamente la defensa del vital tráfico marítimo entre América y la metrópoli, sino también para llevar a cabo las expediciones científicas en la costa del noroeste americano, a fin de consolidar la presencia hispana en el hemisferio norte por razones geopolíticas.

• Artículo recibido el 9 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 18 de diciembre de 2015

El presente artículo consta de las siguientes partes: un resumen del intercambio comercial por la mar del Sur entre los virreinatos del Perú y de Nueva España; una descripción de la reorganización de las fuerzas navales españolas; una revisión de las fuentes del poder marítimo británico en el océano Atlántico y su creciente presencia en el océano Pacífico; un análisis de la política de defensa y seguridad ejecutada por la Corona española, con apoyo de los virreinatos, para fortalecer su proyección geopolítica en la costa del noroeste americano; y, finalmente, un breve recuento de la trayectoria del marinero criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quien sirvió con lealtad a la Real Armada en importantes expediciones marítimas y negociaciones diplomáticas.

Comercio entre los virreinatos del Perú y de Nueva España

A finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII, el comercio entre los Virreinatos de Nueva España y del Perú por la mar del Sur se intensificaba cada vez más, a pesar de las prohibiciones mercantiles por parte de la Corona española. Los negociantes limeños (peruleros), superando las restricciones, exportaban cargamentos de plata hacia el puerto de Acapulco, mientras que la élite novohispana hacía lo propio reexportando las prendas de vestir y las confecciones procedentes de China y España hacia el Perú.



Visión de Lima de Fernando Brambila. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/12/43

Acorde con Guadalupe Pinzón Ríos, citado por Paulina Machuca[1], "los puertos de la mar del Sur gozaron de relativa bonanza a partir del siglo XVII, producto del comercio transpacífico y de la derrama económica generada por el galeón de Manila" o nao de China, nombres con los que se conocían a las naves españolas que cruzaban el océano Pacífico entre el Asia y los puertos de la Nueva España.



Galeón, pintura de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://www.todoababor.es/articulos/nav_carrerafilipinas.htm

Los asentamientos portuarios del Pacífico novohispano como Acapulco[2] fueron testigos de las grandes riquezas que por aquellos puntos transitaban. Asimismo, en ese contexto de comercio marítimo se hizo presente una diversidad de actores sociales: "españoles, indios, las castas en general y filipinos" que participaron en diferentes trabajos relacionados con las actividades portuarias y marítimas, según las necesidades de cada lugar.



Puerto de Acapulco, por Fernando Brambila (1791). Disponible en: http://www.cartadeespaña.es/index.php?seccion=0&reportaje=610

1. MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
2. Acapulco fue el único puerto de altura en la costa oeste del Pacífico novohispano, privilegio que dispuso hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Machuca, op. cit.



Mapa del océano Pacífico, de Abraham Ortelius, en Theatrum Orbis Terrarum (Amberes, 1589). Disponible en: http://www1.uni-hamburg.de/java-history/JavaImages/JavaOrtelius.html

Si bien las rutas marítimas establecidas entre el Pacífico novohispano y Sudamérica funcionaron desde el siglo XVI con amplias restricciones, no fue sino hasta 1778, con el decreto de libre comercio promulgado por el rey de España Carlos III, cuando recién se consagró la apertura comercial entre los puertos españoles y los americanos. Esta medida buscaba terminar con el "lastre del contrabando" o el "comercio secreto" que "perduró prácticamente todo el periodo [virreinal], protagonizado por algunos productos como el cacao de Guayaquil y una gran cantidad de mercaderías de China"[3].

Cabe resaltar que, ya desde 1711, el virrey novohispano duque de Linares propuso oficializar la apertura del comercio entre México y el Perú, así como liberalizar la circulación de bienes y metales por las vías transpacíficas de Asia a México, a través del galeón de Manila, y de Europa a México, por medio de la flota española del Atlántico[4].

Esta propuesta de vanguardia para la época, sin embargo, fue rechazada rotundamente por el Consejo de Indias, pues la formalización de una estructura

3. MACHUCA, op. cit.
4. BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf

semiinformal de comercio podría haber resquebrajado la relación de fuerzas comerciales entre la metrópoli y los Virreinatos de Nueva España y del Perú, y con ello, quizá, haber adelantado el proceso de independencia y la autonomía económica del Nuevo Mundo[5].

Solo después de la guerra entre España y Gran Bretaña (1739-1748) por el control del área del Caribe y la oficialización del navío de registro en el transporte del comercio ultramarino español en el marco de las reformas borbónicas, aparece un proceso paulatino de apertura de los puertos sudamericanos en el comercio directo con España. Dichos cambios, sin embargo, hicieron que el circuito mercantil por el mar del Sur perdiera sus fuerzas, al punto de que la estructura semiinformal del comercio que había funcionado tan bien en décadas anteriores entre México y el Perú retrocediera hasta desaparecer[6].

La Real Armada en el Pacífico Sur

Entre los siglos XVI y XVII, la defensa marítima de las posesiones españolas "estuvo a cargo de diversas organizaciones navales, cada una de las cuales fue creada para actuar en un ámbito específico". En ese sentido coexistieron las armadas de Flandes, del mar Océano, de la Guarda de la Carrera de las Indias, del Estrecho, de Lisboa, de Vizcaya, del mar del Sur, de Barlovento, de Tierra Firme, y las escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova[7].

Luego de la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), la mayoría de dichas flotas desaparecieron, y dieron paso en 1714 a la creación de la Real Armada y a la "reconstrucción del poder naval español"[8].

Al respecto, Valdez-Bubnov[9] señala:

> Durante el primer cuarto del siglo XVIII, las fuerzas navales españolas sufrieron una transformación profunda. El antiguo sistema de los Habsburgo, descentralizado y compuesto por una multiplicidad de escuadras financiadas —en gran proporción— por iniciativa privada, fue reemplazada por una organización burocrática permanente, centralizada

5. BONILIAN, op. cit.
6. BONIALIAN, op. cit.
7. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824.* México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
8. ORTIZ SOTELO, op. cit.
9. VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII).* México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.

> y enteramente dependiente de la Real Hacienda. El concepto tradicional del galeón de la carrera de Indias fue desplazado por nuevos modelos concebidos específicamente como navíos de escolta, y la vieja estructura de comando naval —basada en la diferenciación entre soldados y marineros— fue sustituida por un cuerpo de oficiales profesionales —el Cuerpo General—. De manera paralela, tuvo lugar un decidido esfuerzo por desarrollar la construcción naval, tanto en la Península como en las Américas, siendo creada una nueva corporación para controlar los procesos de aprovisionamiento y administración —el Cuerpo de Ministerio—. Estos cambios vinieron aparejados de un incremento del control estatal sobre los empresarios dedicados a la construcción naval, así como a la progresiva creación de una infraestructura material permanente, tanto en la península Ibérica, como en la isla de Cuba y en el Caribe español.

En ese contexto, sin embargo, las fuerzas del mar del Sur no se incorporaron inmediatamente bajo la égida de la Real Armada porque "diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades en el Pacífico Sur". Finalmente, no fue sino hasta los sucesos posteriores al terremoto y al maremoto, ocurridos el 28 de octubre de 1748, con la destrucción del puerto del Callao y la armada de la mar del Sur, que se daría por término a esa fuerza específica[10].

En las siguientes cuatro décadas, el puerto del Callao se reorganizó y se convirtió en un apostadero naval, con funciones asignadas a la defensa de las posesiones españolas "en un amplio espacio marítimo que iba desde la longitud del cabo de Hornos hasta Panamá". Asimismo, la comandancia de marina tuvo que cumplir "crecientes funciones de control marítimo y de lucha contra el contrabando, así como de exploración y de apoyo a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila"[11].

Entre las importantes misiones que se le asignaba a la Real Armada estaban, por un lado, asegurar las comunicaciones entre España y América, y, por otro, reprimir el contrabando, que por cierto chocaba con los intereses de las autoridades y comerciantes locales. Acorde con Ortiz Sotelo[12], "en repetidas oportunidades [las unidades asignadas al apostadero del Callao entre 1746 y 1824] debieron recurrir al auxilio de naves armadas en corso, y en no pocas [veces]

10. ORTIZ SOTELO, op. cit.
11. ORTIZ SOTELO, op. cit.
12. ORTIZ SOTELO, op. cit.

tuvieron que enfrentarse con los poderosos navieros limeños que veían en las autoridades navales a un elemento de fiscalización no deseado".

A lo largo del siglo XVIII, los efectos de la reforma borbónica y la centralización de la administración española debilitaron los mecanismos de control de las colonias. A este hecho debía sumarse lo costoso que "implicaba mantener una fuerza naval mediana estacionada en el Pacífico [que] resultaba excesivo, y en ocasiones prohibitivos, para el virreinato peruano".

No obstante estas dificultades, la Corona española asignó en ese periodo a la Real Armada y a los apostaderos del Callao (Pacífico Sur), La Habana (Caribe), Montevideo (Atlántico Sur) y San Blas de Nayarit (costa del noroeste americano) las labores de seguridad y de defensa de las posesiones españolas en América, en un entorno de creciente amenaza por una mayor "presencia de naves británicas, francesas y norteamericanas" en la zona, con el "consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales"[13].

Acorde con Ortiz Sotelo[14], entre 1740 y 1808 el Virreinato del Perú "debió enfrentar las secuelas locales de cuatro conflictos europeos": la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748), la Guerra de los Siete Años (1756-1763), la guerra contra Gran Bretaña (1779-1783) y la guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808).

No fue sino hasta la batalla de Trafalgar (1805) que se inicia el declive final de la Real Armada, cuando España "perdió el control de sus comunicaciones con América, impactando de manera sensible en las actividades económicas de las élites a ambos lados del Atlántico"[15].

El Imperio británico en el siglo XVIII: dominio del Atlántico y presencia en el Pacífico

Acorde con Marshall[16], durante el siglo XVIII "Gran Bretaña alcanzó un lugar dominante entre las potencias europeas que competían entre sí en el Atlántico". Sin embargo, es preciso señalar que el dominio británico del Atlántico en esa época "osciló a partes iguales entre la fragilidad y la vulnerabilidad y la fortaleza y la seguridad", hasta alcanzar su plenitud en el siglo XIX.

13. ORTIZ SOTELO, op. cit.
14. ORTIZ SOTELO, op. cit.
15. ORTIZ SOTELO, op. cit.
16. MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.

Según el autor, la dominación que Gran Bretaña trataba de conseguir sobre el Atlántico en ese periodo dependía "del despliegue de una fuerza naval y militar, del mantenimiento y la expansión de un régimen colonial, del dominio comercial y, finalmente, de la hegemonía de las ideas británicas sobre las personas de origen británico que vivían fuera de la metrópoli".

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España".

En el siglo XVIII, dado el aislamiento de Gran Bretaña del resto de Europa, el Imperio británico usó su poder naval para desplegar sus escuadras en aguas europeas, a fin de evitar cualquier intento de invasión. Igualmente, con la ayuda de la Marina Real (Royal Navy), no solamente protegió su Imperio, sino que buscaba desmembrar las colonias y las posesiones de ultramar de otras potencias europeas, a fin de extender su propio dominio político y económico en toda la región atlántica[17].

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España". No obstante, 15 años más tarde Gran Bretaña debió enfrentar un serio revés al verse forzada de "defenderse de las flotas combinadas de Francia y España durante la mayor parte de la guerra de la independencia norteamericana"[18].

En 1781 en Yorktown, Gran Bretaña pierde el dominio naval en aguas norteamericanas y no recobraría "la supremacía naval absoluta" en el Atlántico sino hasta cuando destruiría las "flotas de todas sus rivales potenciales en las grandes guerras contra la Francia revolucionaria y napoleónica"[19].

Por otra parte, en el ámbito del océano Pacífico, la presencia británica se incrementaba con las expediciones del capitán James Cook (1768-1771, 1772-1775, 1776-1779), quien viajó al Atlántico Sur, el Pacífico Sur, la Antártida, las islas Sándwich (hoy Hawái), el sureste australiano, la costa oeste de Norteamérica y llegó incluso hasta el sur de Alaska[20].

17. MARSHALL, op. cit.
18. MARSHALL, op. cit.
19. MARSHALL, op. cit.
20. BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml



Bosquejo de la ensenada de Nutka/Nootka elaborado por H. Humphries en "Plate VII (volumen I), Friendly Cove, Nootka Sound", publicado en Londres en 1798 por J. Edwards Pall Mall y G. Robinson. Cortesía: www.davidrumsey.com

Sin conocimiento de dichas actividades por parte del virrey de Nueva España, Cook arribó "a la ensenada de Nutka" o "Nootka", llamada San Lorenzo por los españoles, en la actual isla de Vancouver, donde, además de reclamar esos territorios para la Corona británica, "entabló contacto con los nativos y algunos de sus tripulantes adquirieron pieles de nutria que vendieron luego en puertos asiáticos con considerable margen de ganancia"[21].

Con la publicación del diario de viajes de Cook, en 1785, la ensenada de Nutka "despertó el interés" del tráfico y comercio de dichas pieles, y motivó que "algunas naves británicas y norteamericanas" se dirigieran al lugar, estableciendo un pequeño puesto en Nutka[22].

21. ORTIZ SOTELO, op. cit.
22. ORTIZ SOTELO, op. cit.

De 1786 a 1796, se evidenció una creciente presencia de naves británicas y norteamericanas en el Pacífico, "dedicadas esencialmente a la caza de ballenas y focas frente al virreinato peruano y al tráfico peletero" en la costa del noroeste americano[23]. No era cuestión de mucho tiempo para que se produjera un incidente en ese contexto por la soberanía de los litorales de la costa norte del Pacífico americano entre los Gobiernos de España y de Gran Bretaña.

La política de defensa y seguridad de la costa del noroeste americano

A finales del siglo XVIII, "el dominio colonial hispano había ingresado en su fase de declive económico y militar, y ello había ocasionado que "el monopolio comercial hispano" no pudiese sostenerse en sus colonias americanas. En esa situación, sus fronteras comenzaron "a ser objeto de asedio y penetración constante", principalmente por Gran Bretaña y los colonos rusos[24].

Para evitar que la presencia de avanzadas rusas[25] se instalasen definitivamente en la zona norte de las costas novohispanas y sus islas cercanas, atraídos principalmente por el comercio de pieles de nutria, la Corona española adoptó una agenda defensiva en dicha área, que "fue asumida por el Virreinato de la Nueva España, así como por la novísima Comandancia de las Provincias Internas del Norte"[26]. El desplazamiento y la ocupación rusa en la "parte del litoral del actual estado norteamericano de Alaska [...] fueron conocidos por Madrid hacia 1770"[27].

En esas circunstancias, y ante la preocupación del rey Carlos III y del virrey novohispano Antonio María Bucareli, por la amenaza de los "planes expansionistas" de las potencias rivales en América septentrional, las autoridades españolas no tardaron en revitalizar la actividad del puerto de San Blas de Nayarit (México), "donde se localizaban los astilleros norteños más importantes, para desde allí promover nuevas y notables expediciones marítimas"[28].

23. ORTIZ SOTELO, op., cit.
24. MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-Ricardo-Melgar-p259-p274.pdf
25. RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio (2013). Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
26. MELGAR BAO, op. cit.
27. ORTIZ SOTELO, op. cit.
28. MELGAR BAO, op. cit.

El departamento marítimo de San Blas se fundó en 1768, a fin de contener las incursiones de otras potencias marítimas europeas que buscaban una presencia más permanente con fines de explotación comercial y científicas en zonas del noroeste americano, con posibilidad de una ocupación territorial. En ese sentido, la creación de dicho departamento respondió a una política de desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de las políticas defensivas y de seguridad de la dinastía de los borbones[29].

En la década de 1770, España promovió la realización de expediciones en la actual costa oeste canadiense para detener el avance de los rusos; sin embargo, dichas empresas se suspendieron a raíz del conflicto con Gran Bretaña. Luego de la Paz de Versalles (1783), que puso fin a la guerra entre España y Gran Bretaña, en 1788 el Virreinato de Nueva España reanudaría las expediciones hacia la llamada "costa del Noroeste"[30].

Al mando de dicha expedición se encontraba el alférez de fragata Esteban José Martínez, quien, al entrar en contacto con los rusos en Kodiak y Unalaska, informó al virrey novohispano que posiblemente dichos pobladores se instalarían en la ensenada de Nutka, por lo que recomendó a la autoridad virreinal



Bahía de Nutka por Tomás de Suria. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid. Disponible en: www.fbbva.es/malaspina

29. Pinzón Ríos citado por MACHUCA, op. cit.
30. ORTIZ SOTELO, op. cit.

que ese territorio fuese ocupado previamente. En esas circunstancias, en 1789, Martínez "arribó a Nutka al frente de un pequeño contingente militar, deteniendo en los días siguiente a algunos buques británicos"[31].

El citado incidente en Nutka ocasionó una "enérgica protesta británica y pronto ambos Gobiernos comenzaron a hacer preparativos militares". Recurriendo a una larga tradición de pacto de familias borbónicas en el siglo XVIII, Carlos III solicitó el apoyo de Luis XVI, "pero si bien este se mostró favorable a otorgarle, la Asamblea Nacional francesa se negó a aprobarlo". Sin la alianza franco-española de por medio, la Corona hispana "se vio forzada a aceptar gran parte de las demandas británicas y el 28 de octubre de 1790 se suscribió el tratado de San Lorenzo de El Escorial"[32].

Según el historiador y estratega naval de la Armada estadounidense capitán Alfred Mahan[33], el Imperio español, que otrora gobernaba los mares, que tuviera puertos bien ubicados en el Nuevo Mundo y que se situara en una posición ventajosa en el comercio transatlántico frente a otros Estados europeos, comenzó su declive de forma irreversible por las siguientes características que le jugaron en contra: 1) la forma como el Imperio español organizó su crecimiento comercial al obtener sus riquezas "ficticias" en América (México y Perú) a partir de la cuasi exclusiva explotación de minerales preciosos (oro y plata); 2) la prohibición, la falta de fomento y la no valoración del desarrollo de empresas privadas y/o manufactureras en los virreinatos; 3) la quiebra de las pocas industrias (lana, frutas, hierro) en la metrópoli; 4) la dependencia del transporte marítimo holandés para surtirse de bienes de consumo cuyos altos costos relativos eran insuficientemente pagados con los ingresos generados de las actividades de sus escasas industrias (términos de intercambio desfavorable); 5) lo previsible y lo vulnerable que era el transporte marítimo hispano en el Atlántico, al surcar sus naves mercantes por pocas rutas regulares que podía ser blanco fácil de naves enemigas; 6) el poco tiempo que las riquezas obtenidas del Nuevo Mundo se quedaban efectivamente en España y que pasaban rápidamente a otras manos en Europa (pérdida de divisas).

Todos estos aspectos condicionaron severamente la generación de riquezas "reales"[34], lo cual afectó y limitó el financiamiento del desarrollo tecnológico, la construcción y la reorganización de un poder naval hispánico que prote-

31. ORTIZ SOTELO, op. cit.
32. ORTIZ SOTELO, op. cit.
33. MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29.
34. MAHAN, op. cit.

giera adecuadamente los intereses marítimos españoles en vastos territorios, particularmente en condiciones de competencia contra otras potencias marítimas en ascenso.

En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra".

Con respecto a Gran Bretaña, Mahan exaltó las características de los británicos, en lo referente a su interés por emprender negocios en las manufacturas, en la marina mercante, en los puertos y en el cultivo de los campos agrícolas de los nuevos asentamientos en ultramar. Esa fuerza privada asociada a las actividades marítimas, como fuente genuina de generación de riqueza y prosperidad para los colonos británicos, sería naturalmente apoyada por el interés permanente del Gobierno de Gran Bretaña, cuyas acciones legales y las políticas públicas de consistente desarrollo del poder naval entre los siglos XVII y XVIII dieron el soporte necesario para proyectar adecuadamente los intereses marítimos de esa nación en el exterior.

Acorde con Marshall[35], en un principio el control político y el factor comercial de Gran Bretaña en el Atlántico "estuvieron estrechamente unidos". En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra". Esta reglamentación comercial buscaba "romper la influencia que los holandeses tenía sobre el comercio inglés, al proporcionar créditos más baratos y mejores salidas para los productos comerciales".

Para 1760, el desarrollo económico de Gran Bretaña, asociado a su capacidad industrial (textil-confecciones) y a la extensión de sus mercados (que incluían sus colonias y los imperios de otras potencias), fue la base de su fortaleza comercial. Eran épocas en que "el potencial de concesión de créditos de los comerciantes británicos superaba con creces los de otros países europeos". Gran Bretaña y sus colonias formaban un bloque económico bien integrado, donde las últimas proveían a la metrópoli de madera, alimentos, café, tabaco, tintes naturales y azúcar, mientras que el Imperio británico les vendía productos manufacturados, al tiempo que el sistema financiero de Londres "mantenía todo el sistema mercantil".

35. MARSHALL, op. cit.

La fuerza comercial de Gran Bretaña fue tan grande que, inclusive después de la independencia de los Estados Unidos, los representantes de la Cámara de ese país sentían que, si bien se habían independizado en lo político, seguían siendo dependientes en el comercio. A finales del siglo XVIII, Gran Bretaña buscaría otras salidas a sus exportaciones: aparte de sus colonias, obtendría mercados importantes en Portugal, Brasil y Estados Unidos.

Las misiones de Juan Francisco de la Bodega y Quadra en la costa norte del Pacífico americano

Es en último cuarto del siglo XVIII que el navegante y explorador criollo-limeño al servicio de la Corona española, Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), realizó trascendentes viajes de exploración para la Real Armada, en la costa del noroeste de América.

En esa época, se destacaría la figura del ilustre marinero limeño en el marco de las múltiples expediciones españolas, llevadas a cabo por varios navegantes y marinos hispanos en América, "que alcanzaron su pleno desarrollo" con el reinado de Carlos III, y que tuvieron como principal objetivo "utilizar la ciencia para los propósitos políticos y económicos de la Corona"[36].

En efecto, Bodega y Quadra, egresado de la entonces prestigiosa Escuela de Guardiamarinas de Cádiz, fue elegido en 1773 como "uno de los oficiales destinados al departamento de San Blas". Posteriormente participó en dos expediciones marítimas que bordearían el noroeste de las costas americanas, en 1775 y 1779, y dejó escritos sus relatos de viajes, junto con "importantes mapas y tablas de navegación" que elaboró o rectificó.

Estos viajes exploratorios de gran significancia geopolítica para la metrópoli le valieron de reconocimientos y ascensos con los grados de teniente de navío (1775), capitán de fragata (1780) y comandante del departamento de San Blas (1789). En sus viajes alcanzaría los 61° de latitud norte, y se adentró en las aguas de las costas de Alaska, distancia lejana si la comparamos con la trayectoria de los galeones españoles de Manila, que navegaban regularmente entre los 40° y 45° de latitud norte[37].

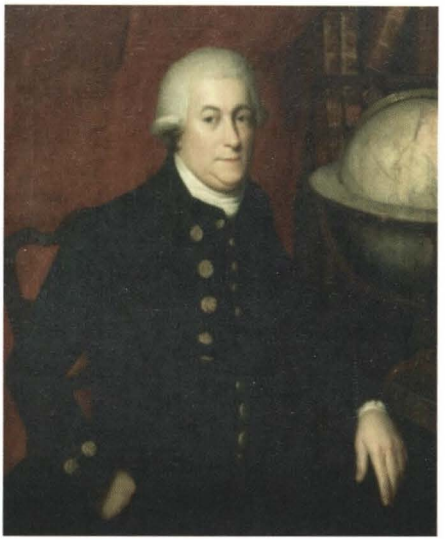
---

36. REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

37. REVERTE BERNAL, op. cit.



Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1743-1794). Disponible en: Wikimedia Commons



George Vancouver (1757-1798). Cortesía: fixquotes.com

Luego del incidente de la ensenada de Nutka, suscitado entre los barcos españoles e ingleses, cuya crisis termina con el Convenio de El Escorial, firmado en 1790, las potencias en conflicto organizaron en 1792 "una expedición conjunta, encargada de fijar los límites de las respectivas posesiones". Dicha misión fue encargada a los marinos Bodega y Quadra por el lado español y George Vancouver[38] por el británico[39].

El citado instrumento de 1790 "fue considerado en medios de la Corona española como un agravio —temporal— en los derechos españoles en el Pacífico septentrional". Es preciso señalar que, "en ese instante frágil", una guerra hubiera significado la ruina económica para España y un mayor costo, "al no poder hacer efectivo el pacto de familia con Francia, por hallarse este último Estado en plena revolución"[40].

38. George Vancouver fue un oficial naval de la marina inglesa, quien emprendió dos viajes junto al capitán James Cook.
39. HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
40. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.

Según el artículo 5 del Convenio de El Escorial, las cortes de España y Gran Bretaña acordaron que sus barcos tendrían "libre entrada y derecho a comerciar en la costa del noroeste e islas adyacentes situadas al norte de dicha costa ya ocupada por España". Tal lectura tenía dos interpretaciones posibles para alcanzar un punto o límite divisorio: la primera incluía a Nutka como zona costera ya ocupada por España, y la segunda, la posición inglesa, que consideraba que el punto más alto de presencia española se encontraba más al sur, en San Francisco[41].

Al respecto, Ortiz Sotelo[42] señala:

> [Con el Tratado de San Lorenzo de El Escorial, España] renunciaba a sus reclamos por encima de los 42° norte, quedando en libertad ambas naciones para ingresar y comerciar en la ensenada de Nutka. Asimismo, reconoció el derecho de los buques británicos a pescar y cazar en el Pacífico, hasta una distancia de cinco leguas de la costa de sus dominios, pudiendo sus dotaciones desembocar en territorios "no ocupados" y construir albergues temporales para llevar a cabo esas labores. Incluso se permitía su ingreso a puerto en caso de extrema necesidad.

A pesar de las múltiples reuniones y conversaciones que Bodega y Quadra sostuvo con talento diplomático con Vancouver entre 1792 y 1793, al punto de cultivar una amistad[43], finalmente los delegados de ambas potencias no pudieron alcanzar un acuerdo que fijasen los límites de ambas naciones, y tuvieron "que dilatar la conclusión de su trabajo hasta que el tema fuese aclarado por ambas cortes".

Momentáneamente, España "había ganado tiempo" al mantener el statu quo y así retener a Nutka como posesión española, en la espera de "encontrar una coyuntura más favorable". Sin embargo, esta situación no duró mucho tiempo, pues dos años más tarde "hubo nuevas negociaciones con lo que el emplazamiento debió ser abandonado en 1795" y fue concedido Nutka a los británicos[44]. Con el tiempo, "el punto identificado y propuesto por Bodega y Quadra" sirvió con "algunas ligeras modificaciones" para trazar "la actual línea de frontera común entre Canadá y los Estados Unidos"[45].

---

41. Bernabeu, citado por FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.
42. ORTIZ SOTELO, op. cit.
43. Según Concepción Reverte Bernal (op. cit.), doctora en Filosofía Hispánica por la Universidad de Navarra y catedrática de la Universidad de Literatura Hispanoamericana, a fin de sellar su amistad, los navegantes de ambas potencias decidieron, en lugar de usar el topónimo indígena Nutka, "el nombre de 'isla de Bodega y Quadra y Vancouver', nombre que con el paso del tiempo perderá su primera parte, quedando abreviado como Vancouver".
44. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.
45. FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.



Muerte de Bodega y Quadra en el convento de San Fernando, México, donde fue enterrado.

Al retorno de la última misión de Bodega y Quadra, la Corona española le concedió al navegante criollo la encomienda de la Orden de Santiago y un nuevo ascenso. De regreso a San Blas, Bodega y Quadra, "cansado y enfermo", pidió trasladarse a la comandancia naval del Callao y, luego de hacer su "testamento en Guadalajara en noviembre de 1793", marchó a la Ciudad de México, donde falleció el 27 de marzo de 1794. Los restos mortales de Bodega y Quadra habrían sido enterrados en el convento de San Fernando[46].

Según Laguerre Kleimann[47], en el incidente de Nutka/Nootka, se confrontaron "diferentes doctrinas coloniales y comerciales", en una época que tuvo como protagonistas, por un lado, al Imperio español, cuyo poder iniciaba su declive en sus dominios americanos; y, por otra parte, a Gran Bretaña, que se consolidaba como una potencia marítima de primer orden y se perfilaba "como la primera potencia mundial" al adentrarse en el siglo XIX.

Hoy la ciudad de Lima recuerda honorablemente al valiente explorador, marino y diplomático limeño. En 2012, se inauguró el Museo Bodega y Quadra, al poner en valor una casona republicana cuyos yacimientos arqueológicos datan de los siglos XVI, XVII y XVIII. El nombre de dicho monumento histórico, convertido en museo de sitio, obedece a que uno de los dueños de la propiedad fue precisamente el navegante Bodega y Quadra, actor y testigo primordial de la política hispanoamericana de seguridad y defensa de la costa del noroeste en el siglo XVIII.

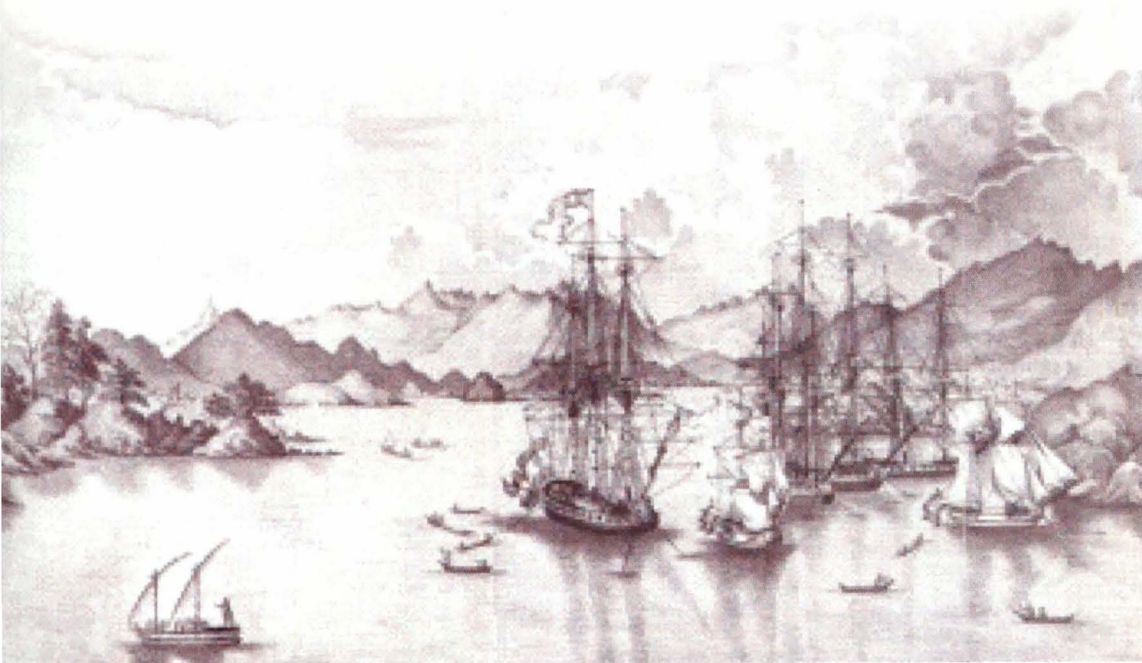
46. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.

47. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka

Bibliografía

- BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml
- BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf
- FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.
- FUSTER RUIZ, Francisco. *El final del descubrimiento de América: California, Canadá y Alaska*. Murcia: Universidad de Murcia. 1998.
- HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
- JIMÉNEZ PELAYO, Águeda. Tomás de Suria, un dibujante de la expedición de Malaspina. Su contribución al conocimiento del occidente de Norteamérica. 1997. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/384/390
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka
- MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
- MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29
- MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.
- MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-RicardoMelgar-p259-p274.pdf
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015, pp. 11-18, 111-116, 159, 164-165.
- REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

- RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio. Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
- VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.




MAERSK
MAERSK
OPDR
OPDR
cosco

Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968). Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú (2013). Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2015). Estudios concluidos para el Doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible de la Universidad Particular Alas Peruanas (2014). Coordinador Académico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) y director de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. Catedrático invitado de la Escuela Superior de Guerra Naval (MGP) y de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas del Perú (Mindef), en las asignaturas Realidad Marítima Estrategia Marítima y Política Marítima.



RESUMEN
El objeto de este artículo recae en el transporte marítimo interno llamado cabotaje, el más importante interés nacional en el ámbito marítimo, por ser un servicio público esencial para el uso seguro y sustentable del mar. Asimismo, sus conclusiones se orientan en ideas fuerza que se centran en las relaciones entre la historia marítima del país y la gran estrategia nacional, los intereses marítimos y las políticas públicas nacionales, y entre el cabotaje y la economía de mercado.

PALABRAS CLAVE: Cabotaje, transporte marítimo de corta distancia, soberanía, Ceplan, Sernavimar.

ABSTRACT
The object of this article lays in the domestic maritime transport called cabotage, the most important national interest in the maritime environment, for being an essential public service for the secure and sustainable use of the sea. Likewise, their conclusions are oriented in ideas-strength that are focused on the relationship between the maritime history of the country and the great national strategy, the maritime interests and the national public policies, and between the cabotage and the market economy.

KEYWORDS: Cabotage, short distance maritime transport, sovereignty, Ceplan, Sernavimar.

«... el buque mercante de un Estado [...] es una "parte flotante de territorio", de ese Estado...»[1]

Introducción

El enfoque de arte y ciencia con visión retrospectiva de la historia marítima del Perú posibilita retrotraer el estudio de la realidad marítima a hechos del pasado, con el propósito de elegir en el momento presente la mejor actitud estratégica para preparar un futuro promisor; asimismo, este punto de vista es complementario del enfoque prospectivo de la estrategia como disciplina autónoma, que facilita decidir en las circunstancias actuales la ocurrencia de posibles escenarios futuros y expresar una visión estratégica del cabotaje marítimo en el país.

1. CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 02 de octubre de 2015

Actualmente, no existe una política marítima integrada de Estado que regule la utilización racional del transporte marítimo interno como un servicio de interés nacional. Se necesitan definir objetivos claros y alcanzables, los que, acompañados de políticas específicas simples y fácilmente aplicables, permitan aprovechar los recursos disponibles del dominio marítimo del Perú en forma inteligente y eficiente.

En tal sentido, es fundamental comprender la relación entre el cabotaje marítimo y el mercado, tanto interno como subregional, con el propósito de contribuir mediante medidas de fomento en las respectivas políticas públicas la integración y el desarrollo nacional, por la estrecha relación que existe entre intereses marítimos e instrumentos de política de Estado de protección del transporte marítimo conforme el derecho nacional e internacional, a fin de contribuir a la cohesión, la integración y el desarrollo sustentable del país y la subregión, y posibilitar así la seguridad hemisférica.

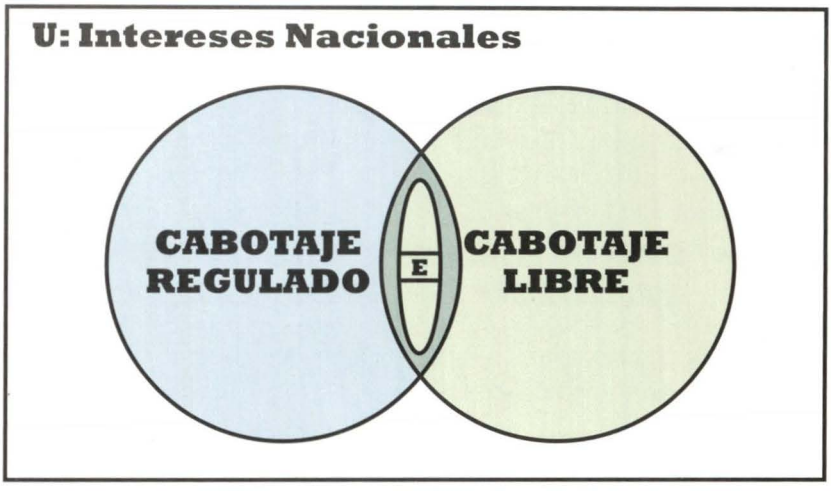
Políticas públicas comparadas: cabotaje libre y cabotaje regulado

Existen dos corrientes de pensamiento en el país y en la subregión sobre el cabotaje marítimo, situación que permite comparar dos políticas públicas, una de protección y promoción del transporte marítimo comercial en tráfico nacional, declarada de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional por norma legal vigente, y otra de libre mercado de servicios de transporte marítimo interno[2].

El elemento común de estas dos políticas públicas en el país es el servicio de transporte marítimo en su rol de medio económico, en un caso regulado por intervención del Estado y, en el otro, desregulado por una mínima participación del Estado.

El elemento no común que distingue ambas políticas es el rol de medio logístico de los servicios de transporte marítimo en tráfico interno, que soporta al sistema de transporte nacional en apoyo a la seguridad y al desarrollo del país, componentes privilegiados por el cabotaje regulado, y que tiende a desdeñar el cabotaje libre.

2. EL COMERCIO. Carretera azul [editorial]. 21 de junio de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/politica/opinion/editorial-carretera-azul-noticia-1593365



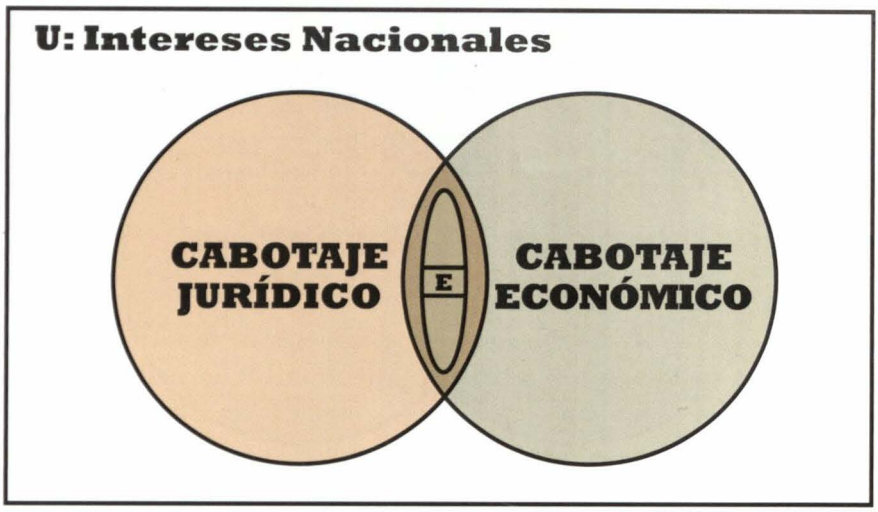
El elemento común que determina la relación es el principio de soberanía.

El cabotaje como medio logístico es un recurso del sistema de transporte nacional, que, por un lado, es elemento primordial del comercio debido a su función de distribución en la economía de mercado, y, por otro, es un servicio público esencial de prioritaria inversión que el Estado garantiza por razones primordiales de seguridad energética, alimentaria, militar-policial y de contingencias para el desarrollo del país.

El cabotaje marítimo como recurso del sistema de transporte nacional se constituye en un subsistema esencial de la logística integrada del país, así como en un recurso fundamental de la logística regional con especial importancia en el soporte logístico integrado de la subregión como bloque de economía y desarrollo comprometido con la seguridad hemisférica[3].

El cabotaje como medio económico es un producto comercial de intercambio en el mercado nacional, consistente en un servicio de transporte que por política pública nacional de protección y promoción de la marina mercante para la inversión en el patrimonio naviero del país se reserva exclusivamente a buques mercantes de bandera peruana, así como a buques de bandera extranjera fletados u operados únicamente por empresas navieras nacionales.

3. CORCUERA, Alberto. Identificación puntual de los requerimientos en materia de transporte y logística en los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER). En Dapmder, 2007. Vol. 7, nro. 7, p. 165. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: https://www.google.com.pe/search?q=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte



El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad.

El cabotaje libre se sostiene en las leyes del mercado de la libre oferta y demanda, que se fundamentan en el principio económico de la óptima distribución de la riqueza, y en la eficiente contribución al desarrollo de las naciones, en oposición a la intervención del Estado. Sin embargo, al persistir la figura del Estado en la realidad mundial como actor esencial del sistema económico global por configurar mercados nacionales, persiste la figura del cabotaje jurídico, sea libre o regulado por principio de soberanía que el Estado ejerce en el territorio marítimo nacional.

Una tercera corriente de pensamiento dentro del concepto de cabotaje marítimo, como política pública nacional, tiende a ubicarnos en una posición intermedia de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre, siguiendo la experiencia anterior de los Estados que al liberalizar el transporte marítimo de tráfico internacional han contribuido a dinamizar la economía nacional y mundial.

El cabotaje en la región americana tiene objetivos diversos[4], que se pueden resumir en políticas públicas nacionales destinadas a:

4. SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html

a. Defensa y seguridad, al reservar tanto el cabotaje como también parte del transporte internacional, a fin de poseer y disponer de una flota naviera propia.
b. Economía y estrategia, por vocación de los países de contar con una marina mercante propia, generar trabajo y participar en la exportación de servicios de transporte marítimo.
c. Industria y logística, cuando los Estados pretenden influir en la construcción y reparación local de buques destinados al cabotaje, con facilidades de infraestructura y soporte de apoyo a esta actividad.
d. Empleo y reserva, al asegurar que las tripulaciones de los buques de bandera serán de nacionales del país donde se realiza el cabotaje, por lo que se acumulará experiencia y conocimiento en el desempeño de esta actividad.

Sin embargo, pese a la aplicación de tales políticas del transporte marítimo para lograr los objetivos deseados, en muchos países no ha existido inversión en flotas durante años, así como no existe señal potencial de un incremento de inversión en industrias marítimas y portuarias nacionales, como es en nuestro país, por lo que se podría afirmar que la tendencia a la apertura del cabotaje a empresas extranjeras en la subregión es inexorable y gradual[5].

"Posibilidad de una opción heterodoxa de política pública para el cabotaje nacional que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad nacional"

Por otra parte, la exclusividad del servicio de transporte marítimo en tráfico nacional o cabotaje elimina la posibilidad de mejorar la intermodalidad en el transporte, la competencia entre distintos modos, así como la integración nacional y subregional, sin opción de generar nuevas oportunidades de empleo, debido a que al perderse la posibilidad de reducir costos de los servicios de transporte y por tanto reducir costos de la cadena de logística para los generadores de carga nacionales y extranjeros, se reduce la competencia y se elimina la posibilidad de utilizar servicios de operadores extranjeros —potencialmente— más eficientes y de menor costo, generando que los costos de transporte doméstico se [vean] artificialmente incrementados [por] una oferta cuasi monopólica[6].

5. SÁNCHEZ, Ricardo. Irremediable, apertura de cabotaje marítimo a extranjeros. 13 de setiembre de 2011. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: http://t21.com.mx/maritimo/2011/09/14/irremediable-apertura-cabotaje-mari-timo-extranjeros
6. SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html

Un referente valioso en políticas marítimas comparadas es la Unión Europea, que ha desarrollado el concepto ampliado del cabotaje comunitario, en contraste al tradicional concepto de cabotaje nacional de los Estados, concepción que sin descuidar el doble rol del cabotaje, para con la seguridad y el desarrollo de la Comunidad Europea, ha posibilitado promover inversiones en servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) por competitividad a mejores economías de escala[7].

El concepto de TMCD responde a un criterio técnico-económico, por ser reflejo del diseño y operación de naves apropiadas y eficientes para tramos cortos de navegación y cargas mínimas, que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un solo país al trasladar cargas menores a las usuales para el tráfico internacional. El TMCD está vinculado al libre mercado del tráfico alimentador de rutas norte-sur-norte en el sistema de transporte marítimo mundial, confluyendo con un enfoque integrado al desarrollo sostenible de empresas navieras y de país en la subregión.

Por otro lado, los servicios de TMCD por eficiencia de tramos cortos no menores de 500 km[8], y volúmenes de carga no menores de 900 TM[9], posibilita por economías de escala un factor de oportunidad para el inversionista naviero, así como para el país la posibilidad de configurar con visión estratégica su litoral por concentraciones portuarias en conexión con el tráfico interno nacional y subregional, potenciando el cabotaje entre litorales de Estados continuos por competitividad en rutas marítimas alimentadoras norte-sur-norte, para mayor eficiencia comercial y económica de navieros y usuarios.

"Doble reto del cabotaje marítimo: medio económico, como producto comercial; y medio logístico del sistema de transporte nacional, integrado en la subregión"

7. UNIÓN EUROPEA (UE). El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. Comisión Europea. Bruselas, 29 de junio de 1999. COM (1999). 317 final. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_es_final.pdf
8. LÓPEZ, Christian. Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal (archipiélago Canario e islas Madeira). Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. 2011, p. 23. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/13645
9. APOYO CONSULTORÍA. Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas. Documento. Lima: Grupo Apoyo. 2013, p. 11. [Consulta: 25 de julio de 2015]. Disponible en: http://infraestructuraparatodos.pe/assets/documentos/Documento_Final_Transporte-4.pdf

Política pública nacional: cabotaje regulado

El cabotaje en el país es tema de investigación y desarrollo histórico que se aborda desde la época prehispánica en el volumen II del tomo II de la Historia marítima del Perú, cuando se comprueban hipótesis sobre la navegación y el comercio de los pobladores de la costa anteriores al Estado incaico, principalmente por el sistema de navegación costera y el transporte del guano de islas, que se mantuvo luego por los propios colonizadores españoles desde el Callao a Panamá[10].

En el Perú, el cabotaje es el transporte marítimo, fluvial y lacustre entre puertos del territorio nacional. La naturaleza comercial de dicha actividad de servicios de transporte marítimo, prioritaria de los intereses marítimos nacionales, está definida y regulada por las disposiciones contenidas en la Ley 28583, publicada el 22 de julio de 2005, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley 29475, publicada el 17 de diciembre de 2009, así como por el Decreto Supremo 014-2011-MTC, del 15 de abril de 2011, que aprueba el Reglamento de la Ley 28583[11].

Al respecto, el transporte marítimo, fluvial y lacustre comercial en tráfico nacional, denominado cabotaje según el artículo 7.1 de la Ley 28583, cuya naturaleza como actividad comercial está definida por el artículo 45.1 del Reglamento de la Ley 28583, corresponde al transporte acuático comercial de pasajeros y carga, en tráfico que se realiza entre puertos peruanos y está reservado exclusivamente a favor de los buques mercantes de bandera peruana, de propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria y operados por un naviero nacional.

La estrecha relación entre defensa de la soberanía nacional y el cabotaje, de manera similar a como está regulado en muchos países del entorno, se debe a que la figura económica del cabotaje no responde a una actividad de comercio neutral, sujeta exclusivamente a las reglas del mercado y a la libre competencia. Es una actividad que responde a una figura jurídica que muchos Estados reservan para que sea ejercida por sus nacionales por principio de soberanía y jurisdicción a favor del patrimonio naviero nacional.

10. VILLENA, Luis. Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual. En: Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). 1981. Vol. 4, pp. 35-59.
11. CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. Ley 28522 del 17 diciembre de 2009. Ley del Sistema Portuario Nacional. Ley 27943. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf



El elemento común que determina la relación es el principio de complementariedad.

Una reserva de tal naturaleza no se justifica tanto en razones de orden fiscal o de impulso económico de determinadas políticas públicas, sino de inversión y reinversión en la flota naviera nacional, territorio flotante del Estado por extensión del principio de territorialidad en función del derecho del pabellón o bandera nacional, dado que:

> En todas partes, en el océano como en los puertos extranjeros, el buque de guerra lo mismo que el mercante constituye una parte integrante del territorio de su nación; un pedazo, digámoslo así, desprendido del suelo de la patria, con el cual van siempre estrechamente unidos el idioma, los usos, las costumbres, las leyes y la jurisdicción de aquella, que sin que la de otra potencia alguna pueda jamás invadirla sin inferir ofensa a la bandera que la simboliza[12].

El cabotaje regulado se sustenta en el deber del Estado de promover el bienestar general y el desarrollo integral de la nación[13], así como por principio de

12. NEGRÍN, Ignacio. Tratado elemental de derecho internacional marítimo. Madrid. 1873, p. 102. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: https://books.google.com.pe/books?id=MwowAQAAMAAJ&pg=PA101&lpg=PA101&dq=territorio+flotante&source=bl&ots=Uxtgx-0TYm&sig=mfh0u8JdlpQR1bpmaR0Y8HXQMFM&hl=en&sa=X&ved=0CEEQ6AEwBTgUahUKEwjw6dLMp-_GAhXInoAKHWMQAo4#v=onepage&q=territorio%20flotante&f=false

13. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf

complementariedad defender la soberanía nacional, garantizando la seguridad de la nación mediante el Sistema de Defensa Nacional. La seguridad y el desarrollo en el ámbito marítimo con variables interdependientes y conceptos concomitantes porque aparecen y actúan conjuntamente.

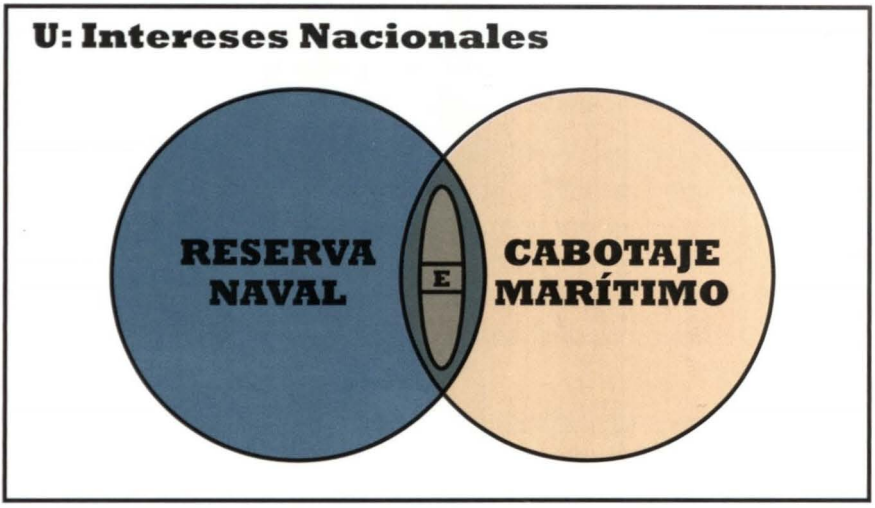
El Estado regula el cabotaje en el país, como alternativa al concepto de cabotaje libre, a través de una política pública nacional que materializa una restricción al naviero extranjero por un trato diferenciado de nacionalidad constitucionalmente permitido[14], para realizar el transporte acuático en tráfico interno; sin embargo, es una medida restrictiva de protección que afecta la norma internacional de trato nacional entre Estados parte de tratados de libre comercio vigentes[15,16].

Son dos los objetivos principales de la política de Estado sobre el cabotaje: uno, promover la reactivación de la Marina Mercante nacional como una actividad esencial cuya consolidación coadyuva al fortalecimiento y crecimiento del país, y dos, incrementar la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú. Ambos objetivos se sustentan no solo en la inversión naviera del país, sino en la reinversión que hace el empresario en su propio patrimonio, cuando al incrementar la flota de bandera nacional contribuye a construir un país sustentable desarrollando el territorio flotante del Estado[17].

El resguardo de que dicha actividad económica se realice a través de operadores nacionales y mediante naves de bandera nacional está asociado al hecho de que estos conforman la Marina Mercante nacional y forman parte de la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú, toda vez que por el artículo 24.2 del Decreto Legislativo 1138 se precisa que:

> Conforman el material de la reserva naval, las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra con sus respectivos sistemas y equipos, y por

14. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ (TC). STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
15. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Legislación nacional sobre acceso al mercado de servicios en los países miembros de Aladi. 2006. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/nsfaladi/medrestric.nsf/3d7c3f1e93de739f032570230062c524/f3d1a23bd6f374d103257220006b4c74?OpenDocument
16. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC). Trato nacional: igual trato para nacionales y extranjeros. 2014. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
17. CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf



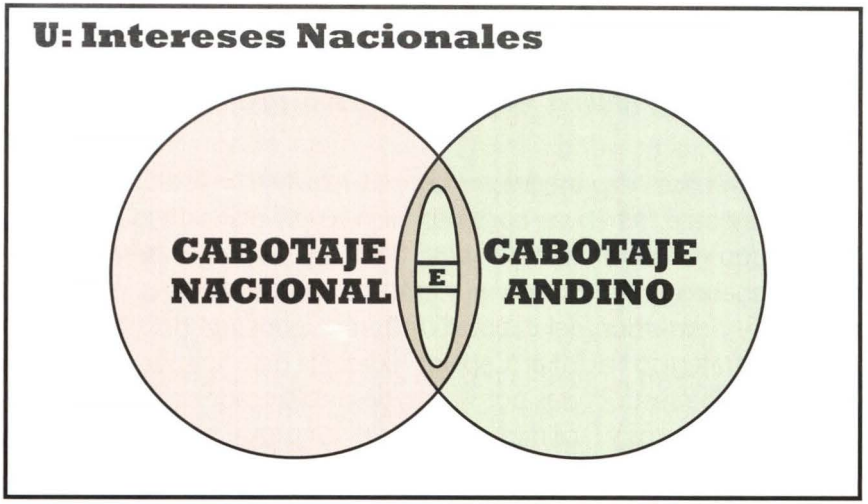
El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad.

aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo con lo establecido en la legislación específica sobre la materia[18].

"Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero de transporte de hidrocarburos asignado por ley (Servinamar)"

En tal condición, su existencia y fomento están vinculados al cumplimiento de los fines que se asignan a la Marina de Guerra del Perú, por los artículos 3 y 4.1 del Decreto Legislativo 1138, en las funciones de controlar, vigilar y defender el dominio marítimo, así como de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. La Ley 28583 establece que el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional queda reservado hasta por un 25% para buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional, alto interés público y conveniencia nacional[19].

18. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ (TC). STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
19. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú (Sernavimar). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: https://www.marina.mil.pe/page/serviciosnaviero



El elemento común que determina la relación es el principio de convencionalidad.

En consecuencia, corresponde al Estado a través de la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante nacional, potenciando el órgano institucional encargado del servicio naviero para el transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país con el material y personal de su reserva naval disponible hasta alcanzar la reactivación plena del mismo y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado, solo donde no hay participación privada, así como participando en el desarrollo económico y social del país según tarea constitucional[20].

Por otro lado, por instrumento de políticas marítimas públicas en la subregión nos rige el derecho comunitario de la CAN sobre el transporte marítimo, dado que es un tratado vigente que forma parte del derecho nacional, y que por la Decisión 288 del 21 de marzo de 1991, vigente el 4 de abril de 1991, permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos entre países miembros, al igual que por la Decisión 314 del 6 de febrero de 1992, vigente el 18 de febrero de 1992, que permitió la libertad de acceso al transporte entre puertos de los países miembros[21].

20. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf

21. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN). Decisión 288. Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión, vigente 4 de abril de 1991. Decisión 314. Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, vigente el 18 de febrero de 1992.

"El cabotaje marítimo y el transporte marítimo de corta distancia son concepciones complementarias y constitutivas de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte marítimo, integrado en la subregión"

Las políticas públicas expresadas en normas legales consistentes con el derecho internacional tienen su correlato técnico en planes estratégicos sectoriales que posibiliten el cumplimiento de la ley y el logro de objetivos de interés nacional en forma progresiva y gradual. En tal sentido, para alcanzar la reactivación y promoción del cabotaje es tarea pendiente del Centro de Planeamiento Estratégico Nacional (Ceplan)[22] liderar la planificación nacional para modernizar las infraestructuras portuarias, desarrollar cadenas logísticas en las que participen puertos y facilidades de infraestructura al comercio exterior en forma total e integrada, en armonía con la Autoridad Portuaria Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (APN MTC)[23] y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)[24], a fin de contribuir a facilitar el transporte multimodal en el país y la subregión.

En suma, existen medidas de fomento al cabotaje que se encuentran dispersas en políticas públicas marítimas, portuarias y comerciales de protección del transporte marítimo interno, pero cada vez más se hace necesaria una política marítima integrada que contribuya a incrementar la eficiencia y competitividad del cabotaje, en modo complementario al carretero en el sistema de transporte del país, integrando el mercado interno nacional al intracomunitario subregional por vía intermodal.

"El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado por norma constitucional, vinculado a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y de todos los intereses nacionales"

---

22. CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021. 2011. Lima: Ceplan. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Ley 28522 del 25 de mayo de 2005.
23. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN). Ley del Sistema Portuario Nacional. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
24. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR). Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penx/index.htm

Visión estratégica: retos y posibilidades

El cabotaje en el país, por hechos histórica y jurídicamente demostrados, sigue siendo protegido por el Estado, por lo que cabe considerar en prospectiva la posibilidad de una opción intermedia de política pública para el cabotaje marítimo que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad, lo que garantiza el proceso de reinversión en el patrimonio naviero nacional, a fin de desarrollar el territorio flotante nacional y ubicar al país en una posición estratégica de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre progresivamente.

El cabotaje marítimo tiene un doble reto en el sistema de desarrollo y seguridad nacional, respectivamente, primero en función de medio económico, como producto comercial de intercambio en el mercado interno, consistente en un servicio de transporte acuático reservado a nacionales por política pública de protección y promoción de la Marina Mercante, y por último de medio logístico del sistema de seguridad nacional como subsistema de apoyo logístico integrado al país, y recurso logístico integrado en la subregión contributivo a la seguridad hemisférica.

El concepto de cabotaje marítimo responde más a un criterio técnico-jurídico por estar vinculado a las regulaciones propias al tráfico interno de cada Estado o comunidad de Estados, mientras que el concepto de transporte marítimo de corta distancia responde a un criterio técnico-económico, por el diseño y la operación de naves eficientes para tramos cortos de navegación trasladando cargas menores a las usuales del tráfico internacional, con buques que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un solo país en confluencia competitiva de rutas marítimas alimentadoras. Ambos conceptos son complementarios y constitutivos de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte multimodal en el país y la subregión.

> *"Es un reto para el Estado contar a futuro con un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo, en el mercado intracomunitario"*

El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado constitucionalmente, al más alto nivel

del sistema jurídico nacional, vinculado a una política marítima integrada de Estado en resguardo de los intereses nacionales, con leyes de desarrollo constitucional que privilegien los servicios de transporte marítimo comercial de tráfico nacional o cabotaje marítimo, normas legales complementadas con un enfoque integrado y visión de futuro en el Ceplan, mediante planes estratégicos sectoriales concurrentes en desarrollo y seguridad nacional.

El mercado de servicios de transporte marítimo de tráfico nacional o cabotaje marítimo se encuentra desvinculado del mercado de servicios de transporte marítimo de corta distancia en la subregión, y plantea el reto para el Estado de contar a futuro con un ordenamiento marítimo multilateral por convenio subregional vinculado a una política marítima integrada de Estado, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo en el mercado intracomunitario subregional.

La concentración geográfica por actividades productivas, la localización de la población del país por su consumo asociado y los servicios de transporte marítimo por eficiencia de tramos cortos en confluencia de rutas alimentadoras del tráfico mundial, posibilitan configurar con visión estratégica el litoral nacional en tres grandes concentraciones portuarias: norte, Paita y Bayóvar; centro, Callao y San Martín; y sur, Ilo y Matarani, por terminales intermodales que transfieran la mayor cantidad actual y potencial del intercambio comercial del país, correspondiente al tráfico de carga general y contenedores del mercado nacional e intracomunitario subregional.

"El cabotaje marítimo por eficiencia de tramos cortos y volúmenes de carga mínimos, posibilita configurar con visión estratégica, el litoral del país en tres grandes concentraciones portuarias: norte, centro y sur"

Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero (Sernavimar) de transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país, contando para tal efecto con el personal y material de la reserva naval disponible, hasta alcanzar su reactivación plena y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado. De igual modo, es una posibilidad institucional participar en el desarrollo económico y social del país con los medios y recursos que con-

forman la reserva naval, como son las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra, con sus respectivos sistemas y equipos, y aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, conforme lo establecido en normas y planes vigentes.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN. Legislación nacional sobre acceso al mercado de servicios en los países miembros de Aladi. 2006. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/nsfaladi/medrestric.nsf/3d7c3f1e93de739f032570230062c524/f3d1a23bd6f374d103257220006b4c74?OpenDocument
- APOYO CONSULTORÍA. Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas. Documento. Lima: Grupo Apoyo. 2013, p. 11. [Consulta: 25 de julio de 2015]. Disponible en: http://infraestructuraparatodos.pe/assets/documentos/Documento_Final_Transporte-4.pdf
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Ley del Sistema Portuario Nacional. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
- CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf
- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO. Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021. 2011. Lima: Ceplan. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Ley 28522 del 25 de mayo de 2005.
- COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. Decisión 288. Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión, vigente 4 de abril de 1991. Decisión 314. Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, vigente el 18 de febrero de 1992.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. Ley 28522 del 17 diciembre de 2009. Ley del Sistema Portuario Nacional. Ley 27943. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Reglamento del Congreso de la República. Lima: Imprenta del Congreso de la República. [consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Proyecto de Ley 2774/2013-CR del 14 octubre de 2013. Lima: Congreso de la República.

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf
- CORCUERA, Alberto. Identificación puntual de los requerimientos en materia de transporte y logística en los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER). En *Dapmder*, 2007. Vol. 7, nro. 7, p. 165. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: https://www.google.com.pe/search?q=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&oq=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&aqs=chrome..69i57.1290j0j4&sourceid=chrome&es_sm=91&ie=UTF-8
- EL COMERCIO. Carretera azul [editorial]. 21 de junio de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/politica/opinion/editorial-carretera-azul-noticia-1593365
- EL COMERCIO. Líderes de la Alianza del Pacífico acordaron liberar el 90% de su comercio. 24 de mayo de 2014. 2014a. [Consulta: 15 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/economia/peru/lideres-alianza-pacifico-acordaron-liberar-90-su-comercio-noticia-1580491
- EL COMERCIO. Cabotaje: soltando amarras (editorial). 11 de noviembre de 2014. 2014b. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/opinion/editorial/editorial-cabotaje-soltando-amarras-noticia-1770153
- LÓPEZ, Christian. Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal (archipiélago Canario e islas Madeira). Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. 2011, p. 23. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/13645
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú (Sernavimar). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: https://www.marina.mil.pe/page/serviciosnaviero
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penx/index.htm
- NEGRÍN, Ignacio. *Tratado elemental de derecho internacional marítimo*. Madrid. 1873, p. 102. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: https://books.google.com.pe/books?id=MwowAQAAMAAJ&pg=PA101&lpg=PA101&dq=territorio+flotante&source=bl&ots=Uxtgx-0TYm&sig=mfh0u8JdlpQR1bpmaR0Y8HXQMFM&hl=en&sa=X&ved=0CEEQ6AEwBTgUahUKEwjw6dLMp-_GAhXInoAKHWMQAo4#v=onepage&q=territorio%20flotante&f=false
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Trato nacional: igual trato para nacionales y extranjeros. 2014. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
- SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html
- SÁNCHEZ, Ricardo. Irremediable, apertura de cabotaje marítimo a extranjeros. 13 de setiembre de 2011. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: http://t21.com.mx/maritimo/2011/09/14/irremediable-apertura-cabotaje-mari-timo-extranjeros
- TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ. STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
- UNIÓN EUROPEA. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. Comisión Europea. Bruselas, 29 de junio de 1999. COM (1999). 317 final. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_es_final.pdf
- UNIÓN EUROPEA. El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la Unión Europea para la próxima década. 2002. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte Maritimo de Corta Distancia.pdf
- UNIÓN EUROPEA. Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia. COM (2003). 155 final. 2003. [Consulta: 20 de 2015). Disponible en: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24258_es.htm

- UNIÓN EUROPEA. Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007). 575 final. 2007. Bruselas: Unión Europea. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF
- UNIÓN EUROPEA. Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: Unión Europea. 2008. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF
- VILLENA, Luis. Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual. En: *Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)*. 1981. Vol. 4, pp. 35-59.




COR
OGNE

La Marina de Guerra y el terremoto de mayo de 1970

Historiador Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Publica artículos de historia en *Revista de Marina, Expresión Militar, Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
El Perú ha debido enfrentar una serie de movimientos sísmicos a lo largo de su historia y el siglo XX no fue la excepción. Un terremoto y un posterior alud la tarde del 31 de mayo de 1970 desaparecieron toda una ciudad y pusieron a prueba la capacidad de respuesta del Gobierno peruano y de sus Fuerzas Armadas, especialmente de su Armada. La creatividad, el peligro y la lucha contra el tiempo fueron los elementos que debieron enfrentar los marinos peruanos para ayudar a sus connacionales.

PALABRAS CLAVE: Marina de Guerra del Perú, Operación Socorro, ayuda internacional, terremoto, Yungay.

SUMMARY
Peru must have faced a series of seismic movements throughout its history and in the 20th century it was not the exception. An earthquake and a following avalanche in the afternoon of May 31st, 1970 disappeared a whole city and tested the response capacities of the Peruvian government and that of its Armed Forces, especially that of its Navy. The creativity, the danger, and the racing against time were elements that the Peruvian seamen had to face in order to help their countrymen.

KEY WORDS: Peruvian Navy, Aid Operation, International Assistance, Earthquake, Yungay.

Introducción

La tarde del domingo 31 de mayo de 1970 la población permanecía entretenida con el partido que disputaban los equipos de Rusia y México en la Copa Mundial de Fútbol que tenía como sede al país azteca. Muchos peruanos alrededor de una radio o frente a algún televisor comentaban sobre dicho encuentro deportivo. Aparentemente, aquel domingo culminaría sin mayores novedades y el día siguiente iniciaría la semana con los preparativos para el partido entre Perú y Bulgaria.

• Artículo recibido el 9 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de diciembre de 2015

Pero la naturaleza una vez más nos demostraría cuán impredecible puede ser. Siendo las 15:23 horas aproximadamente, un terremoto sacudió gran parte del país, causando terror, destrucción y muerte en sus diferentes ciudades, en especial en aquellas que se localizaban en el callejón de Huaylas (Áncash), donde la belleza de sus nevados se vería opacada por la tragedia.

El terremoto, acompañado por un posterior alud, convirtió la entonces hermosa ciudad de Yungay en un gran cementerio, y quedó solo como evidencia de su existencia las copas de cuatro palmeras que se levantaban en su plaza principal. Mientras tanto, los pocos sobrevivientes, en su mayoría niños, debían enfrentar el dolor de sus heridas, la pérdida de sus familiares, la falta de alimentos y de servicios básicos. ¿Qué hacer cuando las vías de comunicación terrestres se encuentran completamente dañadas y la población al otro lado de ellas necesita de ayuda urgente?

Esa misma pregunta se hicieron las autoridades del Gobierno y los miembros de las Fuerzas Armadas, cuando se les encomendó la misión de llegar a la zona del desastre y tomar contacto con los sobrevivientes del terremoto. Las tres Fuerzas Amadas tuvieron que diseñar una operación de inmediato, a fin de socorrer a las víctimas del lugar de la tragedia, y cada una de ellas debió asumir responsabilidades. Y la Marina de Guerra estuvo presente en dicho acontecimiento.

A continuación, daremos una breve pero interesante mirada a lo que fue la participación de la Armada Peruana frente al terremoto del 31 de mayo de 1970, en cuyas acciones se combinarían el profesionalismo, la creatividad y la solidaridad de sus integrantes.

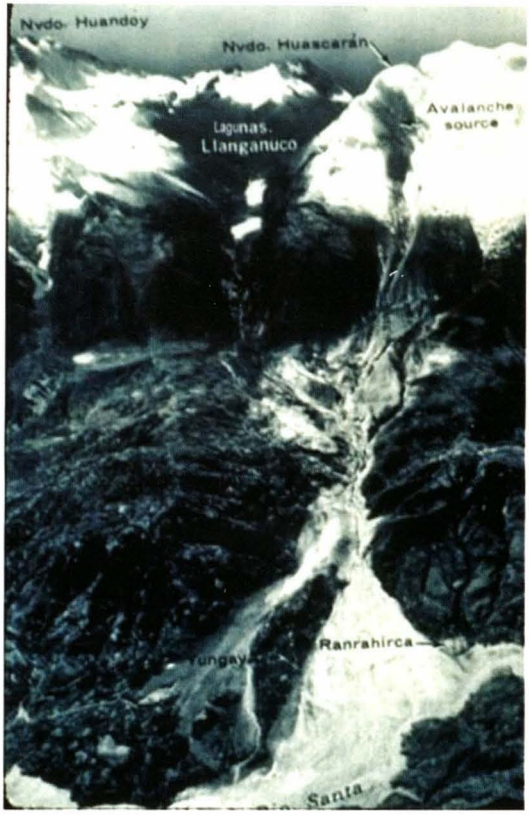
Una tarde trágica

En la tarde del domingo 31 de mayo, un violento terremoto remeció gran parte del Perú. El epicentro del movimiento se localizó en el mar, a 80 kilómetros frente a las costas de Chimbote. Su intensidad fue de 7,8 grados en la escala de Richter y de 8 grados en escala de Mercalli. La duración del movimiento se prolongó entre 40 y 140 segundos, según el Instituto Geográfico Nacional.

Las ciudades de Casma, Chimbote y Huarmey, así como del callejón de Huaylas en la región Áncash, sufrieron las mayores consecuencias en daños materiales y humanos. Las ciudades costeras de Trujillo, Huacho e inclusive Lima se vieron también afectadas, pero en menor grado, sin que esto significara que la inten-

sidad del movimiento no causara zozobra entre la población. En la ciudad capital, el sismo registró 6 grados en escala de Mercalli y, aunque causó daños de consideración, las consecuencias más graves se dieron en las ciudades del norte del país.

La tierra comenzó a sacudirse con tal violencia que muchos creyeron que era el inicio del fin del mundo. En el Callao, las personas que paseaban cerca del imponente obelisco vecino al terminal marítimo veían con terror cómo la construcción se meneaba de un lado para otro, creyendo que en cualquier momento se partiría y vendría abajo, mientras la basura de las calles era levantada por un inusitado ventarrón[1].



Desprendimiento de un bloque de nieve y hielo del pico oriental del nevado Huascarán, que produjo un violento alud y el capítulo más amargo de la catástrofe.

Cerca de la isla San Lorenzo, un grupo de pescadores trataba de controlar la embarcación en que navegaban, que saltaba violentamente por acción de las olas embravecidas y un sinnúmero de burbujas emergían de ellas[2]. En Trujillo y Chiclayo, las casas construidas de adobe colapsaron, mientras que las hechas de barro y quincha se meneaban por acción de las ondas sísmicas[3].

En el callejón de Huaylas, las ciudades de Huaraz, Caraz y Yungay fueron destruidas no solo por el movimiento en sí. En efecto, pocos minutos después del terremoto, una parte del glaciar central del nevado Huascarán se desprendió y su violenta caída provocó un alud de grandes proporciones, que sepultó por completo las localidades de Ranrahírca y Yungay, esta última considerada como una de las ciudades más bellas del callejón de Huaylas.

1. Entrevista a la señora Elsa Lévano Rojas. Callao, 13 de abril de 2001.
2. Entrevista al señor Hortensio Lévano Rojas. Callao, 31 de agosto de 2008.
3. Testimonio del técnico EP Johny Rosales. Lima, 28 de marzo de 2015.

El rápido desplazamiento del alud no permitió a la mayoría de su población ponerse a salvo. Solo lograron sobrevivir 2.000 de los más de 20.000 habitantes de Yungay, al conseguir refugiarse en el cementerio de la localidad, ubicado sobre una elevación cercana. Los terribles momentos vividos durante los instantes del alud sobre Yungay quedarían luego grabados en las placas que se encuentran hoy en el cementerio de esa ciudad, donde se pueden leer las expresiones de los sobrevivientes y que se recuerdan hasta hoy, como sucedió con una niña que corría junto a su madre y a quien luego escuchó decir: "Suéltame y sálvate, hija mía"[4].

La mayoría de los sobrevivientes fueron niños, que en esos momentos veían la función que presentaba un circo instalado sobre un espacio utilizado como estadio de la ciudad, en las afueras de Yungay. La localidad de Ranrahírca, que ya había sufrido las consecuencias de un aluvión en 1962, terminó sepultada por el lodo y la nieve, y desaparecieron sus 3.000 habitantes. En Huaraz murieron 10.000 personas y 20.000 quedaron heridas.

En Chimbote y Huarmey los daños también fueron cuantiosos y las principales vías de acceso, como la carretera Pativilca-Huaraz, se cortaron y bloquearon, lo que dificultaba la llegada de ayuda para los damnificados. En Chimbote se hundieron muchos tramos de la carretera Panamericana, y se produjo además una inusitada filtración de agua y arena.

El Gobierno decretó ocho días de duelo nacional y estableció en Chimbote el Centro de Operaciones del Comité Nacional de Emergencia. Se tendieron puentes aéreos y marítimos entre Lima y Chimbote con la finalidad de evacuar a los heridos más graves. Por otra parte, la ayuda internacional no se hizo esperar, mientras el Gobierno peruano daba las directivas para socorrer a los sobrevivientes y heridos de las zonas afectadas por el alud. La Marina de Guerra no fue ajena en dar apoyo a los connacionales ancashinos.

Socorro en alta mar

La serranía de Áncash estaba totalmente aislada debido a que las carreteras habían sido destruidas por el movimiento sísmico, lo que bloqueaba todo paso por tierra. Esta situación se agravó al no ser posible la comunicación por teléfono o por radio, y la única pista de aterrizaje —de Caraz— estaba seriamente dañada, obstaculizando el aterrizaje de cualquier aeronave.

4. Viaje de estudios de los participantes de la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Huaraz, 2012.



Gral. EP Juan Velasco Alvarado arribando a Chimbote.

Enterado de la situación, el presidente de la República, general EP Juan Velasco Alvarado, se reunió de inmediato con su gabinete. A las 23:00 horas de ese 31 de mayo se dirigió con sus ministros a la Base Naval del Callao y se embarcó en el BAP *Coronel Bolognesi* hasta el puerto de Chimbote, a fin de tener una mejor apreciación de lo acontecido y dictar las medidas necesarias al respecto[5].

> En Chimbote, el general Velasco dictó las disposiciones del caso para iniciar las tareas de auxilio y el planeamiento de la reconstrucción. Lo notable [...] es la prontitud con que se tomaron las decisiones y se movilizaron todas las fuerzas nacionales[6].

Al llegar al puerto ancashino, inmediatamente el general Velasco sobrevoló las zonas afectadas a bordo de un helicóptero de la Fuerza Aérea Peruana, pero no pudo descender por la espesa polvareda levantada por el movimiento, que aún cubría la zona afectada.

5. ZIMMERMANN, Augusto. *Los últimos días del general Velasco. ¿Quién recoge la bandera?* Lima: Edición del autor. 1978.
6. MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar*, junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, p. 7.



Gral. EP Juan Velasco Alvarado y ministros rumbo a Yungay.

A continuación, el Gobierno emitió el Comunicado Oficial 38, que daba comienzo a la Operación Socorro, con el cual las Fuerzas Armadas se encargarían de socorrer a los damnificados y se elegía a Chimbote como Centro de Operaciones de Emergencia. También colaborarían las diferentes instituciones civiles, incluyendo la participación de universitarios y de escolares del nivel secundario. Con el establecimiento de la operación, los buques de la Armada zarparon inmediatamente con dirección a Chimbote llevando a bordo víveres, personal de sanidad naval y demás elementos necesarios para asistir a la población sobreviviente y evacuar a los heridos más graves a la capital. Por su parte, la Fuerza Aérea estableció puentes aéreos y el Ejército lanzó a sus paracaidistas sobre los pueblos altoandinos afectados, entre los que se encontraban Yungay.

Además del traslado de autoridades y la evacuación de heridos, los buques de nuestra Armada se desempeñaron también como buques hospitales, pues los nosocomios en tierra habían sido considerablemente afectados y otros habían colapsado por la cantidad de heridos.

Por eso, luego que el BAP *Bolognesi* arribó a Chimbote llevando al presidente y sus ministros, al día siguiente regresó al Callao conduciendo de retorno a las autoridades gubernamentales y también a 187 heridos graves y a 22

de sus acompañantes, que acoderaron en el puerto del Callao e inmediatamente fueron conducidos a los diferentes nosocomios de la capital, entre los que se encontraba el Centro Médico Naval, donde fueron internadas 44 personas.

Durante el traslado, los adultos y niños recibieron esmeradas atenciones a bordo. Los médicos, sanitarios, jefes, oficiales y la tripulación del buque brindaron todo tipo de facilidades y atenciones a las víctimas, buscando consolar su dolor y desgracia. Durante el trayecto, se registraron numerosos actos de solidaridad y abnegación por parte de la tripulación naval.

Se pudo apreciar al personal naval de a bordo preparando biberones para alimentar a los niños heridos, curando sus heridas junto con los adultos, conversando con ellos a fin de sobreponerlos de sus pérdidas, alternando dichas actividades con las responsabilidades propias de su trabajo en el buque. Además, los marinos se turnaban durante todo el día para velar el cuidado de los precarios tripulantes.

Además del BAP *Bolognesi*, se movilizaron otros siete buques, entre los que destacaron los destructores BAP *Castilla* y BAP *Rodríguez*, que llevaron medicinas, víveres, prendas de abrigo y ayuda material a Chimbote, y retornaron trayendo a bordo a 340 damnificados graves y 81 acompañantes. Entre el personal naval se recolectó 100 litros de sangre para los heridos.

También zarpó al lugar de la tragedia el buque escuela BAP *Independencia*, que permaneció un mes acoderado en el puerto de Chimbote convertido en buque hospital. A bordo fueron atendidos 316 pacientes internados y cerca de mil ambulatorios. Además, ante la necesidad de saciar el hambre de los damnificados, la panadería del buque distribuyó entre ellos 200.000 panes y miles de raciones navales para los afectados, hasta llegar a un total de 145.000 kilos de alimentos repartidos. Paralelamente, la lavandería del buque lavó prendas de cama de los hospitales estatales y clínicas privadas de dicho puerto[7].

Además de la movilización militar, también se hizo presente la colaboración de la población civil, con la participación de escolares y estudiantes universitarios. Bajo esas circunstancias, por ejemplo, estudiantes universitarios se encargaron también de habilitar los canales de regadío y prestar apoyo en el cuidado del ganado, en coordinación con personal militar. En medio de estas

7. MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, p. 271.

labores, un pequeño grupo de universitarios politizados (integrantes del PUM y de otras tiendas izquierdistas) quiso aprovechar la tragedia para generar un clima de descontento en la población ancashina y provocar "la revolución". Sin embargo, su equivocada percepción y sus intereses políticos particulares no lograron prosperar[8].

La Armada también colaboraría con el Ejército. En efecto, el buque de desembarco BAP *Paita* zarpó a Chimbote trasladando maquinarias pesadas del Ejército, que fueron empleadas en la remoción de escombros y en la habilitación de las vías y el aeropuerto para el aterrizaje de la ayuda humanitaria nacional e internacional. Este buque, con la misión encomendada cumplida, retornó al Callao trayendo 28 huérfanos a bordo y fue recibido en el primer puerto por la esposa del presidente, Consuelo Gonzales de Velasco, en compañía del alto mando naval.

Ante el colapso de los servicios básicos en las zonas afectadas, la Armada movilizó los buques tanques BAP *Pariñas* y *Zorritos* y la nave cisterna BAP *Mantilla*, a fin de cargar y llevar un total de 6 700 toneladas de agua, que fueron distribuidas en la población de Chimbote y demás zonas aledañas[9]. Simultáneamente a las labores en el mar, el Servicio Aeronaval, con sus helicópteros y aeronaves, hicieron vuelos de reconocimiento y traslado de médicos, medicinas, equipos sanitarios y evacuación de heridos más graves[10].

Por otro lado, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) envió a profesionales y técnicos civiles a Chimbote para reparar el sistema de agua potable, de alumbrado público, los conductos de desagües y comunicaciones, así como para instalar un grupo electrógeno, un equipo completo de comunicaciones radiales, entre otros servicios.

El compromiso de los integrantes de la Armada se extendió más allá de sus efectivos. Es así que las esposas de muchos oficiales, técnicos y oficiales de mar se unieron a las labores de ayuda y atención de los pacientes, entre niños y adultos. Los víveres, prendas y medicinas recolectados por la Armada, así como por el resto de instituciones civiles y militares, nacionales y extranjeras, fueron acondicionadas en fardos, que luego se lanzaron en paracaídas desde los aviones que volaban a baja altura entre las cordilleras donde estaban apostados pueblitos altoandinos.

---

8. Entrevista al historiador Manuel Gálvez. Lima, 20 de abril del 2015.
9. *LA CRÓNICA*. Lima. 1 al 30 de junio de 1970.
10. MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, p. 255.



Portahelicópteros USS *GUAM* en el Callao, con ayuda sanitaria.

> [...] mediante su empleo se hizo lanzamientos de bultos con víveres o elementos de equipo [...] médicos, enfermeros y otros técnicos de la Fuerza Armada que, conveniente, habían sido entrenados como paracaidistas a fin de poder disponer, en un caso dado, de una fuerza compleja en sus posibilidades para solucionar los problemas que obligaran a su empleo"[11].

Ayuda internacional

Enterados de la tragedia que había sucedido en el Perú, países de diferentes partes del mundo no dudaron en extender su mano amiga hacia los peruanos. Arribó ayuda sanitaria procedente de Alemania, Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Cuba, Estados Unidos, Francia, Nicaragua, México, Gran Bretaña, Holanda, Paraguay, Uruguay, Venezuela, además del Ejército de Salvación, en forma de implementos médicos, que incluyeron hospitales móviles[12]. A esto también se sumó la cooperación de Cerro de Pasco Copper Corporation y Southern Copper Corporation (Toquepala)[13].

11. MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar*, junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, p. 9.
12. FERNÁNDEZ PRADA, Alberto. *La aviación en el Perú: 1960-1973 (tomo III)*. Lima: Editorial Universo. 1966, p. 340.
13. MINISTERIO DE GUERRA. El Ejército en la zona devastada. En: *Actualidad Militar*, julio de 1970. Vol. IX, nro. 153, 14.

Potencias como Estados Unidos enviaron al portahelicópteros Guam, al mando del capitán de navío Richard R. Renaldi, con más de una docena de helicópteros Chinook, que fueron empleados en las labores de traslado de víveres y heridos en el callejón de Huaylas. Por su parte, el portahelicópteros sirvió como hospital naval y su tripulación brindó las mejores atenciones a los damnificados y huérfanos dejados por el violento terremoto y alud. Además de su colaboración naval, los estadounidenses también enviaron tres aviones C-130, que trajeron dos helicópteros Bell, a fin de ser empleados en las operaciones de ayuda y rescate en las zonas de emergencia[14]. Su destacada colaboración con sus pares peruanos mereció la distinción Cruz Peruana al Mérito Naval, lo que selló el agradecimiento de la Armada y la población peruana a los marinos estadounidenses por su apoyo.

La Unión Soviética envió equipos médicos que brindaron valiosa asistencia a los heridos y prestó helicópteros MI-8 para las labores de rescate[15]. Desgraciadamente, 70 médicos soviéticos perdieron la vida en esta operación, cuando el avión AN-32, que los traía de Rusia al Perú, se precipitó en el Atlántico a 300 km al sur de Islandia[16]. Los vínculos estrechos con la Unión Soviética se estrecharon por la rápida respuesta humanitaria de dicho país al terremoto que mató a 70.000 personas y dejó a otras 500.000 sin hogar[17].

La topografía agreste de nuestros Andes fueron un riesgo permanente, en especial cuando se comenzaban las misiones de búsqueda de pueblos escondidos entre los valles interandinos, y las aeronaves debían volar cargadas de víveres, abrigos y medicina[18]. Durante las operaciones aerotransportadas "se transportó y lanzó en paracaídas un total de 979 615 kilos de carga diversa"[19].

Por otro lado, la caída de un avión Fokker de la Fuerza Aérea Argentina y la muerte de su tripulación, el 10 de junio, causó hondo pesar entre los peruanos, debido a que el accidente sucedió mientras la nave sobrevolaba lanzando víveres sobre los poblados en las alturas de Áncash. Junto con la tripulación argentina se encontraban también miembros del Ejército del Perú[20].

---

14. FERNÁNDEZ PRADA, op. cit., p. 340.
15. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, p. 358.
16. FERNÁNDEZ PRADA, op. cit., p. 345.
17- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 419.
18. VILLANUEVA, César. *Paracaidismo, buen salto.* Lima: Talleres Gráficos Iberia. 1998, p. 135.
19. VILLANUEVA, op. cit., p. 135.
20. VILLANUEVA, op. cit., p. 140.

El joven papá marinero

En medio de la tragedia, y en su afán por ayudar a los heridos y damnificados ancashinos, muchos integrantes de la Marina se encariñaron mucho con ellos, especialmente con los niños que habían perdido a sus padres.

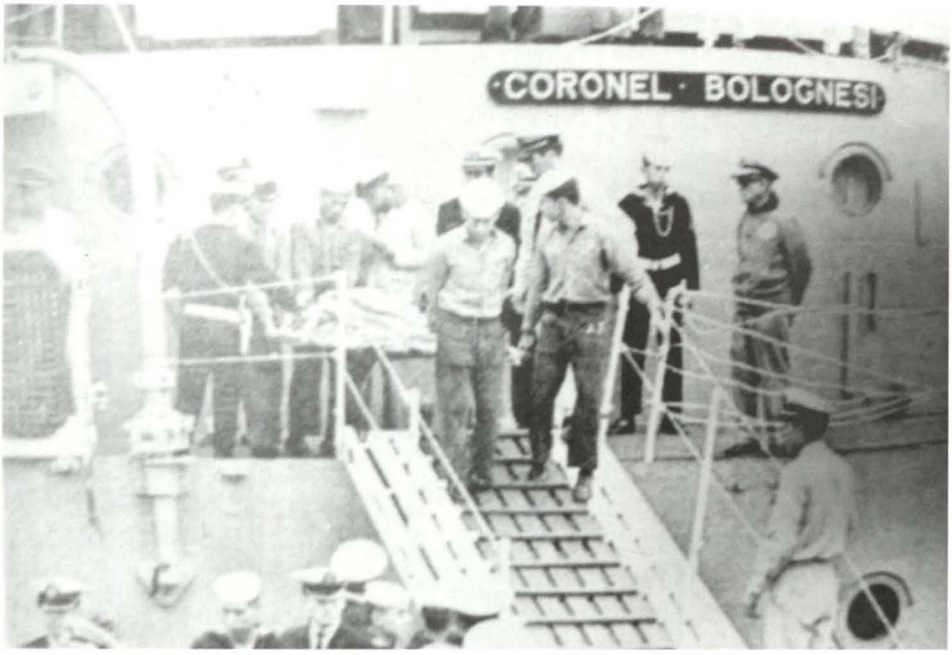
Eso sucedió con el marinero de primera Carlos Carnero Colina, perteneciente a la dotación del BAP *Bolognesi*, quien pronto se encariñó y se hizo cargo de las niñas Otilia y Silvia, de 3 y 5 años de edad, respectivamente. A pesar de los cuidados brindados por Carnero y los esfuerzos realizados por los médicos navales, la pequeña Silvia falleció producto de una hemorragia interna, no sin antes haberle demostrado afecto al referido marinero.



Marinero de la dotación del BAP *Bolognesi* cargando a niños huérfanos.

A pesar de la dolorosa perdida, Carnero continuó brindando sus cuidados a Otilia, quien desde un principio correspondió con su afecto, a pesar de la gravedad de sus heridas. La niña contaba al joven marinero que su hermanita Amparo había muerto al caerle encima el techo de la casa, mientras su madre lavaba la ropa en otro ambiente de la vivienda. Carnero averiguó si la madre de Otilia había sobrevivido al terremoto, y al no encontrar noticia precisa, se hizo cargo de la niña, quien luego lo llamaría "papá". Luego de ello, comentó a sus superiores la intención de adoptar a la niña y hacerse cargo de ella tras contraer nupcias con su novia.

El marinero quedaría perennizado en una de las fotografías al bajar las escaleras del BAP *Bolognesi* cargando a la pequeña Otilia cuando llegó al Callao. Cuando la menor iba a ser traslada en una ambulancia al Centro Médico Naval, pidió no separarse de Carnero, quien recibió autorización de sus superiores para acompañarla al nosocomio.



Marinos bajando heridos del BAP *Bolognesi*.

Pero un buen día llegó al Centro Médico Naval una atribulada madre venida de Chimbote preguntando por una pequeña niña. Tras revisar la lista de pacientes, encontró con alegría a la pequeña, quien era Otilia Aguirre Mendoza. Carnero no tuvo mayor opción que ver partir con su madre a la niña a la que tanto había cuidado. Así como la historia del marinero Carnero y Otilia, ocurrieron muchas otras durante aquel trágico acontecimiento[21].

Historias como la anterior tuvieron como protagonistas a los integrantes de la Marina de Guerra del Perú. Vemos lo importante que es contar con personal altamente entrenado y con los medios materiales necesarios para servir a la hora de hacer frente no solo a una contienda bélica, sino también a situaciones complejas como un terremoto que afecta a la población civil. La participación de la Marina fue fundamental para prestar atención médica inmediata, entregar alimentos y vestido, distribuir agua y demás medios, y colaborar con los otros institutos castrenses para cumplir la misión encomendada. Cuán valiosas resultan las Fuerzas Armadas cuando nuestros compatriotas necesitan de una mano amiga y fuerte para sobreponerse a la adversidad.

21. MINISTERIO DE MARINA, op. cit., p. 239.

Bibliografía

- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO. *Historial de unidades del Ejército del Perú.* Lima: Oficina de Informaciones del Ejército. 2001.
- EDITORA EL COMERCIO. *El siglo XX de El Comercio.* Lima: Plaza & Janes y Editora El Comercio. 2000.
- FERNÁNDEZ PRADA, Alberto. *La aviación en el Perú: 1960-1973* (tomo III). Lima: Editorial Universo. 1966, pp. 340, 345.
- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 419.
- *LA CRÓNICA.* Lima. 1 al 30 de junio de 1970.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, p. 358.
- MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar,* junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, pp. 7, 9.
- MINISTERIO DE GUERRA. Síntesis de la ayuda del Ejército y las zonas afectadas. En: *Actualidad Militar,* junio de 1970. Vol. IX, p. 152.
- MINISTERIO DE GUERRA. El Ejército en la zona devastada. En: *Actualidad Militar,* julio de 1970. Vol. IX, nro. 153, p. 14.
- MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina,* mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, pp. 239, 255, 271.
- PÁEZ, José. *Defensa y seguridad integral del Perú. Defensa de la población, biodiversidad, institucionalidad, territorio e independencia.* Lima: Impresiones Olgraf. 2013.
- VILLANUEVA, César. *Paracaidismo, buen salto.* Lima: Talleres Gráficos Iberia. 1998, pp. 135, 140,
- ZIMMERMANN, Augusto. *Los últimos días del general Velasco. ¿Quién recoge la bandera?* Lima: Edición del autor. 1978.

Entrevista

- Entrevista a la señora Elsa Lévano Rojas. Callao, 13 de abril de 2001.
- Entrevista al señor Hortensio Lévano Rojas. Callao, 31 de agosto de 2008.
- Testimonio del técnico EP Johny Rosales A. Lima, 28 de marzo de 2015.
- Testimonio del historiador Manuel Gálvez. Lima, 20 de abril de 2015.
- Viaje de estudios de los participantes de la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Huaraz, 2012.





José Sánchez Lagomarsino (1844-1898). Marino peruano, comandante del monitor *Manco Cápac*, durante la Guerra del Pacífico

Capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, un héroe en la penumbra

Capitán de navío (r) José Aníbal Zorrilla Torres
Egresado de Escuela Naval del Perú (1961). Jefe del Servicio de Salvamento, comandante del BAP Guise y jefe de Estado Mayor de la División de Cruceros. Graduado de War College (Newport, Rhode Island, Estados Unidos), y de la Escuela Superior de Guerra Naval (Perú).



RESUMEN
El capitán de navío José Sánchez Lagomarsino formó parte de la Revolución Restauradora pradista, participó en la guerra contra España desde la comandancia de la fragata Amazonas y fue cónsul en Dunquerque antes de alistarse voluntariamente en la Armada peruana en la Guerra del Pacífico, en la que destacó en la defensa de Arica y protagonizó una de las páginas más gloriosas de la historia naval del Perú.

PALABRAS CLAVE: José Sánchez Lagomarsino, Guerra del Pacífico, Arica, *Manco Cápac*, *Huáscar*.

SUMMARY
Captain José Sánchez Lagomarsino was part of the Restoring Revolution of Prado, participated in the war against Spain from the Command of the Amazonas Frigate and it was consul of Dunquerque before being voluntarily enlisted in the Peruvian Navy during the Pacific War, in which the defending of Arica is highlighted and it was involved in one of the most glorious pages in the Peruvian Naval History.

KEY WORD: José Sánchez Lagomarsino, Pacific War, Arica, *Manco Cápac*, *Huáscar*.

Introducción

Entro voluntaria y conscientemente en aguas tormentosas. Tratar de orientar la luz del foco de la atención académica hacia un héroe naval que, a mi juicio, permanece en la penumbra histórica es tarea riesgosa.

Tal relativo olvido es comprensible si se considera el intenso resplandor que han proyectado y aún emiten otros, siempre recordados, héroes de la patria. Dicha luminosidad tiende a producir zonas de sombra que, involuntariamente, ocultan acciones heroicas que merecen ser resaltadas y recordadas frecuentemente.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de octubre de 2015

Es por ello y para ello que el presente artículo trata sobre las circunstancias que el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino tuvo que afrontar durante su carrera naval, especialmente cuando fue designado como comandante del monitor *Manco Cápac*. Su objetivo es simplemente contribuir a devolverle el brillo histórico que siempre ha debido corresponderle.

La generalidad

La historia de nuestra aún joven república es fascinante, con sus luces y sus sombras. Su lectura nos muestra los pocos aciertos y los muchos errores que lograron y cometieron aquellos peruanos que tuvieron la oportunidad de dirigir su destino. Atinos y desatinos que la han llevado hasta la mediocre situación que, por comparación, ocupa actualmente en el concierto regional de naciones.

Afortunadamente, la misma historia nos da luces sobre la ruta a seguir para intentar retomar nuestra siempre posible grandeza primigenia. Es solo cuestión de tiempo y voluntad. Bajo las experiencias acumuladas, los nuevos conocimientos ya asimilados y aquellos aún por obtener, nos es factible establecer el norte guía y modificar el rumbo como sea necesario para alcanzar el ansiado, aunque todavía no bien definido, desarrollo integral y sostenido del país. Al respecto, una palabra de advertencia. Tal expectativa no será posible si el emprendimiento no incluye a todos y cada uno de los peruanos. Quizá ese fue el principal error cometido en el pasado. Seguramente es parte indispensable de una ardua tarea por realizar en el futuro.

La particularidad

Para entrar en el tema propuesto, es necesario pasar desde la generalidad expresada a la particularidad histórica. Darnos un principio arbitrario y un final transitorio. Para tal efecto, el inicio escogido es el combate del 2 de mayo de 1866. El término es la caída de la plaza de Arica, ocurrida el 7 de junio de 1880.

Esta de más decir que el principal suceso acaecido durante tal periodo estuvo constituido por la segunda guerra que sostuvimos con Chile. La denominada Guerra del Pacífico o la del Guano y el Salitre. Aquella que se inició el 5 de abril de 1879.

El combate del 2 de Mayo

En tan celebrado acontecimiento, un desorganizado sentimiento patriótico venció a la pretensión de la Corona de España de intentar cobrar dividendos por supuestas deudas contraídas por sus Colonias durante el periodo independentista. Utilizó para tal empresa una poderosa escuadra. Finalmente, ante la exitosa, aunque para ellos inesperada, resistencia encontrada, debió abandonar las aguas del Pacífico Sur Occidental tras haber conseguido sus propósitos en forma parcial.

La victoria del 2 de mayo, sin embargo, provocó consecuencias políticas, económicas y sociales nefastas para el futuro mediato del país. Me explico.

El coronel Mariano Ignacio Prado, bajo cuyo régimen de facto se había conducido la defensa del puerto del Callao, alcanzó ribetes de héroe no solo en el Perú sino también en los países aliados de Chile, Ecuador y Bolivia. Su prestigio creció sideralmente. Ante dicha situación, al parecer, la sociedad peruana adoptó dos dañinas falacias. La primera, que el Perú era invencible. La segunda, que ante cualquier improbable conflicto con algún país vecino bastaría con la palabra de Prado para conjurar el impensable peligro.

A estas aparentes consecuencias políticas y sociales se sumó el inmenso forado económico producido por la toma española de las islas guaneras de Chincha. El rapto, que duró aproximadamente dos años, secó drásticamente la caja fiscal. Es



La victoria del 2 de mayo.

así que al derroche improductivo efectuado por los Gobiernos anteriores, desde aquel de Castilla en que se inició la exportación del guano, se deben agregar los imprevistos y onerosos gastos provocados por la necesidad de defensa, no solo de puertos peruanos sino también de la costa sur chilena, efectuados bajo el loable concepto de una cooperación americanista que solo existía en la mente de la clase política peruana. Ello no fue todo: debe considerarse también el elevado costo de la extraña adquisición de dos naves destinadas para continuar la guerra contra España en aguas extranjeras.

Como consecuencia, terminado abruptamente el régimen de Prado, su sucesor José Balta recibió un país con serias deficiencias económicas. El presidente, con el auxilio de su joven ministro de Hacienda Nicolás de Piérola, se las arregló para quitarle a los llamados consignatarios nacionales el negocio de la comercialización del guano, y se lo entregó, en exclusiva, a la casa francesa Dreyfus Hermanos. Esta delicadeza formó una alianza soterraña y duradera entre Piérola y Dreyfus, aunque este último no devolvió el favor recibido cuando el Perú estuvo requerido de créditos. Como es conocido, la falencia económica del país fue una de las causas que provocaron la futura hecatombe.

La nave

Para 1867, por disposición de Prado, quien deseaba continuar la guerra contra España en aguas extranjeras, se compraron dos monitores. Las naves fueron bautizadas como *Manco Cápac* y *Atahualpa*.

Dicha adquisición resultaba de lo más inapropiada. Los buques habrían sido construidos para navegar en las aguas marrones del río Misisipi. Aunque su blindaje y armamento eran apropiados para el combate, su máxima velocidad bordeaba los cinco nudos. Con corriente en contra eran prácticamente dos pontones armados.

Por sus características de construcción estaban imposibilitados de navegar en mar abierto, ya que embarcaban agua en exceso. La preparación para el viaje, las modificaciones que debieron hacerse, pero también la negativa del permiso de zarpe por parte del Gobierno norteamericano, tanto por razones de neutralidad como por lo irregular de la compraventa, motivaron que las naves adquiridas en 1867 solo pudiesen hacerse a la mar el 12 de enero de 1869.

Para empeorar la situación, como los monitores no podían efectuar la travesía

por sus propios medios, se debieron adquirir tres transportes usados que pudieran remolcarlos y servirles de apoyo logístico en el largo trayecto, vía el estrecho de Magallanes, hasta el Callao. Rosendo Melo califica a la odisea del viaje como la "más heroica hazaña de nuestra Marina de Guerra", pero con respecto a su adquisición indica que "fue la causa determinante de su ruina"[1].

Después de 16 meses de accidentada travesía, el *Manco Cápac* y el *Atahualpa* fueron recibidos ya no por Prado sino por su sucesor, José Balta. Sin embargo, por aquellas imponderables "vueltas que da la vida", los monitores cambiaron sus anodinos destinos como simples pontones de puertos a vitales elementos de defensa, ya en el tiempo de una improbable, imprevista e impuesta guerra.

La situación (1872-1880)

Concluido el régimen de José Balta, el país se encontraba en medio de graves problemas políticos, económicos y militares. En dicha situación asumió el Gobierno el recientemente creado Partido Civil (1871). Su líder, el acaudalado hacendado norteño y cabeza de los consignatarios nacionales Manuel Pardo y Lavalle, asumió la primera magistratura de la nación. Se constituyó así en el primer presidente civil electo en las urnas en la historia republicana.

Manuel Pardo, a quien Miguel Grau consideraba como "la figura de más alta talla de la época contemporánea de mi patria"[2], era sin duda un estadista. También era el gobernante de un sistema político capaz de cometer las más grandes equivocaciones. Permítaseme elucubrar.

La política pardista de disminuir los efectivos del Ejército de 15.000 a 3.000 hombres, la cual había sido concebida desde su época de ministro de Hacienda bajo Prado y que sería continuada por Balta, estaba dirigida tanto a combatir el militarismo, que había contaminado al país durante poco mas de 53 años, así como a disminuir gastos militares, ya que, a su juicio, el país requería "pan y ferrocarriles y no 15.000 soldados"[3].

¿Quién podría oponerse a tan sólidas razones? Más aún cuando la sangrienta y derrotada revolución de los militares Gutiérrez demostraba que el pensa-

1. MELO, Rosendo. Historia de la Marina de Guerra del Perú (tomo I). Lima: El Comercio. 1924, p. 284. "Ante el accidente ocurrido con el vapor Reyes, tomaron la posta los vapores Marañón y Pachitea".
2. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, p. 58.
3. PANIAGUA, Valentín. *Manuel Pardo y el Partido Civil*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2009, p. 58.

miento militarista continuaba vigente en los altos mandos del Ejército. No, la crítica no es a la validez de tal política, sino a sus consecuencias. Poco más de dos años luego de concluido su régimen y con la guerra encima, el Ejército se encontraba desarmado y desmoralizado. La Marina de Guerra, mal equipada y falta de entrenamiento. La organización militar, desorganizada. Con generales que intentaban ser presidentes. Con presidentes actuando como generales. Con un civil que reiteradamente intentaba tomar el poder utilizando el atajo revolucionario y montonero. En pocas palabras, con una situación política y una defensa nacional caóticas.

La explicación para el fracaso diplomático, de una alianza defensiva con Argentina y Bolivia, que "casi" estuvo a punto de concretarse, debe buscarse en los egoísmos de los tres Estados, que privilegiaron sus propios intereses nacionales. Dos de ellos equivocadamente y el tercero, Chile, con gran acierto, lo que le permitió apoderarse del territorio patagónico sin disparar un solo tiro.

Una segunda equivocación, que también por sus consecuencias adquiere ribetes de suma gravedad, fue la anulación por parte del Ejecutivo del proyecto de adquisición de dos navíos de guerra iguales o superiores a los blindados chilenos. Su construcción estaba financiada por endeudamiento público ya aprobado por el Congreso. De haberse contado con tales naves, quizá se hubiera podido disuadir al país sureño de declararle la guerra al Perú. En todo caso, si la disuasión no hubiera funcionado, la Marina de Guerra habría podido combatir en igualdad de condiciones y otra sería la historia.

La tercera falla fue la incapacidad del Gobierno, de Pardo y luego de Prado, de concretar una alianza defensiva con la Argentina y Bolivia que buscara contener las intenciones chilenas. La explicación para tal fracaso diplomático, que "casi" estuvo a punto de concretarse, debe buscarse en los egoísmos de los tres Estados, que privilegiaron sus propios intereses nacionales. Dos de ellos equivocadamente y el tercero con gran acierto, lo que le permitió apoderarse del territorio patagónico sin disparar un solo tiro.

El cuarto error consistió en la firma del Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia. No por sus implicancias geopolíticas, que podían haber sido valederas, sino por haberse comprometido a la nación sin contar con ningún respaldo económico ni militar. Su existencia y su carácter de "secreto", aunque era conocido por todas las Cancillerías de la región, le servirán a Chile como perfecta excusa para la declaración de guerra.

En relación con la conducta de la clase plutocrática, aquella que desde los inicios de la República se alió con el militarismo, una para seguir haciendo negocios y el otro para mantenerse en el poder, fue de pura y ciega conveniencia. Los valientes intentos de Pardo para establecer impuestos permanentes que permitieran suplir los decrecientes ingresos del guano fueron rechazados por los particulares utilizando a sus defensores en el Congreso. Como consecuencia de tan estrecha visión, los opositores pagarían, unos con sus vidas o la de sus hijos, otros con sus bienes materiales, los impuestos y las confiscaciones que impondrían los chilenos cuando se apoderaron del país.

No fueron estas las únicas equivocaciones cometidas por la clase política dirigente. Es posible agregar a la lista el intento de monopolizar (1873) y luego expropiar (1875) el salitre que era explotado y comercializado en el lejano y olvidado territorio de Tarapacá por empresarios peruanos, chilenos y europeos[4]. Dicha política, aunque soberana y necesaria para nutrir al alicaído fisco, fracasó por la poca capacidad de control estatal. Como resultado, aparte de no lograrse los fondos deseados, en la práctica se contribuyó a etiquetar al Perú como un país enemigo del libre comercio y, en consecuencia, a alienarle el apoyo europeo[5].

Tampoco debe olvidarse la falta de previsión en que incurrieron los gobiernos, desde Balta hasta Prado, ante las repetidas advertencias de fuentes políticas, diplomáticas y militares sobre el creciente armamentismo chileno que, a la luz de la conocida doctrina Portales, auguraba, aun para los mas miopes, muy posibles dificultades que debieron ser previstas.

Otro tema que contribuye a explicar la futura hecatombe es aquel de la identidad nacional. Aunque es innegable y llena de orgullo el patriotismo demostrado por muchos pobladores urbanos para enrolarse al Ejército en tiempo de guerra, también es cierto que otros pobladores de la serranía sostenían que el conflicto era un problema de mistis. Al respecto, Miriam Salas, prestigiosa historiadora, sintetiza la situación social con admirable crudeza al escribir: "Pardo y los suyos llegaron al Poder para hacer negocios [...] Al retirarse del poder dejaron una cuantiosa deuda que se conocería como la 'deuda Pardo' [...] El mundo olvidado y enmudecido mostraba de continuo su descontento (hubo 38 movimientos contra el Gobierno) mientras en su discurso de despedida Pardo hablaba del triunfo de las instituciones y del orden social"[6].

---

4. SALAS, Miriam. *Historia marítima del Perú*, (tomo 17, volumen IV). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977, pp. 407-408.
5. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*, (tomo VIII). Lima. Editorial Universitaria. 1983, p. 31. Basadre cita a un editorial del Times de Londres: "en cuanto a las razones de la guerra, estamos de parte de Chile y los extranjeros neutrales deben concederle sus simpatías. La guerra es mercantil. Chile pelea por la libertad de comercio. El Perú, por la restricción y el monopolio".
6. Prado, 1880: "Desde 1872 Piérola no ha dejado de conspirar obligando a consumir recursos para atajarlo [...] Es por eso que Pardo no compra los blindados".

No solo la clase dirigente en el poder fue responsable de la escasa capacidad de defensa del país. Nicolás de Piérola, con sus esforzados y costosos intentos revolucionarios, tanto para él como para el fisco, intentó usufructuar el poder en cuatro oportunidades, todas concebidas e iniciadas desde territorio chileno. Piérola se convierte así en involuntario colaborador de los planes expansionistas del país del sur[7].

Terminado su tiempo, Pardo no le entregó la posta a uno de sus correligionarios (aunque fue su propósito inicial). En lugar de ello, apoyó con "pragmatismo político" a un representante del militarismo que con tanto entusiasmo había combatido. A mediados de 1876, Mariano I. Prado, ya ascendido a general, primero por el Gobierno chileno y luego por obra del Partido Civil, asumió la presidencia mediante elecciones.

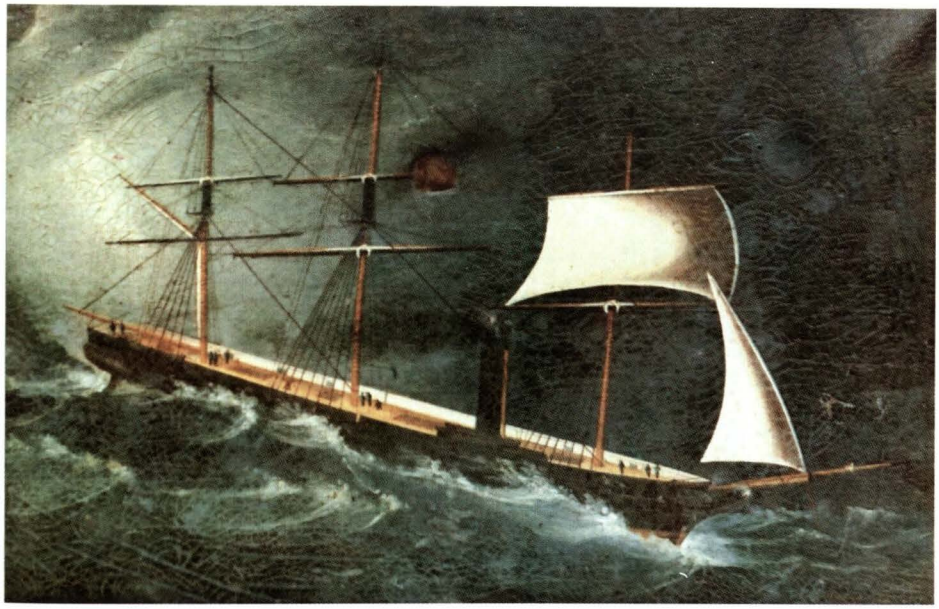
El régimen de Prado se caracterizó por ser una continuación del anterior, maniatado por los problemas económicos heredados. Las clases sociales y políticas dirigentes mantenían la incredulidad de que Chile pudiera albergar sentimientos contrarios hacia el Perú. Inclusive Prado desoyó las advertencias que Pardo, de regreso de su exilio en el Mapocho, le hizo en relación con las reales intenciones sureñas. Mal aconsejado, pensó que estas obedecían a un interés político. Mientras tanto, la idea dominante era que, en todo caso, la diplomacia pradista se encargaría del improbable problema. ¿Acaso no era Chile un país hermano, sin fronteras conflictivas? Entonces, ¿para qué preocuparse y menos despilfarrar el escaso dinero en armamentos? El 5 de abril de 1879, luego de denostar públicamente al enviado especial del Gobierno de José Antonio de Lavalle, Chile le declaró formalmente la guerra al Perú.

El hombre

En el año del Señor de 1856, José Sánchez Lagomarsino ingresó al servicio del Estado en el ramo de marina. En sus años iniciales se embarcó en diferentes naves de guerra y auxiliares, y adquirió experiencia marinera. Como guardia marina participó en la campaña contra Ecuador conducida por Ramón Castilla.

Para 1862 formó parte de la comisión a Inglaterra encargada de la construcción de dos naves fluviales. Dos años después, arribó a la inhóspita, pequeña y alejada aldea de Iquitos, e instaló un apostadero fluvial que, con el tiempo, contribuyó al desarrollo de tan estratégica ubicación.

7. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina de Guerra del Perú* (tomo I). Lima: El Comercio. 1924, p. 221.



Pintura que pertenece a la Marina de Guerra del Perú, Fragta *Amazonas*. (Museo Naval del Perú).

En 1865, Mariano I. Prado inició, en Arequipa, la denominada Revolución Restauradora contra el presidente Juan Antonio Pezet. La razón fue la firma del tratado Vivanco-Pareja, efectuada bajo la amenaza de los cañones españoles. El teniente Sánchez tomó partido por Prado y fue enviado al exilio en Chile por dos meses. A su regreso, se embarcó en la corbeta América, que apoyaba la revolución. En noviembre, Prado asumió la presidencia y permaneció en el poder hasta 1868, año en que debió renunciar por problemas constitucionales.

En el mismo año, el joven oficial fue nombrado comandante de la fragata *Amazonas*. Declarada la guerra contra España, el Gobierno decidió alejar a los buques de la escuadra enviándolos al sur chileno en espera de la llegada del *Huáscar* y la Independencia, naves que habían dejado los astilleros ingleses en diciembre de 1865, pero que solo arribaron a las aguas del Pacífico 137 días después.

La *Amazonas* fue comisionada para reunirse con la escuadra aliada, que operaba en la zona de Chiloé. En circunstancias en que la formación de buques navegaba en demanda de fondeadero en la protegida ensenada de Chayahué, al amparo de la isla de Abtao, la *Amazonas* se vio imposibilitada de vencer al viento y a la corriente del estrecho acceso denominado Boca Chica y varó en la playa. Peruanos y chilenos colaboraron en devolverle la flotabilidad. Logrado

el objetivo, la tripulación retomó el control, pero, en circunstancias poco claras, la nave volvió a vararse, esta vez en forma definitiva. Rosendo Melo, historiador naval, citando a un académico chileno[8], quien resulta ser un severo crítico de la disciplina peruana, acusó al comandante de la perdida nave de "individuo muy negligente" durante las tareas de salvamento.

Ya sin nave propia, el teniente Sánchez participó en el combate de Abtao contra los navíos españoles Villa de Madrid y Blanca. De regreso al Callao, tomó parte en el combate del 2 de Mayo como jefe de una de las baterías del sur. Dicha batería, que constaba de cinco cañones, fue improvisada por Sánchez y 50 "playeros" dos días antes del combate. Durante la acción fue herido en ambas piernas por esquirlas que afortunadamente no lo inhabilitaron para el servicio.

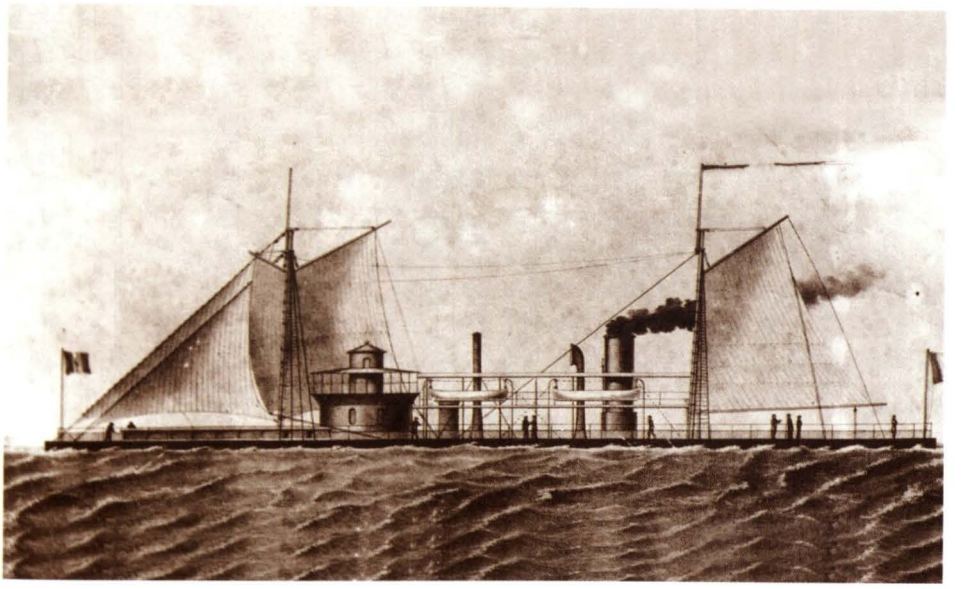
Para 1867, ya con el grado de capitán de fragata, el hombre y la nave tomaron su primer contacto. José Sánchez Lagomarsino fue enviado a Nueva Orleans como integrante de la comisión encargada de la adecuación de los monitores Manco Cápac y Atahualpa. Concluida esta tarea, es designado, en comisión especial, para explorar la zona de las Antillas españolas.

Nuevamente en el Callao fue nombrado comandante del muy eficiente vapor Chalaco, cargo en el que permaneció por un año y cuatro meses. Para 1869, posiblemente por desavenencias con el Gobierno de José Balta, pidió su pase al retiro y manifestó su deseo de participar activamente en política. Es así que, para 1871, participó en las reuniones de la Asamblea de Ciudadanos, organización bajo la cual se formó el muy influyente Partido Civil. En unión de prestigiosos correligionarios y compañeros de armas, entre ellos Lizardo Montero, Miguel Grau y Aurelio García y García, apoyó el Manifiesto de la Marina, opuesto a la revolución de los militares hermanos Gutiérrez contra Balta y de relancina contra el electo Pardo.

En agosto de 1872, nuevamente en el servicio, fue nombrado jefe de la columna Constitución. Como tal, participó en la debelación del levantamiento revolucionario de Piérola de 1874. En 1876, fue designado como agregado a la Embajada de Francia y poco tiempo después como cónsul en Dunquerque, cargo que retuvo hasta diciembre de 1877. Desde esa fecha hasta el 5 de abril de 1879, fue separado del servicio.

Ocurrida la declaración de guerra, se presentó voluntariamente y fue designado nuevamente como comandante de la columna Constitución, con la que

8. Cita a Francisco Vidal Gormaz, autor del libro Algunos naufragios ocurridos en la costa chilena desde su descubrimiento hasta nuestros días. Ciudad: Editorial, p. 351.



El monitor *Manco Cápac*.

se embarcó en la fragata *Independencia* bajo el comando del capitán de navío Juan Guillermo More. Este fue el inicio de una amistad bajo la cual compartirán episodios en la misma zona bélica, en la que ambos cumplieron con su deber para con la patria.

Embarcado en la Independencia, participó en el combate de Iquique y luego en aquel de Punta Gruesa. Fue testigo de la varadura y pérdida de la principal nave peruana. Luego de tan aciago acontecimiento, fue nombrado comandante de las baterías que defienden Arica. Compartió tal responsabilidad con More.

El 30 de noviembre de 1879, el hombre se reunió por segunda y definitiva vez con la nave. José Sánchez Lagomarsino fue nombrado comandante del monitor *Manco Cápac*, surto en la rada de Arica. El trinomio hombre, buque y tripulación escribieron, como describiré, tres páginas gloriosas en la historia naval peruana.

Las circunstancias

Concluida la campaña marítima conducida por el general Prado desde su cuartel general en Arica, el Perú había perdido sus principales buques. Piérola, como nuevo director de la guerra, y Lizardo Montero, como jefe del Primer

Ejército del Sur, dispusieron que la corbeta *Unión* y los buques transportes continuaran apoyando logísticamente a las fuerzas de Tacna, Arica y Arequipa. El monitor *Atahualpa* debió permanecer en el Callao y el monitor *Manco Cápac*, en Arica, ambos con propósitos de defensa.

Las fuerzas chilenas, ya conquistado militarmente el mar y luego el territorio de Tarapacá, se reagruparon en los puertos de Antofagasta, Pisagua e Iquique, en preparación para la campaña contra Moquegua y Tacna. El comando naval sureño dispuso que sus unidades protegieran dichos puertos mientras mantenía el bloqueo al puerto de Arica. Le encargó la conducción del bloqueo al monitor *Huáscar* y a la corbeta *Magallanes*, el primero bajo el comando del capitán de fragata Manuel Thompson y la segunda, bajo Carlos Condell[9].

El puerto de Arica estaba defendido por un conjunto de baterías en playas y alturas; en el mar, por los cañones del *Manco Cápac*; y las fuerzas de tierra y mar, bajo la dirección del coronel Francisco Bolognesi. Para la inteligencia chilena, la plaza de Arica estaba bien protegida.

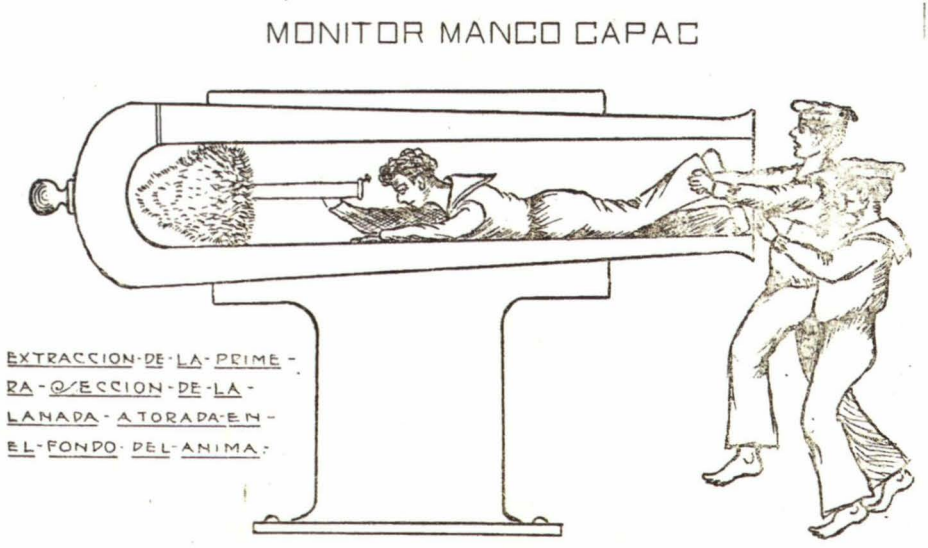
Primera página notable: el primer combate de Arica

El 27 de febrero de 1880, a las 11 de la mañana, el *Huáscar* y la *Magallanes* decidieron cañonear el ferrocarril que arribaba de Tacna. En respuesta, las baterías de tierra abrieron fuego. Por su parte, el comandante Sánchez ordenó izar el ancla de su nave para salir al encuentro de los navíos ofensores.

Imaginemos, por un momento, el viejo y pesado monitor dejando su fondeadero para, con su poca velocidad, acercarse a las dos naves enemigas en búsqueda de librar combate. Es posible que, en el mes de febrero, el sol luciese esplendoroso y las aguas estuviesen teñidas de intenso color azul, con pinceladas de blanca espuma. El monitor, semejante a un lentísimo aunque potente y trajinado boxeador, debe esperar que un rival se ponga a un alcance para asestar el puñetazo demoledor. Confía en la ineptitud de sus rivales basada en el exceso de confianza que produce su manifiesta superioridad. Así sucede.

El comandante Thompson, sediento de gloria, aceptó la invitación. Las baterías de tierra acertaron un disparo contra la *Magallanes*, que, al comenzar a hacer agua, debió retirarse momentáneamente. El *Huáscar* puso proa al *Manco Cápac* y se acercó rápidamente. Al momento en que el monitor entró al al-

9. Carlos Condell es considerado un héroe nacional en Chile por haber causado con una nave de menor poderío la pérdida del principal buque peruano.



Dibujo que muestra cómo se extrajo la lanada del cañón Dahlgren del monitor *Manco Cápac*, tarea realizada por Luis B. Arce y Folch, que era guardiamarina en el monitor durante el combate naval de Arica.

cance de sus cañones, Sánchez Lagomarsino ordenó: "¡Fuego!". Nada sucedió. Un cañón de la torre se había trabado. Los buques se acercaron tanto que las tripulaciones podían ver la actividad en la cubierta enemiga. Las ametralladoras y los fusiles reemplazaron a los cañones y barrieron las cubiertas con los ligeros proyectiles. Al momento en que el *Huáscar* comenzó a alejarse, los artilleros peruanos consiguieron destrabar el cañón. Esta vez sí salieron los potentes proyectiles. Uno de ellos dio en la popa del *Huáscar* y derribó el asta del pabellón chileno. Este o quizá otro proyectil mató al comandante de la nave.

Los buques chilenos se vieron forzados a retirarse tras haber aprendido una dolorosa lección. Como veremos, el error de ponerse al alcance de los cañones del *Manco Cápac* no se repitió. Mientras tanto, el viejo monitor, con su cansino andar, regresó a su fondeadero. La misión encomendada había sido cumplida.

Dando sentido a la expresión "las vueltas que da la vida", ante el fallecimiento del comandante Manuel Thompson, el recordado comandante de la Covadonga, Carlos Condell asumió el comando del monitor *Huáscar*. "Las vueltas que da la vida". Desde su captura por la Marina chilena, el monitor, que bajo las órdenes de Miguel Grau combatió por el Perú, luego lo hizo en su contra y el Perú contesta sus ofensas. El anteriormente glorioso monitor *Huáscar* era ahora un simple, aunque aún efectivo, trofeo de guerra en poder del enemigo. "Las vueltas que da la vida".

Segunda página notable. La *Unión* y el *Manco Cápac* en el segundo combate de Arica. La doble ruptura del bloqueo

Cumpliendo con la proposición "sobre buques de madera, hombres de acero", dos meses después del primer combate de Arica, la Marina escribió otra página notable. La corbeta *Unión*, bajo el mando del capitán de navío Manuel Villavicencio, contando con la colaboración del monitor *Manco Cápac*, consiguió romper el bloqueo impuesto al puerto de Arica por dos veces consecutivas.

En la madrugada del 12 de mayo de 1880, cumpliendo órdenes confusas del Gobierno, la corbeta *Unión* arribó al puerto de Arica para entregar su cargamento. Arica se encontraba aún bajo el bloqueo de la Marina chilena, cuya principal preocupación para ese momento era capturar o hundir a la única nave peruana capaz de ofender a sus intereses portuarios[10]. Componían la fuerza bloqueadora el monitor *Huáscar* y el vapor *Matías Cousiño*.

Antes de la llegada del alba, la *Unión* se deslizó sigilosa hasta un fondeadero amparado por las baterías de tierra y por los cañones del *Manco Cápac*, e inició la descarga. Con las primeras luces del día, las tripulaciones de los buques extranjeros presentes en la bahía, la población en el puerto y las sorprendidas tripulaciones sobre los buques bloqueadores observaban asombrados al inesperado visitante.

Ya sea por haber estado en las cercanías o de provenir de Ilo, donde se encontraba el grueso de la fuerza naval chilena, arribaron a escena el blindando *Cochrane* y la corbeta *Amazonas*. A las ocho de la mañana, los buques chilenos abrieron fuego. La orden era hundir a la *Unión*. Por consiguiente, los disparos se concentraron en la corbeta e ignoraron al *Manco Cápac*. Los cañones en tierra, aquellos del monitor y los de la propia corbeta, contestaron la agresión: El mutuo cañoneo duró siete horas.

En el fragor del combate, los fragmentos de un proyectil impactaron en la *Unión* y ocasionaron aparatosas averías que no la imposibilitaron. Los chilenos, seguros de que la presa estaba a punto de ser sometida, convocaron a reunión de comandos en el buque insignia. No descuidaron ocupar posiciones para evitar un improbable escape de la corbeta hacia el lógico norte.

Villavicencio, habiendo terminado la descarga de los pocos elementos bélicos

10. ELÍAS, Julio José. *Marinos peruanos en Arica*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1980. Relación histórica de la Armada del Archivo General de Marina. Proporciona la Hoja de Servicios de José Sánchez Lagomarsino.

que había transportado, comprendió que se le había presentado la mejor y quizá la única posibilidad de salvar a su nave[11]. Ordenó largar el ancla y zarpó no al lógico norte sino hacia el inesperado sur. Ante la persecución de los enemigos, vio en peligro el escape, debido a la mala calidad del carbón embarcado y a la apresurada reparación de las averías. Sin embargo, poco a poco, la corbeta empezó a abrir distancias. La llegada del ocaso lo ayudó en su empeño.

Los tripulantes de los navíos extranjeros, desde sus cubiertas y trepados en las jarcias, unieron sus voces con aquellos de la población en un ¡hurra! de admiración ante la osadía del buque peruano que había conseguido romper, por dos veces, el bloqueo de Arica.

En este punto es justo y necesario, en verdad es justo y necesario, resaltar el papel cumplido por la nave peruana que permaneció en el puerto. Sin la actuación cumplida por el *Manco Cápac*, la corbeta *Unión*, con todas las probabilidades en su contra, hubiera sido hundida por los cañones enemigos. Con un resultado favorable, la Marina chilena, en vez de vergüenza, hubiese reclamado triunfo y gloria. Honor a quien honor merece, en dicha ocasión la gloria le correspondió a la *Unión*, a las baterías terrestres y al *Manco Cápac*.

Tercera página notable. El combate de Arica. La caída de la plaza

La labor del monitor *Manco Cápac*, de su comando y de su tripulación, aún no había concluido. Faltaba un último encuentro con el enemigo.

El comando de la guerra chileno decidió evitar atacar Arica como continuación de su proyección conquistadora hacia el norte. Posiblemente la consideraban una plaza bien defendida. En lugar de ello, se enfrascó en preparar la conquista de Moquegua y Tacna mediante una batalla decisiva a librar contra los ejércitos aliados capitaneados por el general boliviano Narciso Campero. El éxito de tan arriesgada empresa, consideró, dejaría a la plaza de Arica aislada y a su alcance con un mínimo esfuerzo.

En el morro, Francisco Bolognesi y su Estado Mayor esperaban órdenes que nunca llegaron. Enterados por último de la debacle ocurrido en el Alto de la

11. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Partes de guerra de los principales comandos involucrados en el combate de Arica del 27 de febrero de 1880* (volumen 2). 1980, pp. 106-107.

Alianza, comprendieron que ni Lizardo Montero, jefe del Primer Ejército del Sur, ni Segundo Leiva, jefe del Segundo Ejercito, podrían auxiliarlos. El coronel Bolognesi estaba convencido de que con refuerzos desde Arequipa la plaza no caería y en el peor de los casos podría vender cara la derrota. El coronel, además, tenía ante sí la posibilidad de retirarse hacia el norte. Nadie hubiese podido criticar tal decisión.

El sol se asoma curioso e intermitentemente. Una persistente neblina demora en evaporarse. El ruido marino se ve alterado por los estruendos de los cañones que, luego de empezar, ya no cesan. Mientras en tierra los defensores van ofrendando sus vidas por su patria, en el mar un solitario un buque enfrenta a toda una escuadra.

Sin embargo, el jefe de la plaza sabía que la única acción abierta ante él debía ser combatir "hasta quemar el último cartucho". Tan heroica consigna fue compartida por el conjunto de sus subordinados, entre los que se encontraba José Sánchez Lagomarsino. El 7 de junio de 1880, las fuerzas chilenas de tierra y mar abrieron fuego, con toda su potencia, contra los defensores del morro y contra el único buque peruano surto en la bahía.

Imaginemos nuevamente la escena que se desarrollaba en la rada de Arica. Esta vez es una mañana prácticamente de invierno. El sol se asoma curioso e intermitentemente. Una persistente neblina demora en evaporarse. El ruido marino se ve alterado por los estruendos de los cañones que, luego de empezar, ya no cesan. Mientras en tierra los defensores van ofrendando sus vidas por su patria, en el mar un solitario un buque enfrenta a toda una escuadra.

El viejo monitor iza el ancla por última vez. Para cumplir con la consigna de Bolognesi busca un rival, a cualquiera ya que no puede darse el lujo de ser selectivo. Tratemos también de imaginar la impotencia del comandante al apreciar que los buques chilenos habían aprendido la lección de mantenerse a prudente distancia del alcance de sus cañones. Seguramente, en completa frustración, ordena caer a uno u otro rumbo buscando a un rival. Todo es inútil: su monitor está solo contra el mundo y nada puede hacer al respecto.

Enterado de que la plaza ha caído en manos enemigas, decidió que su tarea había concluido. Que Arica, a la que debía defender, ha caído. Que el único camino que le queda es hundir su nave para impedir que sea profanada. Esta vez, la exigua velocidad de su nave ya no importaba. Su gran peso la ayudó a ocultarse bajo aguas que hacía tiempo habían dejado de ser peruanas, pero

que a su alrededor se mantenían soberanas. Antes de enviarla a su destino definitivo, dispuso que su tripulación sobreviviera para continuar la lucha en otros lugares, en otras circunstancias.

Es así que el monitor *Manco Cápac* completó el periplo que lo condujo desde las marrones aguas del Misisipi hasta aquellas azules del Callao y Arica. En el cumplimiento de la tarea que le fue encomendada, contribuyó a que, posiblemente, el comando de guerra chileno variara su estrategia comprometiéndose en una batalla decisiva cuyo resultado pudo cambiar el curso de la guerra. Venció al monitor *Huáscar* en franco combate. Protegió a la corbeta Unión y le permitió romper, por dos veces, el bloqueo de Arica. Se enfrentó solo contra la escuadra chilena presente en Arica. Por último, cumplió con la consigna de Bolognesi de combatir "hasta quemar el último cartucho".

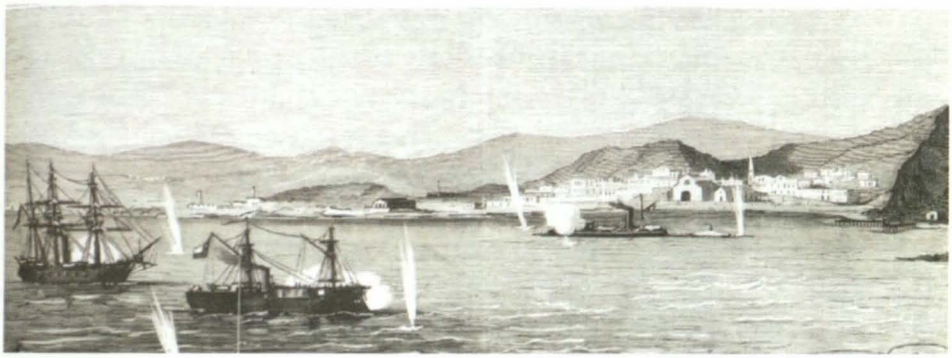
Si todas estas valerosas acciones no hacen a una humilde nave, en función de su capacidad de empleo bélico, imperecedera para el país a la que pertenece; si no les da categoría de héroes, título que va más allá del obligatorio cumplimiento del deber, a su comando y a su tripulación; entonces no me imagino qué podría hacerlo.

Si se exige para la heroicidad haber sucumbido en combate, yo no estoy de acuerdo. Me alegra que el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino no haya dado su vida por la patria, aunque estoy seguro de que no habría vacilado en hacerlo si las circunstancias lo hubiesen requerido. Que haya salvado a su tripulación y continuado la lucha, ya en condición de prisionero de los chilenos, hasta el fin de la guerra, es acción meritoria. Comandante, para mí es usted un héroe nacional digno del mayor reconocimiento.

El pedido de un prestigioso historiador

Percy Cayo[12] escribe: "Los fulgores extraordinarios del *Huáscar* han opacado las gloriosas realizaciones de la *Unión*"[13]. A tan acertado diagnóstico habría que agregar: "y a las del *Manco Cápac* también". Continúa Cayo: "Hazañas como esta sirvieron para mantener a pesar de los contrastes la esperanza nacional"[14]. Debe agregarse: "aún deben hacerlo".

12. CAYO, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. En: *Revista del IEHM del Perú*. 1982. Nro. 5. Cita a Gonzalo Bulnes: "El temor a la Unión fue la pesadilla del gobierno en esos meses".
13. CAYO, op. cit. Cita también el diario personal de Storace, maquinista de la corbeta *Unión*: "Los dos buques disparan sus proyectiles a la corbeta sin dirigir ninguno al morro, ni al *Manco Cápac* ni a las baterías".
14. CAYO, op. cit., p. 19.



Combate naval de Arica, donde el monitor *Manco Cápac*, bajo el mando de José Sánchez Lagomarsino, enfrentó al monitor *Huáscar* y a la cañonera Magallanes (27.2.1880). Grabado que describe el combate sostenido por el monitor peruano *Manco Cápac* contra los buques chilenos *Huáscar* y *Magallanes*.

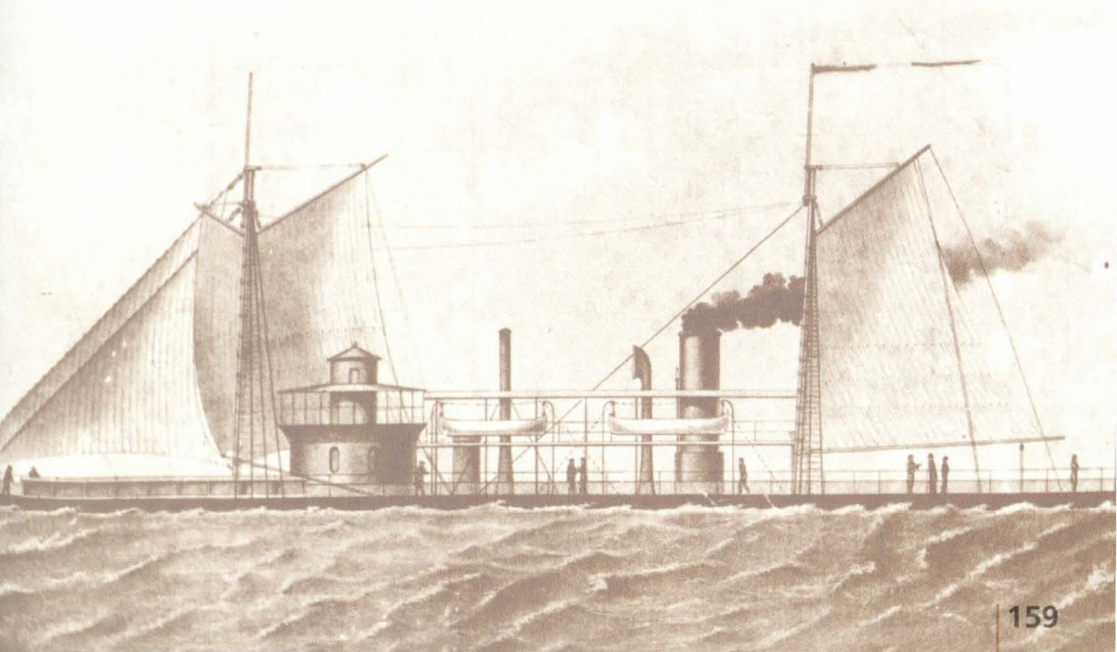
Por su parte, el capitán de navío Julio José Elías[15], ilustre historiador, reclamaba: "No hay duda posible respecto a que el combate de Arica del 27 de febrero de 1880 constituyó una victoria peruana, un verdadero y legal triunfo [...] ¿Cual habrá sido el motivo para que nunca se haya celebrado?".

Para concluir, uniéndome a la interrogante de J. J. Elías, espero que nuestros académicos, y por su intermedio las instituciones, se unan para recordar y realzar la memoria del capitán de navío José Sánchez Lagomarsino. Así, le daríamos las gracias por mostrarnos el camino a seguir. Aquel que nos indica que en tiempo de paz basta con el cumplimiento del deber, pero si las circunstancias exigen ir más allá, debemos tratar de ser héroes. Por la patria. Por nosotros mismos. Por los que confían en su Marina de Guerra.

15. Elías, op. cit ., p. 3.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*, tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1983.
- CAYO, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. En: *Revista del IEHM del Perú*. 1982. Nro. 5.
- ELÍAS, Julio José. *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú. 1958.
- ELÍAS, Julio José. *Marinos peruanos en Arica*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1980.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina de Guerra del Perú* (tomo I). Lima: Editorial Universitaria. 1924.
- PANIAGUA, Valentín. *Manuel Pardo y el Partido Civil*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2009.
- PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. Partes de guerra de los principales comandos involucrados en el combate de Arica del 27 de febrero de 1880 (volumen 2). 1980.
- PRADO, Mariano Ignacio. *Manifiesto de 1880*. 1880.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- SALAS, Miriam. *Historia marítima del Perú*, tomo 17, volumen IV. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como *community manager* y encargada de la página web institucional.

icias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales no
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nales noticias nacionales noticias nacionales noti

Unidades integrantes de la Escuadra de Entrenamiento de Japón visitaron nuestro país

El JS *Kashima* (TV-3508), el JS *Shimayuri* (TV-3513) y el JS *Yamagiri* (DD-152), unidades de superficie que conforman la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, arribaron al puerto del Callao en visita oficial el 9 de setiembre, con el fin incrementar los vínculos operacionales, de amistad y camaradería que unen a ambas armadas.



Tras su arribo, la tripulación de las citadas unidades fueron recibidas por una delegación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, encabezada por el comandante de la Segunda Zona Naval, contralmirante José Luis Navach Gamio, quien, posteriormente abordó el JS *Kashima*, donde fue saludado por el comandante de la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, contralmirante Yasuki Hatanaka.

Luego del acto de bienvenida, en el que participaron también representantes de la colonia japonesa, los alumnos del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (Citen) recorrieron las instalaciones de la unidad de superficie.

Posteriormente, la autoridad naval del Japón visitó al comandante de la Fuerza de Operaciones Especiales, contralmirante Enrique Martín Torrico Infantas, con quien intercambió experiencias profesionales, así como presentes recordatorios.

El contralmirante Yasuki Hatanaka visitó luego a representantes del Gobierno regional y de la Municipalidad del Callao.

Las actividades protocolares del 9 de setiembre culminaron con la visita a la Escuela Naval del Perú, donde la delegación japonesa, luego de reunirse con el director del centro de estudios, contralmirante Luis Polar Figari, y el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, colocaron una ofrenda floral ante el monumento del héroe de Angamos, almirante Miguel Grau Seminario.

Comandante de Operaciones Navales y Director General de Logística de la Armada del Ecuador arribaron al Perú en visita oficial



Con la finalidad de intercambiar conocimientots y experiencias en las áreas técnicas, operacionales e institucionales, además de fortalecer las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada del Ecuador, llegó en visita protocolar, del 13 al 16 de setiembre, una comitiva de oficiales ecuatorianos integrada por el Comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Ángel Sarzosa Aguirre, y el Director General de Logística, Jaime Ayala Salcedo, entre otros, quienes cumplirán una nutrida agenda de diversas actividades en nuestro país.

Tras su llegada a suelo patrio, el 14 de setiembre presentaron su saludo protocolar al comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, con quien tuvieron una amena reunión e intercambiaron presentes recordatorios.

Lo propio se hizo con el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante José Paredes Lora, y el Director General del Material de la Marina, contralmirante Silvio Alva Villamón. Luego de ello, ambas autoridades brindaron una exposición acerca de las acciones que ejecutan en el área de su influencia. Posteriormente, la delegación extranjera visitó la Escuela Naval del Perú, donde tuvieron la oportunidad de conocer la cripta del Caballero de los Mares.

Continuando con lo programado, el 15 de setiembre visitaron la Fuerza de Superficie, la Dirección General del Material de la Marina, la Fuerza de Submarinos, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA S.A.) y el buque insignia BAP *Almirante Grau*.

El presidente de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos presentó saludo protocolar al comandante general de la Marina



Como parte de su visita al Perú para participar en las actividades por el aniversario 85 de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, el 16 de setiembre el presidente de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos (U.S. Naval War College), contralmirante P. Gardner Howe III, presentó su saludo protocolar al comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.

En la reunión, que se llevó a cabo en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, las autoridades trataron diversos temas de interés institucional, que fortalecen las relaciones establecidas entre ambas armadas.

Estuvieron presentes también en este encuentro el agregado de Defensa a la Embajada de Estados Unidos en el Perú, capitán de Navío Hiram Scott Johnson; el jefe de la Sección Naval del Grupo Consultivo, capitán de Corbeta Tylor Ross; el secretario del Comandante General de la Marina, contralmirante Hugo Verán Moreno; y el oficial de Enlace de Estado Mayor, capitán de navío Kurt Bottger.

Cabe indicar que el contralmirante P. Gardner Howe III, como parte del programa de actividades académicas por el aniversario 85 de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, el 15 de setiembre, brindó la exposición "Educación para la defensa desde la perspectiva del US Naval War College".

El Estado Peruano es reconocido como miembro pleno del Memorándum de Entendimiento en la Región Asia-Pacifico (MOU de Tokio) sobre Estado Rector del Puerto, a través de la Autoridad Marítima del Perú

La Autoridad del Perú fue aceptada como Autoridad Miembro Cooperante en 2012, y luego de tres años en esta condición, y de haber recibido una misión

de reconocimiento por un equipo de monitoreo (conformado por Australia, Canadá, Hong Kong [China] y la Secretaría), para la evaluación del cumplimiento de los criterios de membresía, llevada a cabo del 30 de junio al 3 de julio de 2015 de forma exitosa. A partir de los resultados de la misión del reconocimiento, el equipo de monitoreo opinó unánimemente que el Perú había cumplido completamente con los criterios cualitativos para obtener la condición de Autoridad Miembro de Pleno Derecho.



El acto de reconocimiento contó con la presencia del agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en la República de Singapur, capitán de fragata Jesús A. Menacho Piérola, en representación de la Autoridad Marítima del Perú-Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y se realizó en la ciudad de Putrajaya, Malasia, el 5 de octubre de 2015, durante la 26.° Reunión del Comité de Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Contó con la participación de autoridades marítimas de 21 países de la región, así como la participación de otros acuerdos regionales como observadores.

La votación fue unánime. Luego de ella, el capitán de fragata Jesús A. Menacho Piérola expresó su agradecimiento a los demás Estados miembros, y ofreció el compromiso de la Autoridad Marítima del Perú de cumplir con los objetivos del Memorándum de Entendimiento en la Región Asia-Pacifico (MOU de Tokio) y del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto (MOU Viña del Mar), con la finalidad de incrementar la seguridad y protección marítima, preservar el medio ambiente acuático, y eliminar los buques subestándar en la región.

Nueva aventura de la expedición Kon Tiki 2

Sobre la base de la leyenda que afirma que los hombres de las culturas prehispánicas eran excelentes navegantes y realizaban viajes transoceánicos, el noruego Thor Heyerdahl construyó una balsa con troncos de madera y zarpó el

28 de abril de 1947 desde el Callao, con el objetivo de demostrar que con la simple ayuda del viento y las corrientes marinas se podía llegar a la Polinesia.



Conmemorando los 68 años transcurridos desde aquel legendario viaje, una tripulación formada por 14 navegantes depositó esta vez sus sueños aventureros hasta la Isla de Pascua (isla de Chile ubicada en la Polinesia), en dos balsas bautizadas *Túpac Yupanqui*, comandada por el carpintero y navegante noruego Oyvin Lauten, y la balsa *Rahiti Tane*, al mando de la noruega Kari Skar Dahl.

La expedición fue encabezada por el periodista y profesor noruego Torgeir Higraff, a quien acompañan el teniente (r) de la Marina de Guerra del Perú Roberto Sala Rey, así como expedicionarios rusos, mexicanos y noruegos. Tuvo un mismo objetivo: demostrar la versatilidad del sistema de navegación, a través de este rústico tipo de embarcaciones.

Además, trabajarán en la verificación de la contaminación del océano Pacífico a nivel molecular, para lo cual disponen de un sofisticado equipo científico que recogerá muestras de mar, que serán analizadas posteriormente en distintas universidades europeas.

En siete metros de ancho y 17 metros de eslora, ambas balsas fueron construidas siguiendo los grabados y testimonios escritos que se conservan de las embarcaciones prehispánicas, como la famosa *Kon Tiki* de 1947. Están hechas con troncos traídos de la selva ecuatoriana de Quevedo, y cañas y esteras de juncos que forman el refugio donde dormirán los tripulantes, cuya alimentación será de papa seca y chuño (papa secada a la intemperie y luego triturada), charqui (carne seca de alpaca) carne de res y pescado seco, agua, fideos y pescado fresco.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú, a través de los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Intereses Marítimos, materializaron el desarrollo de este sueño aventurero hasta la citada isla de Chile, ubicada en la Polinesia.

El bautizo, lanzamiento al mar y comisionamiento de la expedición científica Kon Tiki II se llevó a cabo el 30 de octubre, y se realizó en el muelle de mon-

taje del Servicio Industrial de la Marina en la Base Naval del Callao.



El significativo acto se inició con la bendición de las balsas a cargo del jefe de la División de Ética de la Escuela Naval, padre Guillermo Oviedo Gambetta. En esta acción litúrgica participó el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Mauro Cacho de Armero, acompañado de la embajadora de Noruega, Hege Araldsen, y la señorita Andrea Yabar, quien amadrinó a las naves.

A continuación, y como es tradicional, la autoridad naval entregó el Pabellón Nacional al experimentado expedicionario y navegante peruano Roberto Sala Rey, quien en 2006 navegó en una similar expedición, denominada Tangaroa. De igual manera, el jefe de la expedición, el periodista y profesor noruego Torgeir Higraff, recibió de manos de la embajadora de Noruega la bandera de su país.

Finalmente, el 7 de noviembre en ceremonia presidida por el Director de Intereses Marítimos contralmirante César Linares Roca, zarparon de la Escuela Naval las balsas *Inca Túpac Yupanqui* y *Rahiti Tane*, iniciando la circunnavegación en el océano Pacífico entre el Perú y la Isla de Pascua a través de la zona de fuertes vientos conocida como The Roaring Forties.

Visita oficial al Perú del ministro de Defensa de México y el secretario de Marina de México

En el Salón Grau del Ministerio de Defensa en el Cuartel General del Ejército, se realizó la reunión de trabajo entre el ministro de Defensa, Jakke Valakivi, y el secretario de Defensa Nacional de México, general Salvador Cienfuegos, y el secretario de Marina de México, Vidal Francisco Soberón, quienes visitaron el Perú oficialmente.

En la reunión, realizada el 2 de noviembre, estuvieron presentes el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante Jorge Moscoso Flores; el Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, y

el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, general del Aire Dante Arévalo Abate, con quienes se trataron temas de interés común para las instituciones.



Transcurrida la reunión, el secretario de Marina de México y el ministro de Defensa del Perú firmaron el acuerdo de asociación estratégica en asuntos de defensa, que fue destacado por el ministro Jakke Valakivi como el potencial espacio de cooperación bilateral entre las fuerzas armadas del Perú y México.

El titular del despacho de Defensa dijo además que en adelante se mejorará la capacidad institucional y se promoverá el desarrollo tecnológico, además de reforzar aspectos que tengan que ver con la seguridad nacional y la defensa. Del mismo modo, destacó la valiosa cooperación que viene brindando la Marina mexicana para la formación de personal naval peruano a bordo del buque escuela *Cuauhtémoc*, así como el intercambio de oficiales de las Escuelas Superiores de las Fuerza Armadas.

También resaltó la cooperación bilateral entre las fuerzas aéreas de nuestros países y, en particular, la circunstancia de contar con algunas aeronaves de similar tecnología y características.

Al final de la sesión de trabajo, el ministro Valakivi y los secretarios de Defensa Nacional y de Marina de México suscribieron un acuerdo de entendimiento sobre intercambio de experiencias y capacitación en diferentes materias, relativas a la seguridad y defensa.

Oficial peruano participó en operativo conjunto Hoguk en la República de Corea

A bordo del destructor misilístico portahelicópteros Eulji Mundeok DDH-972 (Clase Gwanggaeto the Great KDX-I), el capitán de corbeta Carlos Enrique Dall'Orto Díaz participó en el operativo conjunto Hoguk, del 19 al 22

de octubre, en la ciudad de Pyeongtaek, al norte de la República de Corea del Sur.



Este operativo conjunto es uno de los más importantes de la Armada de la República de Corea (ROKN) y se realiza anualmente, en el mes de octubre, con la finalidad de la mejora continua centralizada en la capacidad de ejecución operacional de los componentes marítimo, aéreo y terrestre.

El escenario estuvo orientado a la amenaza de la línea límite norte en el mar amarillo al oeste de Corea del Sur, por parte del país de Corea del Norte. Participaron dos destructores misilístico (KDX-I, KDX-III), dos corbetas misilísticas PCC Clase Pohang, tres patrulleras costeras PKG clase Gumdoksuri, cuatro patrulleras costeras PKM clase Chamsuri, tres submarinos de patrulla Diésel-eléctrico, así como helicópteros antisubmarinos ASW y aviones de patrulla marítima y lucha antisubmarina de la ROKN y U.S. Navy.

Del mismo modo, se realizaron ejercicios de zarpe de emergencia, barrido y detección de minas, búsqueda y traqueo de contactos de superficie durante conflicto territorial, maniobras tácticas reales, detección e identificación en la guerra electrónica, entrenamiento de ataque a unidades de superficie, búsqueda y traqueo de contactos aéreos, familiarización y seguimiento de unidades submarinas, traqueo, ploteo y clasificación de unidades submarinas, transferencia de petróleo y carga ligera, operaciones de interdicción marítima, tiro artillero, y entrada a puerto con oposición submarina.

Es importante resaltar que Hoguk en la República de Corea posee altos estándares operacionales, debido a la situación geopolítica internacional actual. Ello permite a los oficiales participantes incrementar los conocimientos y experiencias en el planeamiento de operaciones conjuntas, actualización de conceptos doctrinarios, interacción en los ámbitos de entrenamiento y en el desarrollo operacional con la Armada de la República de Corea (ROKN), así como la familiarización de unidades marítimas coreanas.

El Perú impuso Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al secretario general de la Organización Marítima Internacional



En ceremonia especial realizada en la Embajada del Perú en el Reino Unido, la Marina de Guerra otorgó la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz al secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu, en reconocimiento al significativo aporte realizado durante los cuatro años de su gestión.

El embajador del Perú en el Reino Unido y representante permanente ante la OMI, al dar la bienvenida a los asistentes, resaltó el liderazgo y la extraordinaria contribución del secretario general al frente de la OMI, labor que se ha traducido en importantes avances normativos vinculados a la actividad marítima. Asimismo, remarcó el firme compromiso del Perú para continuar trabajando en el logro de los objetivos de la organización.

A su turno, el Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar, en representación del canciller de la Orden, al destacar la milenaria vinculación del Perú al medio marino, impuso la referida condecoración y reconoció el significativo aporte del señor Sekimizu a favor de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

Por su parte, el secretario general, Koji Sekimizu, agradeció la distinción conferida por el Gobierno peruano y resaltó los lazos que unen a nuestro país desde su visita en 2013, en el marco de la celebración del Evento Paralelo del Día Marítimo Mundial. Al resaltar el gran significado que esta condecoración representa, agradeció a su equipo de trabajo en la Secretaría General, a quienes les extendió este reconocimiento por el apoyo recibido durante su gestión. Agradeció, asimismo, a todos los países miembros a través de sus delegados y representantes, y auguró los mejores éxitos para la organización.

Asistieron a esta significativa ceremonia embajadores, representantes permanentes, delegados y funcionarios de la OMI, así como el nuevo secretario general electo Ki-tack Lim.

Visita profesional a la Comandancia de la Fuerza de Superficie de los alumnos del curso de Administración Militar de la Escuela de Capacitación y perfeccionamiento de la Armada del Ecuador



Ciento treinta alumnos del curso de Administración Militar de la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento de la Armada del Ecuador y una comitiva de oficiales dirigida por el capitán de navío Marco Antonio Villalba Dahik visitaron la Comandancia de la Fuerza de Superficie y el Citen.

Esta visita se realizó dentro del marco de las relaciones bilaterales y confianza mutua entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada del Ecuador. Primeramente, recorrieron la Comandancia de la Fuerza de Superficie donde intercambiaron conocimientos y experiencias de carácter académico-profesional.

Posteriormente, el comandante la Fuerza de Superficie, contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, recibió a la comitiva en su despacho y realizó el protocolo de bienvenida. Seguidamente intercambiaron presentes recordatorios. Al término, la comitiva de la Armada del Ecuador se dirigió al auditorio, donde EL Jefe del Estado Mayor, capitán de navío Gian Marco Chiapperini Faverio, realizó una exposición informativa sobre dicha fuerza operativa, que fue complementada con la visita a las unidades navales amarradas en el muelle marginal, y finalizó a bordo del BAP *Tacna*.

Como corolario de la visita, recorrieron el Citen, donde compartieron con los alumnos de dicha casa de estudio

Oficial de la Marina culminó satisfactoriamente curso de especialización en Meteorología Marina y Navegación Antártica



El teniente segundo Giacomo Morote Somontes, oficial calificado en Hidrografía y Navegación, ocupó el primer puesto, en el curso de Especialización en Meteorología Marina y Navegación Antártica, realizado en la Escuela de Ciencias del Mar de la Armada Argentina de la ciudad de Buenos Aires.

Es importante resaltar que los conocimientos adquiridos por el citado oficial, durante los diez meses que duró el curso, fortalecerán y darán continuidad a las actuales capacidades de la Dirección de Hidrografía, en el ámbito de los pronósticos meteorológicos marítimos. Además, contribuirá con sus conocimientos en el área de navegación del BEV *Unión*, a bordo del cual el teniente se desempeñará como parte de la dotación.

Cabe resaltar que, hoy en día, la correcta información meteorológica y un eficiente pronóstico del tiempo son de vital importancia para una navegación segura y el éxito de una misión, porque facilita al comando el tomar las decisiones más acertadas, a fin de salvaguardar la vida humana y la seguridad en el mar. Por ello, es importante la capacitación de nuestro personal.



Licenciado en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Licenciado y magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario *El Comercio* y en Ediciones Peisa.

internacionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales noti
ernacionales noticias internacionales noticias internacional
ias internacionales noticias internacional
acionales noticias internacionales noticias internacionales notic
les noticias internacionales noticias internacionales noti
es noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacionales notic
acionales noticias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacional
s internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noti

ARGELIA

Entrada en servicio de la primera fragata MEKO A200 AN

El pasado 23 de febrero fue admitida al servicio con la Marina Nacional de Argelia la fragata *Harrad* en los astilleros de ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), en el puerto alemán de Kie[1]. Se trata de la primera unidad de dos de la clase MEKO A200 AN ordenadas por el Gobierno de Argel en marzo de 2012, a un costo de 2.175 millones. El contrato incluye seis helicópteros Super Lynx y opciones para adquirir dos fragatas más[2].



La fragata *Corte Real* (F 332) de la Marina portuguesa es una representante de la primera generación de los buques MEKO. Crédito: US Navy.

El nombre MEKO proviene de Mehrzweck-Kombination ("combinación multipropósito" en alemán) y alude a una familia de buques diseñada por la firma germana Blohm + Voss en la década de 1970. Bajo este concepto se parte de un casco estándar que puede ser equipado con distintos módulos de armas y equipos electrónicos. De esta manera se abaratan los costos de construcción, mantenimiento y modernización, a costa de aceptar un tamaño y desplazamiento mayores a los de un buque convencional comparable[3]. Tal filosofía de diseño alcanzó un gran éxito comercial con ventas del modelo MEKO 360 a la Argentina y Nigeria; del MEKO 200 a Australia, Grecia, Nueva Zelanda, Portugal, Turquía; del MEKO 140 a la Argentina, y del MEKO 100 a Malasia.

Para mantener la competitividad del diseño, Blohm + Voss desarrolló una versión mejorada: el modelo MEKO A200. El énfasis estuvo en la reducción de la

1. NAVYRECOGNITION.COM. First of two German built MEKO A-200 AN frigate commissioned with Algerian Navy. NavyRecognition.com. 29 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/february-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/3624-first-of-two-german-built-meko-a-200-an-frigate-commissioned-with-algerian-navy.html
2. NAVAL TODAY STAFF. Algerian Defense Ministry confirms purchase of two frigates. NavalToday.com. 5 de abril de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2012/04/05/algerian-defense-ministry-confirms-purchase-of-two-meko-a200-frigates
3. FALTAS, Sami. *Arms Markets and Armament Policy. The Changing Structure of Naval Industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 1986, p. 279.



La fragata sudafricana *Spioenkop* (F147) de la clase MEKO A200 SAN en el puerto español de Rota. Compárese sus líneas con las de la fragata *Corte Real*. Crédito: Luis Díaz-Bedia Astor.

capacidad de unidades enemigas de detectar a estos buques. Para reducir la firma en el radar se ha adoptado un diseño en forma de X con paneles inclinados alternativamente hacia adentro y hacia afuera. Así se evitan grandes superficies planas y ángulos rectos, pues estos incrementan los ecos radáricos. Para reducir la emisión de calor del barco se ha eliminado la chimenea. En su lugar, los gases del sistema de propulsión son enfriados con agua de mar y expulsados horizontalmente justo por encima de la línea de flotación[4].

La primera orden para este modelo fue firmada en 1999 por la Armada de Sudáfrica. Cuatro unidades entraron en servicio con este país de 2004 a 2005[5]. Esta versión, designada MEKO A200 SAN, es la base del modelo adquirido por Argelia, cuyas características se resumen a continuación. Al igual que la versión sudafricana, los buques argelinos cuentan con un sistema de propulsión, CODAG-WARP (Combined Diesel And Gas turbine-Water jet and Refined Propellers), con dos motores diésel, dos hélices para velocidades de crucero y una turbina de gas que impulsa un hidrojet como complemento a los anteriores para alcanzar la máxima velocidad[6].



Celdas de lanzamiento vertical de misiles Umkhonto en una fragata sudafricana. Crédito: Flash 285.

4. NAVAL TECHNOLOGY. MEKO. A class combat ship family, Germany. *Naval Technology*. 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/meko
5. DEPARTMENT OF DEFENCE OF SOUTH AFRICA. Valour Class (MEKO® A200-SAN). 17 de agosto de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil.za/equipment/valour.htm
6. NAVYRECOGNITION.COM, op. cit.

Los sensores incluyen un radar de vigilancia 3D Sea Giraffe AMB de la empresa sueca SAAB, dos sistemas de control de tiro optrónico/radárico CEROS 200 de la misma empresa y un sonar de casco UMS4132 Kingklip de la multinacional europea Thales. Con tales sistemas se maneja una panoplia de armas bastante amplia: un cañón de 127 mm Oto Melara 127/64 LW, dos cañones de 30 mm de la empresa británica MSI, 16 misiles antibuque RBS 15 Mk3 de SAAB, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos Umkhonto-IR de la empresa sudafricana Denel y dos lanzadores para torpedos MU90 del consorcio franco-italiano EuroTorp. Como defensa contra misiles antibuque, estas fragatas cuentan con cuatro lanzadores de contramedidas MASS de la empresa alemana Rheinmetall. En caso de ataques de torpedos se han montado dos lanzadores de contramedidas acústicas Morpheus, sistema desarrollado por las empresas italianas WASS y Finmeccanica[7].



Lanzamiento de un misil RBS 15 Mk3 desde una plataforma terrestre. Crédito: SAAB.

ARGENTINA

Hundimiento de un pesquero chino

La noche del 14 de marzo del presente año el guardacostas *Prefecto Derbes* (GC-28) de la Prefectura Naval Argentina hundió el buque chino *Lu Yan Yuan Yu 010*. De acuerdo con el comunicado emitido por la prefectura, se detectó que este buque se encontraba pescando dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) argentina, ante lo cual se intentó establecer contacto por radio, en inglés y en español, así como mediante señales sonoras y visuales. En respuesta, la embarcación china apagó sus luces y emprendió la huida hacia aguas internacionales, aunque realizó en el proceso peligrosas maniobras que lo pusieron en riesgo de colisionar con su perseguidor. El *Derbes* realizó tiros de advertencia, también sin resultados, por lo cual no quedó más recurso que disparar contra el buque.

7. NAVYRECOGNITION.COM, op. cit.

Producto de los daños ocasionados, el *Lu Yan Yuan Yu 010* empezó a hundirse. La mayor parte de la tripulación escapó hacia otros buques de bandera china que navegaban en las cercanías, pero cuatro, incluyendo el capitán, fueron rescatados por el *Derbes*[8].



El guardacostas *Doctor Manuel Mantilla* (GC-24), gemelo del Derbes. Crédito: Diegoventu.

El *t* es la quinta y última unidad de los patrulleros de altamar de la clase Mantilla, construidos en los astilleros de la empresa española Bazán, hoy Navantia, en El Ferrol. Fueron ordenados en 1979 y entregados a la Prefectura Naval Argentina entre 1982 y 1983. La eslora de estos buques mide 67 metros y la manga, 10 metros, para un desplazamiento de 900 toneladas a plena carga. Son operados por una tripulación de 9 oficiales, 24 marinos y 4 cadetes. El sistema de propulsión consta de dos motores diésel MTU 16V956 TB91 construidos bajo licencia por Bazán, que les permiten alcanzar una velocidad máxima de 21,5 nudos y una autonomía de 5.000 millas náuticas a una velocidad crucero de 18 nudos. Para sus labores de patrullaje se les equipó con un cañón Breda/Bofors de 40 mm a proa y dos ametralladoras de 12,7 mm en el techo del hangar. Como complemento se les dotó de un hangar y una cubierta de vuelo para operar un helicóptero ligero como el Alouette III o el Ecureuil[9].

Tras tres décadas en servicio, la Prefectura Naval ha emprendido un programa de modernización para estas cinco unidades en asociación con los Talleres Navales Dársena Norte (Tanador) del puerto de Buenos Aires. El Derbes fue el primero en completar este proceso en octubre de 2013, que incluyó el recorrido integral de los motores diésel a fin de recuperar la velocidad original de estos buques. La habitabilidad del buque fue mejorada y se adoptaron de las facilidades necesarias para recibir personal femenino. Dado que la cubierta de vuelo nunca había sido empleada para su propósito original, se instaló sobre ella una grúa

8. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Prefectura hundió a un buque chino que pescaba dentro de la Zona Económica Exclusiva y rescató a su tripulación. 17 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/noti_gacetillas.php?numero=05516
9. PREZELIN, Bernard y BAKER, Arthur D. III. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World, 1990-1991*. Annapolis: Naval Institute Press. 1990, pp. 11-12.

de 2,5 toneladas. En cuanto al armamento, se reemplazó el cañón de proa de 40 mm por una tercera ametralladora de 12,7 mm. Tras este proceso de modernización, se espera mantener en servicio estas unidades por lo menos veinte años más[10].



El guardacostas *Doctor Manuel Mantilla* (GC-24), gemelo del Derbes. Crédito: Diegoventu.

CHINA

Construcción de los guardacostas más grandes del mundo

A inicios de este año se culminó la construcción del buque de vigilancia 3901 para la Guardia Costera china en los astilleros de Jiangnan, en la ciudad de Shanghái. Se trata de la segunda unidad de este tipo, pues la cabeza de la serie, el 2901, entró en servicio en 2015[11]. Se trata de unidades notables por su tamaño, pues con un desplazamiento de 12.000 toneladas superan largamente a los demás buques de su



Buque de Guardia Costera chino 3901, con un desplazamiento de 12.000 toneladas, está armado con un cañón naval de 76 milímetros, dos armas de fuego de defensa de corto alcance y dos cañones antiaéreos. Se está poniendo a prueba antes de unirse a la Guardia Costera de China. Proporcionado por China Daily.

10. CICALESI, Juan Carlos y AMORELLI, Lisandro. Entrega del primer guardacostas modernizado de la PNA: GC-28 Prefecto Derbes. 31 de octubre de 2013. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://patrullerasargentinas.blogspot.pe/2013/10/noticias-pna-entrega-delprimer.html
11. GADY, Franz-Stefan. Beijing builds 'monster' ship for patrolling the South China Sea. *The Diplomat*. 13 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/01/beijing-builds-monster-ship-for-patrolling-the-south-china-sea

tipo en el resto del mundo. También destacan por estar armadas con un cañón de 76 mm, dos cañones de defensa cercana, dos cañones antiaéreos, y tienen la capacidad de operar helicópteros pesados. En comparación, la mayoría de las demás unidades en servicio con la Guardia Costera china carecen de armamento o cuentan solo con cañones de agua. El 2901 ha sido asignado al mar de China Oriental, mientras que el 3901 parece que será asignado al mar de China Meridional, pues en la nomenclatura de la Guardia Costera los números asignados corresponden a las áreas de despliegue previstas. Hasta la entrada en servicio de este par de naves, los patrulleros más grandes del mundo eran las dos unidades de la clase Shikishima, en servicio con la Guardia Costera japonesa, con un desplazamiento de 9.500 toneladas, dos cañones dobles de 35 mm, dos cañones de 20 mm y la capacidad de portar dos helicópteros[12].

EGIPTO

La saga de los buques de asalto anfibio de la clase Mistral

El 10 de setiembre del año pasado se firmó un contrato entre los Gobiernos de Francia y Egipto para la adquisición de dos buques de asalto anfibio de la clase Mistral. De esta manera se puso fin a una larga saga sobre el destino de los buques que comenzó en 2008, cuando una delegación naval rusa, encabezada por el comandante en jefe de la Armada, almirante Vladímir Vysotsky, visitó la feria Euronaval y manifestó su interés en la adquisición directa de equipos navales franceses[13]. Las negociaciones subsecuentes para la adquisición de los buques de la clase Mistral causaron consternación entre los países vecinos de Rusia, como Georgia, Estonia, Letonia y Lituania, debido a las capacidades ofensivas



El Dixmude (L9015), buque de asalto anfibio de la clase *Mistral* en servicio con la Marina Nacional francesa. Sobre la cubierta se aprecia un helicóptero Puma de transporte y dos Gazelle de reconocimiento. Crédito: Marine Nationale.

12. LEI, Zhao. New surveillance vessel poised for Coast Guard duties. *China Daily*. 12 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-01/12/content_23044129.htm
13. RIA NOVOSTI. Russia set to purchase large French warship-top brass. *Sputnik International*. 26 de agosto de 2009. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20090826/155931865.html

de estas unidades. La preocupación se extendió al Gobierno de Estados Unidos; por ejemplo, el secretario de Defensa, Robert Gates, expresó su desacuerdo durante una reunión en París con su contraparte francesa, Hervé Morin, pero también reconoció que no había mucho que Washington pudiera hacer para detener la venta[14].



Un catamarán de desembarco EDA-R. Al fondo, el buque de asalto anfibio *Mistral* (L9013). Crédito: US Navy.

El 24 de enero de 2011, los ministros de Defensa de Francia, Allain Juppe, y el viceministro de Defensa de la Federación Rusa, Igor Sechin, firmaron en París un acuerdo intergubernamental para la construcción de cuatro buques de la clase Mistral. Los dos primeros serían construidos en los astilleros de STX en Saint-Nazaire y los últimos en los astilleros del Almirantazgo en San Petersburgo, lo que permitiría incrementar la participación de la industria naval rusa de un 20% en la primera unidad, a 40% en la segunda y 80% en las dos últimas[15]. El contrato definitivo para los dos primeros buques fue firmado el 17 de junio de 2011 por representantes de la empresa francesa DCNS, que diseñó la clase Mistral, y Rosoboronexport, la agencia rusa de exportación de armas. El costo total del acuerdo ascendió a 1.200 millones de euros, equivalentes a 1.700 millones de dólares al tipo de cambio de aquel entonces[16].

Hasta inicios de 2014, el contrato parecía seguir su curso normal. Rusia esperaba recibir el primero de los buques, bautizado Vladivostok, en noviembre de ese año y el segundo, bautizado como Sebastopol, al año siguiente[17]. La normalidad llegó a su fin tras la intervención rusa en Crimea en marzo de 2014. Inicialmente, el Gobierno francés declaró que la construcción de los buques seguiría su curso, pues no formaba parte del paquete inicial de sanciones impuesto

14. SHANKER, Thom. Gates voices concern about warship sale to Russia. *The New York Times*. 8 de febrero de 2010. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.nytimes.com/2010/02/09/world/europe/09gates.html?_r=0
15. RIA NOVOSTI. Mistral class amphibious assault ship Russia signs $1,7 bln deal for 2 French warships. *Sputnik International*. 16 de junio de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/russia/20110617/164684636.html
16. RIA NOVOSTI. Russia, France sign warship agreement. *Sputnik International*. 25 de enero de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20110125/162296245.html
17. RIA NOVOSTI. Russia begins construction of Mistral ship base. *Sputnik International*. 11 de febrero de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20140211/187429076/Russia-Begins-Construction-of-Mistral-Ship-Base.html

por la Unión Europea sobre la Federación Rusa. Solo en el caso extremo de que este país se mantenga en sus trece se contemplaría la suspensión del contrato y, aun así, solo si los demás países de la UE tomaban medidas equivalentes[18].



Dos de las LCU de la clase *Vydra* de la Armada egipcia. Crédito: US Navy.

Sin embargo, el agravamiento de la crisis en Ucrania obligó al Gobierno francés a abandonar su reticencia a extender las sanciones. En setiembre de 2014, el presidente François Hollande decidió suspender la entrega del Vladivostok a pesar de que el buque ya había sido completado y se encontraba en sus últimas pruebas de mar[19]. Se puso como condición para levantar esta sanción la implementación de un acuerdo de alto al fuego entre Ucrania y los separatistas prorrusos dentro de este país. En diciembre, la Federación Rusa anunció que Francia tenía dos opciones, entregar los barcos cuanto antes o pagar los costos incurridos por el Gobierno ruso[20]. Tras largas negociaciones sobre el monto de la compensación, se llegó a un acuerdo entre los dos países en agosto de 2015, por el cual se rescindió el contrato y Francia pagó 949,7 millones de euros. Esta suma incluye los 893 millones de euros pagados por Rusia como adelanto y los 56,7 millones de euros gastados en el desarrollo y producción de equipamiento ruso para estos barcos y en el adiestramiento de su tripulación[21].

Tras la suspensión de la entrega de los barcos, quedó por decidir qué hacer con ellos, pues solo su cuidado requería de 5 millones de euros mensuales de los fondos de la empresa estatal DCNS. Una posibilidad era su transferencia a la Marina Nacional francesa, que opera tres unidades del mismo tipo reci-

18. CARNEGY, Hugh y SPIEGEL, Peter. France offers to halt Russian ship sale if UK hits oligarchs. *Financial Times*. 18 de marzo de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/a9c8ecd4-ae74-11e3-8e41-00144feab7de.html#axzz42Nfn17Uy
19. BBC NEWS. Ukraine crisis: France halts warship delivery to Russia. 3 de setiembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/world-europe-29052599
20. LAGRONE, Sam. Russia to France: Give us the Mistrals or a refund. *USNI News*. 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://news.usni.org/2014/12/08/russia-france-give-us-mistrals-refund
21. GROIZELEAU, Vincent. BPC russes: le compte est bon. *Mer et Marine*. 4 de setiembre de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/bpc-russes-le-compte-est-bon

bidas de 2006 a 2012. Sin embargo, aunque el servicio está más que conforme con el desempeño de estos buques, absorber una o dos unidades más en un contexto de presupuestos limitados implicaría retirar del servicio otras unidades de combate, como fragatas o submarinos, dando como resultado una fuerza naval desbalanceada[22]. Se emprendió entonces una intensa búsqueda de un nuevo comprador, la cual terminó con la firma del contrato con Egipto ya indicado.

Los buques de la clase Mistral tienen 199 metros de eslora y 32 metros de manga para un desplazamiento de 21.500 toneladas a carga completa. Cuenta con tres alternadores diésel Wärtsilä 16 V32, capaces de generar 6,4 megavatios cada uno, y dos propulsores azimutales Mermaid para una velocidad máxima de 18 nudos. Son operados por una tripulación de 170, a las cuales se agrega el personal especializado necesario para cumplir las distintas funciones que estos buques pueden desempeñar. Para labores de comando y control cuentan con un espacio de 850 metros cuadrados preparados para recibir los equipos necesarios y alojar a un máximo de 200 personas. Para operaciones anfibias están equipados con un hangar de 2.650 metros cuadrados para 70 vehículos o 13 tanques, carga variada y hasta 450 soldados que se pueden incrementar a 700 en viajes cortos, aceptando un menor nivel de confort. Las tareas de desembarco se realizan mediante un dique inundable donde pueden acoderar dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU) o dos catamaranes de desembarco EDA-R o dos lanchas de desembarco aerodeslizantes (LCAC). También pueden desarrollar asaltos aerotransportados. Con este propósito cuentan con un hangar de 1.800 metros cuadrados, capaz de albergar hasta 16 helicópteros, y una cubierta de vuelo de 5.200 metros cuadrados, en la cual pueden operar hasta seis helicópteros en simultáneo. Para la atención de heridos disponen de 750 metros cuadrados de facilidades médicas que incluyen dos salas de operaciones y 69 camas de hospital. Los ejemplares adquiridos por Rusia recibieron modificaciones a ese diseño básico, entre ellas un casco reforzado para operar en aguas árticas, sistemas de armas de fabricación rusa y un hangar de mayor altura para acomodar los helicópteros Kamov de la Armada rusa con sus rotores coaxiales[23].

---

22. MERCHET, Jean-Dominique. Que faire des deux Mistral russes? l'Opinion. 26 de abril de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.lopinion.fr/edition/economie/que-faire-deux-mistral-russes-23673
23. NAVYRECOGNITION.COM. Mistral class LHD, amphibious assault ship, Force Projection & Command Vessel. NavyRecognition.com. 27 de julio de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=531

En la actualidad, personal de la Armada egipcia se encuentra en Francia adiestrándose en la operación y el mantenimiento de los buques. El arribo de estos dos barcos está programado para setiembre del presente año[24]. Su incorporación representará una revolución en las capacidades anfibias de la Marina egipcia. En la actualidad, esta se encuentra limitada a unidades viejas de origen soviético: tres buques de desembarco medios (LSM) de la clase Polnocny construidos en la década de 1970 y seis lanchas de desembarco utilitarias (LCU) de la clase Vydra recibidos en la década de 1960[25].

Bibliografía

- BBC NEWS. Ukraine crisis: France halts warship delivery to Russia. 3 de setiembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/world-europe-29052599
- CARNEGY, Hugh y SPIEGEL, Peter. France offers to halt Russian ship sale if UK hits oligarchs. *Financial Times*. 18 de marzo de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/a9c8ecd4-ae74-11e3-8e41-00144feab7de.html#axzz42Nfn17Uy
- CICALESI, Juan Carlos y AMORELLI, Lisandro. Entrega del primer guardacostas modernizado de la PNA: GC-28 *Prefecto Derbes*. 31 de octubre de 2013. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://patrullerasargentinas.blogspot.pe/2013/10/noticias-pna-entrega-delprimer.html (último acceso: 17 de Marzo de 2016).
- DEPARTMENT OF DEFENCE OF SOUTH AFRICA. Valour Class (MEKO® A200-SAN). 17 de agosto de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil.za/equipment/valour.htm
- FALTAS, Sami. *Arms Markets and Armament Policy. The Changing Structure of Naval Industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 1986, p. 279.
- GADY, Franz-Stefan. Beijing builds 'monster' ship for patrolling the South China Sea. *The Diplomat*. 13 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/01/beijing-builds-monster-ship-for-patrolling-the-south-china-sea
- GROIZELEAU, Vincent. BPC russes: le compte est bon. *Mer et Marine*. 4 de setiembre de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/bpc-russes-le-compte-est-bon
- IHS JANE'S. Egyptian Navy. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces*. 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: https://www.ihs.com/pdf/IHS-Janes-Amphibious-and-Special-Forces-Egyptian-Navy_175592110913044232.pdf
- LAGRONE, Sam. Russia to France: Give us the Mistrals or a refund. *USNI News*. 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://news.usni.org/2014/12/08/russia-france-give-us-mistrals-refund

24. NKALA, Oscar. Egyptian navy to receive Mistral warships by September. DefenseNews. 25 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2016/02/24/egyptian-navy-mistral-warships-france-russia/80891072
25. IHS JANE'S. Egyptian Navy. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces*. 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: https://www.ihs.com/pdf/IHS-Janes-Amphibious-and-Special-Forces-Egyptian-Navy_175592110913044232.pdf

- LEI, Zhao. New surveillance vessel poised for Coast Guard duties. *China Daily.* 12 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-01/12/content_23044129.htm

- MERCHET, Jean-Dominique. Que faire des deux Mistral russes? *l'Opinion.* 26 de abril de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.lopinion.fr/edition/economie/que-faire-deux-mistral-russes-23673

- NAVAL TECHNOLOGY. MEKO. A class combat ship family, Germany. *Naval Technology.* 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/meko

- NAVAL TODAY STAFF. Algerian Defense Ministry confirms purchase of two frigates. NavalToday.com. 5 de abril de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2012/04/05/algerian-defense-ministry-confirms-purchase-of-two-meko-a200-frigates

- NAVYRECOGNITION.COM. First of two German built MEKO A-200 AN frigate commissioned with Algerian Navy. NavyRecognition.com. 29 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/february-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/3624-first-of-two-german-built-meko-a-200-an-frigate-commissioned-with-algerian-navy.html

- NAVYRECOGNITION.COM. Mistral class LHD, amphibious assault ship, Force Projection & Command Vessel. NavyRecognition.com. 27 de julio de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=531

- NKALA, Oscar. Egyptian navy to receive Mistral warships by September. DefenseNews. 25 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2016/02/24/egyptian-navy-mistral-warships-france-russia/80891072

- PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Prefectura hundió a un buque chino que pescaba dentro de la Zona Económica Exclusiva y rescató a su tripulación. 17 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/noti_gacetillas.php?numero=05516

- PREZELIN, Bernard y BAKER, Arthur D. III. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World, 1990-1991.* Annapolis: Naval Institute Press. 1990, pp. 11-12.

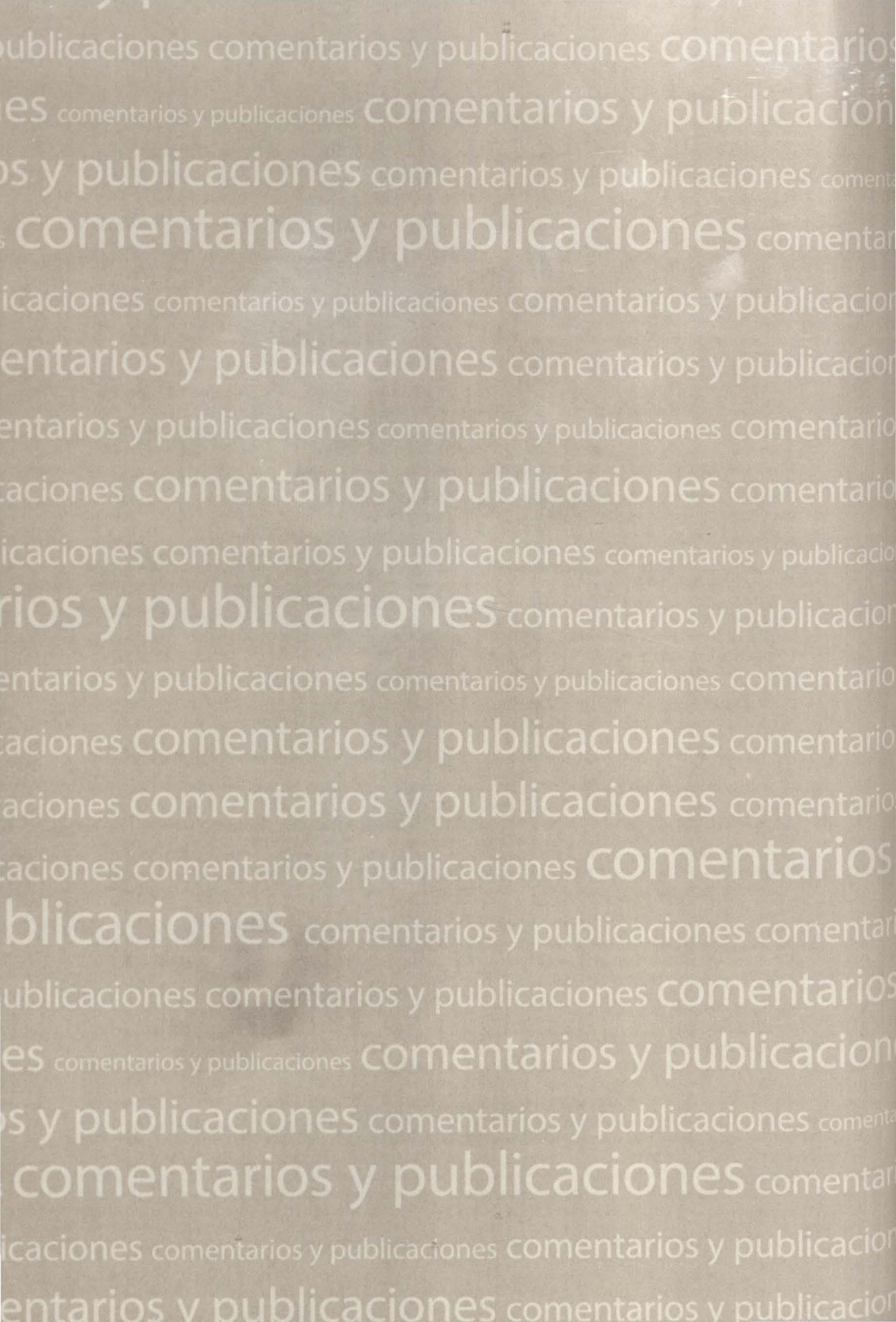
- RIA NOVOSTI. Russia set to purchase large French warship-top brass. *Sputnik International.* 26 de agosto de 2009. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20090826/155931865.html

- RIA NOVOSTI. Russia, France sign warship agreement. *Sputnik International.* 25 de enero de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20110125/162296245.html

- RIA NOVOSTI. Mistral class amphibious assault ship Russia signs $1,7 bln deal for 2 French warships. *Sputnik International.* 16 de junio de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/russia/20110617/164684636.html

- RIA NOVOSTI. Russia begins construction of Mistral ship base. *Sputnik International.* 11 de febrero de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20140211/187429076/Russia-Begins-Construction-of-Mistral-Ship-Base.html

- SHANKER, Thom. Gates voices concern about warship sale to Russia. *The New York Times.* 8 de febrero de 2010. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.nytimes.com/2010/02/09/world/europe/09gates.html?_r=0


publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
es comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones coment
comentarios y publicaciones comentar
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacio
rios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
aciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentarios
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios
es comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones coment
comentarios y publicaciones comentar
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicacion

Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del mencionado Instituto.

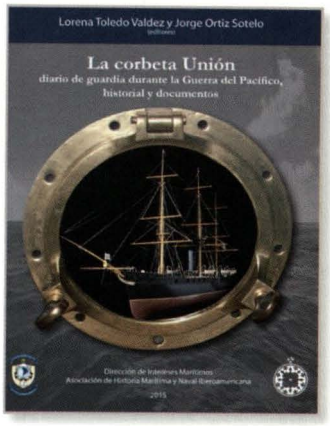


Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortiz Sotelo

La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos

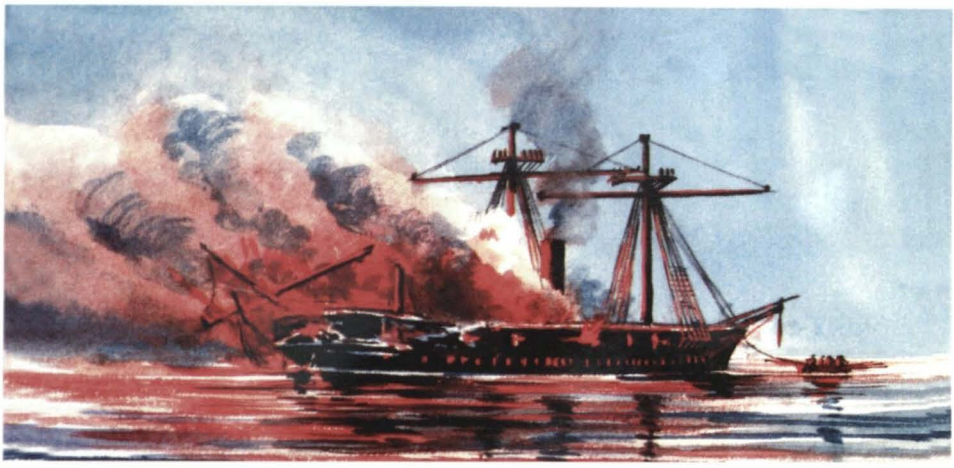
Lima, Dirección de Intereses Marítimos, y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2015

300 pp., facsims., ilus., tablas



Los manuscritos de los dos libros de guardia de la corbeta *Unión* que guarda el Archivo Histórico de Marina ven la luz en esta pulcra edición que presenta una fiel transcripción realizada por la historiadora Lorena Toledo Valdez. Aunque los originales comprenden el periodo que va del 26 de setiembre de 1876 al 14 de julio de 1879, y el de 14 de noviembre de 1879 al 15 de enero de 1881, el libro toma como primera fecha el mes de marzo de 1879, un mes antes de la declaración de guerra de Chile. Lamentablemente, falta el libro que corre del 15 de julio al 13 de noviembre, tiempo en el que se producen tres importantes eventos: la captura del vapor *Rímac* el 23 de julio, en el que la corbeta tiene protagónica actuación en la captura de la valiosa presa, grave acontecimiento para Chile, que va a sacudir su estabilidad política. El segundo es la expedición, en agosto de 1879, a través de aguas enemigas, hasta el estrecho de Magallanes, a fin de interceptar una nave que conducía un cargamento de armas para Chile. Y el combate de Angamos el 8 de octubre.

El libro de guardias constituye una fuente documental privilegiada y de gran valor: nos ofrece de primera mano los testimonios sobre cómo se desarrolló la campaña marítima que nuestra escuadra sostuvo durante la guerra con Chile, primero para mantener el dominio marítimo, y luego la épica gesta de este

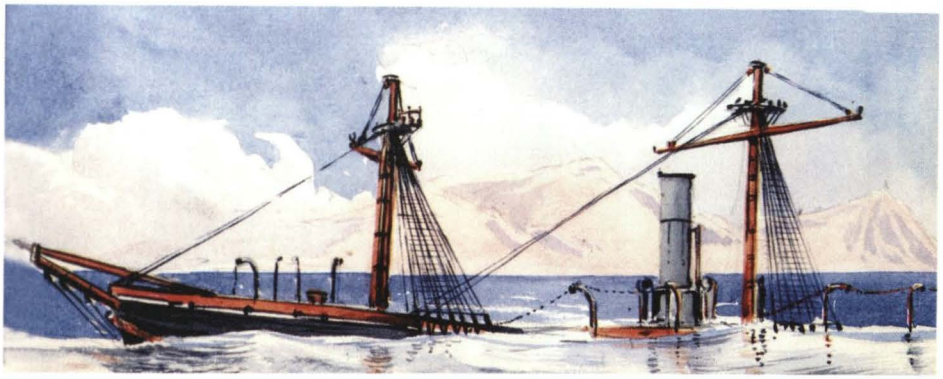


Vistas de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. Acuarela de Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian –Chilean War 1879-1881*

nave que se quedó sola después de Angamos, apoyando a las fuerzas terrestres, cuando protagoniza la épica jornada de la doble ruptura del bloqueo de Arica, y luego su desempeño frente a la fuerza bloqueadora del Callao, hasta su autodestrucción en vísperas de la ocupación de Lima.

Como explica Lorena Toledo, un libro de guardia es el registro pormenorizado de cuanto acontece en el buque, ya en puerto o en la mar, que lleva a cabo el oficial en el turno de guardia. Registra la rutina cotidiana de la nave y todos los eventos en que se ve involucrada. En el caso de la guerra, a pesar de la objetiva y muchas veces lacónica información que el oficial asienta, no deja de percibirse la tensión de los acontecimientos, como en el primer enfrentamiento de la contienda del 79, en que le cupo a la *Unión*, junto con la cañonera *Pilcomayo*, arrancar los primeros fuegos en el combate de Chipana el 12 de abril. El relato, preciso y minucioso, rescata la hermosa arenga del capitán de navío Aurelio García y García, comandante de la División Naval, que empieza así: "Tripulantes de la división: nos ha cabido la suerte de formar la avanzada con que la República inicia su defensa contra la injustificable agresión chilena...".

Otro momento estelar de la corbeta *Unión*, la doble ruptura del bloqueo del puerto de Arica, se reconstruye a través del diario, desde la partida de la corbeta para cumplir las órdenes del dictador Piérola, quien encarga al comandante de la *Unión*, Manuel A. Villavicencio, romper el bloqueo de Arica para entregar a la guarnición del puerto armas, suministros y la cañonera *Alianza*. El diario consigna el zarpe de la nave del puerto del Callao el 12 de marzo; paralelamente, y a

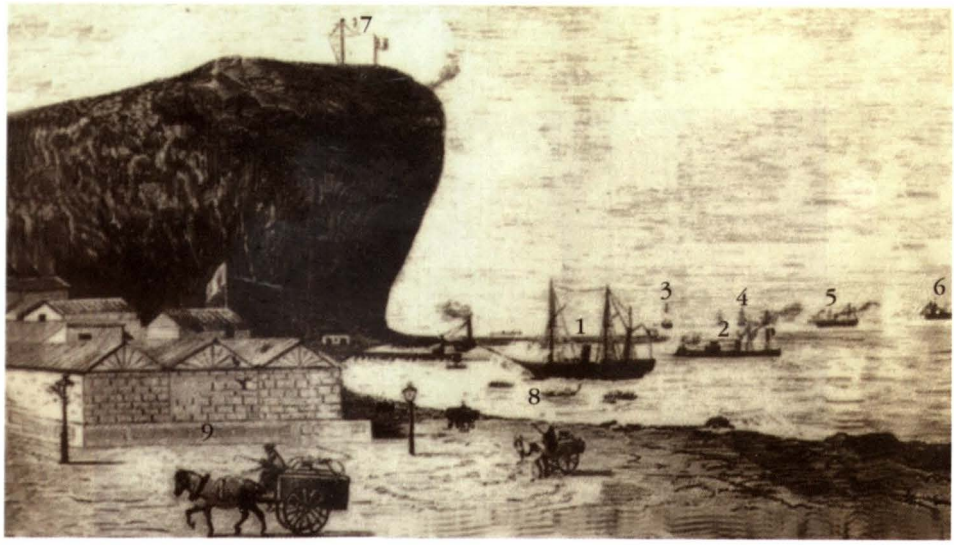


Vista de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. *Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008

la vista, navega el transporte *Talismán* rumbo a Quilca. Para quienes conocemos el desarrollo de los hechos, el recuento resulta dramático: el domingo 15, llegada a Quilca, la nave se prepara para el combate: se montan a proa dos ametralladoras y se reparten 50 tiros de carabina "para cada uno de los que deben usarla y 30 a los rifleros. Se cargó la artillería a bala y bomba". Continúa navegando al sur rumbo a Arica. El teniente segundo Ramón Sánchez Carrión anota que a las 4:45 a.m. del miércoles 17 de marzo de 1880, el buque, pegado a la isla del Alacrán, avanza en demanda del puerto de Arica, "dando en ese una espía a una boya a inmediaciones del *Manco Cápac*". Se ha roto el bloqueo del puerto. El oficial de guardia continúa el relato de la extraordinaria jornada. Se establece el combate desde las 12:45 hasta las 3:45. La corbeta recibe varios proyectiles que causan averías a la arboladura y otras insignificantes al casco. Hay bajas en la tripulación: un muerto, 9 heridos y algunos contusos. El teniente Larrea consigna que "durante el combate el entusiasmo de los tripulantes fue como debía esperarse [...] Los vivas a la patria dados por todo el mundo en cubierta se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo".

El teniente Dufóo registra que a las 4:51 "se picó el grillete de la cadena de babor y la espía de popa y nos hicimos a la mar [...] teniendo por la aleta de babor la escuadra enemiga [...] *Blanco Encalada* y *Loa*. A las 5:40 se declaró incendio en los forros de las calderas y en la cara de proa del palo mayor, incendio que fue dominado a los pocos momentos, debido exclusivamente al entusiasmo de que estaba poseída toda la tripulación del buque". La *Unión* ha vuelto a romper el bloqueo.

La *Unión* llega al Callao el 21 de marzo. Allí permanecerá hasta su momento final. Participa activamente en la defensa del puerto, y el diario refiere los continuos



La doble ruptura del bloqueo de Arica. La corbeta *Unión* está identificada con el número 1. (Grabado reproducido de la revista *La Ilustración Española y Americana*. Año XXIV, N° XXII. Madrid, 15 de junio de 1880).

combates y escaramuzas con los buques bloqueadores estacionados en el Callao desde el 9 de abril de 1880. La tripulación empieza a armar una batería en el muro oeste de la dársena, de lo cual da cuenta el oficial de turno, señalando cotidianamente del trabajo de su gente, que carga sacos de tierra y los estiba en el muelle. El comando de la corbeta colabora activamente con las Fuerzas Sutiles: el domingo 22 de agosto se menciona que se envía al alférez de fragata Carlos L. Rodríguez y el guardiamarina Oliverio Sáenz con cinco hombres armados, a órdenes del jefe de las Fuerzas Sutiles. Del miércoles 15 al jueves 16 de setiembre, deja testimonio de una acción de las fuerzas de la Brigada Torpedista que se oponía a los buques chilenos bloqueadores del puerto. Dice: "Lanchas: Para el desempeño de una importante comisión se mandó una dotación al *Arno*, a la *Urcos* y a la *Resguardo*. En la madrugada del 17 de setiembre, en la expedición de las lanchas a la isla, perece el maquinista de la *Unión*, Pedro Storace".

El diario de los últimos días previos a las batallas de San Juan y Miraflores, a pesar del lacónico registro de la actividad en la *Unión*, trasluce la tensa espera que hace presagiar los hechos que se avecinan. Se recibe a menudo a bordo al comandante general de Marina, capitán de navío José María García Seminario. El jueves 13 de enero el oficial de guardia registra que a las 5:00 horas se sintieron cañonazos hacia Chorrillos. El oficial del relevo registra que "el combate hacia la parte

de Chorrillos continuó durante el día hasta el oscurecer". Los últimos registros son del viernes 14 al sábado 15, y la firma G. Santillana; el santo y seña: Victoria segura. No hay ninguna alusión a los sangrientos hechos de armas de San Juan y Miraflores, apenas una breve referencia a las órdenes del día. Al amanecer del día domingo 16 se hundían, dice Vegas, casi a la misma hora, los últimos buques de la escuadra nacional: la *Unión*, el *Chalaco* y el *Oroya*.

El cuerpo del libro, constituido por la transcripción misma, es antecedido por una introducción de Lorena Toledo, que con ojo acucioso descubre las ricas facetas que encierra el documento, además del testimonio sobre la vida en ese buque tan significativo de nuestra escuadra en el coyuntural momento de la guerra, sino también las múltiples posibilidades de estudio que ofrece sobre la sociedad de la época, sus problemas económicos, el funcionamiento institucional y los hombres de la mar. La historiadora nos desbroza el camino introduciéndonos en la terminología que se maneja en el documento y en la vida en el mar, aclarando conceptos que el lector lego en la materia podría encontrar ambiguos o aun indescifrables.

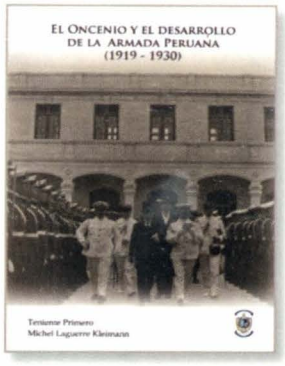
Complementa el trabajo un historial de la nave, a cargo de Jorge Ortiz Sotelo, desde su adquisición en 1865, que, junto con la descripción de la corbeta que aparece más adelante, nos permite recrear la imagen completa del personaje de la obra: la emblemática corbeta *Unión*, que ha inspirado para dar nombre a nuestro flamante buque escuela velero *Unión*.

Michel Laguerre Kleimann

El Oncenio y el desarrollo de la Armada peruana (1919-1930)

Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2015

207 pp. ilus., retratos



A casi un siglo de distancia, una obra viene a reivindicar la gestión de Augusto B. Leguía, apaciguadas al fin las pasiones que en su momento despertaron su tránsito por la vida política del Perú. La imagen menuda y pulcra del estadista, su mirada aguda, inquisitiva, risueña, expresión de su clara inteligencia, emergen de las páginas del tiempo. Definitivamente, una personalidad cautivante en la que sorprendían su carácter y fuerza de voluntad, que lo mantuvieron en el poder por once años, los que necesitó para hacer obra en el país, hasta ubicarlo en el concierto de las naciones modernas del siglo XX.

El capitán de fragata Manuel I. Vegas, autor de la *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, marino de la primera generación de la etapa de resurgimiento de la Marina después de la Guerra con Chile, es testigo de excepción de este periodo en el que el protagonista indudable es don Augusto B. Leguía. El juicio de Vegas es valioso, pues tiene una visión desde dentro de la institución. Manifiesta que desde su primer Gobierno, de 1908 a 1912, Leguía tenía conciencia de que el poder naval sustentaba la autonomía de la nación; con afán previsor contrató la construcción de ocho submarinos en Estados Unidos, que luego su sucesor, el presiente José Pardo, canceló por falta de dinero.

Continúa refiriendo Vegas que, aunque la Marina había iniciado un desarrollo lento pero seguro, es a partir de julio de 1919 —al empezar el segundo Gobierno de Leguía— cuando verdaderamente la institución experimenta un gran impulso hacia su completo resurgimiento: "Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso". Señala con precisión los pasos trascendentes que enrumbaron positiva y seguramente la institución naval: la creación del Ministerio de Marina, la reorganización de los servicios y, sobre todo, la contratación de la Misión Naval Americana, que, sostiene, contribuyó esencialmente al progreso institucional, y que bajo su dirección la Escuela Naval se constituyó en establecimiento modelo. Señala también que no menos notable fue el desarrollo material de la Armada.



Escuela Naval, finales década de 1920

El juicio claro, sereno y objetivo de Vegas contrasta con la apreciable bibliografía en la que se vitupera la gestión de Leguía. Su aporte a la Marina de Guerra y al fortalecimiento del poder naval quedó por años opacado por la ardiente polémica que suscitó el Oncenio. Ahora, por primera vez un historiador, Michel Laguerre, asume con seriedad y acuciosidad el estudio de la gestión de Leguía con referencia al renacimiento del poder naval y la reforma de la Armada.

De la lectura del libro emergen tres pensamientos directrices del presidente Leguía, que lo guían en su plan de reforma de la Armada:

- Su claro concepto de que la nación requiere de un poder naval fuerte para dialogar en igualdad de condiciones con los vecinos países, con los cuales tiene aún pendiente definir fronteras.
- Leguía, a pesar de que afectivamente está más cercano a Gran Bretaña, la primera potencia mundial de entonces, con visión futurista apuesta por el país del norte, Estados Unidos, que, a su juicio, en este nuevo siglo encarna la modernidad de los tiempos.
- Tiene una definida idea, aunque antigua siempre vigente, que para los grandes cambios hay que renovar al hombre. La educación es la clave. La institución naval renacerá a través de una nueva generación de oficiales de Marina. Es en la educación, en la Escuela Naval donde debe empezar la gran obra.

El libro, en su capítulo medular, desarrolla el tema de la Misión Naval Americana en la Marina peruana, y el papel del presidente Leguía en la reforma de la Ar-



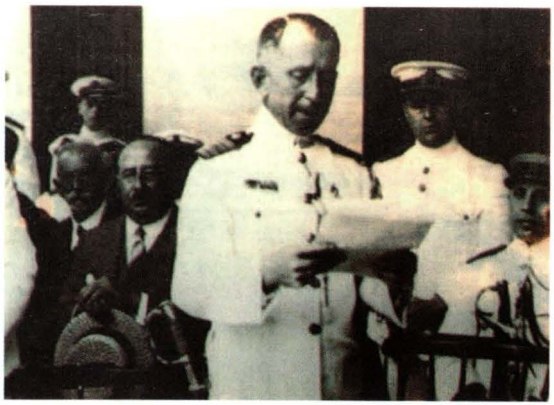
Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor.

mada. Dice Laguerre que, en su segundo Gobierno, el mandatario comprendió que una Marina sólidamente consolidada ayudaría en las negociaciones con Chile sobre la cuestión de Tacna y Arica, sobre todo si para la modernización contrataba una misión de la nueva potencia naval del momento.

El primer paso que da Leguía a poco de asumir la presidencia es independizar políticamente la Armada creando el Ministerio de Marina. Luego vendría la organización de la Marina, con los marinos estadounidenses como parte de su plan de modernización de la institución. Dice el autor que el cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales, el de jefe del Estado Mayor General de Marina, recayó en un oficial de la Misión estadounidense, situación insólita pero necesaria en esas circunstancias. En el desarrollo de su función, va a asesorar al ministro en asuntos técnicos y administrativos, así como controlar las operaciones de la División Naval y las direcciones de la Marina. Y es así que, en 1923, el jefe del Estado Mayor, Clark Howell Woodward, será quien proponga el plan de adquisiciones de unidades procedentes de Estados Unidos: destructores, submarinos e hidroaviones: las nuevas armas de la guerra moderna.

Señala el autor que tanto el presidente como los marinos peruanos aceptaron con facilidad la situación sui géneris de los oficiales estadounidenses ocupando los cargos de mando dentro de la Armada: comandante general de la Escuadra, jefe del Estado Mayor General, director de la Escuela Naval, jefe del Centro de

Hidroaviación, director de Administración, jefe ayudante de Submarinos y Torpedos, inspector general de Aeronáutica. En ese momento interesa lograr el objetivo, la modernización de la Armada "con el molde y cuño de la estadounidense". Al respecto, Laguerre cita a Leguía: "[el] resurgimiento lo definen en forma inequívoca las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la misión norteamericana".



Director de la Escuela Naval capitán de navío Charles G. Davy, clausurando el año académico.

En cuanto a la educación naval, la Misión tendría que reorganizar la Escuela Naval e instaurar la Escuela Superior de Marina para el perfeccionamiento de los jefes y oficiales. El autor señala la fecha de inicio de esta trascendente reforma, el 9 de febrero de 1920, cuando se designa como director de la Escuela Naval al capitán de fragata USN Charles Gordon Davy, quien emprende esta tarea teniendo como objetivo ofrecer una formación similar a la que se ofrecía a los cadetes navales de la Academia Naval de Annapolis.

Señala que la educación del cadete naval fue el mayor logro de la Misión en el aspecto formativo, "sus usos, estilos y costumbres se arraigaron en las mentes de los oficiales [...] y de los cadetes [...] el estilo de la marina estadounidense caló hondamente en los marinos peruanos, [...] siendo este sistema el ejercido hasta el día de hoy". La educación fue fundamental para el paso de la Armada a la modernidad: comenzó desde esa semilla que plantó la nueva Escuela Naval, que se convertiría en modelo para otras instituciones del país. Su prestigio y tradición se mantienen a través del tiempo y, a cien años de su despegue, sigue aún siendo fuente de inspiración en el Perú de hoy.

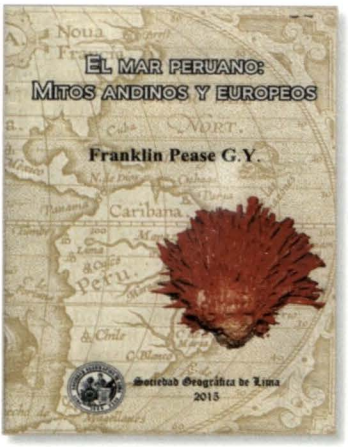
Felicitamos al autor por este riguroso trabajo de investigación con el que incursiona en un campo hasta ahora historiográficamente inédito. Un valioso aporte a la bibliografía de la historia del Perú e indispensable en nuestra bibliografía marítima, para el mejor conocimiento de la institución naval.

Franklin Pease G. Y.

El mar peruano: mitos andinos y europeos

Lima, Sociedad Geográfica de Lima, 2015

199 pp., ilus., diagrs., facsims., mapas



En los mitos andinos, como en la mitología universal, uno de los temas más importantes es el del origen del mundo y del hombre, de los dioses que lo habían creado y su relación con ellos. Y el mar en la mitología universal tenía papel preponderante en la creación, era personaje imprescindible en la cosmogonía andina.

Franklin Pease, eminente historiador del mundo andino, no fue ajeno a la gravitante presencia del Mar en la vida del antiguo Perú. Él mismo, como hijo de marino, el distinguido vicealmirante Franklin Pease Olivera, estuvo desde niño muy ligado al universo marítimo. Su interés por la religiosidad que profesaba la sociedad inca se expresa en sus estudios sobre la cosmovisión incaica a través de los mitos, que empezó ya desde 1959, ubicando la religiosidad andina en un contexto universal, en el gran marco de la historia de las religiones del mundo. Por su afinidad con el tema marítimo, el doctor Pease fue invitado a ser miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que se incorporó el 25 de agosto de 1994.

Franklin Pease comenzó sus estudios sobre la sociedad inca con una aproximación a los aspectos religiosos e ideológicos del mundo andino a través de los mitos prehispánicos que recogieron las crónicas de los siglos XVI Y XVII, fuente fundamental para el investigador sobre este campo de estudio. Sin embargo, señala el historiador que hay que manejar con cuidado el relato que ofrecen, teniendo a la vista las distorsiones culturales que se producen cuando del cronista recoge el mito con una mentalidad occidental.

El doctor Pease rescata la importancia del mar en la cosmovisión andina. Señala que: "El simbolismo acuático permite ver cómo universalmente los hombres le han otorgado un excepcional valor sagrado al agua". Señala que, en la religión andina, aparte de su propio valor sagrado, el océano significaba "un final del mundo, medio de unión con el cielo. El agua rodeaba el mundo conocido, de ella nacían los dioses y a través de ella se iban al cielo".



Retrato de Franklin Pease García Yrigoyen

El libro reúne tres trabajos del doctor Pease sobre mitos andinos y europeos relacionados con el mar peruano, publicados respectivamente en 1980, 1991 y 1994. La publicación se debe a la iniciativa del doctor Nicanor Domínguez, antiguo alumno del autor, responsable de la presente edición y quien ha preparado los esquemas y mapas de las figuras 4 y 5. Como complemento de los tres artículos, el compilador incorpora una selección de 14 textos cronísticos de los siglos XVI y XVII, y un texto recopilado etnográficamente a comienzos del siglo XX, mencionados por Pease.

Los tres artículos que conforman el libro son: "Mitología y mar", publicado originalmente en el libro La pesca en el Perú prehispánico, de Alfonso Pérez Bonany, editor, de 1980; "Mitos del mar en la región andina", publicado originalmente en Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, de 1991; y "Los mitos europeos y el mar peruano: Influencia cultural y clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista", discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, del 25 de agosto de 1994.

La compilación de estos tres valiosos trabajos de investigación del doctor Franklin Pease enriquece ostensiblemente la bibliografía marítima prehispánica. Se agradece a la Sociedad Geográfica de Lima por el auspicio a esta publicación que inaugura su serie Geografía Histórica. Asimismo, felicitamos al doctor Nicanor Domínguez por su esmero y empeño en la edición de este libro.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

EDITORIAL

6 CONTRALMIRANTE CÉSAR LINARES ROCA

SECCIÓN ESPECIAL: CIEN AÑOS DEL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

11 LA ESCUELA NAVAL EN LA PUNTA: PUERTO SEGURO PARA LAS GENERACIONES DE MARINOS

AUTOR: CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

23 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES COLONIALES Y EL PRIMER SIGLO REPUBLICANO

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA (R) Y DOCTOR JORGE ORTIZ SOTELO

41 LA FORMACIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ DURANTE EL ONCENIO (1919-1930)

AUTOR: TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

55 ¿PRINCIPIOS DE LA GUERRA?

AUTOR: TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

63 CUANDO LA INTELIGENCIA FALLA. LOS ATAQUES DEL 9/11: UNA VISIÓN DEL PASADO PARA TRATAR DE ENTENDER EL PRESENTE

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA OMAR TEJADA PÉREZ

89 LA POLÍTICA HISPANOAMERICANA DE SEGURIDAD Y DEFENSA EN LA COSTA DEL NOROESTE EN EL SIGLO XVIII

AUTOR: PRIMER SECRETARIO DIPLOMÁTICO SERGIO ZAPATA HUAMÁN

109 VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: RETOS Y POSIBILIDADES

AUTOR: CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

127 LA MARINA DE GUERRA Y EL TERREMOTO DE MAYO DE 1970

AUTOR: HISTORIADOR JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

141 CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ SÁNCHEZ LAGOMARSINO, "UN HÉROE EN LA PENUMBRA"

AUTOR: CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOSÉ ANÍBAL ZORRILLA TORRES

SECCIÓN NACIONAL

161 ACTUALIDAD NACIONAL

AUTOR: LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

SECCIÓN INTERNACIONAL

173 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

AUTOR: LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

AUTOR: BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

