REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU



20

2000

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



2000

CONSEJO DIRECTIVO 2000 - 2002

Presidente	Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Secretario Ejecutivo	C. de F.	Luis F. Villena Gutiérrez
Tesorero	Calm.	José García Valdivieso
Director	Valm.	José Carcelén Basurto
Directora	Dra.	Hilda Elías de Zevallos
Director	Calm.	Jorge Villalobos Urquiaga
Director	Rev. P.	Armando Nieto Vélez S.J.
Director	Valm.	Alfonso Panizo Zariquiey
Director	C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
Presidente de CEEM	Valm.	Luis E. Vargas Caballero
Presidente de COIDH	Dr.	Raúl Palacios Rodríguez

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez S.J.

EDITOR: C. de C. John Rodríguez Asti

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27
Telf. 4221861 - Fax. 4227838

Email: insmar@perucultural.org.pe

El Instituto no se responsabiliza de las expresiones emitidas por los autores bajo su firma

---

IMPRESIÓN FREDDY GÁLVEZ ROMERO
Email: freddygalvezr@hotmail.com

◄ CARÁTULA: El BIC "Humboldt" en el Continente Antártico

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

N° 20 LIMA 2000

INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO

Vicealmirante Ricardo Zevallos Newton, **Contribución de la ciencia y la tecnología al desarrollo de las actividades marítimas.** 9

Discurso de recepción de la doctora Hilda Elías. 29

Contralmirante Héctor Soldi Soldi, **El Perú, la Marina y el tema antártico** 31

Discurso de recepción del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga. 68

Vicealmirante Luis Giampietri Rojas, **Las Malvinas, conflicto argentino-británico.** 79

Discurso de recepción del Padre Armando Nieto Vélez, S.J. ... 148

ARTÍCULOS

Contralmirante Federico Salmón de la Jara, **Luis Felipe Villena Gutiérrez marino y hombre ejemplar.** 155

Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti, **La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para la Historia.** 159

Teniente 1° Carlos Llosa Pazos, **La Escuadra Nacional entre 1906 y 1919.** 191

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS 219

CRÓNICA

Actividades del Instituto 229

Incorporación de Miembros de Número

*Contribución de la ciencia y la tecnología al desarrollo de las actividades marítimas**

VICEALMIRANTE RICARDO ZEVALLOS NEWTON

Según los arqueólogos, hace unos siete mil años en Egipto, observaron la capacidad que tienen ciertos cuerpos para flotar en el agua, pudiendo aprovecharlos para transporte de personas o bultos. En el Extremo Oriente y archipiélagos de la Polinesia esta percepción se produjo posiblemente dos mil años antes. Originalmente habrían excavado troncos de árbol para darle capacidad de acarreo de carga y personas, impulsándose con los brazos, para posteriormente idear la fabricación y empleo de remos como prolongación de sus brazos. Tal vez de la observación del efecto que tenía el viento sobre las hojas de una rama flotante, idearon imitarla erigiendo un mástil dotado de una vela, constituida originalmente por una piel de animal o tejido de fibras vegetales. Se piensa que alrededor de 4,000 años a. C., los chinos utilizaban balsas propulsadas a vela y una embarcación a vela usada en los ríos Tigris y Éufrates ha sido fechada por los arqueólogos en 3,500 a. C. Y por el 3,400 a. C. los egipcios usaban balsas a vela en el Nilo y poco tiempo después comerciaban a lo largo de sus costas y a través del Mediterráneo con embarcaciones a vela. A partir de entonces y con fines comerciales se reemplazan las balsas originales por embarcaciones cuyos cascos están constituidos por maderos yuxtapuestos para darles una curvatura adecuada con mayor capacidad de carga utilizando para asegurar su estanqueidad cañas de papiro untadas con resinas vegetales y acuñadas entre las junturas.

Para la propulsión se alinearon varios remos que salían por troneras a lo largo del casco y posteriormente por velas cada vez de mayor tamaño y forma

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 12 de setiembre del 2000.

para permitir la facilidad de maniobra y mejor captación del viento. Los avances iniciales de los egipcios fueron seguidos por los fenicios (actualmente Líbano e Israel), que contaban con madera más adecuada que la egipcia como los cedros de Líbano, que permitían la confección de tablas de mayor tamaño para el casco de sus buques mercantes. Esta ventaja les permitió la construcción de buques más grandes y fuertes, más adecuados para soportar las peores condiciones del tiempo y por lo tanto atreverse a travesias más largas; se tienen indicios inclusive que realizaron una expedición de tres años alrededor del África en el siglo VII a. C. Los fenicios también fueron los primeros en desarrollar un buque especialmente para la guerra. Era de casco delgado que podía navegar impulsado por cualquier viento favorable, pero estaba dotado además con una, dos y aun tres bancadas de remos para asegurarle velocidad y maniobrabilidad en las batallas navales. A pesar de estos importantes adelantos, los fenicios carecían de la destreza de los egipcios para construir buques notablemente más grandes. Fueron los griegos y en mayor medida los romanos los que construyeron grandes buques después de desarrollar la idea de una grande y muy fuerte estructura sobre la cual extender un conjunto de planchas calafateadas para formar el casco.

Los romanos fueron responsables de la creación de lo que podría llamarse el buque velero moderno. La estructura romana se basaba en una fuerte quilla que iba de proa a popa, donde se elevaban dos piezas verticales (roda y codaste) para dar la fuerza necesaria al buque contra el choque de las olas. La forma del casco estaba dada por grandes vigas (cuadernas) que se elevaban desde la quilla y eran mantenidas en su lugar por los trancaniles que corrían en amplias curvas desde la roda al codaste. Sobre esta estructura se tendían las planchas del casco y las secciones de cubierta para crear un gran espacio vacío al interior. El sistema permitía la construcción de buques más grandes y más aptos para soportar mar gruesa; lo que a su vez abrió el camino para buques mercantes tipo tina y buques de guerra para luchar con espadas en abordajes. Los buques mercantes eran anchos y lentos con uno o dos mástiles; aparentes para transportar el grueso del enorme comercio de Roma. Los buques de guerra eran rápidos y maniobrables y sus velas les permitían entrar en batalla rápidamente. El enemigo era embestido por las largas proas reforzadas de los buques y quedaban listos para ser abordados y capturados por soldados transportados con ese propósito.

Los constructores romanos usaban las planchas tendidas borde a borde (construcción a tope) para producir un acabado suave a la fricción con el agua. Este procedimiento básico se usó a través de Europa hasta finales del siglo V a. C. Permaneció como el método de construcción más ampliamente usado en el Mediterráneo. Después de esta época, conforme la influencia romana en el Norte de Europa se desvanecía, las técnicas romanas en gran parte se perdieron.

Los marinos más poderosos en el norte de Europa fueron los vikingos de Escandinavia. Los vikingos introdujeron un nuevo tipo de veleros conocido como "buque largo". Se usaban para viajes costeros y oceánicos propulsados a vela o a remo y estaban diseñados con fondo plano, con poco calado y fáciles de abarloar. Este casco de poco calado era muy aparente para las condiciones en el norte de Europa: los vikingos podían varar sus buques para seguridad en el invierno y en el verano podían penetrar profundamente entre los fiordos y ríos en sus incursiones y guerras. Los buques vikingos eran largos y delgados como los fenicios y como los romanos en cuanto a su construcción sobre una estructura. Europa del norte no adoptó la técnica de construcción a tope y los buques vikingos tenían el casco construido a tingladillo, con el borde inferior de cada plancha superpuesto al borde superior de la plancha debajo de ella.

Eran impulsados por una sola vela cuadrada o por sus remos y estaban especialmente adaptados a la forma de vida de los vikingos. Los vikingos descubrieron que la botavara podía ser girada alrededor del mástil de manera que la vela formara un ángulo con el casco, permitiendo que el buque aprovechara mejor el viento a ángulos diferentes de su rumbo, lo que permitió tentar y experimentar las primeras nociones de aerodinámica. Gracias a sus buques, estos aventureros comerciaron a lo largo de los ríos de Europa Oriental hasta alcanzar el Mar Negro, navegaron alrededor de las costas de Europa Occidental para entrar al Mediterráneo por el Estrecho de Gibraltar y navegaron al oeste en el Atlántico para descubrir y colonizar Islandia, Groenlandia y aun Norteamérica antes del año mil a. C.

De las inexactitudes observadas en la navegación por estima se tuvo que admitir la necesidad de aplicar un tratamiento matemático a la solución del problema debido a que la tierra era esférica y no plana, por lo que se desarrollaron las partes meridionales, trigonometría esférica y los logaritmos.

De los logaritmos se derivaron posteriormente las reglas de cálculo y las calculadoras, para facilitar sus observaciones astronómicas. Así se desarrollaron sofisticados instrumentos ópticos como el astrolabio, octante y sextante.

Después de la caída del Imperio Romano, los pueblos marítimos del Norte de Europa empezaron a construir una importante red comercial usando un pequeño pero recio buque que combinaba el diseño del buque mediterráneo (un casco ancho con dos o tres mástiles) con el tipo vikingo de construcción tingladillo. La red comercial creció rápidamente hasta el siglo XI de nuestra era y durante este período desaparecieron los remos en el Norte de Europa. Los mercantes estaban tratando de ahorrar dinero reduciendo las tripulaciones, mientras diseños y destrezas hacían que los buques pudieran usar más fácilmente la

habilidad, descubierta por los vikingos, para hacer navegar los buques a rumbos ligeramente diferentes a la dirección del viento. La velocidad no era importante para los comerciantes, cuyos buques eran por lo tanto anchos con respecto a su eslora, para incrementar su capacidad de transporte de carga y hacerlos fáciles de navegar con reducidas tripulaciones. Casi al mismo tiempo, empezaron a aparecer buques mercantes más grandes de construcción de casco a tope con dos o tres mástiles. Cada uno llevaba una simple vela cuadrada en cada uno de sus mástiles pero conforme se hacían buques más grandes los mástiles fueron alargándose añadiendo una o más secciones sobre el mástil principal, llevando cada sección su propia vela en una disposición que permitía el ajuste correcto de las velas para todas las condiciones de la navegación. Los buques fueron haciéndose más maniobrables y en el siglo XII, la saliente y puntiaguda popa empezó a desaparecer a favor de una forma más vertical, que pudiera llevar un timón con goznes. Con esta mejora desapareció el remo de gobierno y los buques se hicieron no sólo más fáciles, sino más precisos para gobernar. El verdadero timón y las velas cuadradas podían ser girados mucho más hacia los lados del buque.

En conjunto, proporcionaron la capacidad de navegar en cualquier dirección, excepto directamente contra el viento; esta mejora marcó el fin de los buques con remos en Europa del Norte, donde es común el mal tiempo; pero en el Mediterráneo, los buques de guerra con remos permanecieron en servicio hasta después del comienzo del siglo XVIII.

Los tipos principales de buques mercantes empleados en el Mediterráneo desde el siglo XIV al XVII fueron la carabela y la carraca, ambas construidas con considerables francobordos (altura del casco sobre la línea de agua.)

La carabela, la más pequeña de las dos, era de una construcción tipo bote en el cual la proa curvada y lanzada y el castillo de popa de los buques noreuropeos fueron reemplazadas por una roda curvada y cubierta plana, más aparentes para las aguas más calmadas del Mediterráneo. Estos barcos eran generalmente de dos mástiles, con una simple vela latina (triangular) hacia proa y popa en cada mástil y eran capaces de navegar más cerradas al viento que las velas cuadradas de los barcos noreuropeos. Los españoles y portugueses empezaron a usar la carabela en el siglo XV y pronto descubrieron que el aparejo latino no era aparente para largas travesías oceánicas. Estas dos grandes naciones exploradoras desarrollaron por lo tanto un tipo de carabelas con tres mástiles, con velas cuadradas en dos mástiles delanteros y una vela latina en el palo mesana. Los tres barcos de Cristóbal Colón en su viaje a través del Atlántico en 1492 fueron carabelas. La Santa María tenía 95 pies de eslora, barco típico de las carabelas más grandes, mientras que la Pinta y la Niña eran barcos de 58 y 56 pies, típicos de las



Evolución en el tiempo de las naves de guerra.

pequeñas carabelas. La Niña empezó el viaje con aparejo de carabela latina, pero éste era tan difícil de controlar en el Atlántico, que cuando la expedición llegó a las islas Canarias fue convertida a una "carabela rotunda" de tres mástiles.

La carraca fue el barco comercial más grande usado en el Mediterráneo y también en el Norte de Europa entre los siglos XIV y XVII y fue, en efecto, un cruce entre el barco mediterráneo con aparejo latino y el barco noreuropeo de velas cuadradas. Era por lo tanto similar a la carabela con tres mástiles, pero más grande y más ancha, con un desplazamiento de hasta 1200 toneladas.

La carraca era generalmente de construcción recia y llevaba castillos en proa y popa. Fue el primer ejemplo del típico buque mercante hasta la llegada del vapor, con velas cuadradas en el mástil principal y de proa y vela latina en el de popa. El único desarrollo real de la carraca dio como resultado el galeón. Este diseño eliminó el alto castillo de proa por el efecto que sobre él tenía el viento, sacando al buque de rumbo.

Excepto por la vela latina en el mesana (mástil de popa), los buques estuvieron arbolados con velas cuadradas hasta mediados del siglo XVII.

Del siglo XVII al siglo XIX se fueron experimentando las velas latinas o las rectangulares a popa del palo mesana para tratar de conseguir mejores condiciones de navegación a distintos ángulos de viento; con este mismo fin se adoptaron las velas foque (velas triangulares entre el palo trinquete y el botalón de proa).

Conforme el comercio se incrementó en volumen e importancia durante el siglo XIX, se puso mayor énfasis en la velocidad, así como también en dotaciones más reducidas para tener mayores utilidades. El aparejo de los barcos fue modificándose y combinándose para lograr los mejores resultados. Los barcos más grandes desplazaban hasta 5500 toneladas y llevaban entre tres y cinco mástiles (los dos de proa con velas cuadradas). El bergantín tenía tres mástiles y velas cuadradas sólo en el trinquete (el de proa). Los barcos más pequeños eran la goleta de dos mástiles, con velas cuadradas en ambos o sólo en el mayor.

A comienzos del período medieval había poca necesidad para la guerra naval. Cuando se necesitaban buques de guerra, se usaban buques mercantes cargados con hombres en vez de carga y las batallas navales consistían en abarloarse con el barco enemigo de manera que los soldados pudieran abordarlo y capturar el buque. En resumen, una batalla terrestre transferida al mar. Pero con el desarrollo de las armas de fuego en el siglo XIV, se impuso un cambio. Al principio, los buques de guerra pudieron ser adaptados de los buques mercantes con castillos

de proa y popa equipados con cañones ligeros, pero conforme los cañones se hicieron más comunes y más grandes, su peso afectaba la estabilidad, por lo que los buques se hicieron más largos y bajos, con los cañones dispuestos en hileras en las bandas a lo largo de la cubierta principal. Al mismo tiempo los castillos de proa y popa se hicieron más altos, de manera que las armas ligeras pudieran ser montadas en ellos para atacar a la tripulación del buque enemigo y en el caso de que el buque fuera abordado, disparar de arriba abajo contra el enemigo combatiendo en cubierta entre los castillos de proa y popa. Este esquema trabajaba bien cuando los buques estaban combatiendo, pero los hacía difíciles de navegar porque la gran área vertical de los castillos permitía que el viento empujara al buque lateralmente.

Estos buques de guerra eran de alrededor de 500 toneladas aunque algunos buques ingleses fueron de mil toneladas. A fines del siglo XVI los astilleros ingleses empezaron a desarrollar buques de guerra con castillos bajos especialmente el de proa. Los buques eran mucho mejores para navegar, pudiendo superar al enemigo en la maniobra y usar sus cañones en posiciones desde las cuales el enemigo no podía replicar. Se instaló mayor número de cañones aumentando la eslora del casco y disponiendo los cañones en cubiertas separadas. Este desarrollo inglés pronto fue copiado por otras Armadas europeas para producir buques de alto poder combatiente que también podían navegar bien.

Esto estableció el diseño de los buques de guerra hasta bien entrado el siglo XIX. Se hicieron algunos refinamientos, pero el diseño básico permaneció inalterable a pesar del aumento en tamaño hasta las 3000 toneladas y 130 cañones, a mediados del siglo XIX. La base del diseño del buque de guerra residía en su velocidad y agilidad, exigiendo un casco largo y relativamente delgado, lo que mejoró la capacidad de los buques de guerra para llevar largas hileras de cañones necesarios para disparar efectivas salvas por la bandas. El incremento de la formalidad de la guerra naval a mediados del siglo XVIII, había conducido a la mayoría de las armadas a aplicar designaciones especiales para sus buques de guerra. Los buques eran diseñados en seis niveles por el número de cañones. Los primeros tres y a veces el cuarto eran buques "de línea de batalla", mientras el quinto y sexto eran fragatas diseñadas para escoltar a los buques más pesados. El número exacto de cañones, que decidía la categoría, varió ligeramente con la fecha, pero en el tiempo de la victoria de Lord Nelson en el combate de Trafalgar en 1805, un buque de primera categoría tenía más de 100 cañones, la segunda categoría entre 84 y 100, la tercera categoría entre 70 y 84, la cuarta entre 50 y 70 y la quinta entre 32 y 50, la sexta menos de 32. La necesidad de buques más grandes para acomodar los cañones hasta en tres cubiertas condujo al desarrollo de buques comparativamente altos.



Fragata inglesa de fines del siglo XVIII.

Los cañones más pesados eran colocados tan bajo como fuera posible para reducir los problemas de estabilidad. Los cañones eran disparados a través de portalones en el casco que eran cubiertos con portones cuando no estaban en uso. Los cañones eran de cañas muy largas y extremadamente pesados, deslizándose hacia adentro cuando eran disparados y requiriendo pesadas cuñas para evitar su desplazamiento. El retroceso llevaba la boca hasta el interior del portalón, lo que permitía recargar sin dificultad estas armas de avancarga antes de ser llevados nuevamente a su posición de disparo. El alcance efectivo del cañón naval era sólo alrededor de 200 yardas. Las batallas navales generalmente se efectuaban lado a lado importando más el peso de los proyectiles disparados y el número de salvas que la puntería; los mayores cañones llevados por buques de primera categoría disparaban proyectiles de 42 libras y los más livianos disparaban proyectiles de 18 libras. La tendencia hacia el mayor peso de la salva alcanzó su máximo en las guerras napoleónicas cuando fue introducida la *carronada* como un demoledor de poco alcance; era un arma diseñada para disparar una gran bola a corto alcance. El proyectil sólido estaba diseñado para penetrar las gruesas planchas del casco y otros proyectiles se usaban para derribar mástiles y jarcias.

Los buques de guerra lideraron el desarrollo de las técnicas de navegación durante los siglos XV, XVI y XVII. Para transportar cargas a granel al más bajo costo, los mercaderes estaban aún a favor de grandes cascos impulsados por dos velas cuadradas en cada uno de sus tres mástiles, típicas de la carabela de 250 toneladas, que fue el buque mercante más importante hasta el final del siglo XIV. Pero la apertura de nuevas rutas de comercio transoceánico al este y al oeste como resultado de la "era del descubrimiento" abrió el camino para buques más idóneos tales como los españoles de altos castillos y sus sucesores, los galeones de bajos castillos, de hasta 1600 toneladas. Las compañías mercantes formadas por la mayoría de los países septentrionales para conducir el comercio a la India y lejano Oriente, usaron otro sucesor de la carraca, el "Indiano Oriental". El desarrollo de este comercio de lujo empezó a poner mayor énfasis en la entrega rápida y estos buques se hicieron más grandes que los buques de guerra con líneas esbeltas para velocidad, combinada con gran capacidad de carga. Altos mástiles con enormes nubes de velas y grandes tripulaciones permitieron a estos magníficos buques navegar hasta sus límites sobre enormes distancias. El comercio de lana con Australia y el té con la China, fue dominado por los grandes clippers hasta la apertura del Canal de Suez en 1869, cuando los buques a vapor empezaron a rivalizar con el clipper en largas rutas al hemisferio oriental. La última área en la cual los veleros aún mantenían ventaja era Sudamérica, donde los comerciantes europeos y americanos necesitaban bordear el Cabo de Hornos. Los veleros hacían la peligrosa travesía más fácilmente que los primeros vapores; y las carracas de cuatro mástiles y galeones

de cinco mástiles fueron los mejores buques en esta ruta hasta 1914. En ese año se abrió el Canal de Panamá y esta vía entre el Caribe y el Pacífico eliminó la necesidad de navegar por el Cabo de Hornos.

La Primera Guerra Mundial terminó con los veleros como los principales buques mercantes de los países más desarrollados: los submarinos y corsarios de superficie de los alemanes hundieron muchos veleros que carecían de velocidad para escapar y los aliados concentraron su construcción naval en buques a vapor que ya alcanzaban una posición dominante. A mediados de la década del 70 el velero había desaparecido, con la excepción de unos 35 con fines de entrenamiento. Grandes cantidades de pequeños veleros para entrenamiento y recreación en los países más avanzados y gran número de pequeños veleros, subsisten en el Pacífico. En el Lejano Oriente, cumplen una función vital en los ríos de China y en las aguas costeras y entre las islas de Asia Sudoriental y las trece mil islas de Indonesia.

Los veleros son todavía los más importantes vínculos de comercio y comunicación en los archipiélagos del Océano Pacífico.

En el mundo occidental el más importante uso actual de la vela es para recreación y deporte competitivo.

NAVEGACIÓN A VAPOR

Los buques a vela tienen la gran ventaja de usar una fuente de energía, el viento, que es completamente gratis. El transporte por lo tanto es barato porque el equipamiento de los veleros: mástiles, aparejos y velas es de larga duración. Solo una pequeña porción del volumen del casco necesita ser empleado para repuestos, dejando la mayor parte libre para el transporte de carga en buques mercantes o de hombres y armamentos en los buques de guerra. Sin embargo tienen las desventajas de depender de las condiciones prevalecientes del tiempo y no poder navegar contra el viento. En ambos casos, el viaje puede durar mucho más de lo planeado.

En el pasado esto a veces significó que el abastecimiento de víveres y agua para la tripulación empezara a escasear. Para los buques de guerra, las dificultades y veleidades del viento a menudo significan la diferencia entre victoria y derrota.

La energía mecánica obviamente permite sortear este problema, pero no estuvo disponible hasta mediados del siglo XVIII y el desarrollo de las primeras máquinas a vapor. La primera máquina de vapor fue patentada por el británico James Watt en 1769 y fue sucesivamente mejorada con patentes adicionales en

1781 y 1782. Pero la introducción de este concepto completamente nuevo de energía fue lento de captar por ciertas razones mecánicas y de diseño y en el caso de los buques, debido a la actitud conservadora de los marinos que estaban acostumbrados a sólo dos tipos de energía: humana y del viento.

El primer uso registrado de una máquina de vapor en una nave fue en 1783 cuando el marqués Jouffroy d'Abbans, surcó parte del río Sena en el barco de 180 toneladas con rueda de paletas "Pyroscaphe". El honor de ser el primer buque a vapor del mundo en mantener un itinerario regular, recae en el "Clermont" de bandera americana diseñado por Robert Fulton y construido en Nueva York y Albany: en su viaje inaugural realizó el viaje redondo de 240 millas en 62 horas. Con un desplazamiento de 100 toneladas y una eslora de 133 pies, el "Clermont" tenía una máquina de fabricación británica cuyo único cilindro tenía un diámetro de 24', el pistón tenía una carrera de 48' e impulsaba dos ruedas de paletas con un diámetro de 15 pies cada una.

Todas estas primeras máquinas fueron del tipo reciproco. En las primeras máquinas el vapor era suministrado desde la caldera a baja presión y luego de impulsar a la máquina, pasaba a un condensador y se realimentaba a la caldera.

John Elder en 1854 introdujo la máquina compuesta, la cual había sido patentada en 1781 por Jonathan Hornblower, pero tuvo que esperar 73 años antes de ser utilizada, en espera del desarrollo de calderas capaces de generar suficiente presión de vapor (40 libras por pulgada cuadrada). En la máquina compuesta el vapor expelido del cilindro principal pasa a través de un segundo cilindro de baja presión antes de pasar al condensador: el uso secundario del vapor en la máquina compuesta aumenta la potencia entregada al eje incrementando por lo tanto la eficiencia de la máquina para la misma cantidad de vapor.

El posterior desarrollo de calderas con ventilación forzada permitió incrementar la presión de vapor hasta 125 libras por pulgada cuadrada haciendo posible la máquina de triple expansión instalada por primera vez en el vapor "Propontis" durante 1874. Este fue un desarrollo lógico de la máquina compuesta con cilindros de alta –intermedia– y baja presión para extraer la máxima energía del vapor antes de enviarlo al condensador y convertirse en agua de alimentación para la caldera. También se hizo limitado uso de una máquina de cuádruple expansión, más notablemente en buques alemanes construidos entre 1897 y 1902 tales como el "Kaiser Wilhelm der Grosse".

La más notable característica de estos primeros vapores es el uso de una o dos ruedas de paletas con que transmitir la energía de la máquina al agua para propulsar el buque. El empleo de ruedas de paletas no fue una innovación, porque el uso de ruedas equipadas con remos o paletas había sido conocido por

los chinos y egipcios varios siglos antes, aunque por supuesto propulsadas con energía humana. Los primeros vapores adoptaron el concepto, al principio con una sola rueda montada entre dos cascos o alojada en la popa como en el "Charlotte Dundas" pero pronto se hizo aparente que el uso de dos propulsores uno a cada lado, ofrecía una mejor forma de utilizar la modesta energía de las máquinas de vapor de ese tiempo. Las ruedas iban montadas sobre un eje común impulsado por la máquina montada al centro del buque. Generalmente cada rueda tenía seis o más paletas.

Las primeras máquinas a vapor no eran muy eficientes y su consumo de combustible era muy alto. Esto no era un problema particular para buques que no se aventuraban lejos de su estación carbonera, de manera que los primeros vapores fueron remolcadores de puerto y río, extendiéndose gradualmente al servicio costero en el que podrían entrar a puerto cuando la reserva de carbón era baja. Gradualmente, la ventaja del vapor para los buques oceánicos se hizo más clara, aunque fue diseñada para suplementar y no reemplazar a las velas: cuando el viento tenía dirección e intensidad adecuadas, se usaban velas pero si el viento era inadecuado se usaba la máquina de vapor para mantener el avance a lo largo del rumbo conveniente. La tendencia era no usar la máquina, a menos que fuera absolutamente necesario, los capitanes mercantes no querían usar el costoso carbón a menos que fuera inevitable y a los capitanes navales les disgustaba el daño causado por humo y hollín de la máquina en sus velas y cubiertas. Dado el énfasis que aún se ponía en las velas, fue lógico hacer las ruedas de paletas como unidades que podían ser desmontadas y almacenadas en cubierta cuando no estaban en uso. Típica de esta práctica fue el "Savannah", buque americano de 380 toneladas que en 1819 fue el primer vapor en cruzar el Atlántico, de Savannah a Liverpool, en 21 días, de los cuales usó la energía del vapor sólo 8 horas. El primer buque en cruzar el Atlántico Norte únicamente a vapor fue el "Sirius", buque británico de 700 toneladas con una máquina de vapor de 320 HP en el año 1838. Zarpó de Cork, en Irlanda el 4 de abril: arribó en Nueva York 18 días después, desarrollando una velocidad promedio de 6,7 nudos. Típico de los primeros híbridos usados como buques de guerra fue la fragata británica "Galatea" de 1829.

El principal impulso en el desarrollo de buques de vapor fue la construcción del "Great Western", construido de madera. Tenía 236 pies de eslora y la mitad de su volumen interior estaba ocupada por carbón, cuatro calderas y la máquina de dos cilindros que impulsaba las dos ruedas de paletas. En su viaje inicial de Bristol a Nueva York en 1838, su velocidad promedio fue de 8 nudos y el cruce demoró 15 días. Llegó a Nueva York con un remanente de 200 toneladas de carbón. Su éxito confirmó que los vapores diseñados como tales eran más

económicos que los veleros convertidos a híbridos y también probaron que era seguro operar las grandes rutas oceánicas con buques propulsados solamente con vapor.

El resultado fue un considerable crecimiento en el número e importancia de vapores con ruedas de paleta. El Reino Unido fue largamente la mayor potencia marítima durante este período y las rutas desde puertos británicos que vieron el mayor crecimiento en el tráfico de vapores fueron aquellas a través del Atlántico, a la Península Ibérica (norte de España, Lisboa y Gibraltar) y al Mediterráneo y más tarde a través del Canal de Suez a la India y al Lejano Oriente. Se desarrollaron estaciones para reabastecimiento de carbón en puertos e islas estratégicamente ubicados, permitiendo el desarrollo continuado de las rutas comerciales a vapor a Sudamérica, Sudáfrica y Australia.

Sin embargo la rueda de paletas estaba entrando a su fase final como medio para transmitir la energía de la máquina de vapor. Los marinos mercantes habían sido conscientes todo el tiempo que el balance de un buque en cualquier tipo de ruta transmitía grandes esfuerzos al eje motor, cuando una rueda quedaba sumergida profundamente y la otra quizá completamente fuera del agua. El hecho que los buques con poca carga tenían sus ruedas sumergidas parcialmente mientras que un buque completamente cargado tenía sus ruedas casi completamente bajo el agua, hacía difícil planear la magnitud y estiba de una carga económica de carbón. Los oficiales navales eran conscientes de las limitaciones por otra razón: aun cuando estuvieran protegidas por largas onadas, las ruedas eran muy vulnerables al fuego de artillería naval por las bandas usado en ese período.

La hélice fue desarrollada como medio de propulsión de buques casi simultáneamente por cuatro hombres en 1833 y 1838: los ingleses Francis Smith y Robert Watson, el francés Frederic Sauvage y el sueco Johannes Ericsson.

La Armada Británica ordenó su primer buque con hélice en 1841, el HMS "Rattlel" el cual en 1845 fue usado para una prueba decisiva entre la propulsión a hélice y la propulsión con rueda de paletas.

La hélice con dos largas palas delgadas fue reemplazada por hélices con palas más cortas y anchas, las cuales fueron aumentadas a tres y luego a cuatro por hélice. La disposición original de la hélice fue como una simple unidad en cirugía, pero para absorber el incremento de potencia de posteriores máquinas, esta configuración fue modificada a dos hélices (una en cada cuarto), tres hélices (una al centro y dos en los cuartos) y finalmente cuatro hélices (dos en cada cuarto).

Por estas razones, por lo tanto, el énfasis giró lenta pero inevitablemente hacia la hélice, que permanece sumergida y a salvo en casi todas las circunstancias. No podía imaginarse que el desarrollo de la efectiva propulsión con hélices eliminara la rueda de paletas de una estocada. Los buques existentes, construidos bajo los exigentes estándares de resistencia y confiabilidad comunes en los últimos tres cuartos del siglo XIX, probaron ser muy confiables y útiles para ser descartados y por lo tanto continuaron en servicio. En buques de pasajeros, hubo cierta resistencia a las hélices; los pasajeros apreciaban el sentido de seguridad que les proporcionaba el masivo batido de las paletas en el agua a cada lado del buque. La línea Cunard continuó comisionando vapores con ruedas de paletas para sus rutas atlánticas hasta 1861, terminando con el magnífico "Scotia" propulsado por máquinas napiers, que tenían cilindros de 100 pulgadas de diámetro con carreras de pistón de 144 pulgadas y generaban 4,600 HP, para dar al buque una velocidad de 16 nudos.

La rueda de paletas desapareció lentamente de los buques oceánicos pero continuó siendo importante para buques especializados, principalmente remolcadores y embarcaciones lacustres. Una de las grandes ventajas de las ruedas de paletas sobre la hélice es el hecho que desarrolla casi tanta potencia en propulsión atrás como adelante. Esto tiene particulares ventajas en un remolcador, proporcionándoles paradas rápidas e inversión de marcha en las aguas confinadas de un puerto. Al mismo tiempo el remolcador puede estar equipado con los medios para desenganchar la propulsión a cada rueda, aplicando toda la potencia a una de ellas mientras la otra gira libre, o aún gira en reversa para permitir al remolcador girar sobre su eje, aptitud imposible con un remolcador propulsado con hélices. Tales remolcadores han sobrevivido hasta el presente en diversas formas; algunos de los más recientes tienen un motor diesel impulsando un generador eléctrico que suministra corriente al motor que impulsa cada rueda.

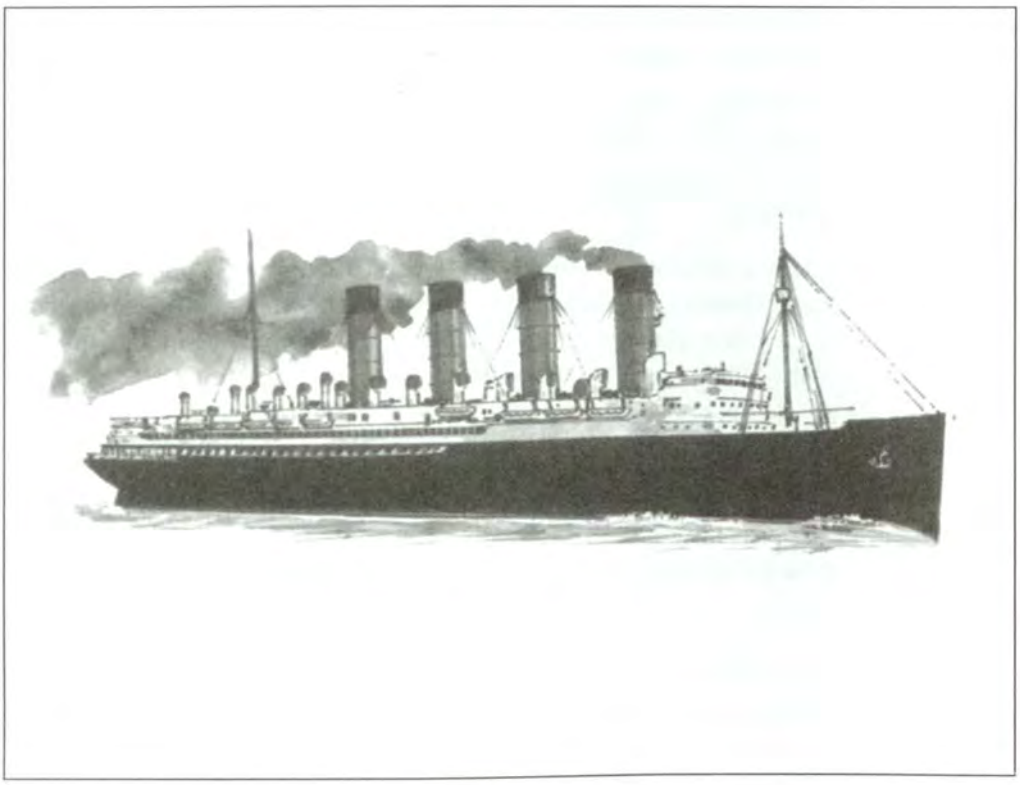
Las operaciones lacustres y fluviales ponen gran énfasis en embarcaciones de poco calado y fondo plano, para reducir la probabilidad de que el buque se vare en bajos o aguas someras, y en el caso de que esto ocurra, sufrir el menor daño posible. En todo el mundo las ruedas de paletas permanecieron en servicio y hasta en desarrollo, para uso en ríos y lagos, mucho después que los buques propulsados con hélices las reemplazaron para propósitos oceánicos. En los lagos de África, América y Asia, los barcos con ruedas de paletas continuaron siendo comunes hasta bien avanzado el siglo XX y los grandes ríos de África, Asia y América fueron atendidos por barcos de paletas en famosas rutas fluviales como el Nilo, Ganges, Yangtze y el Mississipi. Para operaciones militares, había grandes números de cañoneras fluviales con ruedas de paletas que permanecieron en servicio hasta la Segunda Guerra Mundial.

Los más conocidos de estos buques son los clásicos que surcaban las aguas del centro de los Estados Unidos: los ríos Mississipi, Misouri y Ohio y en menor extensión, los Grandes Lagos. Cerca de la mitad de éstos eran del tipo de una sola rueda de paletas montada en popa. Esa rueda ocupaba virtualmente toda la manga del barco y era impulsada directamente por un par de pistones de carrera horizontal ubicados a lo largo del casco y alimentados con vapor de las calderas colocadas cerca de la proa. Toda la maquinaria auxiliar y alojamiento estaba situado sobre cubierta. Alrededor del 50% de los buques con ruedas de paletas eran de este tipo, que también era el más común encontrado en los ríos someros y lagos de África, Australia, China, India y el Cercano Oriente.

El otro 50% llevaban ruedas laterales. Eran naves de prestigio, que llegaron hasta un desplazamiento de 5000 toneladas y surcaban las aguas de los ríos Mississipi y Ohio. Los barcos a menudo tenían superestructuras que se elevaban 5 ó 6 cubiertas sobre el casco, sus ruedas de paletas tenían hasta 40 pies de diámetro. Este tipo de ruedas laterales permaneció popular hasta bien entrado el siglo XX, declinando lentamente su número para operaciones comerciales clásicas conforme los ferrocarriles se hicieron más importantes. Aun así, existen todavía como embarcaciones de excursión y ferry. En la Segunda Guerra Mundial, dos buques de excursión con ruedas laterales en los grandes lagos, el "Buffalo" de 8,000 toneladas y el "Seeandbee" de 7,200 toneladas lanzados, en 1923 y 1912 respectivamente, fueron convertidos en portaaviones de entrenamiento.

Sus diseños eran similares pero el de Smith ganó una competencia auspiciada por el Almirantazgo y así fue la base para posteriores desarrollos. Su patente fue otorgada el 31 de mayo de 1836, seis semanas antes de la otorgada a Ericsson.

El uso del hierro en vez de la madera como principal material estructural para los cascos alteró completamente la naturaleza de los buques que usaban propulsión tanto a vela como a vapor. El primer vapor de construcción de hierro fue el "Aaron Manly", que tenía una máquina Bell y ruedas laterales de paleta. Hizo su primer viaje en 1820, transportando pasajeros desde Londres alrededor de la costa de Kent. A través del Canal de la Mancha y surcando el río Sena hasta París, con una velocidad promedio de entre 8 y 9 nudos. El buque fue extremadamente importante para la ciencia de construcción naval y su novedosa construcción rápidamente se hizo standard para buques mercantes en las décadas del 30 y 40. La construcción naval se quedó rezagada, con vapores construidos en gran parte de madera, pero los intereses comerciales apreciaron rápidamente las ventajas de confiabilidad y bajo costo de mantenimiento ofrecido por la combinación de propulsión a vapor y casco de hierro. Por las décadas del 70 y 80



Transatlántico, siglo XX.

los buques de pasajeros de 20,000 toneladas eran relativamente comunes, conforme se expandía el comercio y la migración.

El hierro fue lentamente superado por el acero como principal medio estructural, permitiendo el desarrollo de cascos más grandes y fuertes; este desarrollo en tamaño fue acompañado por mejores máquinas de manera que no sufriera el rendimiento.

El vapor de alta presión fue también muy importante para la manipulación de las cargas transportadas por buques mercantes. Es comparativamente simple tender tuberías de vapor al punto necesario donde puede ubicarse una máquina para impulsar un winche; el uso de vapor para maquinaria de manipuleo de carga posibilitó el uso de dotaciones menos numerosas y por lo tanto más económicas para la carga y descarga de los volúmenes cada vez mayores del comercio mundial transportado en vapores hasta la Segunda Guerra Mundial.

Estas máquinas recíprocas alcanzaron enorme desarrollo y verdadero éxito, pero la limitación de tales máquinas usando un movimiento lineal alternativo del pistón, que tenía que transformarse en el movimiento de rotación de la hélice, en que el pistón tenía que cambiar su dirección en 180° al final de cada embolada, ocasionaba un gran esfuerzo en la biela, gran pérdida de energía y considerable vibración en la máquina; y la transferencia de energía del movimiento lineal al giratorio representaba un considerable desgaste mecánico. La solución fue la turbina, en la cual se introducía vapor de alta presión sobre un juego de paletas montadas a cierto ángulo sobre un tambor rotatorio, el cual iba conectado directamente o por medio de engranajes a eje propulsor. El vapor hace girar la turbina, la cual genera energía relativamente libre de vibración en el mismo eje del propulsor. Desarrollada por Sir Charles Parssons en el Reino Unido, fue inicialmente demostrada en el "Turbinia" embarcación de 45 toneladas de su propiedad en 1894 y creó una verdadera impresión cuando apareció en la revista naval de la reina Victoria en 1897 en Spithead, con sus tres turbinas desarrollando 2,000 HP para una velocidad de casi 35 nudos. Esta era una velocidad sin precedentes cuando los barcos más rápidos de la Armada desarrollaban sólo 25 nudos con sus máquinas a vapor de triple expansión plenamente desarrolladas. Las turbinas fueron rápidamente adoptadas por las armadas del mundo y por los operadores mercantes más previsores y pronto fueron complementadas con las calderas operadas a petróleo en reemplazo de las carboneras que se usaban hasta ese tiempo.

La combinación de calderas a combustión de petróleo y turbinas de vapor transformaron los vapores más que ningún avance de los 75 años previos, terminando con la laboriosa y sucia tarea de carbonear los buques a frecuentes

intervalos, eliminando así la necesidad de grandes números de proveedores y aumentando su radio de acción para un determinado volumen de combustible. La combinación turbina de vapor/caldera a petróleo permaneció standard hasta después de la Segunda Guerra Mundial, cuando fue en gran parte reemplazada por el motor diesel y la turbina de gas. La turbina de gas proporciona muy alta potencia con muy poco tamaño y peso, mientras el motor diesel ofrece excepcional confiabilidad y economía. Los buques de guerra frecuentemente combinan un motor diesel para velocidad de crucero y turbina de gas para combate, mientras los buques mercantes usan solamente diesel.

Los vapores transatlánticos llegaron hasta 80,000 toneladas durante el período entre las guerras mundiales, cuando eran incuestionablemente la "última palabra" en travesías de lujo. Después de la Segunda Guerra Mundial, era cada vez más difícil competir con el transporte aéreo y desaparecieron con la única excepción de los cruceros de lujo, turísticos con propulsión diesel. Los buques de carga se han defendido mejor en la competencia con el avión, pero el uso del vapor en las flotas mundiales se ha reducido considerablemente desde la Segunda Guerra Mundial.

Hasta aquí hemos tratado únicamente los avances concernientes a la construcción naval y sistemas de propulsión, pero al hacerse posible las rutas alejadas de tierra y aun transoceánicas se impuso la necesidad de contar con nuevos métodos de posicionamiento y orientación. Las navegaciones cortas o cercanas a tierra continuaron haciéndose por observación de puntos conspicuos de tierra o por estima (rumbo, velocidad y tiempo), mientras que a distancia de tierra se contaba sólo con la observación del cielo.

Cuando Hiparco inventó el sistema de coordenadas de latitud y longitud, la latitud podía calcularse al menos en tierra, con una exactitud de quizá 1/4 de grado. Transcurrieron otros 200 años hasta que pudiera calcularse la longitud en la mar con la misma exactitud. Durante el siglo XIX se dieron grandes pasos en la perfección y compensación del compás magnético, en la astronomía náutica, en la cartografía, oceanografía, meteorología, predicción de mareas y faros para navegación. Sin embargo es un hecho, que hasta hace un siglo los únicos medios de navegación a través del océano eran como habían sido por muchos siglos, los cielos, el compás magnético y la corredera. Fuera del alcance de las ayudas costeras de radionavegación, ése era aún el caso en muchos buques mercantes hace 50 años.

Los desarrollos desde los experimentos de Hertz en la década de 1880 hasta la radionavegación como se practicaba en la década de 1930 parecen modestos comparados con los desarrollos de los últimos 50 años. Sobre la mayor

parte de la superficie de la tierra el único sistema disponible para determinar la posición era todavía el cronómetro. Los sistemas de radio con base en tierra se han desarrollado maravillosamente para realizar diversas funciones, desde sistemas de posicionamiento global VLF hasta funciones locales de sistema de aterrizaje en aeropuertos. Igualmente, el desarrollo del girocompás en el siglo XIX parece lento comparado con los sistemas inerciales de las décadas más recientes.

Estamos en un momento único en la historia de la navegación. Tenemos a nuestro alcance los recursos para determinar posición y velocidad por medio de satélite, en cualquier parte del mundo con suficiente exactitud para satisfacer las más exigentes demandas de la navegación comercial.

Tanto el GPS como el comparable sistema ruso Glonass son logros superlativos; pero fueron diseñados para satisfacer requerimientos militares, y pueden ser considerados como sistemas militares. Por más benévolas que sean las intenciones de los propietarios en tiempos de paz, es intrínsecamente insatisfactorio para el mundo colocar la seguridad de la vida humana en manos del sistema de armas de alguna potencia. Un sistema dedicado íntegramente al comercio pacífico podría proporcionar ahora mayor exactitud a menor costo. Se ha estimado que el 80% del costo del GPS se debe a las exigentes especificaciones militares.

En el comercio marítimo el más importante problema de navegación es el evitamiento de colisiones con otros barcos y con objetos sólidos como rocas o témpanos. Las consecuencias de tales incidentes, en términos de costo de vidas, destrucción de valiosas propiedades y desastres ecológicos, están en un nivel inaceptable. Es incomprensible, dado el estado actual de la radiocomunicaciones, que cada año algunos buques mercantes simplemente desaparezcan. La solución percibida es el sistema marítimo global de búsqueda y rescate vía satélite. Todos los desastres en años recientes, que han sido informados y analizados, eran evitables. En algunos casos, los factores fueron claramente una pobre vigilancia visual y de radar o la negligencia o incompetencia de los oficiales a bordo.

Buques que mantienen los más altos niveles de profesionalismo no siempre están equipados para evitar colisiones, al nivel que es claramente posible con el estado actual de la tecnología. Desde el IFF de la II Guerra Mundial el oficial de guardia no tiene medios directos para identificar un barco que ve en su pantalla de radar. Aunque actualmente es obligatorio contar con un ploteador automático de radar, esta ventaja no está siendo plenamente explotada. Sin embargo, el descuido de la seguridad en el mar no está limitado únicamente a la navegación.

Todavía se permiten en todas partes grandes buques con un solo sistema de propulsión y un solo sistema de gobierno.

El 25 de julio de 1956 dos transatlánticos chocaron en las afueras del puerto de Nueva York, el sueco "Stockholm" y el italiano "Andrea Doria": uno entraba y otro salía, envueltos en un banco de niebla y ambos tenían en su pantalla de radar al otro. Sin embargo prescindieron de las usuales medidas de precaución como reducir velocidad, hacer sonar la sirena de niebla, maniobrar para abrirse completamente del rumbo de colisión, produciéndose el desastre exclusivamente por falla humana.

Al término de la II Guerra Mundial se orientó el esfuerzo en materia de energía a la aplicación pacífica de la energía nuclear en tierra en la construcción de centrales núcleo-eléctricas y en la propulsión naval mediante el uso de reactores compactos para uso en submarinos con propulsión a vapor en que el reactor hace las veces de caldera con la ventaja de independizar al submarino del oxígeno de la atmósfera. En la propulsión de algunos buques de guerra también se aplicó con éxito, no así en la marina mercante. Ha sido ya desguazado el único buque mercante que a manera de ensayo se construyó en los Estados Unidos y que no dio los resultados esperados después de 35 años de servicio. Fue el "Savannah".

En cuanto a construcción de casco a raíz de la crisis del petróleo y el cierre del Canal de Suez se construyeron superpetroleros de hasta 350,000 toneladas, los que después de un corto período han desaparecido por no existir las facilidades portuarias para su empleo y el alto riesgo que significaba una colisión o encallamiento para la ecología marítima a pesar de haberse generalizado el doble casco para los petroleros.

Al entrar al siglo XXI se vienen percibiendo determinadas tendencias en materia de casco y propulsión, como el uso de barcos con doble y triple casco (Catamarán y Trimarán).

En buques mercantes se está introduciendo la propulsión con chorro de agua en la que una turbina de gas impulsa una bomba hidráulica que envía chorros de agua a popa mediante tuberías y toberas sustituyendo con ventaja a los ejes de propulsión y hélices y permitiéndoles alcanzar altas velocidades. En buques de guerra la tendencia se orienta hacia la propulsión eléctrica con turbinas de gas impulsando generadores y estos a los motores de propulsión.

Debido en gran parte a la escalada de los precios del petróleo y al previsto agotamiento de los yacimientos de petróleo en actual explotación, las grandes potencias vienen diseñando y empezando a construir grandes veleros para la marina

mercante, los cuales con la aplicación de los adelantos tecnológicos que se encuentran disponibles, no estarían sujetos a las desventajas que ocasionaron su desaparición previa.

La moderna ciencia de la navegación ha revolucionado la conducción de la guerra y ha transformado sus metas y objetivos. Solo en tiempos modernos la navegación ha sido fundamental para la guerra y la defensa, pero ha sido durante mucho tiempo un impulso para el descubrimiento científico. Hasta comienzos del siglo XX el comercio fue usualmente el motivo aunque la competencia frecuentemente adoptó formas bélicas. En nuestros tiempos han sido las necesidades de la defensa y de los conflictos bélicos las que han potenciado y financiado los desarrollos de la ciencia.

Durante muchos siglos los hombres realizaron exitosamente largos viajes sin tener conocimiento científico o aun sin saber o importarles dónde se encontraban durante la mayor parte del tiempo; pero los viajes de exploración del siglo XV fueron testigos de una más formal navegación por estima y el esplendor del método científico. El descubrimiento del Nuevo Mundo creó la necesidad de saber dónde se encontraban los nuevos lugares inicialmente por razones políticas y militares más que por la navegación. La latitud era fácil, algunos de los antiguos griegos y árabes medievales podían calcularla con cierta exactitud, pero la longitud requería la ciencia de una civilización que sólo empezó en el siglo XVII con la evolución en Europa de poderosos nuevos métodos de pensamiento acerca del mundo físico.

La gran persecución de la longitud duró por más de dos siglos y antes de la era industrial fue un incentivo para la ciencia. A su persecución se unieron varios reyes y algunos de los más grandes científicos. Fue la razón principal para la fundación en Francia de la Real Academia de Ciencias, y en Inglaterra, del Observatorio de Greenwich. El problema mostró ser más difícil en mar que en tierra.

La continua exigencia y presión ejercida por los navegantes sobre los diseñadores constructores, e investigadores, condujo sistemáticamente al desarrollo de mejores instrumentos y equipos que garantizaran la fidelidad, seguridad y rentabilidad de las naves, pudiéndose enumerar entre ellos: los girocompases, los servomecanismos, radar, sonar, láser, sofisticados sistemas de posicionamiento y transmisión de imágenes, determinación y transmisión de condiciones meteorológicas, etc.

De la revisión de lo expuesto se puede observar que los resultados del adelanto científico y tecnológico en determinado campo se convierten en una exigencia de nuevas investigaciones y desarrollo en otros campos conexos en

una incesante realimentación hasta habernos llevado en los tiempos en que vivimos a la fabricación de vehículos telecontrolados en aire, mar y tierra, capaces de realizar asombrosas tareas sin tripulación humana. Hemos podido enterarnos de las hazañas de llegar a otros planetas con robots para explorar su superficie, y capaces de transmitir en vivo y en directo el escenario donde desarrollan sus actividades y asimismo que las grandes potencias se encuentran desarrollando comunitariamente una estación espacial desde la cual se podrá continuar explorando el espacio más allá de nuestro sistema solar, no pudiéndose predecir cuál será el límite de estos alardes de la ciencia y la tecnología.

Discurso de recepción de la doctora Hilda Elías

El Consejo Directivo de nuestro Instituto ha hecho recaer en mí, la gratísima oportunidad de recibir en nuestro seno a un ilustre marino, serio profesional y respetado ejecutivo de tantas instituciones a las cuales se solicitó sus servicios.

Como marino egresó de la Escuela Naval del Perú en 1949 con el grado de Alférez de Fragata. Pasa al retiro al término de su carrera naval en 1984 con el grado de Vicealmirante.

- Ha realizado estudios de capacitación en el Comando de Escuelas de Estados Unidos de Norteamérica, San Francisco, en 1957;

- Asimismo ha realizado estudios de Estado Mayor y Comando en la Escuela Superior de Guerra Naval el año 1967;

- Estudios de capacitación en la Escuela de Curso de Guerra Antisubmarina para Comandos de Unidad en Estados Unidos, San Diego, en 1971;

- En San Diego también siguió el curso de Control y Protección Naval del Tráfico Marítimo;

- Estudios de Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales en 1972; y,

- Embarcado en diversas unidades de la Escuadra en los años: 1950-1957, 1961, 1963-1966, 1968-1969, 1972 y 1973.

Desempeñó actividades en la Repartición Pública:

- ENAPU PERÚ. Miembro del Directorio, 1969-1971;
- SIDERPERÚ, Presidente del Directorio, 1978;

- MORAVECO, Presidente del Directorio, 1979;
- SIMAPERÚ, Presidente del Directorio, 1980;
- Jefe de Estado Mayor General de Marina, 1981;
- Comandante General de Marina, 1982-1983; y,
- Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, 1983.

En situación de retiro desempeñó los siguientes cargos:

- IMARPE, Presidente del Directorio de 1985 a 1989;

- Ministerio de Defensa, Jefe de la Oficina de Organismos Públicos Descentralizados;

- Asociación de egresados del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), Inspector General 1989-1999;

- Asociación de Oficiales Generales, Vicepresidente del Consejo Directivo, 1996-1998; y,

- CONCYTEC, Asesor de la Presidencia entre 1998 a la fecha.

Respecto a las numerosas condecoraciones y distinciones que nuestra Nación y otro países le han otorgado, debo confesar que su modestia me obligó a presionarlo, para poder mencionar algunas de aquellas. Mientras lució el uniforme naval, jamás quiso ostentarlas. Pero sabemos todos los aquí presentes que cada una de las distinciones fue un justo y equitativo reconocimiento a un hombre íntegro y recto. Infatigable trabajador y leal a los objetivos de cada una de las empresas en que le tocó desempeñarse.

Son suyas por méritos propios:

- La Legión al Mérito en el Grado de Comandante, otorgado por el gobierno de Estados Unidos de Norteamérica;

- La Cruz al Mérito Naval del Perú, en el Grado de Gran Cruz, Cruz Almirante Miguel Grau;

- Socio de ADECAEN, de ADOGEN y Miembro de Instituto de Estudios Histórico Aero-Espaciales;

- Socio de la National Geographic Society; y

- Miembro Vitalicio del United Sates Naval Institute.

La formación profesional que el Almirante Ricardo Zevallos posee es muy amplia. Las ciencias que atañen al mar caracterizan su acervo intelectual y, ha volcado parte de éste en su exposición, que lo acredita a incorporarse como

Miembro de Número de nuestra institución, trabajo que ha titulado "Contribución de la ciencia y tecnología al desarrollo de las actividades marítimas". Apreciamos en él, el dominio y la versatilidad de los temas que desarrolla.

La curiosidad del hombre para observar el mar y todos los fenómenos que en su dimensión se suceden, es remotísima, sin embargo, su capacidad para aplicar sus conocimientos y utilizar esa masa acuática en su beneficio data de hace 9,000 años. Pueblos egipcios, orientales y polinesios tiene el privilegio de esa antigüedad, como bien lo señala nuestro recipiendario.

En el caso de los pueblos fenicios, viajeros inagotables y comerciantes, actividades siempre ligadas, la utilidad del uso de los cedros del Líbano les permitió construir buques mercantes más grandes y fuertes. Recordemos que en América española ninguna madera sustituyó al cedro de Nicaragua, que según los grandes mareantes y descubridores, hacía que las naves fueran insumergibles. (Pedro Fernández de Quirós, quien acompañó a Álvaro de Mendaña en sus viajes descubridores, así lo sostiene).

En lo que se refiere a los antiguos escandinavos, dinámicos comerciantes y mejores viajeros, construyeron "buques largos" propulsados a vela y remo, monopolizan el tránsito en el Báltico y además son los fundadores del primer imperio ruso. Como hombres de los fiordos, fueron grandes pescadores y en tierra, fueron cazadores y recolectores. Poseían núcleos de actividad comercial-marítimo-fluvial como en Novgorod. (Se les llamó "rus", por su rubia cabellera). Dominadores de la navegación fluvial siguieron los cursos de los ríos Velhov, Dnieper, Volga, enseñoreándose hasta en el Mar Negro.

Cuando ingresamos a la Edad Media observamos que el mayor uso del velamen en Europa demandó el estímulo de la industria textil algodonera y por lo tanto impulsó la importación de los gremios textiles y el comercio en este rubro.

Dice bien el Almirante Zevallos, que los buques van haciéndose más maniobrables llevando un timón con goznes como novedad, entre otras.

Entre los siglos XV y XVI la expansión de Portugal y España a través del Atlántico y del Pacífico, y que también se conoce como la etapa de la europeización del mundo, permite que vaya estableciéndose a lo largo de las costas de África, India y América, tejiendo una dinámica red de centros comerciales a medida que se conquistaban nuevas áreas. Utilizan el barco armado. No había arma en el mundo árabe que pudiese equipararse a la artillería pesada cristiana, de allí que en pocos años los lusitanos desplazaran el poderío naval musulmán en el Índico. Carabelas, carracas, bajeles y galeones atraviesan una y otra vez los océanos. La expansión marítima europea posibilitó el desarrollo de una economía articulada iniciada por portugueses y españoles.

Esta era de los descubrimientos y sobrecogedores viajes, tanto por la distancia recorrida como por los peligros que había que sortear ante el desconocimiento de esos mares, no hubiera llegado a feliz término si la ciencia náutica no hubiera ido adquiriendo mayores logros.

Juan Sacrobustos, a mediados del siglo XIII (1226) expone su teoría sobre la posibilidad de redondez de la tierra (Sphera Mundi) y en este mismo siglo, se aplica de los musulmanes, los adelantos en navegación de altura. Juan Halifax, dio a la circunferencia terrestre, reconociéndole 252,000 estadios romanos (1 estadio = 184 metros)

Raimundo Lulio (o Ramón Llull 1235–1315) trazó un astrolabio y dio impulso a la cartografía hidrográfica y la navegación. Fue en Palma de Mallorca, donde ejerce el Consulado del Mar, primer tribunal marítimo y controlador de la navegación mediterránea.

Es el rabino Abraham Zacuto, quien da a conocer su "Tabla de los movimientos celestes y el Almanaque perpetuo desde el año 1474"; en la Universidad de Salamanca, la que acoge a los más importantes estudiosos sobre la naturaleza del Tiempo y del Espacio. También en los Gimnasios se da a conocer todos estos adelantos.

Las cartas marítimas y mapas que se utilizan con más frecuencia no son sino la continuidad de la ciencia marítima, que al decir de los árabes (Abu Alí Mohamad, 706 d. C.), proviene de indochinos y persas.

Sabemos de cartógrafos que confeccionan los primeros mapas náuticos europeos desde el siglo XIII, como la carta Mogrebina y la carta Pisana o, en el siglo XIV el mapamundi de Pedro Visconti, o el de Marino Sanuto. En el mapa de Angelino Dulcert, ya se aprecia las costas e islas del extremo asiático y las costas africanas hasta Senegal. Y Jaime Ribes, un judío converso, que formó una escuela de cartógrafos y cosmógrafos (1375) y que fue protegido del rey Juan I de Aragón.

En el siglo XV, en el mapamundi de Andrés Bianco (1436) se aprecia ya las Azores, las Madera, la gran Antilla y otra isla donde hoy es México y además señala el Mar de los Sargazos. Todo esto se conocía en la época de Colón.

Fue la carraca, el barco que, como puntualiza el Almirante Zevallos, es el primer ejemplo del típico buque mercante hasta la llegada del vapor.

En siglo XVII es testigo de la rivalidad científico-técnica, entre los dos gigantes de la economía y la navegación: Holanda e Inglaterra. Armadores ingleses y holandeses, compiten para construir barcos más ligeros, fuertes y de mayor capacidad de carga, con la finalidad de favorecer sus mercados. Reducir

costos en el transporte, era básico y los técnicos holandeses logran desarrollar el "fluitship", que representó un esfuerzo importante para hacer máxima la capacidad de carga, bajo las limitaciones de los bajos costes de construcción y explotación. Se usa cascos largos, de menor calado que ningún otro barco hasta entonces y se aplica una quilla casi plana. Solían utilizar en su construcción abeto y pino, en lugar del tradicional roble. El fluit fue el rey de los transportes baratos, nadie ofrecía fletes tan bajos. "Entre 1670-80, el tamaño de la flota mercante holandesa era probablemente superior al de las flotas unidas de Inglaterra, España, Francia, Portugal y Alemania" (De Vries. 1982).

Respecto a la navegación a vapor, la revolución industrial con la cada vez mejorada máquina a vapor de Watt, aplicada a los buques, va a permitir la supremacía de los mares a Inglaterra. Esta expansión marítima, sin embargo, va a obligar a una desbordante extracción de madera, carbón y hierro, con la consiguiente explotación humana y el impacto ambiental que empieza a dejarse sentir.

Rescatamos de la memoria, cuando en la década de 1870 nuestros "Yavarí" ("Chucuito" hoy) y "Yapurá" ("Puno" hoy) junto con otros tres vapores de hierro, surcaron el Lago Titicaca, para conformar un enlace vital entre los ferrocarriles del Perú y Bolivia. Vapores que con la técnica inglesa, han hecho gala de una resistencia más que centenaria constituyendo uno de los pocos sobrevivientes, cuyo casco de hierro representa una etapa transicional entre barcos de casco de madera y los de acero. Etapa que también está relacionada con el paso de la vela hacia el motor en la navegación mundial.

Bien sabemos de los vastos conocimientos del Almirante Zevallos en lo que se refiere a las naves peruanas prehispánicas, su diseño, material y fuerza impulsiva, asimismo al uso de las diversas tecnologías navieras que en los ríos de nuestra selva permiten realizar un comercio e intercambio, donde el río es la única vía de contacto entre la población.

Debo, como corresponde, hacer hincapié, en la aplicación de la ciencia y tecnología al desarrollo de las actividades marítimas, relacionados con los barcos de pesca.

El Perú tiene una muy antigua tradición pesquera y comercial, efectuada primitivamente en balsas, que a lo largo de nuestra costa ha mantenido un interesante intercambio. Incluso el uso de velas ha sido una técnica, de la cual el conquistador español ha sido testigo presencial de su uso. Velas que, como lo menciona el Almirante Zevallos, se utilizaban ya 4,000 años a. C. en China o Mesopotamia a lo largo del Nilo.

Los cronistas de los siglos XVI y XVII, como Cieza de León, Gutiérrez de Santa Clara, Bernabé Cobo, Zárate y otros, sostienen que el desplazamiento marítimo en el antiguo Perú se realizaba en "verdaderas flotas de balsas", desempeñando el mar un papel importantísimo para la evolución de los pueblos costeros y, para su relación con los habitantes andinos que estacionalmente bajaban a realizar algunas faenas de pesca o de comercio.

Las islas fueron lugares de encuentro, de explotación y de navegación de los nativos, lo que hacia imprescindible una tecnología adecuada, que les permitiera un transporte confiable hacia aquellas. Caballitos de totora, balsas de cuero, balsas de madera, botes, lanchas, bolicheras, barcos factoría, que rescatando el alimento desde la antigüedad y, obteniendo materia prima para las diversas industrias derivadas del mar, han recorrido y aún recorren nuestro mar raudamente.

Culmina este interesante trabajo que con modestia comentamos, con mención a los adelantos científico-técnicos actuales los que, a medida que se desarrollan y aplican, "se convierten en una exigencia de nuevas investigaciones y campos conexos; en una incesante realimentación".

Señor Almirante Ricardo Zevallos Newton, doy a usted la bienvenida como Miembro de Número de esta Institución, a la que jamás fue ajeno. Esta noche oficializamos su ingreso. La Junta Directiva me encarga de darle la más cordial acogida y confía recibir de usted su apreciable apoyo, el mismo que ha caracterizado siempre su desempeño profesional. Bienvenido señor Almirante.

*El Perú, la Marina y el tema antártico**

CONTRALMIRANTE HÉCTOR SOLDI SOLDI

I. INTRODUCCIÓN

*P*ara introducir al lector en el tema Antártico, es indispensable empezar con describir la peculiar geografía de este continente, ya que de este contexto geográfico se deriva lo heroico de su descubrimiento, lo difícil que fue la ocupación humana, y finalmente lo singular de su situación jurídica y política como territorio que no le pertenece a nadie, y que ha sido recientemente denominado "Reserva Natural dedicada a la Paz y la Ciencia".

¿ANTÁRTIDA O ANTÁRTICA?

Esta es una pregunta que surge al revisar la literatura en español sobre el tema. Algunos textos llaman la Antártida al continente polar y otros la Antártica.

La discusión sobre la manera correcta de llamarlo aún no ha terminado, pero muchos especialistas en el tema Antártico y en la lengua española se han pronunciado en una y otra forma.

Si nos remitimos al origen del nombre, proveniente del griego, tendríamos que recordar que proviene del nombre de la constelación de la Osa Mayor del hemisferio norte, a la que los griegos llamaban *Arktos*. En contraposición, a la constelación del hemisferio sur llamaron Anti Arktos (opuesto a la Osa Polar del norte), de donde derivó luego Antarktos. En consecuencia, el nombre adecuado en español para este continente debió ser *Antárctica*.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 19 de octubre del 2000.

Si seguimos la terminología en inglés para los continentes de América o África, el término correcto para nuestro continente debiera ser *Antártica*, sin embargo el idioma inglés ha respetado la raíz griega del término y lo denomina *Antarctica*.

El término *Antártida* en español, aparece traducido del francés "Antarctide" utilizado a fines del siglo XIX, y luego también por el gran explorador francés Jean Charcot en su primer viaje a este continente entre 1902 y 1905.

En realidad, ambos términos, *Antártida* y *Antártica* se emplean hoy indistintamente para nombrar al continente polar del sur en idioma español.

GEOGRAFÍA DEL CONTINENTE

El Continente Antártico es una enorme isla localizada en el mismo polo Sur de nuestro planeta, donde convergen los océanos Atlántico, Pacífico e Índico formando el llamado Océano Antártico o Mar del Sur, uno de los más temidos océanos de la Tierra.

El origen geológico de este continente ya ha sido descubierto gracias a la teoría de la Deriva Continental, que ha demostrado que la Antártida fue parte de una gran masa continental que se desprendió hace 150 millones de años y derivó hacia el Polo Sur donde se encuentra hoy. Este movimiento no ha cesado, pues continúa actualmente a un ritmo de varios centímetros al año.

Clima

Las bajas temperaturas de sus aguas y los fuertes vientos que azotan en forma permanente esta región, explican por qué fue el último continente en ser descubierto por el hombre.

La Antártida es, desde el punto de vista meteorológico, un desierto helado, donde los niveles de precipitación son menores a 150 milímetros de agua al año, es decir, menores que los del desierto del Sahara. Sin embargo, a diferencia del Sahara, aquí la lluvia toma la forma de nieve y no se evapora como en el primero, sino que se acumula hasta llegar a formar gruesas capas de hielo que luego se deslizan hacia las costas en forma de enormes glaciares. En algunos lugares, estas capas se extienden a gran distancia sobre el mar para formar las grandes barreras de hielo.

El mismo polo sur se encuentra cerca del centro geográfico del continente, ubicado a 1,235 kilómetros de la costa y a 2,800 metros de altura snmm. Los valores mínimos de temperatura registrados en el Polo Sur llegan a 75° C. Sin

embargo el valor más bajo registrado en la Antártida fue de 89° C en la estación rusa de Vostok.

Los hielos

La Antártida está cubierta por una capa de hielo de hasta 4,800 metros de espesor y contiene el 90% del agua dulce de la Tierra. El espesor de esta capa es tal, que la Antártida es en promedio, el más elevado de los continentes, con una altura media de 2,000 metros sobre el nivel del mar.

Esta enorme capa de hielo cubre el 99.6% de todo el continente rocoso, de donde sólo sobresalen las cumbres más altas de las cadenas de montañas y algunas zonas costeras en el verano austral. El pico más alto en este continente tiene 4,900 metros snmm (Monte Vinson).

Población

No existe población nativa en la Antártida. Cerca de 20 países operan bases permanentes en este continente y sus islas adyacentes. Las poblaciones de las bases son muy pequeñas en el invierno, pero durante el verano aumentan notablemente, principalmente para realizar las labores de mantenimiento y logística. Se estima que la población total de las estaciones científicas llega a las 10,000 personas en el verano en la Antártida, pero en el invierno se reduce a cerca de 1,200 personas, principalmente científicos que permanecen realizando labores de investigación. A estas poblaciones tradicionales del verano e invierno antárticos, se ha añadido recientemente la gran afluencia de turistas que viajan en barcos especialmente acondicionados, y que alcanzan durante el verano a casi 10,000 personas por año.

Para este continente, cuya superficie es el doble de Australia, la población total de unas 25,000 personas al año muestra aún su relativo aislamiento. Para tener un elemento de comparación, tengamos en cuenta que hace pocas semanas culminaron los últimos Juegos Olímpicos de Australia, donde tan sólo la capital de Australia, Sydney recibió cerca de un millón de visitantes en un mes.

Sobre todas las características geográficas de la Antártida, destaca la principal, que es la de ser el único continente prístino y no contaminado de la tierra. No existe otro lugar en la tierra donde el aire sea tan puro, el suelo tan natural y el agua tan limpia como en la Antártida. Por todas estas características, este continente es considerado un enorme laboratorio que debe ser preservado para la ciencia.

Un elemento que se utiliza con frecuencia para llamar la atención sobre este continente, es el hecho de que su posición en el extremo Polo Sur es considerada la causante de todas sus características extremas, sin embargo, no ocurre lo mismo con el Polo Norte.

Con frecuencia se piensa que estas dos regiones extremas de la tierra son parecidas, pero en realidad, son como la geografía lo muestra: ¡Polos opuestos!

Así:

- La Antártida es un continente rodeado de los océanos Pacífico, Atlántico e Índico mientras que el Ártico es un océano rodeado de continentes (Eurasia, Norteamérica y Groenlandia).
- La Antártida no tiene población nativa y no le pertenece a nadie en especial, mientras que en el Ártico existen poblaciones antiguas de nativos y ciudades importantes, cuyos territorios pertenecen a varios países (Canadá, EEUU, Rusia, Noruega).
- En el Ártico existe una flora que abunda en el verano boreal, llamada tundra, mientras que en la Antártida sólo existen formas primitivas como algas y líquenes.
- La fauna del Polo Norte es abundante y vive sobre el continente que rodea el Océano Ártico; en la Antártida en cambio, existe una fauna migratoria que llega en grandes cantidades al Polo Sur en el verano (ballenas, focas, pingüinos y aves) pero que se aleja cuando empieza el frío invierno antártico. Sólo el pingüino Emperador se ha podido adaptar al extremo del invierno polar antártico. Este constituye un caso muy especial de adaptación de una especie a un clima extremo, basado en sus hábitos de convivencia en grandes poblaciones y fidelidad entre parejas.

II. BREVE HISTORIA DEL DESCUBRIMIENTO DEL CONTINENTE ANTÁRTICO

A pesar de las condiciones geográficas extremas que hemos descrito, el mar tormentoso y el clima extremo no fue un impedimento para que desde mediados del siglo XVIII el hombre hiciera persistentes esfuerzos por tratar de descubrir las tierras que se ocultaban más allá de estas aguas agitadas. En este esfuerzo, el único acceso a esta región con la tecnología de esa época era el mar, y fueron los marinos ingleses, norteamericanos, noruegos, rusos y franceses los pioneros en el descubrimiento de las costas del continente Antártico. Algunos de estos intrépidos navegantes fueron marinos llevados por el afán del descubrimiento

para la gloria de sus países y otros, cazadores de focas en busca de la valiosa piel y el aceite de estos animales que habían sido depredados en los tradicionales lugares de caza.

En la historia de la Antártida se pueden distinguir varias etapas, en función al esfuerzo que hizo el hombre por conquistar este último continente inhabitado:

- Etapa del Descubrimiento (1770-1820)
- Etapa de la Actividad Foquera y Ballenera (1820-1910)
- Etapa de las Expediciones Científicas (1910-1950)
- Etapa de las Reclamaciones Territoriales (1930-1958) y
- Etapa actual, de convivencia internacional, bajo la vigencia del Tratado Antártico.

ETAPA DEL DESCUBRIMIENTO

El primer intento por descubrir las costas del continente Antártico lo realizó el marino británico James Cook entre 1773 y 1775, quien circunnavegó varias veces el continente llegando hasta la latitud 71° sur. Sin embargo las difíciles aguas del océano Antártico y las limitaciones de su embarcación a vela frente a los huracanados vientos que azotan la región, le impidieron seguir hacia el sur. A partir de este pionero esfuerzo, tendría que pasar casi un lustro para que se descubrieran las costas de este elusivo continente. En este período de tiempo, la aparición de los buques a vapor constituyó un gran aliciente para impulsar a nuevos exploradores de varias naciones el intentar nuevamente la conquista del continente Antártico que hasta ese momento había sido infructuosa.

En las primeras décadas del siglo XIX el esfuerzo de muchos otros navegantes dio paso al descubrimiento de la zona más accesible del continente, la Península Antártica. Nombres como los del norteamericano Nathaniel Palmer, el inglés Edward Bransfield y el ruso Gottlieb von Bellingshausen que fueron los primeros en avistar y reconocer hacia 1820 parte de la costa de este continente, hoy figuran en mapas y cartas de navegación como accidentes geográficos de la Antártida haciendo honor a sus pioneros viajes de descubrimiento.

Para poner este período de la Historia en nuestra perspectiva, en 1820 la Expedición Libertadora de San Martín se dirigía al Perú para luchar por la Independencia.

ETAPA DE LA ACTIVIDAD FOQUERA Y BALLENERA

Algunos de estos esfuerzos del hombre por alcanzar el Continente Antártico fueron genuinamente guiados por el afán del descubrimiento, pero otros tenían en realidad financiamiento de empresas con intereses económicos por la explotación de las focas, animales que habían sido ya depredados en el hemisferio norte y otras islas subantárticas. Los altos precios de las pieles y el aprovechamiento del aceite de estos animales justificaban estas empresas de alto costo y riesgo.

Esta situación explica la presencia de foqueros ingleses y noruegos entre los primeros navegantes que surcaron las tormentosas aguas polares del sur para llegar primero a las islas subantárticas del Pacífico y luego a la Península Antártica. Más tarde, otra actividad comercial, la caza de ballenas, atraería a varias empresas comerciales a la Antártida, donde se llegaron incluso a instalar fábricas para la extracción de aceite y otros derivados de las ballenas.

Muchos restos de estas fábricas se pueden ver aún hoy en las islas que rodean a la Península Antártica, donde ahora son preservados como lugares históricos.

ETAPA DE LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS

Simultáneamente al período de actividades de extracción de focas en la zona de la peninsula Antártica, ocurrió otra etapa más importante de expediciones científicas marítimas de varios países que fueron extendiendo el conocimiento de las costas de esta gran masa cubierta mayormente de hielo.

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, cuando la mayor parte de la Antártida ya existía en los mapas en forma definida, el espíritu explorador del hombre lo impulsó a tratar de poner pie en el propio polo sur, uno de los pocos lugares importantes de la tierra que quedaban aún por descubrir.

En el marco de este esfuerzo se realizaron las más heroicas y dramáticas expediciones que se han registrado en la historia. Por razones de espacio, sólo haremos referencia a dos de ellas que son hoy parte de ese período heroico de la historia Antártica.

- La Carrera al Polo Sur protagonizada por el británico Capitán Robert Scott y el explorador noruego Roald Amundsen y
- La Expedición del irlandés-británico Ernest Shackleton a bordo del "Endurance" (1914-1916).

LA CARRERA AL POLO SUR

La llamada "Carrera al Polo Sur" ha sido sin duda la más publicitada de todas las expediciones Antárticas. El entusiasmo que generó en todo el mundo la noticia de que el hombre había puesto el pie en el mismo Polo Sur que se creía inaccesible, y la posterior noticia de la tragedia que representó la muerte de todos los expedicionarios británicos, convirtieron esta historia en una de las más destacadas por la prensa y la literatura durante el período del descubrimiento Antártico.

Los protagonistas de esta historia real, fueron el marino británico Robert Scott a bordo del buque "Discovery" y el explorador noruego Roald Amundsen a bordo de la legendaria embarcación "Fram".

En realidad, el noruego Amundsen preparó su expedición originalmente para conquistar el polo norte; sin embargo, cuando estaba en estos arreglos, el almirante norteamericano Robert Peary se le adelantó, y Amundsen, sin publicitarlo, zarpó en dirección al polo sur, lanzándole un reto al Capitán Scott en un lacónico telegrama: "ruégole tome nota que zarpé en dirección al Polo Sur"

Ambos exploradores organizaron en forma paralela sus expediciones marítimas que los llevaron a las costas del continente Antártico, y luego con un puñado de hombres emprendieron una carrera hacia el polo sur por los parajes helados del continente.

Amundsen se preparó para su recorrido por los hielos con perros de Groenlandia, mientras que el Capitán Scott intentó utilizar ponies (caballos pequeños) de la Siberia que no resistieron el frío y los fuertes vientos antárticos.

Amundsen, como explorador experimentado, planificó su expedición al mínimo detalle y seleccionó a la gente más capaz para cada una de las especialidades que requería. Scott en cambio, cometió errores en la organización de su viaje y la selección de su gente, que resultarían fatales para él y todos sus compañeros.

Amundsen conquistó el Polo Sur el 14 de diciembre de 1911; la expedición de Scott llegó exhausta 4 semanas más tarde sólo para encontrar el pabellón noruego flameando en la cima del continente. La expedición noruega retornó a las costas del continente sin problemas, pero la británica fue asediada por fuertes tormentas que la postraron, muriendo todos sus miembros de frío y hambre a pocos kilómetros de su depósito de alimentos. Varios meses más tarde otra expedición británica enviada para rescatarlos encontró los cuerpos de los expedicionarios y el diario del Capitán Scott, donde se describen los terribles sufrimientos que soportaron sus hombres antes de morir.

LA EXPEDICIÓN DE SHACKLETON (1914-1916)

En agosto de 1914, pocos días antes del inicio de la Primera Guerra Mundial, el explorador de origen irlandés Ernest Shackleton partió en el buque "Endurance", para intentar una nueva hazaña polar, el primer cruce del continente Antártico a pie. Shackleton no era un novato en la Antártida, pues en 1908 estuvo a escasas 100 millas de lograr la llegada al Polo Sur antes que el noruego Amundsen.

En esta oportunidad, y ya vencido el reto al mismo polo sur, Shackleton se propone otra hazaña de cruzar de lado a lado el Continente, sin imaginar que la suya sería una de las aventuras más dramáticas, que se inició en diciembre de 1914 cuando su buque, el "Endurance", quedó atrapado en los hielos del mar de Wedell a 85 millas de su lugar de destino en enero de 1915.

El "Endurance" y su tripulación de 27 hombres estuvieron a la deriva sobre el hielo durante 10 meses y luego se hundiría por la presión de los hielos el 21 de noviembre de 1915. La tripulación, con los dos botes balleneros del "Endurance" continuaron a la deriva en hielos del casquete polar por 4 meses hasta abril de 1916, en que encontraron agua libre y navegaron hasta la Isla Elefante.

Desde Isla Elefante, Shackleton y un grupo de 6 de sus hombres a bordo de una de las lanchas balleneras del "Endurance" de 7 metros de eslora, el "Caird", navegó durante 15 días los 1,300 kilómetros que separan a Isla Elefante del grupo de Islas Georgias del Sur (aproximadamente la distancia entre Tumbes y Pisco) en uno de los mares más tormentosos del mundo. Esta es tal vez la navegación más intrépida intentada por el hombre en la Antártida, abordo de una precaria embarcación de madera, con 6 hombres exhaustos luego de permanecer cerca de 15 meses atrapados en los hielos.

En las Islas Georgias, la tripulación del "Caird" demoró 10 días recorriendo la Isla hasta encontrar la estación ballenera noruega Stromness, donde llegaron el 20 de mayo. Inmediatamente, Shackleton buscó una embarcación para rescatar a la tripulación del "Endurance" atrapada en la Isla Elefante. El primer intento en una ballenera noruega fracasó por los hielos que impidieron su acceso a escasas 60 millas de la isla. El segundo intento a bordo de una embarcación pesquera uruguaya también fracasó a poca distancia de la isla. El tercer intento de rescate partió en julio de 1916 con Shackleton del puerto chileno de Punta Arenas a bordo de una embarcación británica pesquera, que fue sacudida por los feroces vientos y oleaje del paso Drake, y sólo pudo acercarse a 100 millas de la isla debido a los hielos. El invierno avanzaba y las posibilidades del rescate se alejaban ante la desesperación del explorador, que acudió a la Marina de Chile para solicitar apoyo, que le fue concedido con el remolcador "Yelcho".

El 30 de agosto, el "Yelcho" pudo ingresar a la isla Elefante y rescatar a todos los tripulantes que quedaban del "Endurance" con vida.

Esta expedición, que obligó a un grupo de expedicionarios a invernar dos años en la Antártida y pasar las más increíbles pruebas de resistencia en el hielo flotante y las agitadas aguas del océano Antártico, culminó con el rescate exitoso de todos sus hombres y la admiración general por su indiscutible líder, Ernest Shackleton.

La expedición de Shackleton marca el final del período llamado heroico de la historia Antártica.

Como podemos apreciar, la época del descubrimiento del continente y la llegada al Polo Sur, ha sido llamado con mucha razón el período heroico de la historia Antártica, y todos los esfuerzos del hombre por conocer el último continente descubierto, se realizaron por la vía marítima, que era la única manera de acceder a este continente. Fueron los esfuerzos de notables marinos de muchas nacionalidades los que incorporaron a la Antártida a nuestra historia y a la cultura universal contemporánea.

III. LA OCUPACIÓN HUMANA EN EL CONTINENTE ANTÁRTICO

La ocupación del hombre en el continente Antártico ha sido la más reciente de todos los lugares de la tierra, y aún hoy es la menor en densidad, siendo el único lugar de la tierra donde no existen ciudades ni poblaciones permanentes sino bases científicas (algunas de ellas con características de pequeñas ciudades), con grupos de hombres y mujeres que permanecen normalmente por períodos de un año o menos.

Las primeras poblaciones que llegaron con los exploradores a la Antártida, fueron las de los cazadores de focas y ballenas que se instalaron en las Islas Shetland del Sur y la Península Antártica a fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Posteriormente, cuando el interés científico y las reclamaciones territoriales aumentaron a mediados del siglo XX, el número de bases científicas y militares se incrementó.

El Año Geofísico Internacional que se realizó entre 1957 y 1958 en la Antártida fue un gran acontecimiento científico, que incrementó notablemente la cantidad de estaciones científicas y en consecuencia de población, en su mayoría para la construcción y mantenimiento de estas estaciones, y del personal científico que participó de este esfuerzo coordinado de investigación en todo el continente.

IV. LA GUERRA FRÍA Y EL TRATADO ANTÁRTICO

A partir de la llegada del hombre al Polo Sur, surgió nuevamente un interés científico por la Antártida, que luego devino en una situación política delicada cuando varios países efectuaron reclamaciones territoriales sobre varios sectores de la Antártida.

Entre los países reclamantes, Chile y Argentina eran los únicos sudamericanos, y sus sectores reclamados se superponían entre ellos y con el de Gran Bretaña, todos ellos trazados sobre la península Antártica, la zona más accesible al continente. Los demás reclamantes eran Australia, Nueva Zelanda, Francia y Noruega.

Los Estados Unidos y la Unión Soviética, entonces enfrascados en la Guerra Fría, no efectuaron nunca un reclamo territorial en la Antártida, pero dejaron en claro que no reconocían los reclamos de otros países y se reservaban el derecho de plantear un reclamo ellos mismos en el futuro.

Las negociaciones para llegar a un acuerdo que permitiera administrar coordinadamente la Antártida data de 1948, cuando varios países reclamantes intercambian notas para proponer una fórmula de común acuerdo que reconociera sus reclamos. En 1954, la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica convocó a una conferencia preparatoria del Año Geofísico Internacional, que fue en realidad la Primera Conferencia Antártica.

En esta reunión se propuso la instalación de nuevas bases científicas para cubrir la Antártida con información durante el año 1958-59. Los Estados Unidos seleccionaron el Polo Sur para su base Antártica, y la Unión Soviética, en un gesto desafiante, seleccionó el Polo de inaccesibilidad.

La realización del Año Geofísico Internacional en 1957-58 promovió una etapa de cooperación e investigación científica que luego fue el embrión del Tratado Antártico. Los alentadores resultados del intercambio y cooperación científica que reinaron durante el Año Geofísico, fueron aprovechados por los propios científicos para proponer a los políticos el mantener el espíritu y la cooperación a través de un tratado que reservara a la Antártida como una zona dedicada exclusivamente a la ciencia.

Con estos principios como un gran marco, en 1958 el presidente Eisenhower convocó a una reunión para firmar un Tratado sobre la Antártida. Las reuniones preparatorias fueron cerca de 50, y en muchas de ellas afloró la tensión de la Guerra Fría entre la Unión Soviética y Estados Unidos, y los intereses de otros países reclamantes y no reclamantes. Los aspectos de soberanía, el potencial



El "Humboldt" en la Antártica. El Comandante Brousset y miembros
de la Expedición, entre ellos el Dr. José A. Del Busto y el Comandante Soldi.

económico del continente y la prohibición del uso de esta región para fines militares y explosiones nucleares fueron temas permanentes durante las largas discusiones que trataban de llegar a un acuerdo para administrar este continente.

Finalmente, luego de complejas negociaciones que duraron nueve semanas, surgieron los grandes principios del Tratado Antártico: "convivencia internacional", "no militarización" del continente, "cooperación científica internacional", "uso del continente para fines pacíficos", "congelación de los reclamos territoriales existentes" y "prohibición de explosiones nucleares". Sobre la base de estos grandes temas, el último en discusión fue el plazo de vigencia del Tratado, que finalmente se fijó en 30 años. El 1 de diciembre de 1959 se firmó el Tratado Antártico, y entró en vigor el 23 de junio de 1961.

Este Tratado ha sido el pilar sobre el que se ha construido todo el sistema de las relaciones entre los países que hoy forman parte del grupo de naciones con actividades efectivas en el continente Antártico, llamados Países Consultivos, y de aquellos que han declarado su adhesión al espíritu de este Tratado llamados Países Adherentes.

Fueron 12 los países firmantes originales del Tratado Antártico. Luego de 40 años de vigencia ininterrumpida, los países consultivos suman 26 y los adherentes 17. A pesar de que estos 43 países sólo representan el 30% de toda la comunidad internacional, contienen el 90% de la población mundial.

V. LA CUESTIÓN ANTÁRTICA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

Mientras se llevaba a cabo la negociación del Tratado Antártico, muchos países que no participaban de esta reunión veían con recelo que un grupo privilegiado de países tomara decisiones sobre un continente al margen del sistema de las Naciones Unidas.

Esta situación persistió y se agravó con el tiempo, cuando muchas naciones, especialmente del tercer mundo, reclamaran en las reuniones de Naciones Unidas, incluir el tema de discusión que se dio en llamar "la cuestión Antártica". Durante varias reuniones de las Naciones Unidas, entre 1979 y 1989, hubo llamadas de atención a los países firmantes del Tratado Antártico, principalmente relacionadas con el posible uso de los recursos minerales que estaban en discusión, y con el problema del régimen de apartheid de Sudáfrica, miembro Consultivo del Tratado.

Sin embargo, el problema de la negociación del régimen de exploración y explotación de minerales fue el tema más controvertido que afrontaron los países Consultivos del Tratado.

Desde 1960, algunos países consultivos habían recibido solicitudes de información sobre la existencia y posible explotación de minerales e hidrocarburos en la Antártida. Esto llevó a una discusión informal sobre el tema en la Reunión Consultiva de Tokio de 1970.

Luego de esta primera discusión sobre el tema, dos hechos impulsaron el interés por la posible explotación de minerales y petróleo en la Antártida: la publicación de un informe del buque de exploración norteamericano "Glomar" "Challenger" que mostraban evidencias de la existencia de petróleo en la plataforma continental del mar de Ross, y la crisis del petróleo de 1973-74 generada por el embargo internacional que produjo una escasez de petróleo en todo el mundo.

Entre 1982 y 1987 se fue perfeccionando la negociación para definir el régimen de exploración y explotación de recursos minerales. En esta situación, se anunció para 1988 una reunión especial en Wellington, Nueva Zelanda, donde se presentaría un texto sobre el Régimen de Minerales para la evaluación y eventual firma de los países consultivos.

Durante estas discusiones, en el Perú surgieron las inquietudes sobre los efectos que este posible régimen podría significar para los intereses del país, a la vista de una posible explotación de minerales, similares a los existentes en nuestras cordilleras, cuyo origen geológico era el mismo que el de la Antártida.

Cabe destacar sobre este tema, el detallado análisis que sobre la explotación de los recursos minerales Antárticos y los intereses nacionales realizó el señor Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga, cuyo trabajo titulado **Los intereses del Perú y la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre recursos minerales Antárticos**, salió publicado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos en agosto 1989.

A pesar de que en 1988 se firmó la Convención de Minerales Antárticos, en 1989 surgieron varios hechos que frenaron el impulso inicial para completar la firma de esta Convención y empezar con la exploración de minerales.

Varios accidentes marítimos como el Exxon Valdez y el Bahía Paraíso, este último en la propia Antártida llamaron la atención del mundo sobre los peligros de la contaminación marina por derrames de petróleo en las regiones polares y sus efectos en el tiempo.

Una ola de manifestaciones en contra de la Convención de Minerales Antárticos recorrió todo el mundo. El Parlamento Europeo solicitó en enero de 1989 la prohibición de minería en la Antártida. En marzo de ese año, el influyente oceanógrafo francés Jacques Cousteau solicitó a su país oponerse a esta

Convención e hizo un llamado internacional para oponerse a la Convención de Minerales.

Australia y Francia serían los primeros países consultivos en rechazar la firma de la Convención, siguiendo la corriente ecologista que se empezaba a gestar en todo el mundo. En la reunión consultiva de 1989 en París, Estados Unidos y Gran Bretaña luchaban por rescatar la Convención; sin embargo la obstinación de Francia y Australia, y la opinión pública mundial paralizaron las negociaciones sobre el tema de los minerales Antárticos, declarando una moratoria de explotación por 50 años. En esa misma reunión, el Perú era aceptado como miembro consultivo del Tratado Antártico.

Este cambio de actitud de los países desarrollados de una posición favorable a la exploración y explotación de minerales en la Antártida, hacía otra diametralmente opuesta de protección ambiental, debido a la presión internacional, ocurrió en menos de 18 meses.

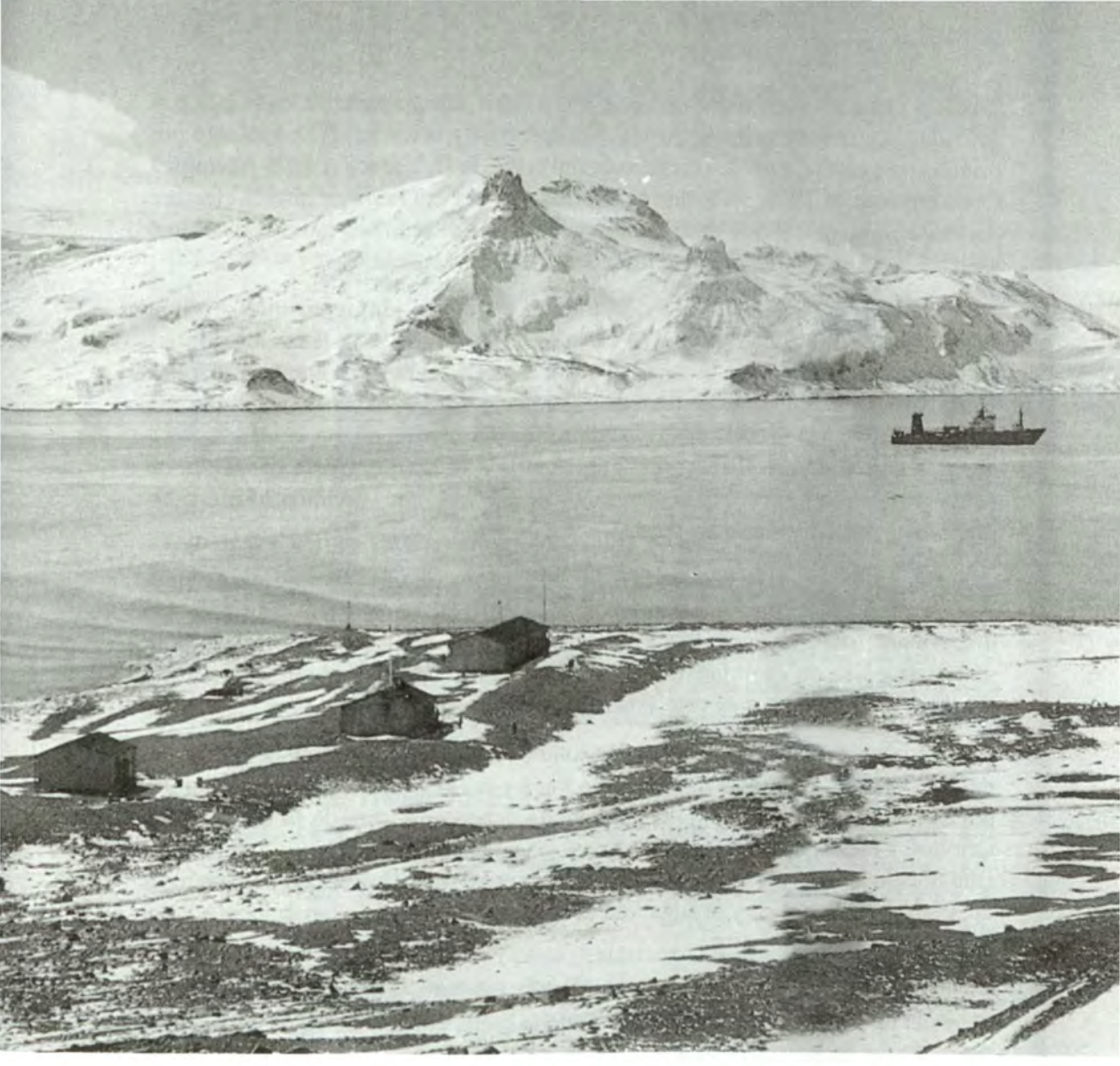
De esta manera, se superó una de las mayores crisis del Sistema Antártico, donde se puso a prueba el propio Tratado Antártico y la voluntad de las partes, que comprendieron el coro de voces que llegaban de todo el mundo clamando por una moratoria en la explotación de minerales, y el fomento de una política de protección ambiental en el último continente no contaminado.

En 1992 se realizaría la Conferencia Mundial del Medio Ambiente en Río de Janeiro, donde se afianzaron los principios ambientales en el ámbito global, y ese mismo año se firmaría el Protocolo para la Protección del Medio Ambiente Antártico. La tendencia ecologista venció a aquellas vinculadas con los intereses económicos por la explotación de recursos minerales. Se respetaba así, escrupulosamente, el espíritu del Tratado Antártico.

Curiosamente, el Perú se había venido preparando para ingresar como miembro consultivo del Tratado Antártico con la finalidad de defender, entre otros, sus intereses mineros en la Antártida, sin embargo, en la misma reunión en que fue aceptado como miembro pleno para ejercer su derecho al voto y al veto, se ganó la batalla contra los intereses económicos mineros de los países desarrollados y se evitó poner el riesgo el delicado medio ambiente antártico.

VI. EL PERÚ Y LA ANTÁRTIDA

El Perú tardó varios años en efectuar una declaración efectiva sobre su interés por la Antártida desde la firma del Tratado Antártico en 1959. Muchos internacionalistas peruanos interesados en el desarrollo jurídico que impulsó este



La Estación Peruana Antártica Machu Picchu. Los tres módulos actualmente instalados son casa habitación, el garaje-taller y el módulo de emergencia.

Tratado, promovieron la idea de que el Perú debía formar parte de los países con actividades efectivas en la Antártida. Sin embargo, recién en 1979 apareció por primera vez un documento oficial sobre el tema, la Declaración de la Asamblea Constituyente de 1979, en la que se expresa que el Perú tiene un interés efectivo por ese continente, y que propicia la vigencia de un régimen internacional que asegure la racional y equitativa explotación de sus recursos.

El texto de esta histórica declaración refleja el momento que se vivía hacia fines de la década de los 70 en materia Antártica. Los resultados de las investigaciones científicas mostraban la presencia de ingentes recursos minerales y principalmente energéticos (carbón, petróleo y gas) que hacían presagiar una posible y no tan lejana etapa de explotación efectiva de recursos que entusiasmaba a algunos países desarrollados pero preocupaba a la gran mayoría de países de menor desarrollo y sin acceso a tecnología de punta. Como ya vimos, afortunadamente esta etapa nunca se produjo.

Sin embargo, esta declaración no motivó un interés genuino en el tema Antártico ni en ámbito académico ni en el oficial en el Perú. Tan sólo las discusiones sobre la posibilidad de explotación de minerales y petróleo en la Antártida pusieron en el tapete el tema Antártico y la necesidad de que el Perú adoptara una posición ante este Tratado Internacional.

En octubre de 1986, el Centro Peruanos de Estudios Internacionales (CEPEI), publicó un estudio fundamental titulado **Perú y la cuestión Antártica**, elaborado por la Dra. Beatriz Ramacciotti, en aquella época profesora de la Universidad Católica, y luego embajadora del Perú ante la Organización de Estados Americanos. Este trabajo abordó por primera vez, con rigor académico, los verdaderos intereses del Perú en la Antártida y la situación del país en el contexto internacional ante el tema del Tratado Antártico.

De acuerdo a uno de los artículos del Tratado Antártico, éste tenía una vigencia de 30 años. En vista que el Tratado había entrado en vigor en 1961, se acercaba la fecha en la que cualquier país podía pedir la revisión de este documento. Esta situación, y la presión internacional de los países desarrollados por la firma de la Convención de Minerales, hacia fines de los 80, creaban una situación de incertidumbre ante el futuro del continente Antártico y su régimen legal. No se sabía si algún país consultivo pediría la revisión del Tratado, y si lo hacía, qué ocurriría.

El Perú, ante esta situación, empezó a tomar conciencia de la necesidad de formar parte Consultiva del Tratado, en previsión de una posible revisión cuyo destino era incierto para los intereses del Perú.

VII. LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ COMO INSTITUCIÓN IMPULSORA PERMANENTE DE LAS ACTIVIDADES ANTÁRTICAS DEL PERÚ

Los antecedentes expuestos son necesarios para comprender el origen de la participación de la Marina de Guerra del Perú en las actividades antárticas del país.

Por un lado, está la tradición histórica. Las marinas de todos los países que han participado en el descubrimiento y el posterior desarrollo del continente Antártico, han sido indispensables en estas difíciles tareas por el necesario acceso marítimo a este continente.

Aún hoy la logística principal de las bases establecidas en el continente es realizada principalmente por rompehielos y buques de apoyo en gran parte a cargo de las marinas de sus respectivos países.

Por otro lado, los principios establecidos por el Tratado Antártico han llevado a que las marinas de muchos países participen activamente de programas de investigación científica y en proyectos de cooperación internacional, que como veremos más adelante, fueron muy importantes en la preparación de los oficiales de la Marina de Guerra del Perú para desarrollar el planeamiento y la ejecución de la primera Expedición Peruana al Continente Antártico.

A la firma del Tratado Antártico, se generó un espíritu de gran cooperación internacional en materia de investigación científica que llevaron en 1961 a la ratificación de este importante Tratado. Precisamente a 1961 se remonta la primera actividad que realizó un oficial de la Marina de Guerra del Perú, el entonces Tte 1° Juan Soria Díaz cuando asistió invitado a las actividades del Año Geofísico Internacional al continente Antártico. En esa etapa de la historia Antártica, el Perú aún no tenía una participación efectiva en las actividades en ese continente.

Esta etapa es importante para comprender la razón por la cual la Marina de Guerra del Perú tuvo un papel protagónico en el ingreso del país al seno del Tratado Antártico.

Hacia fines de la década de 1980, se intensificaron los rumores sobre la posible explotación de minerales de la zona de la Antártida. Como hemos visto, la negociación para la firma de la Convención sobre Minerales Antárticos llegó a ser firmada por varios países consultivos. El Perú se mostró preocupado por esta perspectiva debido a que los minerales que abundan en la Antártida son los mismos que explota el Perú (cobre, zinc, plomo, plata, etc.). La razón de esto se

debe a que la conformación geológica de la Antártida es similar a la de la cadena de los Andes que cruza el territorio del Perú y Chile, y que en tiempos geológicos estuvo físicamente unida a la Antártida. La explotación de minerales en la Antártida, se pensaba en el Perú, podría influir de manera importante en los precios de estos minerales en el mercado internacional, afectando de manera negativa los importantes ingresos que por concepto de exportación de minerales recibe el país. La crisis del petróleo de 1973 ya había agudizado los temores de una posible explotación de este recurso en la Antártida.

Ante el curso de los acontecimientos en la Antártida, surgió la absoluta necesidad de que el Perú participase en forma activa en estas reuniones donde se estaba definiendo el futuro de este continente. Ante esta perspectiva, el Perú decidió unirse a los países del Tratado Antártico para estar en una mejor posición de defender, eventualmente, sus intereses económicos. Así, en abril de 1981 el país adhirió al Tratado Antártico en calidad de miembro *adherente* y en noviembre de ese mismo año el Congreso del Perú aprobó dicho Tratado dándole valor jurídico y haciéndolo de cumplimiento obligatorio.

Pero para que el Perú tuviera un papel activo en las decisiones que se tomaban en el seno del Tratado, era necesario tener la condición de país *consultivo o pleno* del Tratado. Esta calidad de miembro le otorgaría al Perú, de acuerdo a los propios términos del Tratado, la facultad de voto, pero más importante aún, de veto, en las decisiones que se debían tomar en seno del Tratado Antártico. En efecto, una de las características del Tratado, que algunos creen es una debilidad, pero que el tiempo ha demostrado ser una fortaleza, es el hecho que todas las decisiones se toman por consenso, es decir que cada país consultivo, tiene el derecho al voto y también al veto en la toma de estas decisiones.

Ante esta realidad, y frente a la posibilidad de una explotación de recursos minerales que pudiera afectar la economía del país, se vio la necesidad de que el Perú accediera a la condición de país consultivo del Tratado Antártico en el plazo más corto posible.

Ante esta realidad, la Marina percibió claramente el rol que le correspondería en este proceso de llevar al país a la condición de país consultivo. El Tratado Antártico dispone que para que un país acceda a la condición de consultivo, requiere demostrar en forma efectiva su interés por la Antártida a través de Expediciones Científicas y la instalación de una base en el continente.

Era obvio que la Marina debía jugar un rol importante en el planeamiento y ejecución de estas expediciones, como lo habían hecho y lo seguían haciendo las marinas de muchos otros países, y en especial las de los latinoamericanos (Argentina, Brasil, Chile, Uruguay).

Pero para planear y ejecutar una Expedición Antártica era necesario oficiales con experiencia en navegación en hielos y con conocimiento de la zona para dirigir este tipo de campañas.

Así, a partir de 1980 y hasta 1987 la Marina envió a varios oficiales en campañas Antárticas de países con experiencia en ese continente, que en el más amplio espíritu de cooperación que fomenta el Tratado Antártico, accedieron a entrenar a nuestros oficiales. Es necesario aquí agradecer esta decidida cooperación y nombrar a los países que nos ayudaron a preparar a los oficiales que luego conducirían las Expediciones Peruanas a la Antártida: Argentina, Australia, Brasil, Chile y los Estados Unidos de América.

Aquí una relación de los oficiales que participaron en actividades y expediciones antárticas antes de la organización de la Primera Expedición del Perú, y las fechas respectivas:

1961: Viaje al continente Antártico en Expedición Chilena del Tte. 1° Juan Soria para participar en las actividades del Año Geofísico Internacional.

1980: Participación del C. de F. Hugo Escobar Jorquiera y C. de F. Huáscar Escurra en Expedición Antártica Argentina, enero-marzo 1980.

1981: Participación del C. de F. Jorge Teixeira en Expedición Antártica Argentina, enero-marzo 1981.

1980: Participación del Tte. 1° Fernando Koechlin y Tte. 1° Luis Amat y León Negri en Expedición Antártica Norteamericana, diciembre1980-febrero 1981.

1981: Participación del Tte. 1° Enrique Galdos García en Expedición Antártica Argentina, diciembre 1981-febrero 1982.

1982: Participación del Tte. 1° César del Carmen de la T. en Primera Expedición Antártica Brasilera, diciembre 1982-febrero 1983.

1983: Participación del Tte. 1° Héctor Soldi Soldi en Expedición Antártica Australiana, enero-marzo 1983.

1983: Participación del C. de F. Jorge Brousset Barrios en Expedición Antártica Chilena, febrero 1983.

1983: Participación del C. de F. Pedro Sevilla Aspíllaga y C. de F. Jorge Klein en Expedición Antártica Argentina, diciembre 1983-febrero 1984.

1983: Participación del Alférez de Fragata Javier Alva en Expedición Antártica Argentina, diciembre 1983-febrero 1984.

1984: Participación del C. de F. Luis Gálvez Figari en Segunda Expedición Antártica Brasilera, enero-febrero 1984.

1984: Participación del Tte. 2° Oscar Gonzales Ganoza en Expedición Antártica Argentina, diciembre 1984-febrero 1985.

1984: Participación del Tte. 1° Carlos Reátegui Aguilar en Tercera Expedición Antártica Brasilera, diciembre 1984-febrero 1985.

1985: Participación del Tte. 2° José Marrou Adrianzén en Cuarta Expedición Antártica Brasilera, diciembre 1985-febrero 1986.

1987: Participación del Tte. 1° Mauro Cacho de Armero en Quinta Expedición Antártica Brasilera, enero-marzo 1987.

1987: Participación del C. de F. Ricardo García Escudero en Expedición Antártica Chilena, enero-marzo 1987.

1987: Participación del Tte. 2° Franco Brignetti Suitto en Expedición Antártica Norteamericana, enero-marzo 1987.

Tuve la oportunidad de participar en 1982, en una expedición de Australia, gracias a la gestión del entonces embajador del Perú en ese país. Australia era país firmante original del Tratado con una gran actividad científica y logística en la Antártida. Mi experiencia personal en esa expedición, así como la de todos los demás oficiales que participaron en otras expediciones, fue fundamental para adquirir la experiencia que se necesitaba para ejecutar la Primera Expedición Peruana a la Antártida.

En 1983 se creó en el Perú la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos con participación de varios sectores de la administración pública y de la Fuerzas Armadas. En el seno de esta Comisión se diseñó la Política Nacional Antártica que privilegiaba la necesidad de una presencia efectiva del Perú en la Antártida para proteger los intereses económicos y geoestratégicos del país y para promover la protección ambiental y la estabilidad política de esta zona.

Hacia fines de 1987, otro factor intervino para aumentar la preocupación de los países como el Perú en el tema de la Antártida. Nos referimos a las discusiones políticas y jurídicas que surgieron en torno al tema del término de la vigencia del Tratado en 1991. En efecto, el Tratado fue firmado en 1959 y entró en vigor en 1961, pero uno de sus artículos determina que el Tratado tendría 30 años de vigencia, es decir hasta 1991, fecha en la cual cualquier país consultivo podría haber solicitado su revisión. Surgía entonces el fundado temor de que en esa fecha algunos países interesados en la explotación de recursos minerales pudieran

tomar la iniciativa para abrir el continente a una explotación que pudiera haber afectado los intereses económicos del Perú.

Ante esta perspectiva, la Marina alertó a la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos sobre la necesidad urgente de iniciar las actividades que lo llevaran a obtener la condición de país consultivo *antes de 1991*, previendo la necesidad de estar en capacidad de vetar alguna decisión que afectara sus intereses. Para iniciar estas actividades, era necesario que el gobierno tomara una decisión política que significaba un compromiso importante y que requería una asignación de fondos también importante, y a su vez era necesario que la opinión pública conociera los motivos de esta decisión. Para lograr esto, la Marina en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y el sector académico que conocía el tema, realizó una campaña de difusión sobre la importancia de acceder a la condición de país consultivo del Tratado Antártico entre las autoridades políticas y el público general, tanto en Lima como en las principales ciudades del país, promoviendo una visión sobre la urgencia del tema ante la inminente fecha en que se preveía una posible renegociación del Tratado.

En esta etapa, tuve la oportunidad de participar, junto con la entonces profesora de la Universidad Católica Beatriz Ramacciotti, en una campaña de difusión sobre el tema Antártico a las autoridades políticas y académicas, organizada por la Marina en Arequipa, Piura, Iquitos y Lima. La intención era crear conciencia entre la población, de la importancia del tema Antártico para el Perú.

Simultáneamente, la Marina envió representantes ante las reuniones del Comité Científico de Asuntos Antárticos (SCAR) a partir de 1985 con la finalidad de familiarizarse con los programas de investigación científica de interés de la comunidad Antártica para diseñar el programa científico de la Primera Expedición Peruana. En estas reuniones fue evidente que la participación de los países en las actividades antárticas se medía en función de la calidad de la investigación científica. Por tanto, era necesario que el Perú diseñase una estrategia para desarrollar programas de investigación de alta calidad que le permitan el reconocimiento de la comunidad internacional para acceder como miembro consultivo.

La participación de algunos oficiales de Marina en las reuniones del SCAR, y las experiencias de aquellos otros que participaron en las expediciones de otros países, fueron importantes para diseñar la estrategia sobre los programas de investigación que debía priorizar el Perú en sus actividades Antárticas. Luego de evaluar las alternativas sobre las áreas de la Ciencia en que el Perú podía hacer una contribución efectiva, la Marina recomendó se optara por la investigación

biológica marina. Las razones eran de peso: por un lado, hacia 1986 el tema de la explotación de recursos pesqueros en la Antártida estaba en pleno debate, a raíz del descubrimiento de grandes volúmenes de *krill*, un crustáceo de alto valor proteico y de gran abundancia en la Antártida, pero que constituye un eslabón esencial en la frágil cadena alimenticia en la Antártida.

A raíz de esto, la comunidad internacional había preparado un ambicioso programa de investigación llamado BIOMASS, con la cooperación de varios países. El Perú estaba en las mejores condiciones para contribuir con este programa, contaba con biólogos experimentados en las técnicas de evaluación de recursos pesqueros, y con el buque de investigación científica "Humboldt", uno de los más modernos buques para estos menesteres. Es importante señalar que el Instituto del Mar del Perú es uno de las más experimentados del mundo en técnicas de evaluación acústica de recursos pesqueros, debido a la gran biomasa de anchoveta y sardina existente en el mar peruano. Por lo tanto, estábamos en una situación inmejorable para participar en un programa Antártico internacional de interés científico de primer orden, con lo cual tendríamos capacidad para acceder al status de país consultivo del Tratado Antártico.

En este contexto, la Marina recibió el encargo de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos de efectuar el planeamiento de la Primera Expedición Científica al Continente Antártico. Esta tarea recayó en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina. En una primera instancia, el planeamiento se efectuó sobre la base del empleo del único buque hidrográfico disponible, BAP "Unanue", que aunque pequeño era un remolcador de altura y tenía condiciones marineras para largas travesías.

En aquel tiempo, el buque de investigación científica "Humboldt" se encontraba bajo un convenio de cooperación con el gobierno de Alemania y ese país fue reticente al empleo del "Humboldt" en la Antártida aduciendo que era inadecuado para navegar en esas aguas. Ante estas apreciaciones del gobierno alemán, la Marina hizo consultas técnicas con la empresa alemana que diseñó el "Humboldt" y con la compañía clasificadora del buque sobre el tema. La respuesta fue que el buque podía navegar sin restricciones en aguas Antárticas libres de hielo con algunas modificaciones previas que incluían el refuerzo de una parte de la obra viva del casco mediante el cambio de planchas y el añadido de algunas cuadernas adicionales.

En 1986, la Marina presentó ante la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos la propuesta de la Primera Expedición Científica a la Antártida que no se realizó por diversos motivos de orden económico. En 1987, concluyó el convenio del proyecto de cooperación con Alemania sobre el "Humboldt", y la Marina elaboró

una nueva propuesta con el planeamiento detallado de la Primera Expedición para que fuese realizada a bordo de este buque. Esta decisión fue compartida con el Instituto del Mar del Perú como armador del buque, que comprendió la trascendencia de este hecho y brindó a la Marina las facilidades del caso para el empleo del buque y comprometió a sus científicos en este nuevo e importante reto.

En esta oportunidad, la Marina hizo ver a las autoridades del gobierno, a través de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos que el tiempo corría en contra. La fecha de 1991 estaba a tres años del siguiente verano, y era necesario no sólo efectuar la expedición sino negociar el ingreso al Tratado como Miembro Consultivo. Finalmente, el gobierno autorizó la ejecución de la Primera Expedición sobre la base del planeamiento efectuado por la Marina.

La primera actividad que se tuvo que desarrollar fue la de adaptar el casco del BIC "Humboldt" según las exigencias técnicas del clasificador y el asegurador. En esta tarea, el Servicio Industrial de la Marina, que había construido el buque, tuvo una labor destacada. Se cambiaron las planchas de la obra viva por otras de mayor espesor, se recorrió todo el sistema de calefacción y se adaptaron nuevos camarotes para incrementar la capacidad de alojamiento del buque. La Marina instaló abordo nuevos sistemas de navegación y comunicaciones para mejorar la seguridad en la navegación en aguas antárticas y adquirió toda la cartografía necesaria para esta navegación. En el planeamiento de la Primera Expedición fue de vital importancia la experiencia de los oficiales que habían participado en campañas de otros países, tanto en las etapas de planificación como en la de navegación en aguas Antárticas.

Para el planeamiento de esta Expedición, un grupo de oficiales de la Dirección de Hidrografía viajó a Argentina a participar del planeamiento de la Campaña Antártica Argentina y otro grupo coordinó con el Instituto Antártico Chileno aspectos relacionados con la posible ubicación de la primera estación científica del Perú en el continente.

Luego de todos los preparativos, la Primera Expedición Científica a la Antártida zarpó del Callao bajo la conducción de la Marina en enero de 1988. El Jefe de la Expedición fue el entonces Capitán de Navío Jorge Brousset Barrios, y los integrantes fueron oficiales hidrógrafos, científicos de diversas especialidades y tripulantes del buque.

Los objetivos de esta Expedición fueron dos:

a. Localizar un lugar adecuado para instalar una estación científica peruana en la Península Antártica y

b. Efectuar un programa de investigación científica en las áreas de ciencias del mar, ciencias de la tierra y ciencias de la atmósfera. El trabajo principal, sin embargo, se concentraba en la evaluación del recurso *krill* en el área del Estrecho Bransfield, una zona identificada como de gran interés por su concentración de *krill* y la mezcla de sus masas de agua de diferente origen.

Para registrar todos los hechos de esta primera e histórica expedición al continente Antártico, la Marina solicitó al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos que designase a un historiador para participar en la Expedición y hacer un posterior relato de la misma.

Esta designación recayó en el Dr. José Antonio Del Busto Duthurburu. No pudo ser más acertada esta selección, pues el Dr. Del Busto es no sólo un gran historiador, sino un experimentado navegante que ya había compartido otros viajes en buques de la Marina. El resultado de su fructífero viaje en la Primera Expedición, fue el libro **Los Peruanos en la Antártida**, un emocionado y sabroso relato sobre todas las incidencias de esta primera aventura peruana al continente Antártico.

La Primera Expedición Peruana a la Antártida fue un éxito. Todos los objetivos planteados se cumplieron. Se localizó el lugar para la instalación de la base en la Bahía del Almirantazgo de la Isla Rey Jorge y se ejecutaron todos los programas de investigación previstos. Con gran satisfacción, la Marina comprobó que el "Humboldt" era una plataforma ideal para este tipo de expediciones. Su equipamiento acústico permitió además que los científicos del IMARPE realizaran una importante labor con resultados de interés para la comunidad científica. Para esta Expedición, el entonces Presidente de la República, Alan García Pérez, mandó preparar una placa en bronce que se colocó en una piedra, con la intención de colocar una señal simbólica en la Antártida, en el lugar donde de instalaría la estación científica, que el propio Presidente decidió llamar "Machu Picchu". Esta denominación, probablemente fue inspirada en el hecho que otros países como la China, por ejemplo, bautizaban a sus bases con nombres como "Gran Muralla", que evocan monumentos culturales de renombre universal. Esa placa se encuentra actualmente en el mástil de la Estación Machu Picchu, y tiene grabado el texto de un corto y hermoso poema de César Vallejo.

Con los resultados exitosos de la Primera Expedición, la Marina preparó el primer Informe de los resultados científicos de la Expedición y lo elevó a través del Ministerio de Relaciones Exteriores a los países consultivos del Tratado Antártico como una carta de presentación a su candidatura, que fue oficializada ante la Reunión Consultiva del Tratado Antártico de 1988. A esa reunión, la Marina y el Ministerio de Relaciones Exteriores enviaron cada uno un



representante para sustentar la candidatura del Perú como país consultivo. En esa oportunidad, el esfuerzo fue importante pero no dio el resultado esperado. Los países consultivos tomaron nota del esfuerzo que había realizado el Perú, pero exigieron que el país diera muestras más concretas de su compromiso permanente con las actividades Antárticas mediante la instalación de una estación científica.

De inmediato, la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos encargó a la Marina preparar el planeamiento de la Segunda Expedición Peruana a la Antártida y al Ejército del Perú la construcción de la primera estación científica, que fue diseñada y construida en los talleres de Industrias Militares del Ejército (INDUMIL).

La Segunda Expedición, organizada sobre la base de la Primera, también fue encargada a la Marina. Los mismos oficiales y personal que tuvieron a su cargo la primera expedición, elaboraron el planeamiento, esta vez orientado a construir la estación Machu Picchu en el breve tiempo disponible del verano austral. Para fines de 1988, el "Humboldt" había sido nuevamente acondicionado y la estación científica estaba construida en forma modular para facilitar su transporte. La estructura de la base era totalmente metálica, y los paneles de poliuretano debían ser instalados y soldados a la estructura en el propio lugar.

Para poder desembarcar las casi 120 toneladas de materiales necesarios para construir la base, se decidió utilizar una lancha de desembarco de un buque de la Marina, que fue embarcada a bordo del "Humboldt" en su extensa cubierta de pesca.

A principio de 1989, la Marina condujo nuevamente la Segunda Expedición Científica que continuó con los trabajos de investigación iniciados y levantó la Estación Científica Machu Picchu. Personal del Ejército, de la Marina, y los científicos y tripulación del "Humboldt", desde oficiales hasta marineros, todos sin excepción, participaron en la trabajosa tarea de desembarcar a pulso las 120 toneladas de material para la construcción de la base, que fue levantada a un ritmo acelerado en 35 días. La ventaja de contar con luz natural durante casi las 24 horas del día, permitía el trabajo continuo sin descanso.

La inauguración de la Estación Machu Picchu fue presenciada por un numeroso grupo de autoridades y periodistas peruanos que fueron conducidos hasta la Antártida en un avión Hércules de la Fuerza Aérea del Perú. Además, a la ceremonia de inauguración fueron también invitados los Jefes de las Bases Antárticas vecinas a Machu Picchu, pertenecientes a Chile, Brasil, Argentina, Corea y la Unión Soviética.

En esta Expedición, luego de la inauguración de la Estación Machu Picchu, se produjo un incidente que merece ser relatado por ser parte de la historia del empeño que realizó la Marina en sus primeros esfuerzos en la Antártida. Luego de haber concluido sus trabajos en la zona antártica, el "Humboldt" ingresó a la Bahía Fildes donde se encuentra la Base Aérea Chilena Presidente Frei para desembarcar a los científicos peruanos que retornaban al continente una vez terminada su labor, y a los invitados extranjeros que se encontraban abordo luego de participar en la ceremonia de inauguración de la estación Machu Picchu. Durante la ejecución de estas maniobras, y al momento de acercarse a la Base Coreana King Sejon para desembarcar al Jefe de dicha base, el "Humboldt" tocó fondo en un bajo de canto rodado que no figuraba en las cartas de navegación en su real magnitud. Fue la primera prueba que la Marina debió afrontar en las aguas siempre difíciles y poco cartografiadas de la Antártida.

Una vez evaluada la situación del buque, se evacuó a parte de la dotación a las bases existentes en la zona, y una dotación reducida inició los trabajos de verificación de daños y la evaluación general de la condición de estanqueidad del buque.

En el momento que ocurrió el accidente, un grupo de oficiales, entre los que se encontraban el entonces Ministro de Defensa, el Jefe de la Expedición Capitán de Navío Jorge Brousset y quien les habla, nos hallábamos en Punta Arenas recién llegados en el avión de la Fuerza Aérea procedentes de la Antártida, y nos enteremos del incidente.

Inmediatamente establecimos comunicación con el buque para conocer la situación real del buque y el riesgo que enfrentaba, y simultáneamente coordinamos con la Marina de Chile el apoyo de un remolcador. La Marina de Chile respondió rápidamente y designó para la misión de apoyar al "Humboldt" al remolcador de altura "Yelcho", gemelo de nuestro buque BAP "Ríos", y heredero del nombre del buque chileno que se hizo famoso por el rescate de los náufragos de la Expedición de Shackleton de la isla Elefante en 1916.

El "Yelcho" se encontraba en ese momento en Punta Arenas, y fui designado como oficial de enlace para participar abordo de ese buque en el rescate del "Humboldt". Zarpamos al día siguiente de tener la noticia del accidente, y tres días después llegábamos a la Bahía Fildes donde se encontraba el "Humboldt". Cualquiera que hubiera visto al buque en la posición en que lo encontramos, no hubiera podido adivinar que estaba atascado en el fondo, pues estaba adrizado y con todo el aspecto de estar al ancla.

Durante los siguientes días, marinos peruanos y chilenos trabajamos coordinadamente para evaluar la situación del buque y planificar su rescate. Los

buzos inspeccionaron el casco, y las dotaciones mixtas del "Humboldt" y el "Yelcho" efectuaron un levantamiento hidrográfico para determinar la mejor ruta de salida en caso de remolque. Mediante las diferencias de calados antes y después del accidente y las curvas de características del buque se determinó el peso total que se encontraba apoyado en el fondo, y se estudió la manera de evacuar ese peso para poder poner a flote el buque.

Se aligeraron los pesos del buque, se trasladó parte del petróleo al "Yelcho" y se estudió la variación de la marea para determinar la mejor fecha para el desvarado. Se determinó la proximidad de una marea de sicigias y se preparó el buque con un ancla fondeada fuera de la zona y unida al buque mediante un grueso cable de pesca a una distancia de los bajos para intentar un tirón que permitiera desvarar el buque.

En efecto, en la fecha señalada la alta marea y un mar agitado levantaron el buque liberándolo parcialmente del bajo y en una maniobra rápida y decidida la dotación del "Humboldt" logró zafarlo del bajo por sus propios medios, sin la ayuda del remolcador "Yelcho". Una vez que se verificó la estanqueidad del buque y la operación de las máquinas, el "Humboldt" navegó de retorno a Punta Arenas, donde se efectuaron los trabajos de reparación del casco.

El incidente del "Humboldt" fue una prueba difícil para los marinos que lo comandaban, pero supieron superarla con una cuidadosa y profesional actitud de cautela para evaluar la situación, y una actitud decidida en el momento oportuno.

Este caso llegó a las primeras planas de la prensa principalmente de Chile, aunque parte de esa información fue exagerada al relatar incidentes de contaminación marina, que nunca ocurrieron. Ni un solo galón de combustible salió del casco del "Humboldt" durante el tiempo que estuvo varado, y de ello fueron testigos los mismos marinos chilenos que apoyaron el rescate del buque.

Lo sucedido con el "Humboldt", a pesar de ser un incidente menor ocurrido en el contexto de las siempre riesgosas actividades marítimas de las aguas Antárticas, y el manejo profesional y exitoso de esta prueba que permitió recuperar el buque sin daños personales ni al medio ambiente, ayudaron a divulgar entre la comunidad internacional los trabajos de investigación realizados por el Perú y la reciente construcción e instalación de la base Machu Picchu.

Para tener una idea de los riesgos que se presentan a la navegación en la Antártida, pocas semanas antes de la varada del "Humboldt", el buque transporte de la Armada Argentina "Bahía Paraíso" se hundió totalmente a unas 50 millas del lugar donde varó el "Humboldt", al chocar con una roca que le perforó el casco en las inmediaciones de la isla Anvers.

Concluida la Segunda Expedición Peruana a la Antártida en 1989, el Perú nuevamente sometió su candidatura para obtener la categoría de país Consultivo. El 9 de octubre de ese año, en una histórica fecha para las actividades Antárticas del Perú, el país fue aceptado como miembro consultivo o pleno del Tratado Antártico. Este acto fue la culminación de un largo anhelo y un decidido esfuerzo en el que la Marina de Guerra del Perú, como hemos visto, jugó un rol determinante.

Aunque con esto se logró que el Perú ingresara en 1991 en calidad de miembro consultivo, ese año ningún país solicitó la revisión del Tratado y en cambio se consolidó el sistema jurídico vigente hasta ese momento, con lo cual se alejó el temor de la probable explotación de recursos y se ingresó en cambio a una etapa marcada por la fuerte tendencia de la protección ambiental y la preservación intacta del continente Antártico.

A fines de 1989 asumí el comando del buque de investigación científica "Humboldt", y con gran entusiasmo preparamos la Tercera Expedición a la Antártida. Lamentablemente, el caos político y económico que se vivió durante el último año del gobierno del presidente Alan García frustró la Tercera Expedición. Recién al año siguiente, ya bajo el gobierno del nuevo presidente, Alberto Fujimori, se reiniciarían las Expediciones Antárticas.

Entre 1990 y 1995 la Marina de Guerra preparó y ejecutó la Tercera, Cuarta, Quinta y Sexta Expediciones al continente Antártico, brindando el apoyo logístico a las actividades científicas y a las de acondicionamiento de la Estación Machu Picchu, que en 1992 quedó lista para albergar a los científicos en condiciones adecuadas.

En 1994 el Congreso del Perú dio una nueva Constitución Política, y en ella la única declaración es la relativa a la Antártida, que no era otra que la actualización de la primera declaración de la Asamblea Constituyente de 1979. La nueva Declaración de 1994 dice así:

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

A partir de 1993, la Marina de Guerra jugó un papel importante en el inicio de un programa de investigación novedoso en la Estación Machu Picchu, la instalación de un radar de investigación para efectuar estudios de la alta atmósfera. Este proyecto, dirigido por el Instituto Geofísico del Perú con la participación de la Marina y la Universidad de Piura, dio resultados importantes que hoy son reconocidos en la comunidad internacional como una contribución a la ciencia. La antena de este radar, cuyas dimensiones son de 50 por 100 metros, fue construida por el Servicio Industrial de la Marina, mientras que la electrónica para el radar fue integrada por técnicos del Instituto Geofísico con el apoyo de la Universidad de Piura. El Proyecto del Radar de la Estación Machu Picchu es tal vez el logro científico más importante que puede exhibir el Perú en sus 10 años de actividades antárticas. Además, es un modelo de proyecto de investigación de tecnología de punta y de origen nacional: tres instituciones peruanas colaboraron en el desarrollo de un radar con tecnología íntegramente peruana, (producto de muchos años de investigación en el Radar del Radio Observatorio de Jicamarca) y produjeron resultados científicos de primer nivel, como el descubrimiento de la asimetría en la intensidad de los ecos mesosféricos de verano entre los polos norte y sur, que hoy ha causado gran interés en la comunidad internacional.

A partir de 1996, por decisión de las autoridades del Ministerio de Defensa, la conducción de las Expediciones Antárticas empezó a rotar entre las tres instituciones de las Fuerzas Armadas. Así, la sétima Expedición estuvo a cargo del Ejército, la octava a cargo de la Fuerza Aérea, la novena a cargo de la Marina, la décima a cargo del Ejército en el verano de 1999, y la undécima a cargo de la Fuerza Aérea.

Entre estas últimas expediciones, cabe destacar las actividades científicas realizadas durante la Novena Expedición que condujo la Marina y en la cual me cupo el encargo de ser Jefe de la Expedición con el grado de Capitán de Navío. En esta Expedición, por primera vez el "Humboldt" cruzó el paralelo del círculo polar antártico (66° 32′ Sur), latitud a partir de la cual no se pone el sol durante el verano.

En esta ocasión, el Perú llevó a la Antártida por primera vez una novedosa innovación tecnológica desarrollada por el Instituto Geofísico del Perú con el apoyo de la Marina. Por primera vez, una antena de radar de gran tamaño (18 por 25 metros) para la medición de ecos mesosféricos, similar a la instalada en la Estación Machu Picchu, fue instalada en el "Humboldt" y utilizada para la investigación de la alta atmósfera en combinación con el radar de Machu Picchu.

Este proyecto original dio lugar a un programa de investigación conjunto entre el Perú, Alemania e Inglaterra que llevaron al "Humboldt" a ingresar a las

aguas de la Bahía Margarita para efectuar mediciones simultáneas con un proyecto de cohetería de científicos alemanes desde la Base Inglesa de Rothera. Los resultados de este proyecto han sido reconocidos por la comunidad internacional como una importante contribución a la ciencia antártica y abren nuevos campos a la investigación. Por primera vez un radar de esta naturaleza ha sido instalado y probado con éxito en una plataforma como un buque, lo que le permite efectuar perfiles de radiosondaje a lo largo de la ruta del buque. En efecto, durante la Décima Expedición realizada en el verano de 1999, el "Humboldt" utilizó su radar para medir la variación latitudinal de los ecos polares durante el cruce del Paso Drake, con vientos de 60 nudos y estado de mar 4, comprobando la versatilidad de la instalación de esta antena.

Como podemos ver, la Marina de Guerra del Perú ha jugado desde el inicio de las actividades antárticas del Perú, un rol determinante. Su capacidad de apoyo logístico, su rol promotor de generación de proyectos de investigación, su presencia constante en todos los eventos internacionales relacionados con la Antártida y su permanente apoyo a las actividades del país en ese continente, son parte de su contribución a que el Perú haya cumplido 12 años de ininterrumpida labor en el continente blanco.

Un tema tal vez colateral pero no por eso menos importante, ha sido la asidua labor que ha desarrollado la Marina para promover y divulgar el tema Antártico en todos los niveles de la sociedad en el Perú.

Cientos de charlas de divulgación, conferencias, concursos escolares y universitarios con viajes a la Antártida a los premiados, campañas de prensa, exposiciones fotográficas y seminarios nacionales e internacionales, han sido un esfuerzo que a lo largo de 12 años ha tenido frutos, pues gracias a ellos la población del Perú conoce hoy el continente Antártico y las razones por las que el Perú tiene un interés real en ese Continente.

LA ORGANIZACIÓN DE LA XXIII REUNIÓN CONSULTIVA DEL TRATADO ANTÁRTICO EN LIMA

En 1998, se realizó la XXII Reunión Consultiva del Tratado Antártico en la ciudad de Tromsö (Noruega). Para esta reunión, el Perú debía estar preparado para ofrecer la sede de la XXIII Reunión Consultiva, que de acuerdo al orden alfabético, le correspondía organizar en 1999.

En el seno de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos se discutió este tema, y se propuso al Ministerio de Relaciones Exteriores la conveniencia de organizar en Lima dicha reunión. Las ventajas eran muchas: convertir al Perú en

el centro de la actividad Antártica mundial por unas semanas, atraer a las más señaladas personalidades de la ciencia y la política Antártica al Perú, y lo más importante, cumplir con un compromiso internacional de la mayor magnitud, como era la organización anual de la más notable reunión de los países del Tratado Antártico.

Sin embargo, el tema económico empezó a amenazar con abortar esta reunión en Lima. De inmediato, los miembros de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, y en especial los representantes de la Marina, Aviación y Ejército solicitaron una reunión con el Ministro de Relaciones Exteriores, en ese entonces Eduardo Ferrero Costa, para tratar el tema. Luego de explicarle la importancia de esta reunión, y en especial lo trascendental de no dejar pasar esa oportunidad que sólo se repetiría una vez cada 26 años, el Ministro aceptó el reto y obtuvo del Presidente de la República la autorización para organizar y financiar la XXIII Reunión Consultiva en Lima.

Esta gestión y su consecuente éxito fueron una decisión muy acertada, pues lograron movilizar a una gran cantidad de diplomáticos, técnicos y científicos para organizar este gran evento, motivando la conciencia sobre la importancia de este tema en el país. Por primera vez el Perú sería la sede de una reunión Consultiva del Tratado Antártico.

Sin embargo, quedaba un gran interrogante. Al Perú, como anfitrión de la reunión, le correspondía la presidencia de la misma. ¿Quién podría ser un presidente idóneo de esta histórica reunión?

Yo tuve la satisfacción de haber sido uno de los que intervino directamente en la gestión para seleccionar al candidato para Presidente de esta Reunión, aunque por razones puramente circunstanciales.

Había sido nombrado Jefe de la IX Expedición Peruana a la Antártida, y viajé a Santiago de Chile para efectuar las coordinaciones del viaje del "Humboldt" hacia el continente Antártico. Allí se encontraba recién llegado como Embajador del Perú don Jorge Colunge, que había tenido a su cargo la Presidencia de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos el año anterior, cuando se logró obtener la sede de la XXIII Reunión Consultiva.

Al llegar a Santiago, me puse en contacto con el embajador, quien a pesar de estar recién instalándose en su nueva residencia, me recibió por unos minutos, que se convirtieron en varias horas de conversación sobre nuestro tema de interés común, la Antártida. En ese momento, le expresé mi gran preocupación por la necesidad de seleccionar un Presidente adecuado para la reunión consultiva de Lima que se realizaría al año siguiente.

Luego de barajar varios nombres, el embajador Colunge optó por proponer el del Embajador Carlos Alzamora Traverso, un notable funcionario de la Cancillería, retirado pero muy activo en temas internacionales, y con mucha experiencia en la organización de reuniones a raíz de su larga etapa de trabajo al lado del embajador Javier Pérez de Cuéllar durante su mandato como Secretario General de las Naciones Unidas.

El cargo parecía perfecto para él, pero faltaba saber si estaba interesado en asumir esa gran responsabilidad. El embajador Colunge desde Santiago de Chile recomendó el nombre del embajador Alzamora al Ministro de Relaciones Exteriores Eduardo Ferrero, quien tenía un aprecio muy especial por Carlos Alzamora. Esta relación facilitó en gran medida que Alzamora aceptara la Presidencia de esta Reunión. El tiempo confirmaría nuestra intuición de que el escogido haría un gran papel como Presidente de la XXIII Reunión Consultiva de Lima.

Para aclimatar al Embajador Alzamora en un tema que no conocía como el Antártico, fue invitado a participar de la XXII Reunión Consultiva de Tromsö (Noruega) donde lo conocí y entablé una gran amistad que perdura hasta hoy. En esa reunión la delegación peruana fue presidida por él, que rápidamente mostró sus dotes de diplomático y viejo conocedor de las reuniones internacionales. Al final de la reunión de Tromsö, nuestro Presidente de la delegación invitó a todos las delegaciones de todos los países a reunirse nuevamente en Lima en julio de 1999.

La Reunión Consultiva de Lima se presentaba coincidente con otros aniversarios: 40 años de la entrada en vigor del Tratado Antártico y 10 años de actividades del Perú.

Los preparativos de la XXIII reunión consultiva del Tratado Antártico en Lima fueron agitados pero muy efectivos. Se puso mucho cuidado en la preparación de los documentos y en la atención a las delegaciones. No tuve la suerte de participar de estos preparativos y de la Reunión Consultiva, debido a razones del servicio naval, pues ese año debí seguir el curso de Guerra Naval de la Escuela Superior. Sin embargo, estuve al tanto de los preparativos y los detalles de la reunión.

El Presidente de la República Alberto Fujimori dio la bienvenida a todas las delegaciones en Palacio de Gobierno, y pronunció el discurso de clausura de la Reunión. Todas las delegaciones expresaron al término de la reunión su agradecimiento al Perú por la excelente organización de este evento.

Un año después, en la Reunión Consultiva Especial llevada a cabo en Holanda en setiembre del 2000, las delegaciones de muchos países volvieron a destacar y felicitar al Perú por la organización de la Reunión Consultiva de Lima.

De esta manera, el Perú se puso los pantalones largos en materia Antártica. Once Expediciones Científicas, la construcción de una estación científica y la organización de una Reunión Consultiva han consolidado el prestigio del Perú como un cabal cumplidor de sus compromisos Antárticos.

A fines de 1999, cuando el Perú estaba preparando la ejecución de la XII Expedición peruana a la Antártida, recibí dos gratas noticias para mí: mi ascenso al grado de Contralmirante y mi designación como Director de Hidrografía y Navegación de la Marina.

Sabía que en este cargo tendría a mi cargo la operación de la XI Expedición, cuya organización le correspondía por disposición del Ministerio de Defensa, al Ejército del Perú. En febrero del 2000 tuve la grata experiencia de regresar al continente Antártico para supervisar los trabajos del "Humboldt" y la Estación Machu Picchu luego de dos años.

Para el año 2000, la Marina ha asumido nuevamente la responsabilidad de ejecutar la XII Expedición, y por encargo de la institución he asumido el cargo de Director Ejecutivo de la misma.

Hoy mismo estamos efectuando los preparativos de la XII Expedición, que deberá zarpar del puerto del Callao a fines de diciembre de este año o en los primeros días del 2001.

Mi destino como oficial de Marina, desde el grado de Teniente Primero cuando fui designado para participar de la Expedición Antártica Australiana, hasta el de Contralmirante que recién he obtenido, ha estado indisolublemente ligado a la actividad antártica del país y de la Marina. Tuve la suerte y la oportunidad de participar en casi todas las Expediciones Antárticas y en las reuniones internacionales en las que el Perú defendió sus derechos y finalmente obtuvo su calidad de miembro consultivo. Pero más importante aún, he sido testigo y participante del esfuerzo que ha hecho el Perú a lo largo de estos doce años por honrar su compromiso de mantener su interés por el continente Antártico mediante actividades científicas y cooperación con los países Consultivos del Tratado Antártico.

REFLEXIÓN FINAL

Aún quedan muchos retos por vencer en el contexto de las actividades del Perú en la Antártida, sobre todo en mejorar la capacidad de investigación antártica promoviendo la participación de universidades peruanas en proyectos científicos en esa región y capacitando recursos humanos en una ciencia tan especializada.

Además, el Perú debe empezar a promover proyectos de cooperación científica con otros países, en especial los latinoamericanos con quienes compartimos intereses en el área.

Otro proyecto medular será la creación del Instituto Antártico del Perú, en que la Marina debe jugar un rol destacado.

En este y otros campos, la Marina seguirá apoyando todas las actividades científicas y logísticas que se relacionen con la Antártida, ya que ellas constituyen para el Perú, parte esencial de sus Intereses Marítimos. Espero tener la oportunidad de seguir contribuyendo en esta tarea, que al principio fue para nosotros un sueño, pero que es hoy una tangible realidad.

Discurso de recepción del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga

Por acuerdo del Consejo Directivo del Instituto he recibido el grato encargo de pronunciar las palabras de acogida del Almirante Héctor Soldi como Miembro de Número de este Instituto.

La importante carrera del Almirante Soldi se ha desarrollado en gran parte en la Dirección de Hidrografía y Navegación, desde la cual ha mantenido vínculos permanentes con el Instituto que han hecho posible que muchos trabajos ejecutados en esta casa se hayan enriquecido con sus aportes versados y oportunos. Su incorporación hoy no es pues cuestión de un reciente deseo, sino de uno muy anterior que no se hizo realidad por diversas circunstancias ajenas a nuestra intención de que esta colaboración se realizara en lo sucesivo desde el interior de nuestra institución.

El Almirante Soldi, más allá de sus reconocidas calidades humanas e intelectuales que todos apreciamos y que han sido decisivas para proponerle nuestra invitación a incorporarse al Instituto, ha ocupado importantes cargos dentro de la Marina de Guerra y ha asumido responsabilidades fuera de ésta en materias de su especialidad como hidrógrafo.

El Almirante Héctor Soldi nació en Ica y realizó sus estudios escolares en Lima e Ica, culminados en el Colegio de la Inmaculada de los Jesuitas en 1968.

Ingresó en la Escuela Naval del Perú en 1969, y en 1973 se graduó como Alférez de Fragata haciéndose merecedor de recibir la espada de honor de su promoción. Fue su primer destino el BAP "Palacios", destructor que se había

integrado a la Marina el mismo año 1973 luego de su acondicionamiento en Inglaterra.

Luego de servir en el BAP "Palacios", el entonces Alférez de Fragata Soldi fue designado al BAP "Ilo" y más tarde al BAP "Grau". En 1977 realizó el curso de calificación de Hidrografía en la Escuela de Hidrografía de la Marina. Al obtener el primer puesto de esta calificación, le fue concedida una beca para estudiar un curso de postgrado en Análisis de Sistemas en la Universidad Católica del Perú.

En 1979 postuló y obtuvo una beca ofrecida por la Marina para seguir una maestría en Oceanografía en la Escuela Naval de Postgrado de Monterrey de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, que culminó en 1981.

A partir de 1982, ocupó diversos cargos en la Dirección de Hidrografía en el Departamento de Oceanografía.

En 1982, fue designado y participó como oficial de enlace de la Marina en la Expedición que realizó el connotado oceanógrafo francés Jacques Cousteau en el Amazonas a bordo de buque "Calypso". Ese mismo año participó de su primera expedición a la Antártida por invitación del gobierno de Australia.

En 1982-83, a raíz de la ocurrencia del fenómeno de El Niño, la Dirección de Hidrografía y Navegación fue encargada por la Marina para investigar este fenómeno y estudiar sus posibles causas. El entonces Capitán de Corbeta Soldi tuvo activa participación en numerosos trabajos, estudios y conferencias nacionales e internacionales sobre este fenómeno, que sigue convocando a la comunidad científica mundial.

En 1987 participó en los preparativos para Primera Expedición Peruana a la Antártida y de la campaña de difusión que se preparó sobre el tema entre las autoridades y las instituciones académicas de todo el país.

En 1988 participó como representante del Perú ante la vigésima Reunión del Comité de Investigaciones Antárticas que se realizó en Australia, y se embarcó a bordo del BIC "Humboldt" como Jefe del Programa de Oceanografía en la Primera Expedición Peruana a la Antártida.

En 1989, participó en la Segunda Expedición Científica a la Antártida, y en las negociaciones para obtener la calidad de Miembro Consultivo del Tratado, que se obtuvo finalmente en octubre de ese año.

En 1990 fue nombrado Comandante del buque de investigación científica "Humboldt", cargo que ocupó hasta 1991 en que realizó la tercera Expedición Antártica.

En 1992 regresó a trabajar a la Dirección de Hidrografía como Jefe del departamento del Medio Ambiente, y participó en la organización de la IV Expedición Antártica. En esta oportunidad coordinó los esfuerzos para la realización de un novedoso programa de investigación sobre la alta atmósfera con el Instituto Geofísico del Perú.

En 1993 fue designado como Jefe Logístico de la V Expedición Peruana a la Antártida. Entre 1994 y 1996 ocupó varios cargos en la Dirección de Hidrografía, participó en reuniones internacionales sobre el tema antártico, y apoyó la conducción de varias de las expediciones peruanas.

En 1998, es designado Subdirector de Hidrografía y Navegación de la Marina, y ese mismo año Jefe de la IX Expedición a la Antártida. En dicha expedición, el "Humboldt" por primera vez cruza el Círculo Polar Antártico, y realizó a través del Instituto Geofísico del Perú un trabajo pionero de investigación internacional para estudiar los ecos polares de verano. Por primera vez un radar de investigación de este tipo es instalado en un buque, el "Humboldt", con excelentes resultados.

Fue integrante de la delegación del Perú ante la XXII Reunión Consultiva del Tratado Antártico que se realizó en Noruega. En esa reunión se obtuvo la candidatura del Perú para organizar en Lima la XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, que se realizaría en 1999 con todo éxito.

En 1999 fue designado oficial alumno del curso de Guerra Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, que culminó a fines de ese año.

Finalmente, en enero del año 2000 fue ascendido al grado de Contralmirante que hoy ostenta y designado Director de Hidrografía y Navegación.

Además, y siguiendo los antecedentes de carrera en el tema Antártico, este año a propuesta de la Marina, el Ministerio de Defensa ha designado al Contralmirante Soldi como Director Ejecutivo de la XII Expedición a la Antártica que deberá partir del Callao a fines de este año.

El currículum del Almirante Soldi que acabo de leer revela su calidad profesional e idoneidad para desempeñar eficientemente no solamente cargos profesionales sino también para cumplir encargos extrainstitucionales exitosamente.

El tema elegido por el Almirante Soldi es por demás sugerente por varias razones. La Antárdida es un continente poco conocido porque al ser una región de paz por decisión de las Partes del Tratado Antártico, ha permanecido ajena a las vicisitudes en las que se debaten todas las regiones del planeta fuera del área de

aplicación de éste; porque debido a la misma declaración del Tratado, reafirmada por el Protocolo de Madrid que es parte vinculante del Tratado, la actividad que se desarrolla allí es la investigación científica más amplia dentro del marco de la mayor cooperación; también porque la explotación de recursos antárticos mineros está suspendida y, para fines prácticos, erradicada, lo que la pone a cubierto de ambiciones nacionales y empresariales; y, por último, porque es de interés general que la condición de continente prístino que tiene la Antártida se mantenga así por las posibilidades que esta característica ofrece como respuesta a las interrogantes científicas que sólo allí se puede obtener.

Para el desarrollo del tema y su mejor comprensión, el Almirante Soldi lo ha dividido en varias secciones, iniciándose con una Introducción en la que nos explica las características únicas de este continente, el origen de su denominación, su ubicación centrada casi exactamente en el Polo Sur geográfico, las extremas condiciones climáticas allí reinantes, donde se concentra la mayor reserva de agua del planeta en la forma de hielos perennes. En dicho continente, al decir de aquellos que relatan sus impresiones al poner pie en él por primera vez, abruman el silencio, la luminosidad blancura de entorno, el frío intenso, la inestabilidad del escenario y una gran soledad.

Sigue nuestro recipiendario el desarrollo de su tema mostrándonos a grandes rasgos los acontecimientos que llevaron al descubrimiento del continente Antártico, epopeya que, como dijéramos en alguna oportunidad, no es debidamente apreciada en todo su grandeza por ser poco conocida. Con buen criterio, al hablarnos de las expediciones científicas selecciona dos que ponen en relieve con apropiado énfasis, el esfuerzo heroico que caracterizó los viajes a esa hostil región empleando medios muy primitivos para los estándares modernos. La primera es la carrera al Polo Sur protagonizada por el capitán inglés Robert Scott y el explorador noruego Roald Amundsen; y la segunda , la expedición del explorador y marino mercante Sir Ernest Shackleton a bordo de "Endurance". Sin restar en absoluto el mérito de ambos contendores Scott y Amundsen, porque en realidad fue una caballeresca competencia en su propósito de conquistar el Polo Sur, las vicisitudes que debieron afrontar Shackleton y su tripulación fueron de tal naturaleza que constituyen un ejemplo de efectivo liderazgo del jefe y de absoluta lealtad de la tripulación y de fe en su líder. Es asimismo una muestra de toma de decisiones heroicas en el intento de salvar la vida en las peores condiciones en que el infortunio pudo haber colocado a estos marinos.

En un lugar dedicado a perennizar las vidas y tiempos de Sir Ernest Shackleton el gran explorador antártico, en el que también se menciona al capitán Robert Ross y al explorador Roald Amundsen, existe la siguiente dedicatoria que resume las aptitudes características de los tres hombres que cumplieron las más notables

hazañas en la Antártida, redactada por Sir Raymond Priestley, miembro de la Expedición del Nimrod realizada en 1907-1909 y que tuvo ocasión de viajar con los tres notables personajes, y que dice:

"Para una misión científica denme un jefe como Ross; para un rápido y eficiente viaje, a Amundsen. Pero cuando se está en una situación desesperada, cuando no se vislumbra una salida, entonces hay que hincarse de rodillas y rezar por Shackleton".

Este notable marino y eficiente hombre de acción escribió un libro, **El corazón de la Antártida,** en el que narra sus experiencias en dicha región.

El interesante tema de la génesis del Tratado Antártico es relatado a continuación por el Almirante Soldi destacando los acontecimientos principales que lograron perfeccionar finalmente el instrumento internacional más exitoso de la Historia, cuyos propósitos son todos altamente positivos para el mundo entero y que dieron solución al entrampamiento en que se encontraron en determinado momento tanto los países reclamantes como las grandes potencias por razones de índole política, pero con una raíz económica. El propósito principal de las negociaciones para la elaboración y ratificación de este instrumento internacional fue neutralizar estas tensiones, pero para lograr finalmente este propósito común no fue posible incorporar en su articulado el aspecto económico del aprovechamiento de sus recursos minerales, cuya mención fue cuidadosamente evitada.

Años después, como lo menciona el Almirante Soldi, entre 1982 y 1987, se elabora una Convención destinada a la exploración y explotación minera antártica promovida por los países industrializados Partes en el Tratado Antártico presionados por las empresas transnacionales interesadas principalmente en la explotación del petróleo y gas supuestamente existentes en grandes cantidades en la plataforma continental antártica. Dicha Convención, cuya Acta Final fue firmada en Wellington en 1988, contiene implícitas dentro de su complejo articulado disposiciones que vulnerarían los intereses económicos de países como el Perú, y también harían posible que las consecuencias de prácticas industriales no probadamente seguras pudieran causar desastres ecológicos que destruirían la condición prístina de importantes regiones de la Antártida. La opinión contraria a tal Convención del científico francés Jacques Cousteau, la persona que hasta su lamentada desaparición gozó de la mayor credibilidad y prestigio en el pueblo francés, obligó al gobierno del primer ministro Rocard a corregir la posición inicial de Francia que era favorable a la Convención, actitud que adoptaron después otros países consultivos. La Convención no llegó a entrar en vigor y se encuentra actualmente en algún freezer, donde deberá permanecer para siempre.

Según nos lo revela el Almirante Soldi, este cambio de actitud internacional a favor de la protección ambiental ocurrió en menos de 18 meses.

Debo agradecer aquí la gentil mención que el Almirante Soldi hace a mi modestísima contribución al conocimiento de la Convención después de la publicación y difusión del texto final al término de la borrascosa sesión en la que fue apuradamente aprobada. Uno de los comentarios finales del estudio efectuado decía refiriéndose a la posibilidad de acceso a los beneficios económicos de la eventual minería: "En plena evolución constructiva de esta sociedad de Estados (los Consultivos), es sorprendente tomar conocimiento de un documento que reglamenta un procedimiento que tiende al usufructo prácticamente exclusivo y excluyente de los recursos minerales antárticos por unos pocos países Partes Consultivos del Tratado Antártico, y que en virtud del mismo documento tienen además la facultad de dificultar o impedir el acceso a los beneficios derivados de la eventual explotación de esos recursos a otras Partes Contratantes".

Y respecto del medio ambiente concluía: "Proyectándonos al futuro y considerando la posibilidad que se inicie la exploración y explotación de los recursos minerales en la Antártida, nuestra preocupación principal está en las consecuencias sobre el medio ambiente que se deriven de esta actividad y que puede perjudicar nuestros ecosistemas, a pesar de las múltiples seguridades y salvaguardas que se exijan a los Operadores. Nuestro principal interés en la conservación del medio ambiente antártico nos hace ver, en la práctica, la inconveniencia de la actividad minera antártica, pues la experiencia histórica y actual del comportamiento humano en otras regiones del mundo en las que se realizan las mismas actividades en condiciones menos riesgosas que en la Antártida, demuestra que, inevitablemente, tiene un efecto destructivo del medio ambiente, que rebasa largamente el ámbito en el que se realiza tal actividad, proyectándolo a regiones remotas en forma incontrolada."

La firma del Protocolo para la Protección del Medio Ambiente Antártico y su carácter vinculante con el Tratado Antártico constituyó el término de una etapa de incertidumbre sobre la inestabilidad del Sistema Antártico debida a la injerencia de intereses económicos muy fuertes. La puesta en práctica de dicho Protocolo y sus cinco anexos requiere ahora de una labor constante y decidida que afortunadamente constituye en la actualidad la preocupación principal de los Estados que son Miembros Consultivos del Tratado. Esta actitud positiva nos asegura que cualquier acto proveniente de la actividad humana que eventualmente amenace la conservación del medio ambiente antártico no provendrá del interior del Sistema Antártico sino del exterior del ámbito de aplicación del Tratado.

Como bien lo destaca el Almirante Soldi, la característica principal del continente Antártico es su calidad de prístino, esto es, antiguo y primitivo, original, puro y sin igual, por lo que es considerado como un laboratorio único que debe ser preservado. Sin embargo, a pesar de su ubicación tan remota y alejada de las regiones del mundo en que se realizan actividades humanas de todo género, llegan hasta él las consecuencias negativas de éstas en la forma de contaminación, debida a las malas prácticas industriales y de los abusivos usos de la energía que en aquellas se practican, y que depositan en las capas de hielo que se acumulan anualmente en su enorme superficie. Es conocido el hallazgos de trazas de isótopos de tritrio procedentes de las explosiones nucleares realizadas en el Atolón de Bikini en 1964 y 1965, aparecen en las muestras de hielo antártico analizadas correspondientes a los estratos de los años 1965 y 1966. También se ha detectado la presencia de DDT y metales pesados en los tejidos grasos de las focas. No se consignan datos precisos respecto de los innumerables y graves escapes de residuos nucleares, incontenibles derrames de petróleo y escapes sulfurosos y de otra especie que circulan libremente por mar y aire y que ocasionalmente llegan a la Antártida afectando su medio ambiente por largos períodos de tiempo, dada la lenta degradación de sus efectos por la bajas temperaturas reinantes. Quizá el ejemplo mejor conocido de que esto efectivamente ocurre es el adelgazamiento de la capa de ozono en la Antártida producido por el masivo uso de cloroflurocarbonos que se emplearon profusamente en atomizadores y equipos de refrigeración. Este efecto se descubrió en el año de 1982 y aún no se ha eliminado su uso. Lo más grave es que aun cuando su uso ya se haya erradicado, la capa de ozono tardará dos o tres décadas para reconstituirse. En estos momentos la ciudad austral chilena de Punta Arenas está recibiendo dosis peligrosas de rayos ultravioletas dañinos a la piel y a la vista, pues una porción del vacío de la capa de ozono está precisamente encima de ella.

Parecería que no basta que en el Sistema Antártico las Partes Consultivas dediquen un importante y eficaz esfuerzo a controlar la contaminación endógena de su medio ambiente. Parte importante de la contaminación que llega hasta la región antártica procede de las remotas regiones donde, como lo hemos mencionado, ésta se genera masivamente por el estilo de vida que nos impone la llamada modernidad, y es trasladada por las corrientes marinas y del viento llegando eventualmente a la Antártida. Pero sucede que las Partes Consultivas en cuyos territorios se genera la mayor contaminación, son también Parte de las Naciones Unidas y podrían mostrar un comportamiento coherente y unirse activamente a las acciones que tímidamente ahora se están emprendiendo para tratar de salvar al mundo de la degradación de su medio ambiente. Esta acción ha sido tan ineficaz que desde la Conferencia de la Naciones Unidas, sobre el Medio Humano realizada en Estocolmo en 1972, en que se elaboró un Plan de Acción bajo la

responsabilidad de PNUMA, a la Cumbre de Río realizada en 1992 para evaluar los resultados obtenidos del referido Plan de Acción, se comprobó los decepcionantes resultados obtenidos en el lapso de veinte años transcurridos. Tampoco está teniendo mucho éxito el Plan de Acción aprobado en la Cumbre de Río.

Son varias las causas que contribuyen directamente a este deterioro. Afortunadamente se están iniciando soluciones destinadas a disminuirlo. El Worldwatch Institute o Instituto de Vigilancia Mundial edita anualmente un informe sobre el estado del Mundo orientado al tema medioambiental. El correspondiente al año 2000 nos muestra un listado de siete tendencias que están configurando la futura civilización; una de ellas tiene relación directa con la Antártida: la elevación de la temperatura promedio de la Tierra. Al respecto dice:

"Una tendencia que está afectando al mundo entero es la elevación de la temperatura que resulta del incremento de la concentración de CO_2 en la atmósfera".

Cuando se inició la Revolución Industrial hace más de dos siglos, la concentración de CO_2 es estimaba en 280 partes por millón (ppm). En 1998 este nivel se habia elevado a 367 ppm, o sea, 31%. Esta ha sido una de las tendencias más predecibles, pues se ha hecho en este lapso un seguimiento de su incremento.

La temperatura global promedio también se ha elevado, especialmente durante las últimas tres décadas, período durante el cual los niveles de CO_2 se han elevado más rápidamente. La temperatura global promedio entre 1969-1971 fue de 13.99°C. Entre 1996-1998 fue de 14.43°C, un incremento de 0.44°C.

Si las concentraciones de CO_2 duplican los niveles preindustriales durante este siglo, como parece que será, la temperatura global se elevaría por lo menos 1°C y quizá tanto como 4°C. Mientras esto ocurre, el nivel del mar se elevaría entre un mínimo de 17 cm. A tanto que un 1 metro para el año 2100. Esto no sólo produciría la desaparición de las regiones costeras más bajas del planeta, sino que con la pérdida de gran parte de los hielos antárticos se habría diluido el acervo científico milenario que hoy se utiliza para su estudio mediante la toma de muestras sedimentarias de ellos.

Los ecologistas observan el deterioro del ecosistema y ven la necesidad de reestructurar la economía mediante un cambio paradigmático. Por ejemplo, estabilizar el clima de la Tierra ahora depende de reducir la emisión de carbono pasando de una economía basada en energía procedente de combustibles fósiles a otra basada en energía procedente del sol y del hidrógeno. Afortunadamente, las tecnologías para capturar estas enormes fuentes de energía ya existen. Ahora podemos ver cómo la electricidad generada por el viento está siendo utilizada para producir hidrógeno mediante la electrólisis del agua. El hidrógeno se

convierte entonces en el combustible básico para la nueva economía, utilizando inicialmente la infraestructura que vaya dejando de utilizar gas natural. En otras palabras, los principios de la sostenibilidad ecológica y de la estabilización del clima en el planeta, incluyendo la Antártida, requieren ahora una transición de una economía basada en la energía procedente del carbono a otra procedente del hidrógeno.

Aunque el uso de todas las fuentes de energía que se derivan directa e indirectamente del sol probablemente se extenderán, las celdas solares y el viento serán quizá las principales fuentes de la nueva economía energética.

Ya Dinamarca obtiene del viento el 8% de su electricidad. En el norte de Alemania, esta cifra es del 11%. En Navarra, España, es el 20%. En EE.UU. la expansión de la energía eólica está trasladándose desde California hacia las granjas de Minnesota, Iowa, Oregon, Wyoming y Texas.

Mientras el uso de energía eólica y de celdas solares se incrementa, el crecimiento en el consumo de petróleo en el mundo ha decrecido a 2% al año y podría continuar reduciéndose al año 2050. El empleo de gas natural, el más limplio de los combustibles fósiles, está creciendo a un ritmo de 2% anual, pero se le va considerando como un combustible de transición entre la economía basada en combustibles fósiles y la basada en fuentes de celdas solares y el hidrógeno. Sería muy desafortunado que esta tendencia avance más rápidamente que la iniciación de la explotación de nuestro gas de Camisea.

El tema sobre el empleo de estas formas de energía fue tratado en la XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico realizada en Lima el año pasado, a la que se ha referido el Almirante Soldi. En línea con el espíritu del Protocolo sobre Protección del Medioambiente Antártico, el Perú presentó un documento de trabajo sobre Energías Renovables, como una contribución a la labor del Grupo de Contacto creado en el ámbito latinoamericano, que está recopilando información científica y técnica sobre el tema. El Perú fue designado facilitador del intercambio de información de dicho grupo.

Estas formas de energía son especialmente deseables en la Antártida pues evitan las posibilidades de derrames de combustibles, emisiones de monóxido de carbono, óxidos nitroso y sulfurosos, entre otros.

Cómo habría contribuido al deterioro medioambiental la explotación minera antártica si ésta se hubiese permitido, es una pregunta que tendría seguramente una respuesta trágica. Afortunadamente, como nos lo hace saber el Almirante Soldi, en la misma reunión consultiva en la que el Perú fue admitido como miembro pleno del Tratado Antártico, se ganó la batalla contra los intereses

económicos mineros de los países desarrollados y se evitó poner en riesgo el delicado medio ambiente antártico.

En la parte final de su exposición, el Almirante Soldi nos relata la forma en que nuestra Marina impulsó toda gestión posible ente las instancias respectivas en pro de nuestra adhesión al Tratado Antártico, en primer lugar, y luego nuestra incorporación como Parte Consultiva con plenas facultades dentro del Sistema. Nos revela asimismo su importante intervención personal como miembro de la Marina de Guerra en este mismo proceso. Nuestro Instituto, cuya actividad en el campo histórico es intensa, recogerá estos hechos cuando en su momento se escriba la historia completa de cómo el Perú ingresó al Sistema Antártico y cómo fue su desempeño al interior de éste, honrando el compromiso asumido como Miembro Consultivo. Parte de esta historia contendrá también la crónica de nuestro distinguido Miembro de Número el Doctor José Antonio Del Busto en el transcurso de la Primera Expedición Antártica embarcado en el BIC "Humboldt".

La Marina de Guerra estará indefectiblemente ligada al acontecer antártico nacional, no solamente porque las expediciones antárticas son operaciones eminentemente marítimas por razones de capacidad de transporte, permanencia en el área y disponibilidad de toda la infraestructura científica necesarias para la realización de una investigación científica amplia y variada in situ, sino también, porque los asuntos antárticos constituyen intereses del Perú en el mar con los que está involucrada la Institución por mandato constitucional.

El Almirante Soldi aborda en su reflexión final un tema de la mayor importancia: la creación del Instituto Antártico del Perú, para que asuma todas las áreas derivadas de la puesta en práctica de la Política Nacional Antártica, incluyendo la realización de la expediciones al continente austral. En este propósito y en otros muchos, nuestro Instituto tendrá seguramente en el Almirante Soldi a su más entusiasta impulsor.

Con la esperanza en mente y, sobre todo por expresar el deseo de los señores Miembros de Número del Instituto y de su Consejo Directivo de que se incorpore a las tareas de nuestra organización, le damos, Almirante Soldi, nuestra sincera, calurosa y unánime bienvenida.

*Las Malvinas, conflicto argentino-británico (Abril-Junio 1982)**

VICEALMIRANTE LUIS GIAMPIETRI ROJAS

I. DESCUBRIMIENTO Y ANTECEDENTES DE LA ISLAS MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR

Para poder entender las causas que llevaron al enfrentamiento de Argentina con Gran Bretaña por la posesión de las Islas Falklands o Malvinas a partir del 2 de abril de 1982, es necesario hacer un recuento cronológico de los antecedentes de estas Islas, su importancia actual y los factores políticos y sociales que llevaron a ambos gobiernos a un enfrentamiento armado comparable con las grandes batallas de la Primera y Segunda Guerra Mundial.

El tema es muy vasto y por esta razón se tratará de ser lo más explícito y concreto posible, aunque esto suene a contradicción pero es necesario analizar lo más objetivamente posible lo sucedido, para así poder llegar a conclusiones las que a su vez nos lleven a recomendaciones que sean aprovechables tanto en el campo político, militar, psicológico y social.

El suscrito, por coincidencia, fue testigo de excepción de los inicios de este conflicto, en razón de encontrarse en la Argentina desde el día 6 de abril de 1982, por lo cual pudo apreciar de cerca los principales acontecimientos acaecidos antes del desembarco de las Fuerzas Argentinas en las Islas Georgias del Sur que marcaron el inicio del conflicto no declarado entre la Argentina y Gran Bretaña.

---

* Discurso leído en el Acto Académico de incorporación celebrada el 23 de noviembre del 2000. Para esta publicación se han añadido varios textos ampliatorios.

Trataré de explicar algo de las características de las Islas, su valor estratégico, su historia, los antecedentes del conflicto y luego la relación cronológica de los acontecimientos. No será posible dejar de lado, en esta etapa, algunos comentarios que luego serán puntualizados debidamente al discutir globalmente el conflicto, con el fin de orientar las conclusiones.

Descripción de las Islas Malvinas o Falklands, Sandwich y Georgias del Sur.

ISLAS MALVINAS O FALKLANDS

Las Islas Malvinas las constituyen un gran conjunto de aproximadamente, 200 islas, cuya parte central corresponde a la latitud 40° 40'S y longitud 59° 30'W, y que tienen una superficie de 12,000 km^2, cubriendo una distancia de Este a Oeste de aproximadamente 259 km. y de Sur a Norte 161 km. De un rectángulo de estas medidas que la comprende, sólo la cuarta parte es tierra y el resto es océano. La parte de tierra mayormente está ocupada por dos grandes islas llamadas Islas Malvinas e Isla Soledad por los argentinos y East Falklands (2,550 millas^2) y West Falklands (1,750 millas^2) por los ingleses.

Las Malvinas presentan desde el mar un aspecto algo sombrío, con colinas redondeadas de escasa altura (la máxima es de 700 m.) y formas que indican madurez geológica.

También se divisan llanuras de colores verdes o grises oscuros y numerosas entradas o puertos en todos sus perímetros.

Las corrientes de las Malvinas vienen del Suroeste al Noroeste y rodean las islas con una velocidad media de un nudo.

Estas corrientes arrastran, hacia las Islas, los objetos flotantes que salgan por la Boca del Estrecho de Magallanes.

La parte central de la Isla se encuentra aproximadamente a 346 km. de Cabo Belgrano en el territorio argentino y aproximadamente 300 millas al Este del Estrecho de Magallanes.

El clima es húmedo y marítimo, no tiene veranos cálidos ni inviernos excesivos, la temperatura media es de 6° C, julio es el más frígido, con una media de 2° C. y enero y febrero los más cálidos, con una media de 10° C.

La velocidad media anual del viento es de 15 nudos (28 km/hora) y la frecuencia de temporales es de 2.5 al mes.

Los vientos predominantes son del Oeste (NW. 24%, del W. 20% del SW. 18% y del N. 18%). Los más raros son los del Este.

El promedio de nieblas es 54 días al año y el tiempo es muy nuboso. En resumen es un medio de clima marítimo húmedo, sin temperaturas extremas, ventoso y con frecuentes temporales. Estas dos últimas condiciones llevan a que en algunas épocas del año se sientan "sensaciones térmicas" de muy bajas temperaturas así como que se produzcan nevadas.

ISLAS GEORGIAS DEL SUR

Estas Islas se encuentran a 800 millas al Este de las Islas Malvinas.

ISLAS SANDWICH DEL SUR

Estas Islas se encuentran a 1,200 millas al Este de las Islas Malvinas.

DESCUBRIMIENTOS DE LAS ISLAS MALVINAS

En cuanto a quién otorgarle el crédito exacto sobre el descubrimiento de las Islas Malvinas, existen numerosas teorías que se pierden en el tiempo, algunas inconsistentes y difusas, pero aun así trataremos de analizar brevemente cada una de ellas, no con el fin de encontrar cuál de ellas es la verdadera o primera, pues esto demandaría un trabajo de investigación que se alejaría del objetivo del presente trabajo y que requeriría por supuesto de un tiempo mucho mayor y acceso a documentación histórica que obra en los archivos de las bibliotecas españolas, inglesas, argentinas y de otros países.

Las teorías y estudios sobre posibles descubridores de las Islas abarcan un siglo, el XVI, y comprenden los siguientes navegantes.

- Américo Vespucio, en su viaje realizado entre 1501 y 1502 con una expedición portuguesa.

En su búsqueda, al igual que Colón, de un paso que lo llevara a través de la India Oriental (nuestra América), del Atlántico al Pacífico, Américo Vespucio, tocó el Brasil siguió hacia el sur, frente al Río de la Plata al que llamó "Jordán", puso el nombre de Cananor a un punto de la Patagonia Argentina, en honor al nombre de un príncipe de una novela medieval y estando a la altura de los 52° Sur una tormenta lo hizo más afuera, dice Vespucio en su Lettera a Sorderini el 7 de setiembre de 1504, "Era tanta la tempestad que toda la flota estaba en gran terror. Las noches eran muy largas"... "En medio de estas tormentas avistamos el 7 de abril (16 ó 17 según la reforma Gregoriana) una nueva tierra de la cual recorrimos cerca de 20 leguas, encontrando la costa brava y no vimos en ella puerto alguno, ni gente. Creo, porque el frío era tan intenso, que ninguno de la flota podía

soportarlo". Volvió a Portugal y su descubrimiento figuró en 1515 y 1520 en los mapas de Schoner y Waldseemüller anteriores al viaje de Magallanes.

- La Expedición de Goneville

En junio de 1503 de Honfleur a la orilla derecha del Sena a bordo de su nave "Espoir" zarpa el francés Binot Palmier de Goneville; a bordo de su buque viajaba Nicola Lefebvre, quien dejó manuscritos que relatan lo sucedido en dicho viaje. Relata que vieron un continente y sufrieron un temporal, se supone que fue cerca del río San Francisco do Sul en el Brasil. Durante el viaje de regreso encontró unas islas a las que llamó Islas delle Pulzelle.

Desafortunadamente al no existir descripciones ni posición de su situación, la veracidad de dicho descubrimiento como de las Malvinas es bastante incierto.

- Expedición de Magallanes

Utilizando los mapas de Schoner y de Waldseemüller, Magallanes inicia en 1520 su viaje que lo inmortalizó en la búsqueda del paso del Atlántico al Pacífico. Cuando estuvo cerca de su objetivo parte de su flota se amotinó y se dispersó. Magallanes encontró el ansiado paso que lleva su nombre pero algunas de las naves, se supone, recalaron en las Malvinas, pues figuraron en cartas de ese viaje. Como resultado de esto se puede concluir que aunque faltan pruebas documentales, la cartografía producto del viaje de Magallanes, muestra como muy probable el descubrimiento de las Islas Malvinas por algunas de las naves de Magallanes.

Los descubrimientos hechos dentro de la línea de Alejandro VI, trasladada en Tordesillas a 360 leguas de la Azores y Cabo Verde, asignan a España cualquier descubrimiento (Tratado de Tordesillas).

Duarte Barbosa, que fue a buscar a una de las naves de Esteban Gómez se supone, pasó frente a las Malvinas. El hecho es que Pigafetta el cronista de a bordo las dibujó burdamente, a los pocos meses de la llegada de Juan Sebastián Elcano, con la "Victoria", Pedro Reinel las dibujó en 1522 en un mapa encontrado no hace mucho en Estambul.

- Luego de estos descubrimientos y ya figurando en diferentes cartas, se consignan otras expediciones como la de Olayza en 1526, Alcazaba en 1534 y Camargo en 1540 que recorrieron la zona afianzando el dominio de España sobre estas tierras, ampliando el viaje de Francisco de Camargo, quien formaba parte de la Armada del Obispo de Plasencia que zarpó de Sevilla en agosto de 1539 con cuatro naves.

La nave comandada por Camargo al perderse de la nave capitana a la entrada del Estrecho, el 20 de enero de 1540, intenta nuevamente tomar el estrecho sin

conseguirlo, el día 4 de febrero en su viaje de regreso a Europa, relata que "aparecieron 8 a 9 Islas que en la carta están, entran a una bahía a la que llaman De las Zorras, en donde permanecen 10 meses hasta el 3 de diciembre de 1540". Por la descripción de los canales, bahías y configuración de las islas, éstas coinciden con las Malvinas.

Existen documentos como la carta náutica de Bartolomé Olivos de 1562 y el Mapa de la Biblioteca Angélica de Roma, que muestran la situación de las Malvinas.

- Expedición del corsario Thomas Cavendish

En su segunda expedición que zarpó del puerto de Plymouth el 6 de agosto de 1591 tenía entre sus integrantes al marino inglés John Davis, a bordo de la nave "Desire"; esta expedición, luego de atracar en Santos en el Brasil, continuó rumbo al sur con el fin de intentar cruzar el Estrecho de Magallanes, no lográndolo debido a los fuertes temporales en la zona. La nave "Desire" regresó sola y relata en su bitácora, que el día 17 de agosto de 1592 avistaron " ciertas Islas nunca antes descubiertas por ninguna relación conocida, situada a 50 leguas o más de la Costa Este y Nor-Este, desde los estrechos". No da mayores referencias al respecto pues este descubrimiento lo hicieron luego de un fuerte temporal, lo cual hace que sea bastante incierto.

- Expedición de Sebald De Weert

En el año 1598 partieron de Texel (Holanda), cinco naves a órdenes del Almirante Jacobo Mahu, una de las naves estaba a cargo de Sebald De Weert; este marino, luego de cruzar el Estrecho de Magallanes, regresa nuevamente al océano Atlántico y el 22 de enero de 1600 pone rumbo a Europa.

El día 24 de enero sobre latitud 50° 40' descubre tres islas a las que llama Sebaldinds, se supone sean las actuales Jason del archipiélago de las Malvinas. Se considera a Sebald De Weert, como redescubridor de las Malvinas en 1598 y se da como lo más cierto el descubrimiento de las islas por Francisco de Camargo, con su nave "Incógnita" en 1540.

- Expedición de Luis Antonio de Bougainville

En 1764 los franceses inician la construcción de un pequeño puesto en Puerto San Luis, Isla Gran Malvina. En 1764, luego de colonizar la isla, Bougainville entrega, en nombre del gobierno de Francia, las islas a España.

- El año 1766 los ingleses crean, en la Isla Soledad o West Falkland, el puerto Egmonton.

Luego de disputas siguen la toma y devolución a los españoles del control de las islas y la retirada final de los ingleses en 1774. España gobierna las islas en forma soberana hasta 1811 en que se inicia el proceso de la Independencia Argentina. Al separarse las Provincias Unidas de América del Sur (primera denominación de la Argentina), por decisión del primer congreso de Tucumán, de la metrópoli española, Argentina hereda no sólo la posesión jurídica de las Malvinas sino la material.

• En 1831 el mandatario argentino Martín Rodríguez, por decisión que consta en la Gaceta Oficial del 10 de junio de 1829, nombra gobernador y comandante político-militar del Archipiélago, a Luis Vernet, quien se estableció con su familia en la Isla Soledad en 1831. Luis Vernet, un imaginativo y audaz hombre de negocios nacido en Hamburgo, Alemania, en 1792, adquirió en Buenos Aires 30 leguas cuadradas en el Archipiélago. El ex sobrecargo de buques mercantes anticipó que había allí un gran futuro. Junto con su familia y 40 colonos se instaló en bahía Berkeley.

Vernet dictó una serie de disposiciones en relación con la caza de la ballena y fue así que, aduciendo una infracción, apresó una nave, la fragata norteamerica "Lexington".

En 1833 los ingleses deciden reinstalarse en las Islas nuevamente y con el buque de guerra "Clío" arriban a las Malvinas.

Al llegar encontraron únicamente 30 argentinos defendiendo la plaza, los capturaron y ordenaron partir izando luego el pabellón británico. Los argentinos de inmediato hacen conocer su protesta y Lord Palmerston calmosamente responde, seis meses después, que el territorio del Archipiélago era propiedad del Gobierno Británico.

A partir de ese momento, Gran Bretaña comenzó a enviar dotaciones de gentes a las que denominó Kelpers, en razón de una alga que crece en las orillas del Archipiélago.

En 1887 Argentina inicia un nuevo intento de recuperar las Islas a través de las reclamaciones pero el Secretario de Estado de Negocios de Inglaterra en el Extranjero, Marqués de Salisbury, se negó a seguir discutiendo acerca de la posesión de las Malvinas. El entonces Canciller argentino Dr. Norberto Quirno Costa, le respondió "que un debate no queda cerrado por voluntad de una sola de las partes y menos cuando se niega incluso a acceder a los medios conciliatorios a que apelan las naciones para resolver sus controversias".

La Argentina continúa reclamando su territorio sistemáticamente, pero Inglaterra no deja margen a la discusión. En la IX Conferencia Interamericana de

Bogotá, 1948, por una tesis argentina aparece una nueva expresión en la terminología del Derecho Internacional Americano, la de los territorios ocupados, es decir, ocupados ilegítimamente sin derecho.

Por esta tesis se distinguió entre "Colonias y Posesiones Europeas en América y territorios ocupados por países no americanos".

En un principio las Naciones Unidas se ocupan sólo tangencialmente del gran problema de la descolonización. Solo en 1960, la Asamblea adopta la Resolución 1514, conocida "Declaración sobre concesiones de la Independencia a los paises y pueblos coloniales" donde se decide poner fin rápida e incondicionalmente al colonialismo en todas sus formas y manifestaciones. En su parágrafo 6 dice: "Todo intento encaminado a quebrar total o parcialmente la Unidad Nacional es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas".

En 1965 la Asamblea aprueba la Resolución 2065 denominada "Cuestión de las Islas Malvinas", la que contiene las siguientes consideraciones:

1. Que existe una disputa sobre la soberanía de las Islas Malvinas entre la Argentina y la Gran Bretaña.
2. Que debían tenerse en cuenta los intereses de los Isleños (los británicos interpretan sus deseos como los de ellos).
3. Que se lleven a cabo negociaciones directas.

Ese mismo año el Ministro de Negocios Extranjeros inglés, Michael Stewart, visitó Buenos Aires y del resultado de las conversaciones con el Canciller Miguel Angel Zavala, Gran Bretaña aceptó iniciar negociaciones sobre la base de la Resolución 2065.

Estas se continuaron con pocos logros y es así que en agosto de 1971 se logran algunos acuerdos de cooperación en los campos de la salud, educación, comercial y técnicos. Así se llega a fines de 1975, oportunidad en que la Cancillería Británica se resiste a continuar las negociaciones bilaterales en cuanto tiendan a solucionar la disputa de soberanía, con lo cual se vuelve a la posición del Marqués de Salisbury en su nota del año 1887 - por considerarlas negociaciones "estériles", proponiendo limitar la agenda a la "cooperación económica". Simultáneamente se decidió enviar una misión, la "Misión Shackleton", para realizar estudios económicos y fiscales en área malvinense. Por su parte, el Ministro de Asuntos Exteriores inglés anunciaba, en la Cámara de los Comunes, que "la Nave Británica de Guerra Endurance" se encontraba en las inmediaciones del Archipiélago y que otros dos navíos se hallaban listos para trasladarse hasta allí. El 14 de enero de

1976, el Canciller argentino Manuel Arauz Castex anunció el retiro del embajador argentino en Londres, debido a la "ruptura unilateral" de las negociaciones sobre las Malvinas y le aconsejó al gobierno británico que hiciera lo mismo con su embajador en Buenos Aires.

- La Resolución del Comité Jurídico Interamericano de 1976, la amenaza grave e inminente del uso de la fuerza que significaba la presencia y la acción de naves de guerra británicas en aguas argentinas, llevó al órgano jurídico de la Organización de los Estados Americanos, con sede en Río de Janeiro, a formular una declaración que marca el sentir jurídico de América sobre la cuestión Malvinas.

En dicho pronunciamiento se reconoció que la República Argentina tiene inobjetables derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas, que la presencia de buques de guerra en aguas adyacentes a Estados Americanos, así como anuncios intimidatorios por parte de autoridades británicas constituyen amenazas a la paz y seguridad del continente y que ello configura una "conducta hostil" con el fin de acallar reclamaciones del gobierno argentino y obstruir el desarrollo de las negociaciones recomendadas por las Naciones Unidas.

Firmaron esta histórica resolución los siguientes miembros americanos:

Reynaldo Galindo Pohl (El Salvador), José Joaquín Caicedo Castillo (Colombia), Antonio Gómez Robledo (México), José E. Prado Kelly (Brasil), Américo P. Ricaldoni (Uruguay), Alberto Ruiz Eldredge (Perú), y Jorge A. Aja Espil (Argentina).

LAS ISLAS GEORGIAS

Estas Islas situadas aproximadamente a 800 millas al este de las costas argentinas, estuvieron deshabitadas hasta 1904, específicamente hasta el 16 de noviembre, en que a bordo de un buque ballenero de construcción holandesa, el "Fortuna" de 160 toneladas, junto con los veleros "Lanise" de 1800 toneladas y el "Rolf" de la Compañía Argentina de Pesca arriban al Archipiélago de las Georgias e instalan una factoría para el procesamiento de las ballenas; paralelamente las Islas al estar deshabitadas, son puestas bajo jurisdicción argentina.

En 1905 comienza a funcionar en Grytviken una estación meteorológica dependiente del Ministerio de Agricultura argentino. Los ingleses ya en las Malvinas, al tomar conocimiento del productivo negocio que se estaba desarrollando en base a la ballena en las Islas Georgias, deciden cobrar impuestos a esta nueva actividad. Este impuesto era extendido a todos aquellos buques, argentinos o no, que pescaran en las inmediaciones de las Islas.

En 1908 sancionan una carta patente en donde en forma unilateral se adjudica una enorme zona que incluye territorios argentinos y chilenos en tierra firme.

En este documento, promulgado el 4 de julio de 1908, Gran Bretaña declara sus dominios sobre las tierras, islas y mares situados al Sur del paralelo 50°N al Este y 80°W con lo cual además de las Malvinas, las Georgias, las Sandwich, las Shetlands y la Península Antártica, incluía gran parte de la provincia de Santa Cruz, las provincias sureñas de Chile y todo el Archiélago de Tierra del Fuego. Ese mismo año, el gobierno de las Malvinas estableció una oficina postal, así como un gobernador.

Finalmente, en 1950 desmontaron la estación meteorológica argentina y la devolvieron a Montevideo. La Compañía Argentina de Pesca siguió funcionando hasta 1961 en que fue vendida al gobierno británico de las Malvinas, la que luego de un tiempo fue desmontada.

IMPORTANCIA DE LAS ISLAS MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR

POLÍTICAS

Ha permitido la presencia británica en el Atlántico Sur y ha servido de base para mantener su política colonialista en esta área. Factor importante de mantener dado que existen en el mundo otros países que están bajo el mismo sistema colonial británico.

ESTRATÉGICAS

A partir de la hipótesis de Henry Kissinger según la cual vivimos en un mundo que es bipolar desde el punto de vista militar, y multipolar desde el político, es fácil comprender la importancia que para la Gran Bretaña tiene la posesión de dichas islas.

Teniendo en consideración la vulnerabilidad del Canal de Panamá, en caso de un conflicto, el paso de todo el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Pacífico, tendría que hacerse o por el Estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos.

Esto de por sí ya es argumento de fuerza para tratar de detentar el poder sobre dichos Archipiélagos.

Estas Islas sirvieron de apostadero al Imperio Británico para el control del tránsito naval en el Atlántico Sur durante las dos Guerras Mundiales. No hay que olvidar que Inglaterra se encuentra a 15,000 millas de las Malvinas y es fácil

deducir la importancia que tiene una base avanzada en dicha zona. En la Primera Guerra Mundial se libró una batalla naval entre las fuerzas inglesas y alemanas en inmediaciones del Archipiélago y durante la Segunda Guerra Mundial partieron de allí las naves que persiguieron y acorralaron en el Río de la Plata al acorazado de bolsillo "Graf Spee" de Alemania, cuyo hundimiento ante el bloqueo naval establecido por los ingleses fue la última decisión del comandante alemán (diciembre 1939).

ECONÓMICAS

Las Islas originalmente han vivido de la caza de la ballena y la crianza de ganado ovino, dado lo agreste del terreno y el clima. Sus habitantes han estado considerados como "ciudadanos de segunda categoría" para los ingleses y han vivido casi marginados de contacto con Inglaterra.

Recientemente la aparición del krill, y el calamar le han dado mayor importancia económica.

En el año 1957 el Reino Unido envía a las Islas la "Misión Shackleton" que determina entre otras cosas lo siguiente:

a. A base de estudios geológicos, se determina la presencia de vastas cuencas petrolíferas alrededor del archipiélago. En Banco Burdwood, podría contener en su cuenca sedimentaria de 8,000 metros, una cifra estimada de 3,560 millones de metros cúbicos de petróleo.

b. La explotación comercial del krill, un crustáceo que tiene el aspecto de un camarón diminuto que se asocia a otros formando conglomerados, ha producido una posta que se congela en bloques y se vende como alimento humano para ser mezclado con queso, manteca y otros agregados. A raíz de la casi extinción de la ballena, el crecimiento del krill ha sido desmesurado, constituyéndose en un alimento vital del futuro.

c. Las algas (Kelper) que se producen en las plataformas continentales argentinas, de las que son parte las Islas Malvinas, son utilizadas para la obtención de alimentos y formación de geles. La Argentina por este concepto ocupa actualmente en lo que explotan, el cuarto lugar en el mundo con una producción de 1,000 toneladas/año. Se calcula que trabajando el Archipiélago se tendría 200,000 toneladas de algas/año, con un valor aproximado de 23 millones de dólares.

d. Fue la presencia de módulos de manganeso a 4 ó 5 kilómetros de profundidad y que contienen entre un 20 y un 25 % de manganeso, 15% de hierro, cobalto, níquel y cobre.

e. Por último, la actividad ganadera, principalmente ovina, dada la gran cantidad de pasturas naturales que cubren la casi totalidad del Archipiélago (1'200,000 hectáreas aproximadamente), alimentaba, según un censo de 1974/75 unos 650,000 ovinos, que produjeron según ese censo 2'235,000 kilos de lana. A la cotización promedio de los últimos años previos al conflicto significaron, descontando el flete, aproximadamente 700,000 libras esterlinas al año, 1'400.000 dólares.

Las Islas han vivido esos años, contando con gran apoyo de la Argentina, que hizo aeropuerto, estableció una línea aérea con frecuencia semanal, envío e intercambio de productos, etc.

II. FACTORES QUE INFLUYERON EN EL CONFLICTO ARGENTINO-BRITÁNICO EN LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH EN 1982

Como fácilmente podrá deducirse de todo lo expuesto hasta ese momento, desde hacía 149 años, han existido conflictos de intereses en todos los campos, llámense políticos, económicos, sociales, jurídicos-internacionales, estratégicos, militares, logísticos y psicológicos, por la posesión, de las Islas Malvinas.

No es posible analizar cada uno de estos puntos sin hacer un recuento de cómo se encontraban ambas naciones esos años y para ello es necesario efectuar un análisis separado de cada una y como se verá al final de este análisis, ambas naciones necesitaron, por alguna razón, desembocar en esta lamentable guerra.

A. ARGENTINA

La Argentina que ha tenido en su vida republicana un movimiento político de tipo pendular entre gobiernos militares y civiles y que aún, dentro de los militares, han sufrido golpes internos, como fuera la destitución del General Viola por el General Galtieri.

La férrea política impuesta por el gobierno militar en todas sus fases contra los partidos políticos y organizaciones sindicales, así como la política liberal del controvertido Ministro de Hacienda Roberto Martínez de la Hoz, que generó la inflación más grande de América y una de las más altas del mundo. Su liberalismo económico desembocó en una sucesiva quiebra de la excelente industria liviana y

pesada de la Argentina, con el consiguiente desempleo y por supuesto el malestar que esto trae.

Es así que, el día 30 de marzo de 1982, la CGT el organismo sindical más fuerte de la Argentina, a pesar de las amenazas del gobierno de las represalias a tomar en caso de producirse manifestaciones, convoca a una protesta en la Plaza de Mayo. Dos días antes, la compañía Ford de Argentina, pujante y constructiva empresa, había declarado sus dificultades económicas y despidió a causa de esto a 3,000 operarios de un solo plumazo. La importación masiva de vehículos del exterior y los bajos aranceles que éstos pagaban, hicieron, como era lógico, que existiera un exceso de stock de autos y, por consiguiente, no hubiese trabajo, ni fuese rentable mantener a tanto personal. En esos días los periódicos daban a conocer la posibilidad cercana de que empresas como la Renault y la Fiat pudieran tomar acciones similares a la de la Ford, aumentando así el desempleo y por ello el malestar.

Es así que el día 30 se realiza la manifestación, que no pudo culminar (como era la intención de los organizadores) con una protesta frente a la Casa Rosada, sino que fue contenida con toda violencia en las calles periféricas a la Plaza de Mayo. Como resultado de esto hubo heridos y varios dirigentes sindicales son detenidos. Aun así, continúan las amenazas de hacer otras manifestaciones.

B. GRAN BRETAÑA

País gobernado por una Primera Ministra, la señora Margaret Thatcher. Perteneciente al Partido Conservador, desde los inicios de su gobierno, trata de corregir la política sindicalista adoptada por el gobierno del señor Healey, laborista de corte duro cuya política económica comenzó a llevar a Gran Bretaña al campo de las nacionalizaciones. La señora Thatcher trata de enmendar rumbos y emprende una política más liberal y así corregir los defectos. Pasados los años, su gobierno no logra los objetivos, aumenta el desempleo a cifras alarmantes, las huelgas y el malestar. En esas condiciones ¿qué hacer?

Como podrá verse en este simple esbozo, ambos países estaban pasando por problemas políticos, económicos y sociales similares.

C. OTROS INCIDENTES

Merecen ser analizados y, definitivamente, constituyen un factor preponderante. En primer término, lo sucedido en las Islas Georgias del Sur. Este incidente amerita ser relatado con detenimiento y al final del relato se hará un comentario que será luego repetido como conclusión del presente estudio.

En diciembre de 1981, 20 días antes de Navidad, el buque A.R.A. "Almirante Irízar" llega a la Isla San Pedro, parte del Archipiélago de las Georgias del Sur, motivo del viaje, para lograr, luego de tres años de tratativas, realizar los estudios necesarios sobre la chatarra de la Estación Ballenera que se encontraba inactiva desde 1966 en la ciudad de Grytviken (la única ciudad de la Isla), con el fin de comprar dicho material. El trato estaba siendo llevado a cabo entre la firma Georgias del Sur (Argentina) de Constantino Davidoff y la firma británica Christian Salvensen Ltda.

Una vez estudiado el material se conviene en regresar, en fecha a fijar, con el personal y material necesario para desmantelar la Ballenera y retirarla de la Isla.

Pasaron casi tres meses desde aquel primer viaje. El 12 de marzo de 1982 a bordo de un buque de la Marina Mercante Argentina el "Bahía Buen Suceso", zarparon 42 personas que se encargarían del desmantelamiento de la chatarra. Todos los empleados de la Compañía Georgias del Sur S.A. arribaron a la Isla San Pedro el día 18 de marzo. Tres días después el Foreign Office (Ministerio de Relaciones Exteriores inglés) presenta una protesta por "violación de la soberanía británica". En su nota de protesta, el gobierno inglés dice que el grupo que desembarcó en las Islas izó una bandera argentina y cantó su himno patrio. Una patrulla del ejército inglés, con sede en la Isla, les pidió que arriaran la bandera, cosa que hicieron los argentinos terminando el incidente.

Al conocer este detalle en las Islas Malvinas, la noche del sábado 13 de marzo, "alguien arrió la bandera de la línea argentina Lade con sede en Puerto Stanley y puso en su lugar la bandera inglesa y pintó con pasta dentrífrica "United Kingdom" en las ventanas del local.

Ambos incidentes, aparentemente tontos, promovieron reacciones desmesuradas. Por parte de los ingleses, el envío del H.M.S. "Endurance" con una dotación de marines de refuerzo a las Islas Georgias y por parte de los argentinos el alistamiento de su flota de mar.

¿Cuándo se decidió la invasión de las Malvinas por los argentinos, por qué se decidió?

¿Pesó el alto mando argentino la reacción tan rápida y potente que tomó Inglaterra?

¿Verdaderamente Argentina pensó ganar la batalla de las Malvinas?

¿Tuvo Inglaterra indicios de que Argentina planeaba una invasión y si los tuvo, por qué no actuó de otra forma?

Estas y otras incógnitas trataremos de despejar en el transcurso del presente estudio.

LA INVASIÓN A LA ISLAS MALVINAS

El día 30 de marzo se detecta al portaviones "25 de Mayo", nave insignia de la Armada Argentina, zarpando de Puerto Belgrano rumbo al Sur; lo mismo habían hecho los destructores "Santísima Trinidad" y "Hércules", así como el rompehielos "Almirante Irízar".

Paralelamente, otros buques de apoyo logístico y de desembarco de tropas comenzaban a movilizarse.

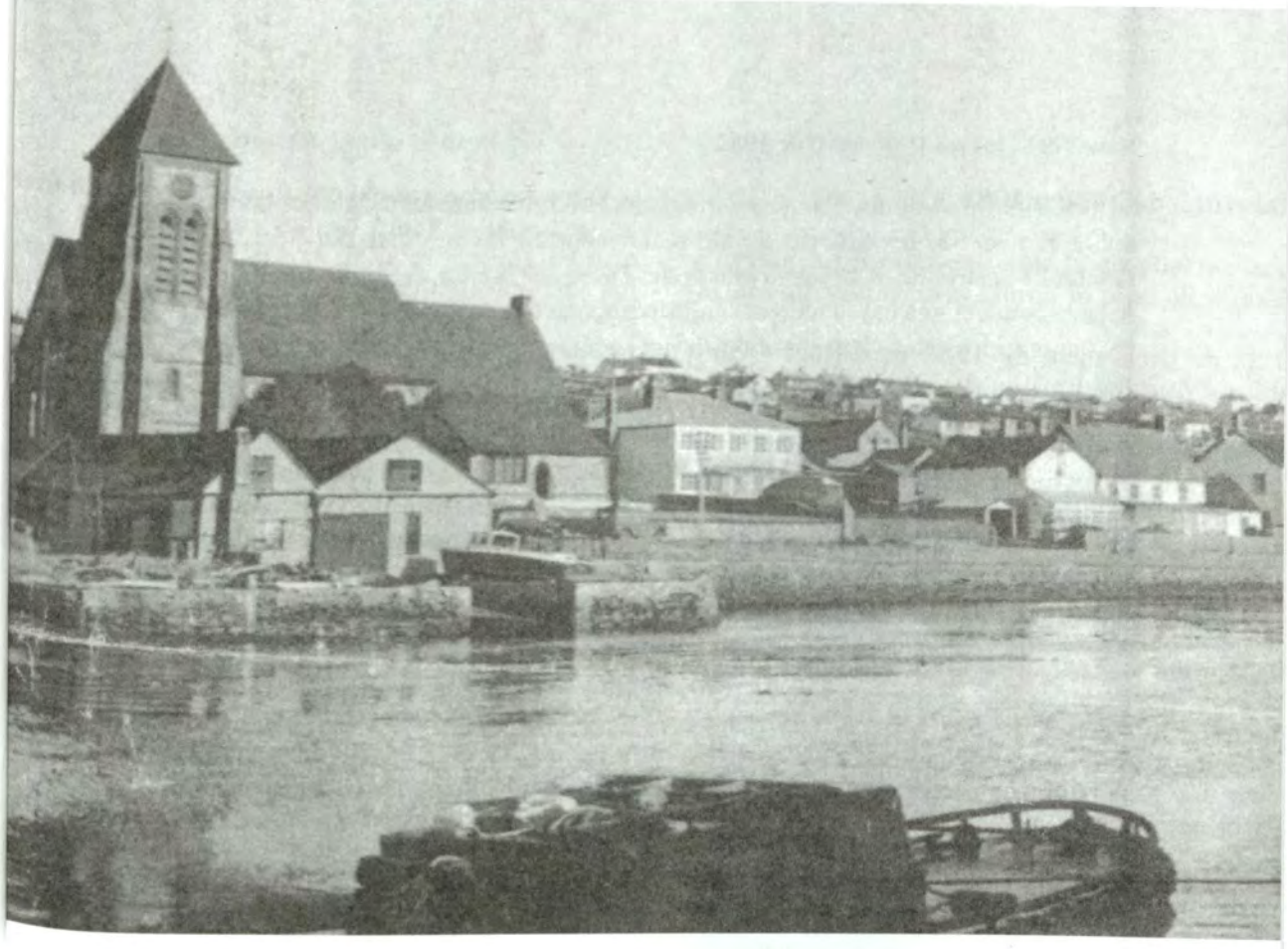
A la hora "H", las 23.30 horas del jueves 1° de abril, noventa Comandos Anfibios de la Infantería de Marina Argentina llegan a nado y en botes de goma hasta la costa, en la zona de Puerto Enriqueta al Sur de Stanley. Han desembarcado del destructor "Santísima Trinidad", sesenta de ellos recorren 8 km. a pie hasta el cuartel de los Royal Marines, que se entregarán sin resistencia a las 6.00 de la mañana. Los treinta hombres del Capitán Giachino, enfrentan a la guardia que defiende la casa de gobernador. El capitán pierde la vida en esta acción desarrollada, simultáneamente, a la toma del aeropuerto.

A las 3.45 horas de esa madrugada, comienza otro desembarco de buzos tácticos, desde un submarino, para cerrar la otra "mandíbula" de la pinza planeada. Llegan al faro San Felipe y cortan las alarmas de aviso al cuartel y toman el aeropuerto, objetivo cumplido a las 7.45 horas. Dos helicópteros del "Almirante Irízar" apoyan la acción, mientras desde esta nave y desde el "Cabo San Antonio" se completa el desembarco de tropas y vehículos, iniciado con tanques anfibios a las 6.30 horas.

El portaviones "25 de Mayo", el destructor "Hércules", las corbetas "Grandville" y "Drummond", siguen a los lejos las alternativas.

A las 8.45 horas, ya despejada la pista del aeropuerto por los buzos tácticos, llegan dos Fokker y dos Hércules de la Fuerza Aérea desde Comodoro Rivadavia, transportando tropas del Regimiento de Infantería 25 del Ejército, e instalan un puente aéreo con el continente, la Argentina controla las Islas Malvinas, a las 11.00 horas el gobernador Hunt se rinde tras parlamentar con el General García y el Almirante Busser.

Esto sucedía la madrugada del día 2 de abril.



Vista general de Puerto Argentino (Stanley).

New York, jueves 1° de abril de 1982

12.30: Sir Anthony Parsons, embajador británico ante las Naciones Unidas, sobre el piso 33 del edificio donde se encuentran las oficinas del Secretario General, nuestro ilustre compatriota Javier Pérez de Cuéllar, se entrevista con él y le hace conocer que había recibido información del Foreign Office de su país que "los argentinos están listos para lanzar una acción militar y ocupar las Falklands Islands".

El Embajador Pérez de Cuéllar escucha la denuncia y promete convocar al embajador argentino para esa tarde. Así lo hace, una hora más tarde, se pone al habla con el Embajador argentino ante la O.N.U. Eduardo Roca, quien le responde: "Señor Secretario, mi país ha sido muy paciente. Se están por cumplir 150 años de ocupación británica de las Islas y hace más de 15 que estamos negociando sin resultado. Cualquiera puede entender nuestra posición, creo que hemos sido extremadamente pacientes hasta ahora". Termina el diálogo.

Puerto Stanley, jueves 1° de abril

A las 20.00 horas de la noche el gobernador británico Rex Hunt en las Malvinas, envía dos mensajes, uno a Londres y otro a la población de las Islas. En este último decía: "sabemos que es inminente una invasión militar argentina". El gobernador y las fuerzas militares recomiendan a todos los súbditos de los Corona cerrar los negocios, clausurar las puertas de las casas y prepararse para la defensa. Quienes quieren armarse pueden ofrecerse como voluntarios. Los Royal Marines los recibirán en la residencia del señor gobernador.

New York, jueves 1° de abril

A las 20.00 de la noche, el Embajador Roca y los integrantes de la Misión Argentina en las Naciones Unidas, ingresan a la Sala de Sesiones con el fin de participar en una reunión del Consejo de Seguridad. El Embajador Parsons, había hablado con Jane Kirkpatrik representante de EE.UU. quien ofreció sus buenos oficios con el Presidente Reagan. A las 20.30 horas el Embajador Parsons explica las causas de su convocatoria al Consejo de Seguridad:

Gran Bretaña tiene evidencias claras de que la Marina Argentina se propone invadir las Islas.

Como resultado, el Consejo vota por una resolución, que entre otras cosas dice: " Se pide a los gobiernos de Argentina y el Reino Unido la mayor mesura y la abstención del uso o la amenaza de la fuerza en la solución del diferendo, además de redoblar esfuerzos para buscar una solución diplomática".

Washington, jueves 1° de abril

En la Casa Blanca, el Presidente norteamericano Ronald Reagan, se reúne con Jane Kirkpatrik y el Director de Asuntos Latinoamericanos Thomas Enders. Reagan había pedido un informe especial de la Argentina sobre si tenían o no intenciones reales de atacar. La respuesta era afirmativa.

Reagan decide actuar rápido y solicita una llamada a la Argentina con el Presidente Galtieri, a través de un intérprete, desarrollando el siguiente diálogo: "Lo llamo, Presidente Galtieri, en vista de la profunda amistad que une a los Estados Unidos, tanto con la Argentina como con el Reino Unido. Le confieso mi preocupación por los informes que me aseguran que su país está listo para ocupar el territorio de las Islas Malvinas". (El General Galtieri, sonríe satisfecho. Reagan acaba de llamar "Malvinas" a las Islas. Continuará haciéndolo a lo largo de la charla). Continúa Reagan... "Mi preocupación no es antojadiza, señor Presidente. Conozco muy bien a la señora Margaret Thatcher, es una persona de gran determinación y no va a renunciar a nada si siente que la razón está de su parte. Si la Argentina decide el uso de la fuerza, estoy convencido que la señora Thatcher responderá de la misma manera. Mi administración ha dado grandes pasos para convencer al Congreso de levantar la veda para la venta de armas a la Argentina. Un conflicto entre Gran Bretaña y ustedes sería un gran obstáculo para seguir adelante". (El General Galtieri es cortés, pero concluyente. El intérprete traduce su respuesta de inmediato): "Presidente Reagan, aprecio sinceramente su preocupación por el tema, pero en 149 años los ingleses no han abandonado su usurpación en nuestras Malvinas... El tiempo ya se ha terminado. Lamentablemente, el pedido de su país se ha visto arrollado por los acontecimiento..."

La conversación duró exactamente 50 minutos. Es la conversación telefónica más larga que haya mantenido jamás Ronald Reagan con un líder extranjero.

"No hay nada que hacer", dice el presidente norteamericano después de cortar.

En la Argentina ya es el 2 de Abril.

Puerto Stanley, jueves 1° de abril

Son las 6.00 de la mañana, el desembarco argentino ya estaba en marcha, luego del arribo de los buzos tácticos, los vehículos anfibios de la Infantería de Marina Argentina habían iniciado su desembarco desde el ARA "Cabo San Antonio", se inicia la toma de los Cuarteles de Infantería de Marina Inglesa, así como la captura del gobernador Rex Hunt. En esta maniobra fallece el C. de C. Giachino, del Grupo de Reconocimiento Anfibios; y son heridos 2 buzos tácticos.

A las 9.00 a.m. el General de División Oswaldo García, Comandante del V Cuerpo del Ejército y el Contralmirante Carlos Busser, Comandante de la Fuerza de Desembarco, caminan por el largo pasillo que lleva hasta la casa del gobernador Rex Hunt. Los marines ya se han rendido.

Hunt quiere parlamentar. Pero, antes de hacerlo, debe leerse a los pobladores el bando argentino: "El Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, en el ejercicio de las facultades ordenadas por el gobierno argentino, materializa a partir de la fecha, la continuidad histórica de la Soberanía Argentina en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. En este momento tan trascendental para todos los argentinos, me complazco en saludar a la población malvinense y exhortarlos a colaborar con las nuevas autoridades, cumpliendo las indicaciones que recibirán a través de comunicados orales y escritos, a fin de facilitar el normal desenvolvimiento de las Islas". Islas Malvinas, 2 de abril de 1982. Firmado: Oswaldo Jorge García, General de División, Comandante del Teatro de Operaciones.

Buenos Aires, jueves 1° de abril

A las 7.30 de la mañana, ya era de dominio público en la Argentina lo acontecido. El gabinete presidido por Galtieri estaba sesionando. La población reaccionó con algarabía inusual. Se embanderó la ciudad, caravanas de autos y de niños del colegio recorrían las calles céntricas de Buenos Aires. A las 10.00 a.m. se dio el primer comunicado oficial: "Las Fuerzas Armadas, en una acción conjunta, con el fin de recuperar para el patrimonio nacional los territorios de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, se hallan empeñadas en un combate para alcanzar el objetivo señalado". "La seguridad de la vida, propiedad y derechos de los ciudadanos británicos y argentinos de habla inglesa en el territorio nacional o Islas del Atlántico Sur, están garantizadas".

A las 13.00 horas en la Plaza de Mayo se habían congregado unas 200 mil personas. La segunda manifestación grandiosa en menos de 3 días con motivo y fines diferentes realizados en el mismo escenario.

La manifestación incluía a gentes de todas las tiendas políticas.

El Presidente Galtieri a 14.30 horas, dirige un mensaje al país a través de la cadena de Radio y televisión.

Ese mismo día, el gobierno dispone la libertad de más de un centenar de dirigentes sindicales que habían sido detenidos durante los disturbios del 30 de marzo. La C.G.T., que tres días antes había convocado el paro y que estaba gestando otro paro, decía en un comunicado, entre otras cosas: "nuestras Fuerzas Armadas han ejercido un derecho legítimo al restituir nuestro territorio patrio, lo

que por derecho legítimo nos pertenece. El movimiento obrero argentino representado por la C.G.T. acompañará este hecho histórico declarando el 2 de abril como de júbilo nacional". El líder metalúrgico Lorenzo Miguel, manifestó "Las circunstancias nos permiten manifestar nuestra total identificación con el acto soberano llevado a cabo por la Fuerza Armada Argentina, al reafirmar nuestro derecho soberano sobre las Islas Malvinas".

El Canciller Costa Méndez viajó ese día, urgente, a New York y el Embajador argentino ante la O.E.A., Raúl Quijano, anunció la posibilidad de que se invoque al tratado del TIAR, por tratarse de una amenaza extracontinental sobre territorio americano. Este tratado firmado en Río de Janeiro el 30 de agosto de 1947, prevé el auxilio mutuo de todos los países americanos miembros de la O.E.A.: "Las altas partes contratantes –dice en sus considerandos– han resuelto celebrar el siguiente tratado a fin de asegurar la paz por todos los medios posibles, prever la ayuda recíproca y efectiva para hacer frente a los ataques armados contra cualquier Estado Americano y conjurar las amenazas de agresión contra cualquiera de ellos". Ya en su parte resolutiva, el artículo 3° dice textualmente: "Las altas partes contratantes convienen en que un ataque armado por parte de cualquier Estado contra un Estado Americano, será considerado como un ataque contra todos los Estados Americanos y, en consecuencia, cada una de dichas partes se compromete a ayudar y a hacer frente al ataque en ejercicio del derecho inminente de legítima defensa individual".

Londres, viernes 2 de abril

El Canciller británico Lord Carrington anunció en una conferencia de prensa, que su gobierno dispuso la ruptura de relaciones diplomáticas con la Argentina a raíz de la grave situación de las Malvinas y agregó que se daba un plazo de 4 días útiles para que todo el personal diplomático de la Embajada Argentina, en Londres, abandone el país.

En la mañana, el gabinete en pleno analizó la eventual respuesta militar al operativo argentino. Realizó un inventario de la situación y convocó a una reunión extraordinaria de la Cámara de los Comunes.

Ese mismo día, un grupo de manifestantes protestaba frente a la Embajada Argentina. La policía reforzó la vigilancia frente a la embajada.

La Comunidad Económica Europea (C.E.E.) condenó la intervención argentina en las Malvinas y pidió el retiro inmediato de las Fuerzas Militares de la Argentina. Solicitó se adopte el llamado del Consejo de Seguridad y la abstención del uso de la fuerza.

El Ministro de Defensa inglés, John Nott, informó esa noche, que una Fuerza Naval Británica, a la que definió como "substancial", se encontraba en "fase de alerta para intervenir en operaciones".

EE.UU., viernes 2 de abril

La agencia de noticias A.P. informó que el Presidente Ronald Reagan "reconoció ayer, que no logró persuadir al Presidente Leopoldo Galtieri para que suspendiera la operación".

"Esperaba que no lo haría", confesó Reagan en una ceremonia celebrada en la Casa Blanca, "Por lo que yo conozco, ya han desembarcado", manifestó.

El Almirante Thomas Hayward, Jefe de Operaciones Navales de la Armada Norteamericana, que se encontraba de visita oficial en la Argentina, en ese momento en Puerto Belgrano, decidió regresar de inmediato a su país.

El Departamento de Estado pidió a la Argentina que cese inmediatamente las hostilidades y de allí retire sus fuerzas militares. El texto del comunicado decía también: "El gobierno de los EE.UU. no ha adoptado ninguna posición sobre los reclamos contra puertos sobre las Islas. Nosotros reconocemos, desde luego, el hecho de la prolongada administración y control británico sobre las Islas".

New York, viernes 2 de abril

Confirmada la ocupación argentina, Sir Anthony Parsons presenta al Consejo de Seguridad un proyecto de resolución: "Cese de hostilidades, inmediata evacuación, arreglo diplomático". Costa Méndez, Canciller argentino decide volar a Nueva York. La reunión del Consejo es inminente y decisoria. La recuperación de las Malvinas se logró a las primeras horas del viernes 2 de abril, mediante una operación conjunta de las distintas ramas que componen las Fuerzas Armadas Argentinas. Las naves que tomaron parte en la histórica acción fueron "Cabo San Antonio", "Drummond", "Granville", "Hércules", "Santísima Trinidad" y "25 de Mayo".

El clima que se vive en el país, los aprestos bélicos, las medidas de defensa civil, los comunicados por radio y televisión, todo parece una pesadilla de las que los argentinos quisieran despertar. Hasta tanto arribe la temible flota inglesa las esperanzas se centran en un arreglo pacífico. Entre su salida de Londres y su llegada a Buenos Aires, el Secretario de Estado Norteamericano Alexander Haig, administró ambigüedades, insinuaciones y silencios, al estilo de su maestro Kissinger. Se mostró muy impresionado por la firme determinación del gobierno

británico, invocó los lazos de "histórica cooperación" entre su país y Argentina y señaló, que él tomaba como base de su mediación la resolución del Consejo de Seguridad de la O.N.U, que dispuso el retiro de los efectivos argentinos de las Malvinas y el sometimiento a una negociación diplomática.

El gobierno argentino ha conseguido crear un clima de efervescencia patriótica. Es necesario, por cierto, para ser aceptable el altísimo riesgo de su apuesta.

Los argentinos hablan de los 149 años de estériles negociaciones, desde la toma de las Islas por la Gran Bretaña en 1833. Por su lado, los británicos hacen la cuenta desde que, hace quince años, comenzaron las negociaciones en el marco de las resoluciones descolonizantes de la O.N.U.

U.R.S.S., viernes 2 de abril

Los medios oficiales soviéticos de información, permanecieron con opinión neutral en torno al diferendo de las Malvinas. Se hizo conocer que el submarino atómico inglés "Superb", había zarpado, hacía ya varios días, desde Gibraltar.

Panamá, viernes 2 de abril

El gobierno de la República de Panamá hizo conocer su apoyo a las reivindicaciones de la República Argentina sobre las Islas Malvinas, las Islas Georgias del Sur, así como las Islas Sandwich del Sur y reiteró la vigencia de la soberanía de la República Argentina sobre dicho Archipiélago.

En un comunicado el Ministro de Relaciones Exteriores sostenía: "No podemos permanecer indiferentes ante una situación anacrónica y que no tiene razón de persistir en el mundo contemporáneo, por cuanto es lesiva a la integridad territorial y la dignidad argentina".

Perú, viernes 2 de abril

El Canciller peruano Javier Arias Stella declaró: "El Perú ha apoyado y apoyará a la Argentina"; también formuló votos para que las dos naciones recurran al diálogo en "aras de la paz internacional".

Brasil, viernes 2 de abril

El Canciller brasileño Ramiro Saravia declaró, que Brasil siempre había apoyado el derecho de la Argentina y esperaba que las partes resolvieran el problema por medios pacíficos.

Uruguay, viernes 2 de abril

El Canciller uruguayo Estanislao Valdez Otero declaró lo siguiente: "Ningún territorio de América puede ser susceptible de ocupación o de coloniaje".

Venezuela, viernes 2 de abril

A través de su Cancillería el gobierno venezolano se pronunció a favor de que "el problema pueda en definitiva ser resuelto de manera pacífica y justa". Señala el documento: "es de todos conocida la posición venezolana en lo que respecta al logro de la paz y a la lucha contra los vestigios del colonialismo".

"Es dable observar -añade- que las situaciones de injusticia histórica, heredadas de anteriores generaciones, deben ser objeto de esfuerzos serios para su solución pacífica, pues la intransigencia o la indiferencia pueden conducir a una peligrosa exasperación de ánimo y a situaciones que nadie desea".

Colombia, viernes 2 de abril

El Canciller colombiano Carlos Lemons Simons abogó por una solución pacífica al conflicto y que sería lamentable un enfrentamiento.

Bolivia, viernes 2 de abril

La Cancillería boliviana emitió un comunicado en el que declaró "apoyar los derechos históricos de la Argentina sobre las Islas Malvinas y reiteró su tradicional adhesión al principio de que todo diferendo internacional debe solucionarse por la vía pacífica.

Chile, viernes 2 de abril

El gobierno chileno, a través de su Cancillería, expresó su "profunda preocupación" y señaló su "invariable apego" a la solución pacífica de las controversias (sic).

España, viernes 2 de abril

El gobierno de España emitió una declaración de apoyo al restablecimiento de la integridad territorial argentina en la que afirmó "la prolongación sin soluciones reales a situaciones coloniales como la planteada por la Gran Bretaña en el Archipiélago de la Malvinas, son causas de tensión que desembocan en

conflictos". Propiciaba el gobierno de Leopoldo Calvo Sotelo una negociación pacífica.

Cuba, México, Ecuador, Paraguay y otros, estudiaban los acontecimientos para emitir sus pronunciamientos.

El Papa oró por la paz y por que prevalezca el buen sentimiento de las partes.

La OTAN emitió un comunicado anunciando "que no había estudiado, en ningún momento, la posibilidad de alertar el mecanismo militar".

New York, viernes 2 de abril

El Consejo de Seguridad reanuda sus sesiones. El canciller argentino Nicanor Costa Méndez, se traslada virtualmente, desde el aeropuerto hasta la sala de sesiones. Los argentinos saben que la votación les será desfavorable. La Unión Soviética y China aplicarán el voto secreto a que tienen derecho.

Brasil, Bolivia y Paraguay hablan a favor de Argentina, pero no son miembros del Consejo y no tienen, en consecuencia, derecho al voto.

Estados Unidos deja en claro que se verá obligado a apoyar a Inglaterra.

La única defensa emotiva, ardiente y jurídicamente impecable, de la posición argentina, viene del Canciller de Panamá.

El presidente convocó al voto, después de descartarse un proyecto de resolución de Panamá y un pedido de este país, de que se interrumpa la sesión hasta que el proyecto panameño pueda ser traducido e impreso; se vota: diez países (Estados Unidos, Francia, Uganda, Zaire, Togo, Guyana, Irlanda, Japón, Jordania y el Reino Unido), votan a favor de la resolución inglesa. Cuatro se abstienen (Unión Soviética, China, Polonia y España). Panamá registra el único voto en contra.

En los pasillos, los miembros de la delegación argentina rescatan un hecho importante: pese a la derrota, casi todos los países reconocieron la legitimidad de los reclamos argentinos.

A continuación únicamente destacaremos los días que hubo noticias de importancia y/o trascendencia, mirándolas desde el punto de vista político, militar, económico, social, psicológico y otros.

Durante esos días se realizaban numerosas reuniones en la O.N.U. con brillantes discursos del Canciller argentino Nicanor Costa Méndez y réplicas de su contraparte el Canciller Anthony Parsons.

Buenos Aires, lunes 5 de abril

Los periódicos argentinos destacan que el embajador soviético Serguei R. Stringanon, efectúa una visita a la Cancillería en donde afirmó que su país se había abstenido de votar la resolución "contraria a los intereses argentinos" que adoptó el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y señaló que su visita se debía para "seguir de cerca la evolución del tema de las Malvinas".

Cuando se le consultó, acerca de que hiciera una estimación sobre las posibilidades de solución del conflicto, contestó "tenemos que esperar lo mejor; yo no soy profeta para saber qué es lo que va a pasar en el futuro".

Otra noticia destacada fue el retiro del Embajador de Canadá en la Argentina, Dwight Fulford.

Asimismo, se informaba sobre la continuación de los aprestos militares en el litoral argentino y el zarpe de la Flota Británica hacia la zona del conflicto.

Londres, lunes 5 de abril

El Foreign Office comenzó a propalar el siguiente mensaje: "El gobierno resolvió aconsejar a los ciudadanos británicos que se encuentran en la Argentina, sin razones urgentes, que hagan abandono del país por los medios normales de transporte".

El mensaje precisaba, además, que cualquier información complementaria será obtenida a través de la Sección de Intereses Británicos en la Embajada de Suiza en Buenos Aires.

Malvinas, lunes 5 de abril

Noticias provenientes de la Isla Soledad daban cuenta de la rendición del último contingente de Royal Marines que se encontraban escondidos en la Isla.

El Salvador y Nicaragua, lunes 5 de abril

Expresaron ambos gobiernos su apoyo a la causa de la República Argentina.

Londres, lunes 5 de abril

Los diarios dan la noticia que la primera Ministra Margaret Thatcher aceptó la renuncia de su Canciller Lord Carrington considerado el máximo responsable

de la situación en las Islas Malvinas por la oposición y buena parte del oficialismo. En cambio fue rechazada la renuncia del Ministro de Defensa John Nott, también duramente cuestionado. En reemplazo de Lord Carrington fue nombrado Francis Pym opositor de Margaret Thatcher en el seno del Partido Conservador.

En declaraciones efectuadas a la B.B.C., Lord Carrington reconoció que "digamos que cometí un error en la evaluación acerca de lo que los argentinos tenían que hacer".

Washington, lunes 5 de abril

El Presidente Reagan en conferencia de prensa, en el salón Oval de la Casa Blanca, dijo que "estaba dispuesto a ayudar a sus dos amigos, la Argentina y Gran Bretaña, a resolver la crisis sin acciones de fuerza y sin derramamiento de sangre". Dijo estar preparado para ser un "honesto mediador" (sic).

En los días subsiguientes continúan los preparativos de ambos países. Los datos acerca de éstos son inciertos, pues comienza a haber un control de prensa y acciones psicológicas en ambas partes. Los periódicos hablan de que la Flota Británica estaría compuesta de aproximadamente 35 buques, entre ellos, los portaaviones "Hermes" e "Invincible", de 28,000 y 19,000 toneladas respectivamente, el buque de asalto "Fearless", dos destructores de 6,000 toneladas: "Glamorgan" y "Atrim"; 3 destructores de la clase 42; "Sheffield", "Coventry" y "Glasgow" de 4,100 toneladas; 3 fragatas de 4,000 toneladas: "Broadsword", "Battleake" y "Brilliant"; 4 de 2,880 toneladas: "Dido", "Ariadne", "Aurora" y "Euryalus"; 4 fragatas de tipo "Rothesay" de 2,800 toneladas "Plymouth", "Lowestoft" y "Rhyl", más el submarino nuclear "Superb" y otros no identificados.

Londres, viernes 9 de abril

Alexander Haig, Secretario de Estado norteamericano, llega a la Argentina con el fin de iniciar gestiones de "buenos oficios" entre la Argentina y Gran Bretaña.

Buenos Aires, sábado 10 de abril

Los diarios de Buenos Aires hacen conocer que satélites de los EE.UU. informan a las naves británicas acerca del movimiento de las naves de la Flota Argentina así como dan datos de inteligencia de las Islas Malvinas.

De igual forma, la Cancillería argentina lanza una advertencia a aquellos países que apoyan a Londres. El comunicado expresa: "El Gobierno Argentino

observa detenidamente y estudia las actitudes de los gobiernos de los países que están siendo objeto de una fuerte presión por parte del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte para que se unan a la agresión económica contra nuestro país".

Londres, sábado 10 de abril

El líder laborista Michael Foot, repitió la posición de su partido "de acuerdo con el envío de la flota pero contrario a que entren en combate", reconoció que recibió fuertes presiones de la primera Ministra Margaret Thatcher, pero vuelve a manifestar que no le dan un cheque en blanco.

Buenos Aires, sábado 10 de abril

10.00 horas, Alexander Haig mantuvo su primer contacto con el canciller Costa Méndez en Buenos Aires; una hora después éste se dirige a la Casa Rosada donde se estaba realizando una manifestación de aproximadamente, 200,000 argentinos en apoyo a la recuperación de las Islas. El plan de Haig tenía cuatro puntos:

- Regreso de Flota Británica
- Retiro de las tropas argentinas de las Malvinas
- Autonomía de los Isleños
- Negociación de la soberanía

El gobierno argentino no acepta y Haig decide cambiar su viaje de regreso a Washington por Londres, cosa que hizo a las 9.00 de la mañana del día 11.

Londres, lunes 12 de abril

Luego de recorrer 64,000 km. entre Buenos Aires y Londres, tras doce horas de agotadoras conversaciones entre el Secretario norteamericano Alexander Haig y Margaret Thatcher Primera Ministra inglesa, se reconoció que existían algunos progresos sobre las crisis de las Malvinas.

Haig aclaró que seguía habiendo dificultades substanciales entre Inglaterra y la Argentina. Las negociaciones con Margaret Thatcher fueron suspendidas cuando Haig decidió efectuar una llamada telefónica a Buenos Aires y hablar con el Canciller Costa Méndez.

Luego de esa llamada, habría decidido regresar a la Argentina; "el tiempo se nos está escapando de las manos" afirmó Haig en ese momento.

Los diarios ingleses recogieron las versiones de una propuesta argentina: "se aceptaría un retiro de tropas, si Inglaterra ordenaba el regreso de su flota y aceptaba que la bandera argentina siguiera flameando en las Malvinas después de ese retiro". Pero las esperanzas se diluyeron cuando el canciller británico agradeció a Haig los esfuerzos realizados, pero insistió en que "muchas dificultades aún permanecen".

El bloqueo naval alrededor de las Islas se puso en vigencia y Haig desmintió rotundamente en la puerta de Downing Street número 10, residencia de la Primera Ministra Thatcher, que tuviera esperanzas de una pronta solución: "de ninguna manera", fueron sus palabras.

Londres, martes 13 de abril

"Una complicación ha surgido en Buenos Aires con respecto a las conversaciones entre Gran Bretaña y Argentina sobre la crisis producida luego de la ocupación argentina de las Islas y el Secretario Haig decidió quedarse en Londres y no viajar a Buenos Aires", anunció el portavoz de su comitiva. Agregó que Haig mantuvo varias conversaciones telefónicas con el Canciller Costa Méndez. Esas llamadas continuaron durante la madrugada.

El problema habría surgido cuando los argentinos demostraron no estar dispuestos a aceptar la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que exigía el retiro de sus tropas de las Islas.

Por un lado Gran Bretaña no aceptaba que el retiro de esas tropas se condicionara a la detención y regreso de su flota a Inglaterra; al mismo tiempo, el Perú ofreció una tregua de 72 horas que Argentina aceptó pero Inglaterra decidió analizar con detenimiento.

El corresponsal diplomático de la BBC aseguró que la Argentina estaría dispuesta a poner un gobierno civil en las Islas para reemplazar al control militar actual, por lo menos hasta que se decida el problema de la soberanía.

Se vuelve a anunciar que Alexander Haig pospuso su viaje a Buenos Aires. Admitió que su postergación se debía a las complicaciones que surgían con Buenos Aires.

Se sabe que la flota británica está a 9 días de navegación de las Islas y se confirma que el gobierno argentino no aceptó la propuesta que Haig había planeado con los británicos; la de un gobierno tripartito en las Islas. Este gobierno estaría integrado por Argentina, Gran Bretaña y los Estados Unidos.

Los medios ingleses informaron de la llegada de la televisión a las Malvinas y un parlamentario inglés reconoció que "puede ser esto muy importante para la vida cotidiana de los Isleños", a las 9.00 (hora de Londres) la Embajada Americana confirmó que nada se sabía sobre la próxima fecha de regreso de Haig a la Argentina.

El Foreign Office (la Cancillería Británica) dio a las 10 de la noche, su último comunicado. Y no era optimista: "las nuevas ideas que surgieron después de la conversación telefónica del señor Haig con Buenos Aires pueden parecer un camino hacia adelante pero un optimismo fácil estaría fuera de lugar esta noche".

Washington, martes 13 de abril

Un télex urgente de un corresponsal en Estados Unidos informó:

Según el canal 7 de la ABC norteamérica, la Argentina rechazó la opción propuesta por Haig de que Gran Bretaña, Estados Unidos y Argentina controlaran las Islas durante el período de negociaciones.

El canciller Costa Méndez, según el noticioso de las cinco de la tarde de la NCB, habría dicho: "Estoy muy preocupado por el aparente fracaso de la misión Haig".

Aunque no hubo un comunicado definitivo de Foreign Office, la sensación de los londinenses era que la misión Haig había fracasado.

Alexander Haig llegó a las 19.30 a la Base Andrews de la Fuerza Aérea. De allí se fue a ver a Reagan.

Se descartó que regrese a la Argentina. Iría sólo en caso de encontrarse una nueva fórmula y quizá la semana que viene.

Buenos Aires, martes 13 de abril

Una alta fuente de la Cancillería no se arriesgó a decir que la misión en Londres de Alexander Haig fue un fracaso: "Todo me hace suponer que los ingleses no se ablandaron. No ha habido progresos. ¿El gobierno tripartito? No, ésa es información de segundo nivel. El problema es aquí, la soberanía argentina en las islas. Los ingleses no quieren aceptarla".

Londres, martes 13 de abril

23.30 horas seguían noticias de agencias.

La flota inglesa, que se habría reaprovisionado en la Isla Ascensión habría zarpado rumbo al Atlántico Sur, aumentando su velocidad de crucero de 18 nudos a 22.

Las Islas Ascensión son posesión británica pero se encuentran alquiladas a los Estados Unidos, quienes mantienen un campo de aterrizaje y bases con depósitos.

Río Gallegos, Argentina, martes 13 de abril

Noticias propaladas dan a conocer que a partir de ese momento quedan suspendidos los servicios de reportes meteorológicos del Litoral Marítimo Argentino, por razones de seguridad.

Se considera que este dato sería importante para cualquier estrategia, naval o aérea.

Londres, miércoles 14 de abril

2.00 horas locales. El Altamirantazgo inglés habría confirmado la presencia de SEIS (6) submarinos dentro de las 200 millas marítimas de las Islas Malvinas.

Estos buques ya tendrían orden de disparar sobre cualquier barco de bandera argentina que atravesara la zona.

Washington, miércoles 14 de abril

Después de su viaje a Londres y ya regreso en Washington, Haig se entrevistó con Reagan y luego de varias conversaciones telefónicas con el Canciller Costa Méndez y la señora Thatcher anunció que trataría otra vez.

Buenos Aires, miércoles 14 de abril

Los diarios de Buenos Aires daban a conocer en titulares que a pesar del bloqueo decretado por Gran Bretaña, continuaba el transporte de tropas y pertrechos. Esto se realizaba a través de un tren aéreo de aviones Hércules C-130. El Comandante del Teatro de Operaciones Sur, Vicealmirante José Lombardo, declaró que estaba casi concluido el traslado de tropas y pertrechos. Se estimaba que había unos 9,000 efectivos. Los buques de la Flota Argentina se encuentran replegados en los principales puertos. Versiones no confirmadas indican que los argentinos habrían minado las inmediaciones de las Malvinas.

La población de ascendencia italiana e italianos residentes en la Argentina repudian la actitud asumida por el gobierno italiano de haberse plegado al boicot decretado por el Mercado Común Europeo; actitud similar han tomado los españoles.

Naciones Unidas, miércoles 14 de abril

Panamá pidió al Consejo de Seguridad de la O.N.U. "considerar la urgente comunicatoria de consultas informales", destinadas a "adoptar las medidas apropiadas para la solución pacífica de la crisis".

Washington, jueves 15 de abril

El Secretario de Estado Norteamericano, en un nuevo intento, viaja a Buenos Aires.

Buenos Aires, viernes 16 de abril

Se reanudan las conversaciones de Haig con Costa Méndez.

Después de 5 horas Haig comentó: "yo quisiera saber cuál es el límite de la posición argentina". Con el Decreto N° 757 del 16 abril, se cambia de nombre a Puerto Stanley por el de Puerto Argentino.

Buenos Aires, sábado 17 de abril

Haig pospone su partida con el fin de continuar sus tratativas con los argentinos.

Londres, sábado 17 de abril

La señora Thatcher reiteró ante el Parlamento en una sesión de emergencia su firme posición y consiguió un virtual apoyo de toda la Cámara a su política. Entre otras cosas dijo: "Si la zona de exclusión es desafiada, nosotros tendremos la clara evidencia que la búsqueda de una solución pacífica ha sido abandonada. Entonces tomaremos las acciones necesarias. Que nadie dude de esto".

Paralelamente aumenta la presión sobre los argentinos, ordenándose que una segunda Flotilla, más pequeña, zarpe hacia las Falklands.

Junto con buques de apoyo requisados a particulares, destacaba el "Atlantic Conveyor", un buque de contenedores de 18.000 toneladas, llevando a bordo por lo menos 18 aviones Harrier. Asimismo, el recomisionado HMS "Intrepid",

buque anfibio con capacidad de 700 soldados, 8 lanchas de desembarco y 5 helicópteros.

Adicionalmente, también fue requisado el buque de pasajeros "Uganda"con el fin de habilitarlo como buque hospital con capacidad de 1,000 camas.

Los planes se dice, incluyen el bloqueo de las Islas Malvinas con el fin de aislarlas y posiblemente Puerto Belgrano en territorio continental argentino.

En Inglaterra se comentó la posibilidad de que de acuerdo con reportes de inteligencia norteamericana, la Unión Soviética habría ofrecido inteligencia de la Flota Británica a los argentinos a través de sus satélites y los aproximadamente 35 buques mercantes y/o pesqueros (sic) que se encuentran en el área.

Asimismo, se comentó que la simple superioridad militar no le daba todas las ventajas a los ingleses; hay variables importantes que condicionan dicha superioridad tales como el tiempo, factores meteorológicos ante la proximidad del invierno que trae consigo fuertes vientos y constantes tormentas.

La distancia de su punto de abastecimiento más cercano, la Isla Ascensión, que dificulta. Asimismo, se habla de la posibilidad de que reciba la Argentina apoyo de otros países sudamericanos, especialmente del Perú y de Venezuela.

Buenos Aires, domingo 18 de abril

Continúan las tratativas entre el Secretario de Estado norteamericano Alexander Haig y Costa Méndez, aparentemente sin mayores progresos.

Buenos Aires, lunes 19 de abril

Los diarios argentinos dan cuenta de la protesta presentada por el Embajador Eduardo Roca ante las Naciones Unidas, referidas a la extensión del bloqueo impuesto por la Gran Bretaña en las Islas Malvinas a todos los aviones.

Se comienza a hablar de la posibilidad de que el Papa desestime su viaje a Inglaterra programado para el siguiente mes.

Asimismo, dan cuenta de parte de las conversaciones que se habían filtrado entre Galtieri y Haig.

El primero habría insistido en que "la Argentina habría recuperado a las Islas Malvinas" y aseguraba que la decisión era apoyada por la mayoría de la opinión argentina. Haig fue terminante "una guerra podría tener una extensión imprevisible y consecuencias impensadas para el equilibrio hemisférico. Mi intención es plantear crudamente la situación".

Ese no fue el único instante de tensión, Alexander Haig dijo a los Comandantes de la Junta Militar Argentina, que se sentía dolido por las apreciaciones que la prensa atribuía a círculos gubernamentales, con respecto a una posición pro-británica suya en el conflicto y quedó mudo, amenazando con irse cuando el Vicealmirante Anaya Comandante en Jefe de la Marina, le dijo "creemos que eso es exacto". Haig respondió: "no tengo otra alternativa que regresar a Washington".

Las conversaciones del día lunes se iniciaron a las 10.00 a.m. El resultado fue el mismo; a las 15.00 decide dar por terminadas las conversaciones y Haig decide regresar a los Estados Unidos.

Tres horas después de la partida de Haig, el Canciller Costa Méndez, anunciaba al mundo que la Argentina convocaba en ese instante el Tratado de Asistencia Recíproca (TIAR).

Lo justificaba diciendo que no podría seguir esperando que avance la Flota Británica para poner en marcha los mecanismos de seguridad continental.

Washington, martes 20 de abril

Argentina convoca a la primera reunión de la Organización de Estados Americanos (O.E.A) para poner en funcionamiento el Tratado de Asistencia Recíproca (TIAR).

Como resultado el Consejo Permanente pone a votación la propuesta argentina, la cual es aceptada con la abstención de Estados Unidos, Trinidad Tobago y Colombia.

La reunión fue postergada hasta el día lunes 26 en razón de dar tiempo a las gestiones que venía realizando Haig, ya que el día 22 arribaba el Secretario de Relaciones Exteriores inglés Francis Pym a Washington.

Londres, martes 20 de abril

Margaret Thatcher ante el Parlamento declara: "Las propuestas argentinas para una solución al conflicto de las Falklands Islands no satisfacen las pretensiones británicas. Seguimos fieles a nuestros objetivos y las proposiciones nuevas son insuficientes para satisfacer nuestros fines. Entre los muchos problemas que estas propuestas plantean está que no prueban que los isleños tengan la capacidad de determinar su propio destino. En este Parlamento hemos defendido este principio y lo seguiremos defendiendo".

Londres, miércoles 21 de abril

En horas de la tarde el Ministro de Relaciones Exteriores Francis Pym inició su viaje a Washington.

Washington, jueves 22 de abril

En el sexto piso del Departamento de Estado se reúne a 10.40 horas en el despacho del Secretario Haig, el Canciller británico Francis Pym, su Gabinete de Guerra. Haig es asesorado por sus subsecretarios, entre ellos el de Asuntos Latinoamericanos, Thomas Enders.

El encuentro dura dos horas; Pym insiste en tres puntos básicos de su gobierno, dos de ellos son parte de la Resolución 502 de la O.N.U. del 3 de abril: Retiro de las tropas, cese de hostilidades, y un tercer punto que había mencionado la Thatcher en su discurso: "Insistir en que el derecho de la autodeterminación de los isleños es fundamental".

Wahsington viernes 23 de abril

Las conversaciones entre el Secretario Haig y el Canciller Pym, coordinan sin llegar a ningún punto y se dan por concluidas. Francis Pym regresa a Londres.

El Canciller Costa Méndez declara optimista "estamos más cerca de la paz que de la guerra". El Embajador inglés ante la O.N.U. Sir Anthony Parsons declara, "yo creo que estamos haciendo progresos nuevamente".

Declara el Secretario General de la O.N.U. Javier Pérez de Cuéllar, "hay siempre el riesgo del rompimiento de tratativas, pero las dos partes están más cerca de una solución".

Bruselas, viernes 23 de abril

Los países latinoamericanos pidieron a la Comunidad Económica, el cese inmediato de las sanciones económicas contra la Argentina adoptadas después de su intervención de las Islas Malvinas.

Argentina, sábado 24 de abril

El periodismo argentino da a conocer lo que se habría filtrado de las proposiciones argentinas. Éstas, estarían basadas en los siguientes puntos:

a. Cese de las hostilidades, mediante el retiro de las tropas argentinas del Archipiélago.

b. Integración de un gobierno compartido por ambos países y la discusión de la cuestión de la soberanía en el marco de la Organización de las Naciones Unidas.

c. Ubicar a los Estados Unidos como veedor para el cumplimiento bilateral del posible acuerdo.

d. Formación de un Consejo de Administración que estaría formado por cincuenta por ciento de argentinos y el otro cincuenta por ciento de británicos y malvinenses.

e. Establecimiento de un plazo hasta el 31 de diciembre de 1982, para la transferencia de la soberanía de las Islas a la Argentina.

IV. LA BATALLA DE LAS GEORGIAS DEL SUR

Domingo, 25 de abril

Buenos Aires, Comunicado N° 27 de la Junta Militar. "Se comunica al pueblo de la Nación Argentina que en la madrugada de hoy, 2 helicópteros británicos ametrallaron el puerto de Grytviken, en las Islas Georgias del Sur, siendo rechazados por los argentinos asentados en la misma".

Se destaca que la actitud asumida por las unidades navales británicas configura una flagrante violación de la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, colocando al Reino Unido en situación de país "agresor".

Los despachos de prensa indican que en la madrugada del domingo 25, dos helicópteros Sea King MK-6 británicos inician un ataque sobre las instalaciones del puerto Grytviken en la Islas San Pedro, Georgias del Sur, el fuego es respondido por las fuerzas argentinas. Luego, un grupo no determinado de soldados ingleses habrían recibido el apoyo de 12 miembros del SBS (Special Boat Squadron), grupo de buzos tácticos de la Marina Inglesa. Se entabla la lucha. Los argentinos resisten. El grupo de SBS, se tuvo conocimiento, habría desembarcado secretamente en la Isla el día jueves 22 y recolectó inteligencia de las tropas argentinas en provecho de sus tropas.

Como resultado de estos ataques iniciales, resulta seriamente averiado el submarino "Santa Fe" (Tipo Guppy) que se encontraba en superficie en inmediaciones de la Isla.

Seguidamente durante 4 horas el destructor "Exeter", situado en las inmediaciones de Puerto Leight, con el apoyo de los demás integrantes de un Grupo de Tarea (un buque tanque, un transporte de tropa y un buque logístico) inician un bombardeo.

Luego se cortaron las comunicaciones, el desembarco de los ingleses en helicópteros continuó y se consolidó. Al atardecer, la poca tropa argentina izó la bandera blanca de rendición.

Esa noche en Londres el Secretario de Defensa Británica John Nott, decía en televisión, con voz pausada y firme: "aproximadamente a las 18.00 horas (Londres) la bandera blanca fue izada en Grytviken, junto a la bandera argentina y poco después las fuerzas argentinas se rindieron a las fuerzas británicas".

A poco de iniciadas las acciones, las redes de radioaficionados que mantenían contacto con las Islas fueron interceptadas e interferidas.

Esta información dada por la Agencia U.P.I. señalaba que la interferencia venía de Chile, no se dan detalles que indiquen en qué basan una apreciación tan subjetiva.

Comunicado de la Junta Militar N° 31

"La Junta Militar comunica que una última información sobre los sucesos en Puerto Leight al Nor-Este de Grytviken, consigna que la reducida dotación naval allí acantonada ha resuelto resistir la posición hasta agotar su capaciadad defensiva.

El Comandante del Grupo, en su último mensaje comunicó que ha destruido sus claves y que hará lo mismo con sus equipos de radio, antes de enfrentar el combate final".

"Rompo la radio, reviento los pacos (claves), fue el último mensaje". Concluía: "Viva la Patria".

Lunes, 26 de abril

El diario "Clarín" en su edición matutina informaba: "No fue sorpresa". Dice, cuando trascendió que la Flota Británica se había bifurcado a partir del paralelo 40, se confirmó una presunción argentina de Inteligencia: "aquellas Islas eran el primer objetivo de la fuerza de intervención del Reino Unido".

Mientras tanto en Washington, la revista Newsweek hace comentarios acerca del cambio de política de Haig y dice:

"El Secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig, ha abandonado la posición de neutralidad en el conflicto entre la Argentina y Gran Bretaña sobre las Islas Malvinas y se inclina más hacia los ingleses a medida que disminuyen las perspectivas de un acuerdo pacífico".

Se realiza la reunión convocada por la Argentina para invocar el acuerdo del TIAR. El Ministro de Relaciones Exteriores argentino Costa Méndez, se entera de la noticia del ataque inglés a las Islas Georgias, en el avión que lo transportaba de Argentina a los Estados Unidos. A su arribo declara: "Es una violenta agresión cuando aún estaban en curso las negociaciones del Secretario Haig; cuando los Cancilleres de América se iban a reunir para tratar la solución pacífica". Considera rota la negociación con Gran Bretaña.

Esa tarde, durante la sesión de la O.E.A. contrastó el fuerte y emotivo aplauso que le brindaron los participantes a Costa Méndez, con el silencio al término del que pronunciara Haig. Argentina, Panamá, Perú, Venezuela y Nicaragua encabezaban los que propugnan la aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Reciproca (TIAR).

Los Estados Unidos entienden que el TIAR no es el ámbito apropiado para dirimir la cuestión.

Finalmente se aprobó con el voto de abstención de Colombia y los de Chile, EE.UU. y Trinidad Tobago, el reconocimiento de la soberania argentina en las Malvinas y se condena el bloqueo económico. Urge al gobierno de Buenos Aires para que se abstenga de realizar cualquier acción que pueda agravar la situación. Expresa su apoyo a cualquier esfuerzo que apunte a la solución pacífica del pleito. Toma nota de las gestiones ya realizadas por el Secretario de Estado Haig, a las que califica de importantes y mantiene abierta las sesiones de la reunión de consultas "por si fuera necesario adaptar medidas adicionales" para "restablecer y preservar la paz y resolver por medios pacíficos el conflicto surgido".

Martes, 27 de abril

Los ingleses consolidan la toma de las Islas Georgias y tienen el control total.

Continúan los comentarios del apoyo que ha recibido la Argentina en su lucha por la recuperación de la Islas Malvinas. Si bien la mayoría de los comentaristas indican que se trata de un apoyo lírico y más que nada moral.

Ante la inminencia del bloqueo inglés, la Flota Argentina estaba lista para entrar en combate, al igual que los nueve mil soldados acantonados en las Malvinas.

Las tropas navales, aéreas y terrestres fueron puestas en "máxima alerta", previéndose la ejecución de operaciones militares en el lapso de 24 horas.

Jueves, 29 de abril

Se habla de una propuesta de paz elaborada por el Presidente del Perú, Fernando Belaunde Terry; la propuesta consta de siete (7) puntos:

1. Cese de hostilidades.
2. Retiro de las Fuerzas Militares de ambos países.
3. Seguridad de que ninguna fuerza beligerante interfiera en el proceso.
4. Retiro de las sanciones económicas.
5. Administración provisional de las Malvinas a cargo de Brasil, Perú, Alemania Federal y los EE.UU.
6. Garantía de los intereses de los Kelpers.
7. Firma de un tratado definitivo a más tardar en abril de 1983.

Paralelamente el Presidente solicita una tregua de 72 horas.

El Canciller Pym objeta el punto 5 que participe Perú y Galtieri objeta al mismo respecto la presencia de EE.UU.

Se modifica el texto dejándolo así "Administración provisional a cargo de otros países a acordarse". Pero no progresa.

Viernes, 30 de abril

Versiones del New York Times en el sentido de que aviones Su-22 de fabricación rusa pertenecientes a la Fuerza Aérea del Perú habrían volado a Mendoza (Argentina) como muestra de solidaridad del Perú.

Esta versión fue prontamente desmentida por los voceros oficiales del Gobierno Peruano.

El Secretario de Estado Norteamericano Haig, anuncia en Washington sanciones contra la Argentina y apoyo material a Inglaterra en el conflicto. La venda se había caído.

V. EL ATAQUE BRITÁNICO A LAS ISLAS MALVINAS

Sábado, 1 de mayo

Trataremos de reconstruir, lo más imparcialmente posible, lo sucedido a partir

del 1° de mayo en las Islas Malvinas. Esto no es fácil, pues la decepción psicológica utilizada por los medios de comunicación hasta el día de hoy no permite conocer a ciencia cierta cuáles fueron las acciones que tuvieron éxito y cuáles no; así como qué unidades, llámense buques, aviones u otros, fueron destruidos. En algunos casos cuando no hubo más alternativa, ambos países han reconocido las acciones finales. En otros, y como ya lo he expresado, existen substanciales dudas que quizá nunca sean aclaradas; tal vez porque de hacerlo puedan herirse susceptibilidades, bajar la moral de los pueblos, o simplemente revelar actos no convenientes o factores propios de cada país que por alguna razón se trata de mantener en secreto.

En el vuelo de regreso a Buenos Aires, el Canciller Costa Méndez cuando sobrevolaba Río de Janeiro, en el avión, a las 8.00 a.m., recibe la noticia de que los británicos habían iniciado un ataque a las Islas Malvinas.

Durante el vuelo, una periodista le preguntó al Canciller Costa Méndez, cuál era lo que él consideraba el ERROR NUESTRO, el Canciller le respondió: "El error nuestro puede haber sido no creer que la señora Thatcher fuera tan cabeza dura".

A las 4.40 de ese 1° de mayo se produce un bombardeo aeronaval sobre la zona de aterrizaje de Puerto Argentino, esto es efectuado por 4 fragatas misileras y 10 aviones Harrier, según informaciones de los argentinos.

A las 6.30 se produce un intento de helo-desembarco a 20 km. al Suroeste de Puerto Argentino en la zona de Fitz Roy que no logra su objetivo, según los argentinos.

A las 8.15 horas se produce un nuevo bombardeo a la pista de aterrizaje.

A las 9.36 se produce un bombardeo en la zona sur de Puerto Darwin; a 14.25 se produce un bombardeo en la zona sur de Puerto Argentino.

A 15.30 un ataque aeronaval e intento de desembarco a 20 Km. de Cabo Corrientes. Los argentinos indican que dañaron dos (2) fragatas inglesas con aviones de la Fuerza Aérea y de la Aeronaval Argentina.

Todos los ataques ingleses vinieron del Este, Nor-Este.

Luego de estos ataques, se retiran.

(Como fue durante todo el conflicto, no se puede dar fe completa a todos los éxitos y fracasos que se atribuyen tanto los argentinos como los ingleses, dada la censura de prensa impuesta en ambos países y empleo de la guerra psicológica; por lo que trataré de limitar a lo mínimo los detalles de aviones derribados, bajas de

personal y hundimiento de buques, a aquellos que fueron aceptados por ambas partes por ser demasiado evidentes. El resultado final aún no se conoce al detalle, pues cada uno de los dos países, como ya ha sido explicado, ha mantenido y mantiene reserva de sus bajas). A las 2.00 p.m. se recibe un despacho del Almirante John Woodward, Comandante de la Flota Inglesa: "Exigimos la inmediata e incondicional rendición de sus tropas".

Contestó el General Méndez, Jefe de la Plaza. "Eso de ninguna manera. Si estamos ganando nosotros mejor traigan al principito y vengan a buscarnos..."

Domingo, 2 de mayo

El submarino nuclear británico "Conqueror" torpedea y hunde al viejo crucero argentino ARA "General Belgrano" a las 17.00 horas.

El crucero llevaba una dotación de 1,042 tripulantes. Desaparecen más de 300 tripulantes.

Argentina hace notar que el buque fue hundido a 36 millas fuera del área de exclusión decretada por Gran Bretaña.

Mientras tanto, Gran Bretaña reafirmaba que ha realizado importantes desembarcos en las Islas y que ha ocasionado fuertes daños a los argentinos en las Malvinas, incluyendo daños en la pista de aterrizaje de Puerto Argentino.

Las naves británicas se habían alejado de las Islas Malvinas momentáneamente, mientras fuentes de la Fuerza Aérea Argentina confirmaba que el portaaviones "Hermes" de la "Task Force" había quedado seriamente dañado e inoperativo, perdiendo once (11) aviones y dos (2) helicópteros.

Lunes, 3 de mayo

Continúa la búsqueda de los sobrevivientes del Crucero ARA "General Belgrano", Chile informa su disposición de enviar a su buque BACH "Piloto Pardo" para contribuir en el recojo de los sobrevivientes.

Continúan los ataques británicos sobres las Malvinas, principalmente sobre la pista de aterrizaje de Puerto Argentino.

Ambos países se atribuyen triunfos contundentes.

Junto con el hundimiento del "Belgrano" quedó en el aire un reajuste de la propuesta presentada por el Presidente Fernando Belaunde Terry.

El Presidente Galtieri envía a Lima un delegado a informar las causas de su no aceptación del plan. Básicamente a causa del hundimiento del "Belgrano".

Noticias de Inglaterra dan cuenta de que ésta requisó el lujoso transatlántico "Queen Elizabeth II" con el fin de transportar 3,000 soldados al Atlántico Sur; con esto se elevaría el efectivo de los ingleses a 8,500 soldados.

Margaret Thatcher impartió las órdenes pertinentes al Almirante Woodward, Comandante de la Flota Inglesa, para que proceda a desembarcar marines en las Malvinas.

Un helicóptero inglés ataca al Aviso ARA "Alférez Sobral" que navegaba en búsqueda de un piloto argentino caído.

El Aviso, similar a nuestro BAP. "Unanue" y utilizado para operaciones de salvamento y buceo, sufre grandes daños en el puente y mueren 8 tripulantes, incluido el Comandante. Continúa navegando hacia puerto.

Martes, 4 de mayo

La Fuerza Aérea Argentina informa del ataque realizado por un piloto de la Fuerza Aérea Argentina a bordo de un avión Pucará de fabricación argentina contra el portaaviones "Hermes". Relata el piloto haber causado daños de consideración a bordo del portaaviones y que ha quedado inutilizada la pista de aterrizaje y varios Harrier. Se informa de otros daños causados a fragatas inglesas. Inglaterra niega estas informaciones.

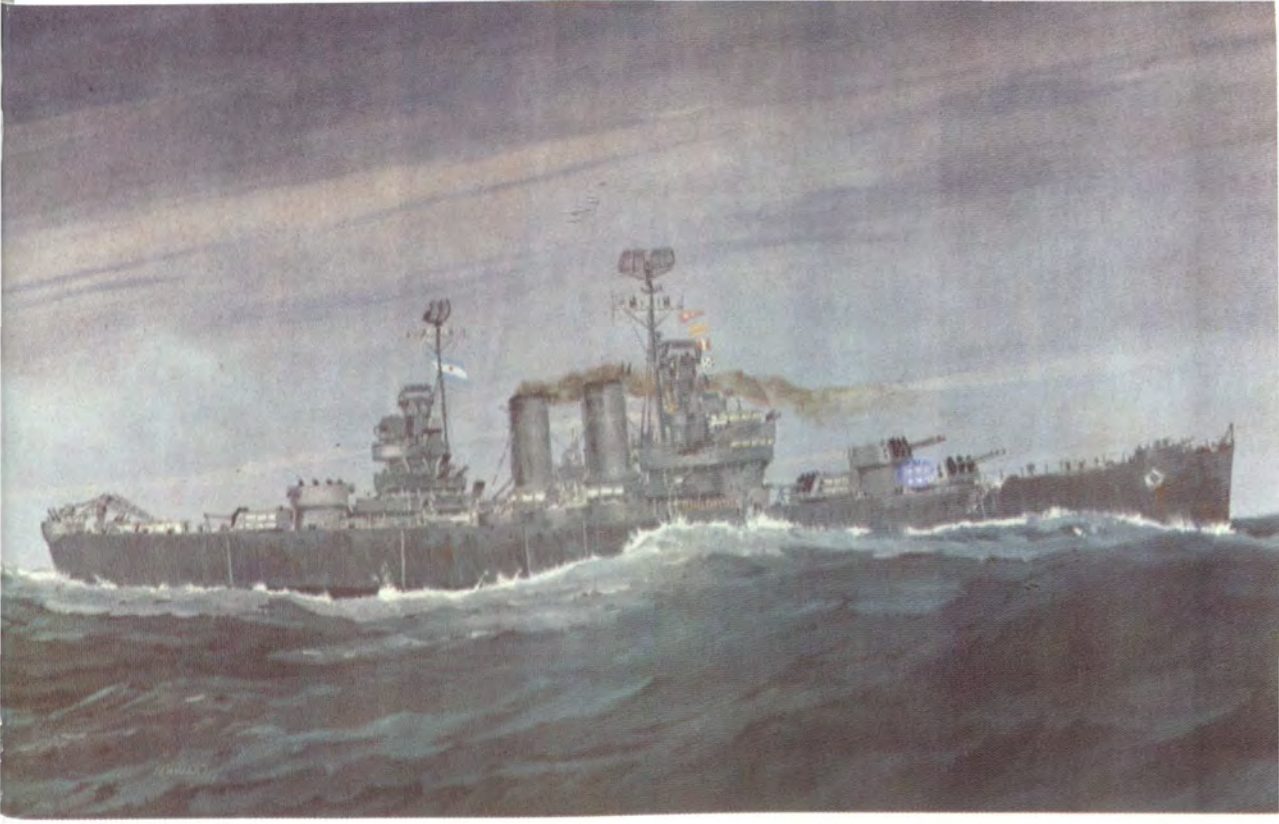
Miércoles, 5 de mayo

Un avión Super Etendard de la Armada Argentina (versión naval del Mirage) por tanto un misil AM-39 inutilizó al Destructor "Sheffield", moderno destructor de la Clase N° 42. Esta sorprendente respuesta de los argentinos causa la admiración del mundo entero y demuestra el avance de la guerra electrónica y lo vulnerables que son los buques de superficie a la aviación.

Llegan a la Base Comandante Espora los primeros 70 sobrevivientes del ARA"General Belgrano".

Jueves, 6 de mayo

El Secretario General de las Naciones Unidas Javier Pérez de Cuéllar, comienza a hacer las consultas para participar como mediador del conflicto entre Inglaterra y la Argentina. Por otro lado Irlanda pide al Consejo de Seguridad que nuevamente se reúna y reconsidere la grave crisis del Atlántico Sur.



Crucero ARA "General Belgrano".

Viernes, 7 de mayo

El Secretario General de las Naciones Unidas, Javier Pérez de Cuéllar, llama a las partes para iniciar su mediación. Ambas acuden positivamente.

Se amplía la "Zona de Exclusión", teatro de operaciones, hasta la distancia de 12 millas de las costas continentales de Argentina. La señora Thatcher envía una clara señal a Javier Pérez de Cuéllar. Lo que ella quiere no es una tregua, sino una capitulación.

Los terroríficos portentos de la industria de la destrucción dieron cuenta, equitativamente, del venerable crucero argentino "General Belgrano" y del supermodelo destructor británico "Sheffield". Además de este empate culminante, la violencia causó daños al "Sobral", nave auxiliar argentina y, aunque no ha sido confirmado, al mismísimo portaaviones "Hermes" que contiene prácticamente la mitad del poder naval británico desplegado en la zona.

En cuanto a las dotaciones aéreas, Gran Bretaña habría perdido entre 3 y 9 de sus futuristas Sea Harrier y dos helicópteros; cabe hacer notar que cada portaaviones británico traía entre 7 y 10 cazabombarderos Sea Harrier.

Argentina, por su parte, habría sufrido la pérdida de 2 Gagger, un Canberra y uno de sus Pucará.

A partir del 30 de abril, según declaración del secretario de Estado norteamericano Alexander Haig, las cosas han cambiado. Haig, quien antes fuera Jefe de las Fuerzas de la OTAN, sabía que su condena a Argentina tenía como contrapartida el premio de la confianza estratégica de sus socios europeos. Estos podrían comprobar cómo los EE.UU. abandonaban a un nuevo e interesante socio latinoamericano, aceptando el riesgo de una quiebra del sistema interamericano y no vacilaban ante la posibilidad de que la Unión Soviética pescara en las aguas revueltas.

La réplica de la OTAN ha sido tan inmediata como expresiva. Desde su sede en Bruselas, los ministros de Defensa de los países de la organización emitieron un comunicado establecido que, en lo sucesivo, una agresión militar en áreas que estén fuera de los límites que resguarda la OTAN, puede "amenazar los intereses vitales de miembros de la alianza". Así hoy los países europeos están capacitados para hacer valer el Pacto Atlántico, con el fin de proteger intereses que no sean estrictamente los que EE.UU. considera estratégicos.

La promesa de ayuda norteamericana a Gran Bretaña asegura la prolongación del conflicto, al subsanar las carencias logísticas de la Royal Navy.

No es impensable que, en algún momento, Argentina acepte la ayuda que el campo socialista soviético está dispuesto a ofrecerle; el interés estratégico no tiene olor, sabor, ni color ideológico.

Domingo, 9 de mayo

A las 9.21 horas. El buque pesquero "Narwal" de bandera argentina fue atacado por aviones Sea Harrier de la flota inglesa. Las balsas con los sobrevivientes fueron ametralladas.

Lunes, 10 de mayo

Argentina denuncia el empleo por parte de Gran Bretaña de bombas tipo Beluga.

Estas bombas contienen 151 granadas cada una de calibre 66, con un peso total de 290 kg. Al caer del avión en paracaídas alcanzan una zona de 60 metros de ancho por 240 metros de largo. Violan los acuerdos de la Convención de Ginebra.

Continúan bombardeos en la madrugada de los ingleses a Puerto Argentino.

Martes, 11 de mayo

No se producen acciones, el tiempo desde hace varios días está extremadamente malo.

La Junta Militar Argentina lanza el comunicado Nº 41 que dice, entre otras cosas, lo siguiente: "De persistir en su actitud agresiva, la que se refleja, entre otros actos, en las limitaciones que pretende imponerse al tránsito de las aeronaves argentinas por el espacio aéreo del Atlántico Sur, se ha dispuesto que toda aeronave de matrícula británica que atraviese el espacio aéreo argentino sea considerada hostil".

Miércoles, 12 de mayo

A las 11.32 horas dos fragatas inglesas inician un bombardeo a Puerto Argentino.

A las 14.15 horas, aviones argentinos atacan dichos buques, provocándoles daños, según reportan. Dos aviones argentinos son alcanzados y se informa del derribo de un Sea King.

Jueves, 13 de mayo

Llegan del Uruguay los civiles y militares que fueron tomados prisioneros por los británicos en las Islas Georgias, con la excepción del Capitán de Corbeta Astiz, quien es mantenido prisionero en base a denuncias presentadas contra él por sus actuaciones en contra de la guerrilla en la Argentina.

Zarpa de Londres el transatlántico "Queen Elizabeth II" trayendo entre otros, a un batallón de Gurkas de Nepal.

Argentina declara haber aumentado su poderío de exploración marítima aérea con la incorporación de aviones EMB-111 Patrulla de fabricación brasileña; son asignados a Base de Espora. No indican el número de aviones adquiridos.

Continúan los esfuerzos de mediación del Secretario Javier Pérez de Cuéllar sin que aparentemente haya progresado sustancial.

El Papa anuncia estar estudiando su visita a Gran Bretaña, programada para este mes, de acuerdo con el desarrollo de los acontecimientos.

Viernes, 14 de mayo

Existen divergencias en los parlamentarios británicos, entre los "Halcones" y las "Palomas" acerca de los límites a que se debe llegar en el conflicto.

Los "Halcones" están liderados por Margaret Thatcher y propugnan que las Islas son británicas y deben ser recuperadas; las "Palomas", lideradas por Francis Pym, propugnan la negociación.

Los diarios argentinos consignan la visita "secreta" del General Vernon Walters, enviado especial del Presidente Reagan, con el fin de tratar de recomponer las relaciones entre Argentina y los EE.UU.

Asimismo, se informa que la fragata "Brilliant" de la Armada Británica fue hundida y la "Broadsword" seriamente averiada. Se indica la pérdida de contacto con el buque "Isla de los Estados" de Argentina que se encontraba cerca del área de las Malvinas.

Sábado, 15 de mayo

A 5.40 horas un buque inglés cañoneó Puerto Calderón, en la Bahía de los Elefantes Marinos averiando, entre otros, a tres aviones argentinos que se encontraban en tierra.

Se toma conocimiento que a 24 Km. al Sur de Punta Arenas (Chile) un agricultor chileno, Jaime Chielf, descubrió los restos de un helicóptero inglés, del tipo Sea King. El mencionado agricultor narra que había escuchado más de un helicóptero volar. Se especula el que dado que dichos helicópteros no pueden volar más de 400 millas habría partido del buque de apoyo Antártico "Bransfield" desde el Estrecho de Magallanes y habría llevado comandos ingleses con misiones en la Argentina.

Domingo, 16 de mayo

Aviones Sea Harrier atacaron Bahía Zorro y Puerto Darwin. Asimismo, en el Canal de San Carlos, que separa la Isla Soledad de la Gran Malvina, atacaron a los buques transportes "Río Carcaña" y "Bahía Buen Suceso" que se encontraban desembarcando víveres y aprovisionamiento logístico a las tropas argentinas.

Lunes, 17 de mayo

Continúan los ataques a las Islas por parte de aviones Sea Harrier . Se confirma que los buques argentinos atacados en día anterior sufrieron averías menores y no habían tenido bajas.

Martes, 18 de mayo

El Secretario General de las Naciones Unidas Javier Pérez de Cuéllar, declaró que las negociaciones no daban margen para el optimismo.

Continúan los bombardeos sobre las Islas.

Se especula en la Argentina que el "Hermes" estaría rumbo a Curazao para repararse de las averías que le habría causado un avión Pucará argentino.

Los ingleses están utilizando sus bombardeos Vulcan, con base en las Islas Ascensión, los cuales deben ser reabastecidos en el aire para alcanzar sus objetivos.

Miércoles, 19 de mayo

El Papa anuncia que efectuará su proyectado viaje a Londres, a partir del día 28 y que luego viajará a la Argentina en aparente gesto de imparcialidad.

El General Meléndez reconoce la posibilidad de un desembarco inglés.

Continúa el hostigamiento sobre las Islas.

Jueves, 20 de mayo

La Premier inglesa Margaret Thatcher, reconoció que las propuestas de paz de la Argentina son "inaceptables". Asimismo, indicó que para "despolitizar" la visita del Papa a Inglaterra, podría evitarse un contacto personal con él.

Gran Bretaña recibe un revés en el Mercado Común Europeo, al ampliar las sanciones contra Argentina sólo por una semana más y luego imponiendo los aumentos a los precios agrícolas. A este último respecto, Inglaterra venía peleando desde hace varios años y prácticamente tenía el control de dichos precios.

Inglaterra consulta a Francia cómo es que Argentina ha podido hacer uso de los Misiles AM/39, cuando según los franceses éstos fueron vendidos; más aún no lo habría completado.

Con Ley 22591 declaran indispensables los bienes de Gran Bretaña en la Argentina.

Se especula que EE.UU. haya destacado varios KC-135, aviones bombarderos, con el fin de cubrir el vacío dejado por los aviones Vulcan que están operando en las Malvinas desde la Isla Ascensión en la OTAN.

Inglaterra da a publicidad el nombramiento del General Jeremy Moore, como Comandante de la Fuerza de Desembarco.

Las tropas argentinas acantonadas en las Malvinas están hoy en estado de "Alerta Total", ante la perspectiva de un inminente intento de invasión británica.

La única acción bélica informada hoy fue que una embarcación británica bombardeó una zona de Puerto Stanley, capital de las Malvinas.

Viernes, 21 de mayo

El Canciller Nicanor Costa Méndez, declaró que: "Si Estados Unidos dejara de apoyar a la Gran Bretaña, el camino de la paz será más fácil".

Al caer la noche del 20 al 21, la Jefatura de Prensa de la Gobernación de las Malvinas da a conocer un comunicado que, entre otras cosas, dice: "Durante la noche del 20 al 21 de mayo se configuró un ataque anfibio en la zona del Estrecho de San Carlos. Participaron entre doce a catorce buques de distinto tipo. A las 6.00 fue atacado Puerto Darwin por fuego naval. Dos horas después cuatro aviones Sea Harrier pusieron fuera de servicio a tres (3) helicópteros argentinos. Un avión Aéromachi hizo impacto en un destructor". La aviación argentina, continúa el comunicado: hizo siete incursiones con aproximación de 16 aviones, produciendo averías en varios buques ingleses. A las cinco de la tarde se hunde

una fragata inglesa. Los ingleses logran establecer una cabecera de playa de 10 por 15 km.

La orden para invadir las Malvinas ya fue dada por el Comandante británico, Almirante Sandy Woodward y la "orden de invadir por la puerta trasera fue dada por Thatcher".

Sábado, 22 mayo

Los ingleses, utilizando olas de tanques Scorpion de 7.8 ton. avanzan contra la pobre defensa planteada por los argentinos en la zona de San Carlos. Los ingleses, a través de su Ministro de Defensa, dan cuenta de haber derribado 16 aviones en el ataque del día anterior. La fragata inglesa hundida fue la HMS "Ardent", asimismo, da a conocer que hay 3 otros buques dañados. Los ingleses anuncian el desembarco de aproximadamente 5,000 hombres en las inmediaciones de puerto San Carlos. Los diarios en Gran Bretaña anuncian "Los ingleses están de vuelta"; aparece en los periódicos la foto de tres infantes izando la bandera inglesa.

En las oficinas de las Naciones Unidas en New York, una docena de países latinoamericanos piden la convocatoria del Consejo de Seguridad, con el fin de denunciar la invasión inglesa.

En Roma el Papa celebra una misa con cardenales argentinos y británicos orando por la paz.

Domingo, 23 de mayo

Los ingleses, utilizando técnicas de guerra nocturna, con visores pasivos, emisores de láser, silenciadores, etc., continúan avanzando en base a los datos que son proporcionados por sus fuerzas especiales sobre las posiciones de los argentinos.

Aparentemente el SAS, grupo de operaciones especiales británicas, habrían desembarcado antes y conseguido información de las posiciones argentinas.

Argentina, continúa dando poca importancia a la magnitud del desembarco inglés y dice tener controlada la situación.

Las tropas argentinas iniciaron su avance hacia las posiciones británicas al Norte de San Carlos, en la Isla Oriental del Archipiélago de las Malvinas (Soledad), simultáneamente con un ataque lanzado por la aviación.

La batalla de San Carlos, que se inició el viernes 21 en la desembocadura norte del estrecho que separa las dos mayores Islas del Archipiélago de las Malvinas, ingresó hoy en la etapa de los combates cuerpo a cuerpo. Los combates terrestres se iniciaron con las primeras luces del día.

Según Buenos Aires, el transatlántico "Canberra", que transportaba 2,500 marines y paracaidistas británicos, ha sido alcanzado por fuego aéreo.

Las fuerzas conjuntas de la Marina y el Ejército, combatiendo metro a metro, procuraban cerrar el cerco en torno a las tropas británicas que lograron desembarcar en los alrededores de Puerto San Carlos.

Las incursiones aéreas "para impedir que refuercen y consoliden su posición", las tropas británicas en Puerto San Carlos fueron realizadas por fuerzas argentinas. Aviones Skyhawk argentinos atacaron buques de la fuerza británica cerca de Puerto San Carlos.

El Comandante en Jefe de la Flota británica, Contralmirante John Woodward, fue autorizado para usar armas atómicas contra objetivos enemigos si éstos ponen en peligro la integridad de la Armada.

Lunes, 24 de mayo

Continúan las acciones en tierra y aire; Argentina indica haber hundido la Fragata "Antelope" y haber dañado al transporte "Canberra"; se dice que este buque lleva gran cantidad de aviones Sea Harrier y aprovisionamiento para las tropas inglesas.

Comunicaron combates cuerpo a cuerpo.

Los buques de desembarco "Sir Bedereve" y "Sir Galahad", "Sir Geraint", están desembarcando tanques "Scorpion", misiles antiaéreos "Rapier" y lanza-cohetes portátiles "Blowpipe".

Francia bloquea el embarque, a bordo del B.A.P. "Ilo" (Perú), de ocho (8) misiles Exocet, similares a los utilizados por los argentinos para hundir el "Sheffield" y el "Atlantic Conveyor".

La aviación argentina, en una poderosa ofensiva aérea contra la flota naval inglesa que intenta desembarcar más tropas y equipos en la cabecera de la playa en la bahía de San Carlos, bombardeó tres barcas porta-helicópteros, un transporte de tropas y una fragata misilera que se encontraban esta madrugada en llamas y en peligro de hundirse.

Martes, 25 de mayo

Se indica en la Argentina que el "Atlantic Conveyor", buque transporte con aviones Sea Harrier se fue a pique luego de recibir un misil Exocet AM/39 disparado desde un Super Etendard de la Armada Argentina. Asimismo, se da por hundido al HMS. "Coventry", fragata tipo 42, gemela del HMS "Sheffield".

Miércoles, 26 de mayo

Varios países latinoamericanos, especialmente Perú y Venezuela, indican su disponibilidad de dar apoyo armado, si lo requiere Argentina. Se piensa que Argentina está recibiendo ayuda de la Unión Soviética en cuanto a inteligencia del movimiento de las tropas inglesas; a través de un satélite lanzado el 15 de mayo, la Fuerza Aérea y Aeronaval se constituyen en la mayor amenaza de la flota inglesa y de los infantes ingleses en tierra.

Jueves, 25 de mayo

El gobierno francés explica que la retención de los misiles peruanos en el puerto de El Havre, se debió a "razones técnicas" (sic).

Se da a conocer que la Argentina ha improvisado un sistema de recarga en el aire para los aviones Super Etendard de la Marina, lo cual los hace más temibles.

Los "Aviones Tanques" Hércules C-130 son adaptados para este fin.

Es una sorpresa más de la tecnología y el ingenio argentino.

Continúan los avances de los ingleses desde Puerto San Carlos; los argentinos comienzan a replegarse hacia Puerto Argentino. Se habla de la posibilidad de un contraataque argentino.

El Papa inicia su viaje a Gran Bretaña.

Viernes, 28 de mayo

El Papa Juan Pablo II llega a Gran Bretaña iniciando su controvertido viaje. Es recibido por la Reina Isabel II de Inglaterra como Jefa de la Iglesia Anglicana. Visitaría varias ciudades. Promete visitar en los próximos días a la Argentina en un intento de demostrar su imparcialidad.

Tres mil infantes de Marina y tropas paracaidistas británicas avanzan hoy hacia el Sur-Este de las Malvinas en su camino por alcanzar el objetivo final. La esperada ofensiva comenzó en la madrugada de ayer, cuando helicópteros británicos

transportaron tropas de asalto tras seis días de consolidar la posición de sus fuerzas en tierra, abasteciéndolas con víveres y equipamiento militar. Una fragata británica bombardeó brevemente la capital malvinense de Puerto Argentino y se retiró a toda máquina ante una respuesta de la artillería argentina.

Otras dos fragatas bombardearon Bahía Fox, en la Gran Malvina Occidental, pero sin consecuencias.

Sábado, 29 de mayo

Los diarios norteamericanos consignan que los Estados Unidos están proporcionando ayuda de armas y otras a Gran Bretaña; entre otras cosas, misiles Side-Winder, aire-aire para los Harrier, planchas para pistas de aterrizaje artificiales. Indican que 7 aviones Galaxy habrían hecho escala en Panamá con rumbo a las Islas Ascensión.

Los diarios rusos consignan que EE.UU. procura la caída de Galtieri.

Domingo, 30 de mayo

En la O.E.A. (Organización de Estados Americanos), en su XX Plenario, se aprueba la resolución "condenando de forma enérgica el injustificado y desproporcionado ataque armado consumado por el Reino Unido, así como su decisión que afecta la seguridad de todo el continente americano de declarar arbitrariamente como zona de hostilidades una extensa que llega a 12 millas de las costas americanas"; esta resolución contó con la abstención de EE.UU., Colombia, Trinidad-Tobago y Chile.

Durante la captura de Goose Green las fuerzas británicas usaron contra los argentinos una de las armas más letales de la guerra moderna: la bomba antipersonal de racimo.

Los paracaidistas británicos de infantería derrotaron ayer a los argentinos en una feroz batalla en las poblaciones gemelas de Puerto Darwin y Goose Green.

Los argentinos lucharon hasta agotar sus últimas reservas.

Lunes, 30 de mayo

Continúan los avances de las tropas británicas, las cuales han ejecutado otro desembarco en Puerto Darwin y Goose Green, con el fin de hacer una "tenaza" hacia las posiciones argentinas. Las tropas inglesas se encuentran a menos de 30 km. de la capital malvinense.

Despachos ingleses dan cuenta de que Inglaterra acelera los trabajos para poner en servicio al portaviones "Illustrious", gemelo del "Invincible".

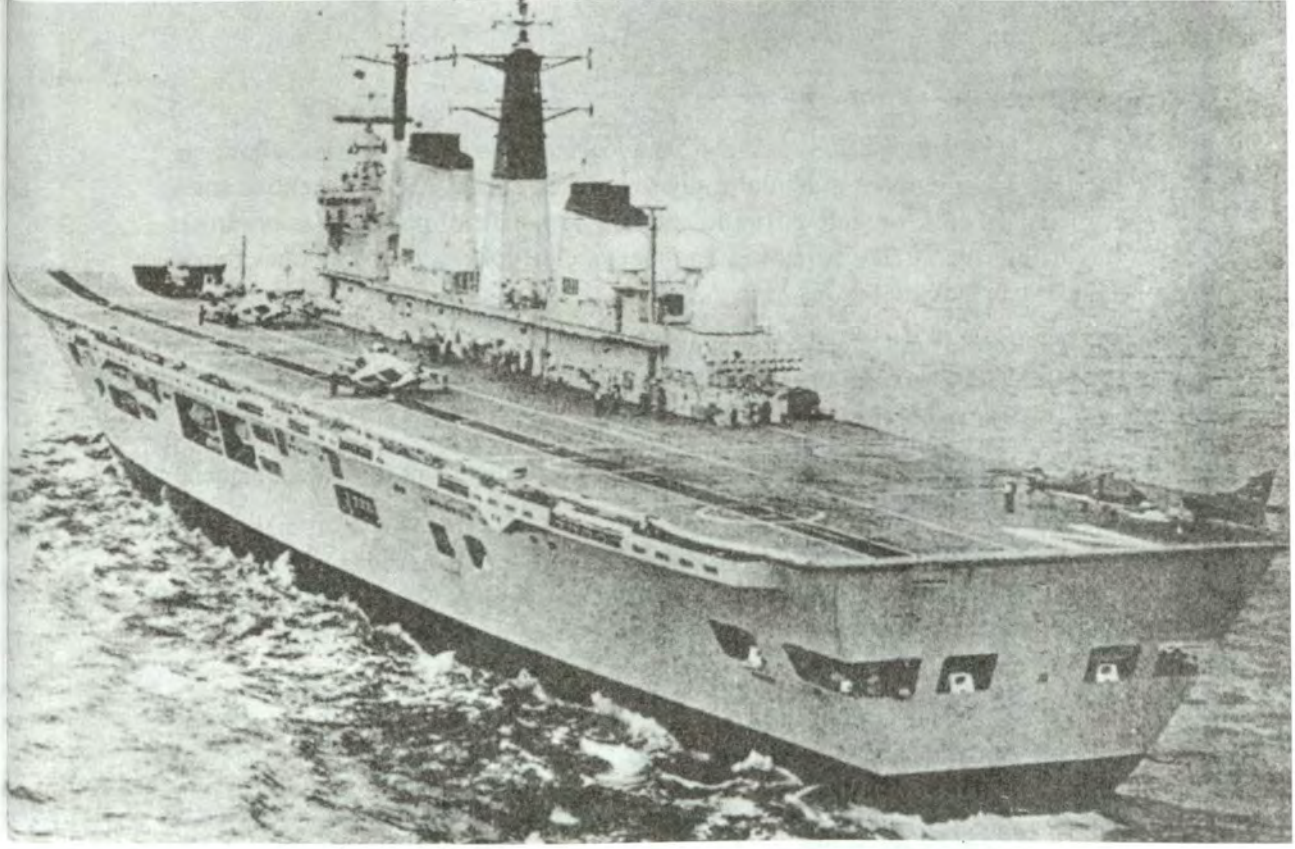
De acuerdo a documentos oficiales, las tropas británicas se encontraban a escasos 20 km. de Port Stanley; poco o nada se sabe sobre las acciones militares.

Las tropas británicas que convergen hacia Puerto Argentino chocaron con fuerzas argentinas en el cerro Kent, a 16 km. al Este de la capital de las Malvinas. Además, tropas británicas, reforzadas por 3,000 soldados recién desembarcados, se encontraban hoy a pocos kilómetros de la capital de las Malvinas, Puerto Argentino para los argentinos y, Port Stanley para los británicos. "Los soldados argentinos han sido al parecer desalojados de sus atrincheramientos, entre ellos los de las Montañas de "Dos Hermanas", a pocos kilómetros de Stanley, mientras crece el cerco de las tropas británicas". Asimismo, los 4,000 soldados británicos desembarcados originalmente en la cabeza de playa de San Carlos, fueron al parecer reforzados por 3,000 guardias escoceses y gurkas nepalíes, transportados al Atlántico Sur en el "Queen Elizabeth II". Los guardias galeses y escoceses y los gurkas, que forman la 5ª Brigada de Infantería, llegaron a las islas en lanchas de desembarco, por una segunda cabeza de Playa al Norte de la capital de las Malvinas. El domingo de las "Dos Hermanas", dos montañas iguales situadas a 10 km. al Oeste de la capital del Archipiélago, daría a las tropas británicas una importante ventaja estratégica sobre los 7,000 soldados argentinos que estarían atrincherados en torno a Puerto Argentino.

Martes, 1 de junio

Fuentes militares informaron que tropas británicas y argentinas combatían en las puertas de la capital de las Islas, en el comienzo de lo que ha sido calificado como la batalla decisiva de la guerra no declarada del Atlántico Sur. Los combates principales se desarrollaban en torno a las colinas las "Dos Hermanas", unas estribaciones montañosas ubicadas a 10 km. de Puerto Argentino (Port Stanley para los británicos) y el grueso del continente del Reino Unido se hallaba en las cercanías de Monte Kent a 20 km. de la capital malvinense.

Efectivos militares británicos están ocupando otras colinas cercanas a Puerto Argentino (Port Stanley) tras haber capturado el monte Kent, de esta manera se podrá reforzar, con hombres y equipo, a los efectivos británicos que se encuentran ya en la región que rodea Puerto Argentino. El general de la Infantería de Marina, Jeremy Moore, ha llegado a las Malvinas para tomar el mando de las fuerzas que intentarán capturar la capital malvinense, en donde habría unos siete mil soldados argentinos.



Portaviones HMS "Invincible".

Los británicos han derribado uno o más cohetes Exocet de fabricación francesa disparados por aviones argentinos, dijeron que la Fuerza Aérea Argentina trató infructuosamente, durante el fin de semana, de hundir el portaviones británico "Invincible" de 20,000 toneladas, en un ataque de cohetes desde aviones Super Etendard en la región de las Malvinas.

Unos ocho mil efectivos argentinos con todo su poderío bélico, esperan alertas el ataque masivo británico, decididos a repeler las posibles acciones que en las próximas horas pueden producirse sobre Puerto Argentino (Port Stanley).

Este hecho crucial, posiblemente definitorio y seguramente cruento, mantiene en tensa expectativa a todo el mundo.

A las 14.00 GMT, se reveló en Buenos Aires que aviones de la Fuerza Aérea y de la Armada hostigaron esta mañana a las tropas británicas que avanzan sobre Puerto Argentino y atacaron las fuentes de abastecimiento "del enemigo" en la bahía de San Carlos.

Aviones de la Fuerza Aérea Argentina bombardearon la zona de Monte Kent, en la Isla Soledad.

Además, se generaron escaramuzas entre las artillerías argentinas y británicas en la misma zona de Monte Kent, ubicado a unos 30 km. de Puerto Argentino, capital de las Malvinas. Un avión Sea Harrier fue abatido sobre la zona de Puerto Argentino, al ser tocado por un proyectil argentino, cayendo su piloto en paracaídas en la bahía.

El Ministro de Defensa inglés anunció la suspensión oficial de toda información sobre el desarrollo del conflicto. El silencio fue sólo quebrado al día siguiente para dar cuenta de la pérdida de dos aviones Harrier. Se informa que la artillería británica, ubicada en los cerros que rodean Port Stanley, estarían atacando las posiciones defensivas.

Mientras las fuerzas británicas tomaban posiciones cerca de Port Stanley, Margaret Thatcher insinuó que podría demorar la ofensiva final por dos o tres días, para dar tiempo a que los argentinos retiraran sus tropas, operación que debería ser completada en un máximo de dos semanas. La posición de los británicos es relativamente mejor que la de los cercados, dado que controlan el equivalente local a las alturas del Golán.

Se trata de formaciones montañosas conocidas como "Dos Hermanas" y "Monte Kent", desde donde se domina el llano. Conscientes de su mejor posición, los expertos británicos en guerra psicológica han ordenado el bombardeo con propaganda desmoralizante a los sitiados. Se trata de "salvoconductos" que

garantizan un trato digno y respetuoso a los soldados que se rindan. Sin embargo el general Mario Benjamín Menéndez en una vibrante arenga a sus subordinados deja en claro que no pedirá cuartel.

Miércoles, 2 de junio

El frío se hace más intenso y hay indicios de que se vienen las primeras nevadas sobre la Isla.

Argentina denuncia haber detectado el empleo de misiles norteamericanos en los aviones Sea Harrier; tanto los diarios ingleses como los argentinos llevan una guerra aparte, lo que hace más difícil identificar los acontecimientos.

Jueves, 3 de junio

Argentinos y británicos mantenían aislados combates en la nieve cerca de la capital malvinense, donde la sensación térmica alcanzó esta madrugada 20° bajo cero, dijeron fuentes militares. La temperatura era de 7° bajo cero en la madrugada (la sensación se mide en función de la temperatura), por lo cual la lucha se desarrolló en una línea larga desde las alturas de las "Dos Hermanas" hasta el monte Kent, a 30 km. al Este de Puerto Argentino (Stanley). Los combates fueron aislados y descritos como "contacto de vanguardia" para detectar posiciones enemigas, además de que el peor enemigo de ambas fuerzas era el frío, que perjudica más a los británicos por no tener donde parapetarse y hacer fogatas para no ofrecer un blanco en la noche a la artillería y aviones argentinos.

Las fuerzas argentinas se preparaban para la defensa de Puerto Argentino, bastión militar y político en la guerra con Gran Bretaña, mientras parecía agotarse el tiempo para la solución diplomática que evite la batalla final.

Los efectivos argentinos esperan el ataque "con el ánimo retemplado por la arenga de su gobernador militar", general Mario Menéndez, quien exhortó a infligir a las fuerzas británicas una aplastante derrota para que "nunca más vuelvan a tener esa atrevida idea de invadir nuestra tierra".

Las tropas británicas están tan cerca de Port Stanley que pueden observar con la ayuda de prismáticos. El primer duelo de artillería entre argentinos y británicos en la capital de las Malvinas se había librado durante la pasada noche.

Los efectivos británicos habrían sufrido durante las acciones bélicas del Atlántico Sur, hasta el momento, más de 2,300 bajas entre muertos y heridos, incluyendo unos 800 soldados muertos en los combates registrados en la Isla Soledad, y a las bajas producidas por la destrucción de aeronaves y hundimientos

o averías de navíos. La destrucción de 22 helicópteros presupone alrededor de 145 muertos, ya que 5 de ellos cayeron cuando transportaban soldados.

Viernes, 4 de junio

Tras haber vetado, junto con Gran Bretaña, un proyecto de resolución del Consejo de Seguridad, que ordenaba el cese del fuego, la embajadora estadounidense Jeane Kirkpatrick recibió instrucciones de abstenerse. En vez de acallar el hecho, la Kirkpatrick lo ventiló asestando con ello un buen golpe al -para ella insoportable- Secretario de Estado Alexander Haig. La cosa no paró allí. En Versalles, la Thatcher arremetió contra la Kirkpatrick persistiendo que debía apoyar a su amigo Haig.

En la madrugada del sábado 5, parecía que estaba por lanzarse la postergada ofensiva contra Port Stanley.

Según noticias de Londres, una avanzada se situaba a sólo 11 km. de la capital de las Malvinas, haciendo 340 prisioneros.

Sábado, 5 de junio

Argentina informa haber infligido serios daños al Destructor tipo 42 "Glasgow" y a la Fragata Tipo Leander HMS "Argondot".

Las tropas inglesas siguen avanzando hacia Puerto Argentino. Se informa de sabotaje de comandos infiltrados en territorio continental argentino; Argentina desmiente la información.

Continúa el bombardeo naval sobre Puerto Argentino.

Domingo, 13 de junio

Patrullas de reconocimiento argentinas combatieron con fuerzas británicas en las Islas Malvinas, forzándolas a retirarse abandonando equipos. Resumiendo las acciones bélicas registradas en la jornada, se produjeron duelos de artillería entre ambos bandos que no causaron bajas argentinas, pero se observó vehículos británicos empantanados y sin ocupantes en la zona de Monte Fitz Roy, a pocos kilómetros al sudoeste de la capital de las Islas. No quedó claro si estos combates serían el preludio de la anunciada y denominada "batalla final" entre los posiblemente 14,000 efectivos que estarían en la zona cercana a Puerto Argentino.

Las acciones bélicas en las Islas Malvinas se limitaron a nuevas escaramuzas sin mayores consecuencias, pero los militares argentinos indicaron que la situación de los británicos en el archipiélago, en el Atlántico Sur "es desesperante".

Tras la superioridad numérica de los efectivos argentinos, "el que está fortificado y tiene la fuerza de la justicia y del coraje que da el defender el terreno propio, se encuentra en mejores condiciones anímicas".

Inglaterra informa la muerte del Teniente Coronel Herbert Jones, jefe de las tropas que desembarcaron en Goose Green.

Aviones Pucará hostilizan constantemente a las tropas inglesas. Inglaterrra informa haber concentrado gran cantidad de equipo abandonado por los argentinos en Goose Green: incluye granadas, mortero, tanques, bombas Napalm para ser puestas abordo de los Pucará.

España y Panamá actúan a favor de la Argentina para poner nuevamente sobre la mesa de negociaciones de la ONU la resolución 502 que demanda la retirada. El Reino Unido y los Estados Unidos vetan la citada Resolución.

La embajadora norteamericana Jeane Kirkpatrick pide, luego de la votación, cambiar su voto. Se confirma el desentendimiento que hay en las cúpulas gubernamentales norteamericanas y causa disgusto a los ingleses.

Continúan los choques entre fuerzas de infantería de ambos países y bombardeos de acciones de ambos bandos.

Lunes, 7 de junio

Este día, con el refuerzo de la Quinta Brigada de Infantería, los efectivos de las fuerzas británicas en las Islas Malvinas se encuentran completos y listos para proceder a la recaptura de Puerto Argentino.

Se confirmaba que el día domingo 6 de junio por la tarde, efectivos de los guardias escoceses, galeses y del regimiento "gurka" (nepalíes), habían desembarcado para reforzar a las tropas ya en tierra. La llegada al frente de estas tropas que han viajado hasta el Atlántico Sur a bordo del transatlántico "Queen Elizabeth II" supone, aproximadamente, un total de 8,000 soldados que deberán enfrentarse a una guarnición argentina de unos 6,000 hombres.

El mal tiempo reinante impidió los ataques de los Harrier, pero también sirvió para que el desembarco masivo de los 4,000 hombres de la Quinta Brigada no fuera detectado por los argentinos.

Aviones argentinos "Canberra" atacaron con bombas las últimas 24 horas a las tropas que se dirigen a Puerto Argentino (Port Stanley), añadiendo que el bombardeo no causó víctimas. Las posiciones argentinas en las afueras de Puerto Argentino fueron a su vez bombardeadas. "Tropas británicas patrullan territorio

cercano (a Port Stanley) y consolidaron sus posiciones. Equipo bélico es llevado a primera línea".

Fuerzas británicas capturaron elevaciones desde las que se avista el aeropuerto de Puerto Argentino, bloqueando efectivamente el ingreso de refuerzos a la principal guarnición en las Islas Malvinas. Las patrullas están avanzando tanto que, prácticamente "están frente a frente" con las principales defensas argentinas.

Martes, 8 de junio

Argentina dijo que sus aviones hundieron una fragata británica y averiaron otros tres buques ingleses en un intento de desembarco en las Malvinas, durante el cual las fuerzas enemigas sufrieron "numerosas bajas"; en tanto que los efectivos que trataron desembarcar en Bahía Agradable, al Sur de Puerto Argentino, fueron atacados.

A 500 millas de la costa el super tanque "Hércules" de 220,000 toneladas, de bandera liberiana, recibe el ataque de dos aviones. Una bomba queda a bordo sin explotar; ambos países niegan haber efectuado el ataque.

Miércoles, 9 de mayo

Inglaterra reconoce el hundimiento de la Fragata tipo 12 "Plymouth". Se informa que el "Sir Belvedere", habría sufrido daños. Continúan violentos ataques, ahora por todos los frentes, a los argentinos en Puerto Argentino.

Ingresa a Puerto Argentino el ARA "Bahía Paraíso" con representantes de la Cruz Roja a recoger heridos e inspección de hospitales.

Continúan las escaramuzas tanto de día como de noche.

Asimismo, los titulares del diario "La Prensa" declaran: "La Argentina estaría preparada para una guerra prolongada". Además, indican que: "El Perú da amplio apoyo político y diplomático", según declaraciones del Canciller Javier Arias Stella, al ser consultado por el periodista: "¿Cuáles son las conclusiones que sacó el Perú de estos más de dos meses de conflicto?". Contestó el Ministro Arias Stella: "La primera es negativa y está referida a la actuación de Estados Unidos que nos obligaría a reestudiar todo el Sistema Interamericano ..."

Jueves, 10 de junio

Los británicos que intentan cercar la capital malvinense se replegaban hostigados por artillería y aviones.

El gobierno invita a la población a un acto público frente al Palacio Presidencial para conmemorar el 153° aniversario de la designación del primer Gobernador Argentino en las Malvinas.

Asimismo, se supo que los británicos apostados en Monte Kent, a más de 25 km. al Oeste de Puerto Argentino, Stanley para Londres, estaban retirándose hacia el interior de la Malvina Oriental (Soledad) y que un pequeño contingente que sobrevivió en Bahía Agradable a los bombardeos del martes 8 del presente, también se replegaba. Agregaron que la retirada puede obedecer a razones tácticas o a que el mal abastecimiento obligue a un replanteo general de estrategia.

Además, estimaron las bajas británicas en el ataque a Bahía Agradable, 25 km. al Sur de Puerto Argentino, "en varios centenares" y dijeron que el revés de esas fuerzas probablemente retrasaría los planes para un nuevo ataque frontal.

Intensos duelos de artillería se registraban en las primeras horas en la zona de Monte Kent, a unos 20 km. de la capital de las Malvinas, trascendiendo que los ingleses debieron replegar sus fuerzas ante el intenso fuego terrestre al que se vio sometido y la posibilidad de que sobrevuelen sus líneas los aviones argentinos, una vez que cuenten con la visibilidad suficiente.

Sábado, 12 de junio

Aviones británicos atacaron, a las 11.00 GMT, Puerto Argentino con misiles aire-tierra, uno de los cuales hizo impacto junto al buque hospital "Bahía Paraíso", informó el Estado Mayor Conjunto; el segundo ocasionó daños en la casa de uno de los habitantes de las Islas, según el citado organismo castrense. El buque "Bahía Paraíso" llevaba a bordo una comisión de la Cruz Roja Internacional que visitaba las Islas.

Tropas argentinas y británicas libraban una batalla en la zona de Puerto Argentino, capital de las Malvinas. Los británicos lanzaron su muy anunciado "ataque final", desde la medianoche, con un "bombardeo" indiscriminado" de Port Stanley y una posterior ofensiva terrestre que causó la muerte de dos habitantes malvinenses, Kelpers y otros cuatro heridos.

Las tropas argentinas están acampadas en un perímetro defensivo alrededor de Stanley "en su mayor parte durmiendo y se enteraron del ataque por primera vez cuando los infantes aparecieron entre ellos. Luego, hubo intensos combates antes de que fuesen tomadas sus posiciones".

El avance de las tropas británicas, cuyos elementos de vanguardia estaban firmemente atrincherados en la colina Twin Sisters a 10 km. de Stanley, las llevó al borde mismo del último bastión argentino en las Islas, ocupadas por fuerzas de Buenos Aires desde hace diez semanas.

Fuentes de Defensa manifestaron que 9,000 soldados británicos del total que se encuentran en la Malvina Oriental (Soledad) participaban en el asalto a través de las defensas argentinas, que fue precedido por ataques y bombardeos navales contra Stanley.

El Papa Juan Pablo II visita la Argentina y hace fervientes invocaciones para que se haga o logre la paz. Mantiene prolongados diálogos con el Presidente Galtieri, apelando por la paz. Su presencia causa un impacto en la población en su mayoría católica. Su mensaje de paz cala profundamente en la voluntad popular por la guerra.

En la 68° sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo, los integrantes declararon su "solidaridad con la Argentina en sus esfuerzos para poner fin a su presencia colonial en las Islas Malvinas".

La Bahía Agradable está ubicada a 16 millas náuticas al sur-oeste de Puerto Argentino. Asimismo, que dos de los buques de desembarco atacados vararon sobre la costa con incendios y explosiones a bordo. Fueron abandonados por su tripulación. El tercer buque de desembarco fue incendiado y quedó fuera de combate. El personal y material que desembarcaba también fue atacado, apreciándose un número elevado de bajas inglesas y la destrucción por explosiones e incendio, de la mayor parte del material.

La batalla estalló mientras unos 9,000 soldados británicos que tienen cercado Puerto Argentino se disponen a lanzar el asalto final contra la capital, donde se concentrarían unos 7,000 soldados argentinos. La "Plymouth" es una fragata del tipo 12, con una tripulación de 235 hombres. En la campaña de las Malvinas Londres admitió la pérdida de cuatro buques de guerra –dos destructores y dos fragatas– además de un carguero de suministro.

Comandos de Infantería de la Marina Argentina atacaron en las últimas horas la retaguardia británica en las Malvinas y destruyeron tanques de combustible, víveres y municiones. Las versiones también señalaron que la flota británica se habría retirado del alcance de la aviación argentina en el Atlántico Sur, en previsión de eventuales ataques.

Sobre el posible alejamiento del grueso de la flota británica de las Malvinas, en Buenos Aires se especula que este hecho se relacione con el mejoramiento de

las condiciones climáticas, lo que hace fáciles los movimientos de la Fuerza Aérea Argentina.

Un bombardeo británico Avro-Vulcan, fue interceptado por cazas de la Fuerza Aérea Brasilera cuando se dirigía a Río de Janeiro en busca de un aeropuerto de emergencia, éste había intentado poner fuera de servicio los radares de las Islas Malvinas; el Vulcan estaba equipado con dos misiles anti-radar del tipo Shirke AGM 45 A, de origen estadounidense y con ocho bombas de 500 kg. Olvidando las lecciones de Jeane Kirkpatrick, Reagan se compromete en Londres a promover la democracia y a combatir las dictaduras de todos los pelajes.

En medio del gran hall del Parlamento de Westminster, Reagan recurrió a sus más golpeador lenguaje anti-comunista y prometió que Estados Unidos ayudaría a las fuerzas democráticas, tanto en los países con dictaduras militares de derecha como en los países socialistas.

El Presidente Reagan también utilizó su visita relámpago para disipar dudas sobre el apoyo norteamericano a Gran Bretaña en su conflicto por las Malvinas. Durante el almuerzo en 10 Downing Street, la residencia de la Primera Ministra Thatcher, Reagan declaró: "He cruzado el océano con un mensaje: Los Estados Unidos están del lado de Gran Bretaña".

Pero si Reagan dejó en claro que apoyaba la acción militar británica porque "no se puede dejar al agresor salirse con la suya", los británicos se quedaron con la duda sobre si Estados Unidos estaba tan convencido como la Primera Ministra Thatcher de que la soberanía de las Islas no está en discusión. Ante la pregunta directa de un periodista, el Secretario de Estado Alexander Haig rehusó tratar el tema.

Día funesto para las fuerzas inglesas, en su intento de desembarco anfibio: la aviación argentina inflige grandes daños y pérdidas de vidas de tropas cuando intentaban desembarcar en Fitzry Beach, no detectaron los aviones argentinos en vuelo rasante.

El diario "La Nación" de Buenos Aires dedica un artículo a analizar las dos tendencias existentes en el Perú en cuanto a la actitud que se debe tomar con relación al conflicto de las Islas Malvinas: una de ellas liderada por el general Luis Cisneros Vizquerra (Ministro de Guerra), que dice: "En mi concepto la ayuda a la Argentina debe materializarse ya y en forma efectiva enviando buques de superficie, aviones, helicópteros, etc. ..."; por otra parte está la posición liderada por el Presidente Fernando Belaunde Terry que indica: "No hay pedido de este tipo por la Argentina", así como que no debe descuidarse los frentes de nuestros vecinos Chile y Ecuador.

Viaja de regreso a Roma el Papa luego de concluir su visita en Argentina.

Domingo, 13 de junio

Los diarios siguen mencionando la ayuda que según el Ministro Ulloa, el Perú está prestando a la Argentina; sin aceptarla directamente el ministro ha declarado que el Perú ha ayudado siempre a la Argentina.

Las tropas argentinas son asediadas en todos los frentes, los cuales están cerca y hay numerosos enfrentamientos cuerpo a cuerpo.

Los equipos de los ingleses, la condición profesional de su tropa, así como la falta de experiencia, hacen que las tropas argentinas sean avasalladas.

Existen datos de un diálogo entre el general Menéndez y el Presidente Galtieri:

Dice Menéndez: "Sigue el avance de las tropas británicas. Hay una violenta arremetida. En cualquier momento llegan hasta los suburbios de Puerto Argentino".

Galtieri ordena "resistir hasta el último momento".

Lunes, 14 de junio

A las 3.00 p.m. Argentina capitula. El General Moore por radio propone al General Menéndez reunirse para tratar y evitar más derramamiento de sangre. Menéndez se comunica con el Estado Mayor y recibe la siguiente respuesta: "Converse con el jefe británico, siempre y cuando no se vea comprometido el honor de la Fuerza Armada".

Se hace alto al fuego.

Terminó la batalla, la guerra continúa ...

IV. CONCLUSIONES

Hemos tratado de ser lo más objetivos posible dentro de las limitaciones que fija el hecho de que aún es un proceso dinámico y sobre el cual las partes involucradas han dado la información que ha convenido a sus intereses particularmente políticos y de moral de sus pueblos.

Quizá nunca se pueda reconstruir con toda veracidad lo sucedido en este conflicto puesto que en él se ha utilizado al máximo la decepción periodística en provecho de la guerra y de los intereses políticos de ambas partes.

Creemos conveniente resaltar los siguientes aspectos en los campos correspondientes a lo político, jurídico, internacional, estratégico, militar, logístico, psicológico y de empleo de las Fuerzas Tácticas.

Han existido condicionantes políticos, económicos y psicológicos en ambos países que los han llevado a tomar las decisiones que desembocaron en el conflicto y/o guerra. Como quiera llamársele, ambos países atravesaban por una crisis grave de gobierno político-económico y utilizaron como válvula de desfogue las acciones militares iniciales. Se ha considerado a la Argentina como país agresor, en base a un incidente confuso e intrascendente.

El incidente ocurrido en las Islas Georgias del Sur, que culminó con el izamiento del pabellón de Argentina por un grupo de civiles y que pudo ser achacado a "una noche de vino", no mereció una respuesta tan violenta como fue la tomada por Inglaterra de enviar un buque armado e infantes de Marina. Esto sólo se justifica por dos posibles razones:

a. La necesidad de buscar un desfogue para distraer la atención pública de los problemas internos de Inglaterra.

b. El que los británicos se hayan sentido humillados porque un país como la Argentina osara actuar de esa forma.

De igual forma Argentina atravesaba por un proceso de desgaste del gobierno militar que lo estaba llevando peligrosamente hacia un enfrentamiento frontal con los sindicatos, principalmente el Peronista; los cuales ya habían organizado mítines y preparaban otras acciones más radicales en los próximos días. La pésima situación económica existente así como la inestabilidad política han sido factores importantes para la decisión de iniciar las operaciones el 2 de abril.

Según información recibida de un Agregado de Defensa peruano quien estuvo presente en el Teatro de Operaciones del Sur Argentino desde el principio del conflicto y vio de cerca lo sucedido en un informe, relata entre otras cosas que la Inteligencia Argentina detectó la intención de Inglaterra de ceder una base de operaciones a los EE.UU. en las Islas Malvinas y que al detectar esta información, en la forma más secreta posible iniciaron un planteamiento de invasión para aproximadamente el mes de octubre de ese año. Que el desarrollo de los acontecimientos en las Islas Georgias desencadenó la invasión adelantada de abril.

Como se podía resumir del informe, esta guerra y/o conflicto fue un conjunto de fallas y desconocimiento de personalidades y posibilidades.

Este punto considero debe ser analizado con detalle. Por parte de los argentinos hubo un total desconocimiento de la férrea personalidad y decisión de

la señora Thatcher, Primera Ministra inglesa; al igual los ingleses no creyeron que un país subdesarrollado y del Tercer Mundo fuera capaz de tomar actitudes como las que tomó Argentina bajo la conducción también férrea y decidida de Galtieri.

Nadie pudo imaginar a nivel latinoamericano la insólita actitud asumida por los Estados Unidos, quien de mediador pasó a ser parcial con Inglaterra aun al riesgo de perder por mucho tiempo el apoyo latino y crear una desconfianza por parte de éstos que será muy difícil de borrar con el tiempo.

También fue desagradable sorpresa la tibia actitud tomada por los países latinoamericanos del TIAR, que hicieron de la causa de apoyo a la Argentina algunas demagogias y otros sacaron provecho para conflictos internos que tenían en sus propios países con problemas del colonialismo.

Me refiero particularmente a Venezuela, Panamá y Honduras que, si bien es cierto apoyaron a la Argentina en forma decidida, fue hasta donde se sabe, poco efectivo en cuanto a material, con la esperanza según mi deducción, buscando el provecho que significaba para ellos de que el colonialismo fuera derrotado en las Malvinas. Venezuela tiene problemas en el Esequibo con Gran Bretaña, Panamá con EE.UU. por el Canal, a pesar de los arreglos a los que han llegado, impuestos de alguna forma por factores económicos básicamente; y Honduras con la ex-colonia inglesa de Guyana.

A estas alturas es necesario recalcar que el apoyo del Perú, si bien no fue tan espectacular, ni ruidoso, fue más concreto y se materializó técnica y materialmente.

Otro de los aspectos que debe ser puntualizado, relativo a lo político-económico, es la total inoperancia de los organismos internacionales, llámese O.N.U., O.E.A., ambos hicieron gestiones, dictaron disposiciones y todas fueron ignoradas absolutamente por ambas partes durante el conflicto y después de él. Merece especial mención el TIAR que demostró fehacientemente ser solo una declaración lírica de intenciones.

La economía es el factor gravitante sobre la cual gira el mundo moderno en esta era y esto puede y justifica casi todo lo expresado hasta este momento. Algunos pequeños ejemplos actuales pueden dar fe a esta teoría que pretendo demostrar.

Es importante también recalcar la pérdida de oportunidad de los países latinoamericanos de unirse solidariamente en la causa de la Argentina. A pesar de hablar casi todos el mismo idioma, no nos entendemos y sin embargo los países

de Europa Occidental hablando todos los idiomas diferentes hicieron causa común con Gran Bretaña aplicando sanciones a la Argentina.

Jurídicamente hablando la Argentina tiene títulos de sobra que acreditan su derecho a la posesión de las Islas Malvinas. Indudablemente que existen factores políticos, económicos y estratégicos que han motivado la reacción por parte de Gran Bretaña, quien aún después de la guerra, de los gastos que ésta le ha ocasionado y lo mucho que le va a costar mantener la posición de estas Islas, no ha dado muestras de llegar a un acuerdo con los argentinos. Se podía decir, que esta posibilidad se ha alejado aún más.

Merece especial atención la forma tan sorprendente como ha actuado la logística en este conflicto. Aun cuando la guerra nunca fue declarada por ninguna de las partes, apenas la Argentina invadió las Islas Georgias e Inglaterra anunció su intención de recuperarlas, se pusieron en marcha mecanismos logísticos impresionantes por ambas partes. Particularmente en el caso de la Gran Bretaña, que fue capaz de reunir en un corto tiempo una de las flotas más grandes de la Historia, trasladarse a 8,000 km. fuera de sus bases y mantenerse operando con todas las complicaciones logísticas que esto significa por un largo tiempo, con eficiencia.

Al igual la Argentina dio muestras también sorprendentes, al nivel en que están de organizar un sistema logístico, que si bien no fue eficiente como el británico, le permitió desplazar casi 11,000 hombres, vehículos, bienes, armas, etc. en un plazo relativamente corto. Desafortunadamente, debido al bloqueo naval primero y al aéreo después, tuvieron dificultades en mantener el tren logístico en forma eficiente en las Islas en el transcurso de la guerra.

En el caso de los británicos no todo fue obra de ellos solos, puesto que desde un principio recibieron apoyo logístico y de inteligencia por parte de los Estados Unidos, sin lo cual hubiese sido más difícil y penosa la recaptura de las Islas.

En lo referente a las operaciones en sí, se considera que ambos países no tuvieron planes completos para atacar las Islas en el caso de Gran Bretaña y defenderlas en el caso de la Argentina. Trataré de explicar este concepto un poco más, analizando algunos detalles que me llevan a esta deducción. Hemos hecho una cronología de los acontecimientos, por ello considero repetitivo analizar uno por uno los eventos, pero sí creo conveniente explicar algunos de ellos como ejemplo:

a. La toma de las Islas Georgias y Malvinas por parte de la Argentina, casi sin bajas por ambos bandos fue una demostración de eficiencia por parte de los argentinos y desconocimiento por parte de los británicos.

b. Los equipos y personal con los que contó la Argentina en su dispositivo de defensa no fueron los más eficientes.

En el caso del material argentino, mucho del que se llevó no fue apropiado para ser utilizado en la zona, dado que no se adaptaba a las características del área de operaciones. En cuanto al personal, se trataba en su mayoría de jóvenes reclutas, novatos y sin experiencia de guerra. Esto contrastaba notablemente con lo sucedido con Gran Bretaña. El material llevado fue de primera calidad y sorprendió a los argentinos la capacidad de lucha nocturna que utilizaron los ingleses, los que con este sistema, prácticamente nuevo en los esquemas de empleo de tropas, abrumaron a las tropas argentinas.

Inglaterra utilizó armónicamente sus tres elementos: naval, aéreo y terrestre, coordinando sus actividades en forma eficiente y continua, de día y de noche. En el caso de la Argentina, no fue así; la falta de continuidad de apoyo de tiro aéreo de noche influyó notablemente en el éxito obtenido por los ingleses en su desplazamiento en tierra y mar, particularmente en tierra después del asalto de Puerto San Carlos. Hubo descoordinación entre las Fuerzas Terrestres y la Aérea, lo que motivó que hubiese cierto temor de bombardear a las tropas propias por desconocimiento de su posición.

El empleo de las Fuerzas Especiales por ambas partes en conflicto tuvo una resultante importante puesto que, además de las operaciones que realizaron, sirvieron para conseguir datos de inteligencia que fueron en provecho de las operaciones.

Los argentinos no estimaron bien las posibilidades de desembarco de los ingleses y no tomaron las previsiones para impedirlo por el Estrecho de San Carlos, quizá confiados en lo difícil del acceso por mar y lo difícil que se pensaba resultaría el desplazamiento a través de terreno blando desde el Puerto San Carlos hasta la capital: Puerto Argentino. Considero ésta una de las mayores sorpresas tácticas efectuadas por los ingleses al dejar esta área sin migración alguna.

El amago de desembarco en la zona de Puerto Argentino de días previos, sirvió para hacer pensar a los argentinos que por esa zona debían venir los ingleses y concentraron su mayor fuerza hacia el Oeste. El ataque principal vino por el Este.

La ventaja tecnológica y de personal por parte de los ingleses fue determinante en el desarrollo de las operaciones.

No fue fácil para los argentinos contener un ejército de profesionales que contaban con equipos de visión nocturna, designadores lasércicos, chalecos

protectores, ropas térmicas a pilas, lanza-cohetes, sembradores de minas en la retaguardia de las tropas, misiles portátiles infrarrojos, equipos unipersonales de comunicaciones, sistemas de identificación de tropas de noche que evitaban errores en el tiro, transporte de tropas y vehículos con helicópteros de noche, etc., así como un entrenamiento de años en esta técnica y en algunos casos, experiencia de guerra.

El ingenio y valor mostrado por los argentinos no fue suficiente para contener a las tropas británicas y la desventaja fue abismal, lo que condujo a la Argentina a la derrota.

En lo que se refiere al empleo de Fuerzas, debe resaltarse el uso de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval Argentina, que infligieron daños militares que sobrepasaron las expectativas del mundo.

En base a ingenio y valentía infligieron daños enormes a la flota y aviación inglesa; muchos más, estoy seguro, de lo que éstos pudieron pensar.

La Marina se vio forzada a mantener su flota de mar cerca a Puerto por la amenaza submarina en el área, particularmente los submarinos atómicos ingleses. Considero que Argentina tuvo siempre presente la posibilidad de que Chile aprovechando de la situación y ante la no presencia de los buques argentinos comprometidos en batallas con los ingleses, trataran de resolver por la fuerza el problema del canal de Beagle.

En el caso del Ejército, he tenido conocimiento que la mayor parte de las tropas de élite permanecieron en el continente en previsión de una acción chilena.

La visita del Papa Juan Pablo II tuvo una significación particular en la Argentina e influyó, estoy seguro, en la decisión de muchos, de dar término a la guerra. No es fácil en un país católico desoír los consejos de paz dados en vivo y en directo por el propio Pontífice.

Las mayores pérdidas de materiales las sufrió Gran Bretaña, sobre todo en lo que a buques se refiere. El siguiente cuadro es un resumen de los datos conseguidos:

a. **Aviones**

Argentina:

A-4B	10
A-4C	11
DAGGER	11
M-3	2
PUCARA	14
LEAR JET	1
CANBERRA	2
C-130	1
TOTAL	52
Total de Pilotos y Tripulantes Aéreos	45

Inglaterra:

SEA HARRIER	-	16
HELICÓPTEROS	-	16
TOTAL		32

b. **Buques:**

Inglaterra:

Fragatas Tipo 22	=	2 Hundidas	2 Dañadas
Fragatas Tipo 21	=	2 Hundidas	2 Dañadas
Fragatas Tipo 12	=	1 Hundida	5 Dañadas
Portaaviones	=		1 Dañado
Buques Desembarco	=	2 Hundidos	3 Dañados
Transportes	=	1 Hundido	2 Dañados
Destructores	=		1 Dañado
TOTAL		8 Hundidos	15 Dañados

Argentina:

Crucero	=	1 Hundido	1 Dañado
Submarino	=	1 Hundido	
Buques Mercantes	=	1 Hundido	1 Dañado
Buque Pesquero	=	1 Hundido	
TOTAL		4 Hundidos	2 Dañados

Si bien es cierto son datos obtenidos de fuentes argentinas, los considero aproximados.

NOTA: Se desconoce el número de aviones Harrier y helicópteros que se perdieron en el hundimiento del "Atlantic Conveyor", buque de transporte.

El conflicto fue tratado como guerra en todos los campos, económico, social, político y militar desde el inicio de las actividades por ambas partes.

a. No existe diferencia actualmente entre conflicto y guerra, ambas tienen las mismas características y deben ser encaradas en la misma forma, es decir TOTAL desde el principio, en todos los campos: político, económico, social y psicológico.

b. El sistema actualmente en uso en los organismos internacionales, particularmente en la OEA, ONU y TIAR, es totalmente inoperante y su influencia en los conflictos entre países es casi nula.

c. Dentro de la gama de intereses que existen en las naciones, los intereses económicos son los que siempre han prevalecido y esto hace que las sanciones que se aplican sean de corta duración, puesto que su interrelación los hace actuar inmediato a corto plazo. Inglaterra a menos de tres meses de concluido el conflicto ha levantado el embargo contra la Argentina.

d. Los países de América Latina han perdido una gran oportunidad de unidad alrededor del conflicto argentino y se ha demostrado una vez más que somos interpendientes con las grandes potencias económicamente y esto hace que al final no podamos tomar libremente decisiones.

e. Los apoyos que puedan esperarse de un país "amigo" están condicionados a los intereses del "momento" de las acciones en el que este apoyo sea requerido. Como ejemplo simple el Mercado Común Europeo, que apoyó incondicionalmente a Gran Bretaña contra la Argentina, justo esta última particularmente EE.UU. han entrado en discusiones por la necesidad de vender material para mantener sus industrias trabajando a los rusos para la construcción del Oleoducto transiberiano. Los intereses económicos y militares son principales, los afectivos son de último orden.

f. La guerra y/o conflicto de las Malvinas pudo haber tenido un transfondo geopolítico, jurídico, económico y militar, pero en la decisión de intervención de ambos países jugó un rol importante la situación social, política y económica interna de los beligerantes.

g. El apoyo brindado por el Perú fue el más efectivo de todos los países que dijeron lo estaban haciendo.

h. Ambos países en conflicto dieron muestra de poder realizar una guerra con eficiencia al alcance de sus posibilidades.

i. Jugaron un papel preponderante y decisivo las capacidades británicas de operar de noche y la incapacidad argentina de repeler esos ataques.

j. Asimismo, se pudo comprobar lo indefensos que resultaban los buques de superficie ante el ataque aéreo o submarino.

k. La sorpresa siempre existe aún durante las operaciones (sorpresa táctica) y su buen uso es gravitante en el resultado de las operaciones particularmente en las operaciones especiales.

l. El empleo y control de la decepción periodística en ambas partes tuvo incidencia directa en las opiniones y apoyo internacional que ambos países recibieron. En el caso específico de la Argentina fue jugada mal a final de la guerra, pues no se preparó a la población para lo que era una cosa inminente, perder la guerra.

m. El apoyo que recibió la Gran Bretaña de los Estados Unidos fue determinante para su triunfo, y sin él quizá el resultado hubiera sido diferente. La Argentina contó con el apoyo limitado de algunos países, particularmente de la Unión Soviética, en el campo de inteligencia.

n. Si bien Inglaterra ganó la guerra, sus pérdidas materiales fueron mayores a las de Argentina y jugó un factor importante su reserva económica y militar.

o. La Marina Argentina jugó un rol importante en el desarrollo de la guerra, particularmente la Aviación Naval en el campo de la exploración e inteligencia y ataque, puesto que infligió los mayores daños a la flota británica.

p. Chile sacó provecho de este conflicto y las ventajas que obtendrá de su apoyo a la política de Gran Bretaña y los EE. UU. deberán siempre ser tenidos en cuenta.

q. La visita del Papa jugó un rol importante en la decisión de rendición por parte de los argentinos, puesto que su política de paz fue recalcada durante su visita en vísperas del término del conflicto.

r. Hubo errores grandes de apreciación de la situación por ambas partes. A los británicos les costó material y personal, a los argentinos la pérdida de la guerra.

s. La incapacidad de vuelos nocturnos de la Fuerza Aérea Argentina, fue decisiva para el avance de las tropas inglesas, particularmente el no poder liquidar el desembarco de Puerto San Carlos en horas de la noche. De haberlo hecho así, el avance inglés hubiese sido detenido.

t. Salvo que existan otros intereses como los económicos y militares británicos o de EE.UU considero que será un gran problema para Inglaterra mantener

bien cuidadas y protegidas las Islas Malvinas, por lo que se verá forzada a llegar a un arreglo con la Argentina.

u. De ser esto último cierto, Argentina habría perdido una guerra pero habría ganado la batalla.

RECOMENDACIONES

EN EL PERÚ

a. Seguir la lucha en el campo diplomático para lograr que los organismos internacionales tengan el peso y el poder para resolver conflictos. En caso de no lograr esto, tener siempre presente que los conflictos y/o guerras deberán ser encarados en forma total y en todos los campos.

b. Analizar dinámicamente nuestras relaciones con posibles aliados en los campos político, económico y militar teniendo siempre presente la posibilidad de encontrarnos sin apoyo alguno en caso de conflicto.

ESPECÍFICAMENTE PARA LA MARINA

a. Mejorar nuestra Fuerza de Superficie, dotándola de los elementos de defensa antiaérea y antisubmarina adecuados, teniendo presente siempre la importancia que tiene la transferencia de tecnología en todas las adquisiciones que se haga.

b. Implementar y mejorar la Fuerza de Submarinos.

c. Implementar y mejorar la Fuerza de Aviación Naval.

d. Implementar y mejorar la Fuerza de Infantería de Marina, dotándola de capacidad de lucha nocturna.

e. Implementar y mejorar la Fuerza de Operaciones Especiales.

Discurso de recepción del Padre Armando Nieto Vélez, S.J.

Siento una especial y honrosa complacencia al cumplir esta noche el encargo de recibir dentro del ritual académico al Vicealmirante Luis Giampietri en esta casa. Decía San Agustín que en la historia humana no hay casualidades ni azar. En abril de 1955, año ya muy lejano, pero próximo por el recuerdo cordial conocí por primera vez a Luis Giampietri Rojas, alumno de mis clases de Historia del Perú, en el 3er. año de media del Colegio de la Inmaculada, en el antiguo local de ladrillos rojos de la Colmena, al cual acudía diariamente Giampietri desde su casa en la calle Tarapacá de La Punta. Para él fue el último año de secundaria, pues pensaba entrar de aspirante en la Escuela Naval en el verano siguiente.

Poseedor de una temprana y probada vocación naval, como el paso del tiempo habría de demostrarlo, Giampietri egresó de la Escuela Naval como Alférez de Fragata en 1960. En los años sucesivos desempeñó diversos cargos en Unidades Navales y en dependencias de la Marina. Fue fundador de las Fuerzas de Operaciones Especiales (FOES). Ejerció el cargo de Director de la Escuela Naval.

Concluyó su carrera con el grado de Vicealmirante, ocupando el cargo de Jefe del Estado Mayor General de Marina, pasando a la situación de retiro después de 40 años de servicios. Es Presidente del Consejo Directivo del Instituto del Mar del Perú (IMARPE) desde 1996 hasta la fecha. Como actividades adicionales, que complementan el perfil profesional de nuestro recipiendario, debo enumerar sus tareas en el Plan de Acción para la Protección de las Áreas Marinas y Costeras del Pacífico Sudeste.

Miembro titular de la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAM), y del IMARPE tanto ante la Sección Nacional de la CPPS y ante la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos. Miembro Alterno del Comité de Pesquerías de la FAO; del Grupo de Trabajo sobre Conservación del Recurso Marino del APEC. Desde 1997 es Presidente del Comité Multisectorial, para el estudio del Fenómeno "El Niño". Desde 1999 es Regidor Metropolitano de la Municipalidad de Lima. Es Vicepresidente del Circolo Sportivo Italiano.

Grave omisión de mi parte sería soslayar esta noche la referencia a su valeroso comportamiento durante el cautiverio de cuatro meses en la residencia del Embajador del Japón. Entre los 72 rehenes se hallaba el Almirante Giampietri desde el 17 de diciembre de 1996 hasta el 22 de abril de 1997. A lo largo de esa dura y traumática experiencia, cuya peripecias seguimos de cerca no sólo los peruanos sino también la opinión pública mundial, la actuación discreta pero

eficaz del Almirante Giampietri constituyó una muestra sobresaliente de inteligencia, valor y serenidad, así como de elevado sentido de solidaridad. Los subversivos le hicieron un juicio popular; y no obstante que procuraban –por la censura de los mensajes escritos– una rigurosa incomunicación de los rehenes con el mundo exterior, la habilidad del personal de inteligencia logró infiltrar diminutos micrófonos insertados en inocentes objetos tales como guitarras, termos e imágenes religiosas.

"Se había logrado introducir semanas antes un cuadro de la imagen del Señor de los Milagros con márgenes de madera, que tenían un espesor de 6 centímetros y se partieron en dos para introducir los micrófonos". En una sencilla carta familiar dirigida en un formato de la Cruz Roja a uno de los rehenes se leía: "Encomiéndate al Señor de los Milagros, que él sabrá escucharte". El destinatario no entendió el mensaje. En cambio el Almirante Giampietri trató de comunicarse en todo momento con los agentes y por eso "hablaba con las sillas, mesas, bidones de agua, baños químicos, ventiladores, linternas y cualquier objeto que ingresara a la Residencia". Siempre se presentaba indicando que era el Almirante Giampietri y que su indicativo era "MAR". En una de esas conversaciones, dice el informe publicado por el diario "El Sol", advirtió (el Almirante) que tenía el beeper de uno de los rehenes militares y que si le escuchaban le enviaran un mensaje. "Al solicitar el número en la compañía, los agentes comprobaron que era cierto, pero el problema era que si mandaban un mensaje los beepers de todos los legisladores rehenes empezarían a sonar. Lo primero que hicieron fue poner fuera de servicio todos los beepers a excepción del que tenía Giampietri. Entonces le enviaron un mensaje con el que comenzó a reportarse todos los días a las 7 de la mañana, 3 y 6 de la tarde desde la imagen del Señor de los Milagros".

Así pudo proporcionar una valiosísima información sobre el tipo de armamento, servicio, puestos de vigilancia, ubicación de las minas, horarios de los subversivos, etc.

Tanta constancia, tanta sagacidad y tan guardado sigilo, tenían que producir el resultado deseado. Y así llegó el martes 22 de abril. Oigamos el relato del padre Juan Julio Wicht, en su libro "Rehén Voluntario":

"Debían de ser las 3 y 10 minutos de la tarde cuando se acerca a nuestra habitación, muy pausado, el Vicealmirante Luis Giampietri. Hombre de la inteligencia naval, desempeñaba ahora un cargo civil: Presidente del Instituto del Mar del Perú. Se acerca a cada uno de los que estábamos leyendo o adormilados y en voz muy baja nos dice:

"Tranquilos, quédense donde están, no se muevan, no bajen por ningún motivo al primer piso. Vienen a liberarnos".

A las 3 y 21 minutos de la tarde una pavorosa explosión remeció el edificio de la Embajada del Japón.

Cuando el Almirante Giampietri encuentre tiempo y tranquilidad para escribir las memorias de tan terrible experiencia, tendrá mucho que decirnos. Un periodista, después de entrevistarlo y después de confesar que el Almirante prefiere guardar una prudente y modesta reserva sobre su actuación, añade: "algún día, quizá, escribirá un libro con sus memorias expuestas a la luz después de identificar en la penumbra los pasajes que esconden sus recuerdos".

El tema del discurso de incorporación nos ha hecho rememorar vívidamente un acontecimiento de historia contemporánea muy reciente: el enfrentamiento entre Argentina y Gran Bretaña a propósito de la posesión de las islas Malvinas o Falkland.

El Almirante Giampietri nos ha introducido en las complejas raíces históricas del conflicto. Si bien se discute todavía si fue el portugués Esteban Gómez o el inglés John Davis el primero que descubrió las Malvinas, el interés práctico en torno a ellas sólo data del siglo XVIII; a tal punto que el nombre mismo (Malvinas) se remonta a una época de predominio de colonos franceses procedentes de Saint-Malo, puerto situado en las costas septentrionales de Francia, frente al canal de la Mancha en la desembocadura del río Rance.

El gentilicio de los habitantes de ese puerto se dice en francés "malouines" y por ello es natural que bautizasen esas islas del Atlántico Sudamericano como "malouines", Malvinas en español; y este nombre ha permanecido pero mayormente en el ámbito hispanoamericano; pues el mundo sajón prefiere llamarlas las islas Falkland, porque los corsarios "malouinos" del siglo XVIII nunca hicieron buenas migas con los marinos ingleses.

La ambigüedad toponímica se mantuvo en la guerra de 1982, según fuese la nacionalidad de las cancillerías o de las agencias noticiosas.

Hacia 1811, como lo ha recordado el Almirante Giampietri, España gobernaba esas islas. Eran los años de la Emancipación y cuando desaparece la bandera hispánica, Argentina independiente adujo los títulos de la continuidad histórica. Sucesivas y variadas ocupaciones de las islas introducen en el panorama una gran confusión. Mutuas recriminaciones y quejas llenan centenares de hojas de papel en inglés y castellano. Lo cierto es que para una potencia colonial como Inglaterra en el siglo XIX, las islas Falkland eran de significativa importancia ya que fortalecía el poder naval de la corona. Había un argumento adicional: las Falkland tenían una posición estratégica para acrecentar el tráfico marítimo australiano. Bajo el gobierno británico, Stanley (Puerto Argentino en las cartas geográficas de

este país) se desarrolla como estación de carboneo, y el valor de las islas como base naval, debido a su estratégica posición cerca al estrecho de Magallanes (300 millas al Este), quedó demostrado en las dos guerras mundiales, particularmente por la destrucción de la escuadra alemana del Pacífico, al mando de Maximiliano von Spee en la batalla de las Malvinas el 8 de diciembre de 1914.

El Almirante Giampietri ha mostrado la justicia de las reclamaciones argentinas, si bien este argumento no impresionaba a los gobernantes ingleses, los que nunca dejaban margen para la discusión. El pronunciamiento de la OEA en 1976 reconoció que Argentina tiene inobjetables derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas.

Nuestro nuevo consocio ha hecho una relación muy precisa día por día de la guerra, entre el 2 de abril, fecha de la invasión argentina, ordenada por Galtieri, y el 14 de junio de 1982, fecha de la capitulación. La crónica es de un alto interés informativo, pero más allá de la espuma de la noticia, el Almirante Giampietri apunta en su relato a procesos y sinuosidades más enrevesadas que no aparecen en la letra de los periódicos y revistas. Quisiera subrayar algunas de esas verificaciones. En primer término el haber detectado la inteligencia argentina que Inglaterra intentaba ceder una base de operaciones a los Estados Unidos en las Islas Malvinas, fue uno de los motivos para planear la invasión.

Luego, la diferencia en las solidaridades: las de América Latina hacia la Argentina, comparadas con las de Europa hacia Gran Bretaña. Lo dice gráficamente el discurso de incorporación. "A pesar de hablar casi todos el mismo idioma, no nos entendemos, y sin embargo, los países de Europa Occidental hablando todos idiomas diferentes, hicieron causa común con Gran Bretaña aplicando sanciones a la Argentina".

Argentina subestimó la personalidad y decisión de Margaret Thatcher, así como al adversario. Gran Bretaña, haciendo alarde de un mecanismo logístico impresionante, fue capaz de reunir en un corto tiempo una de las flotas más grandes de la historia, trasladarla a 8 mil kms. fuera de sus bases y mantenerse operando por un largo tiempo, con eficiencia.

Fue también sorprendente el conjunto de recursos profesionales y modernos que aportó el ejército británico: equipos de visión nocturna, designadores láser, ropas térmicas a pilas, lanzacohetes sembradores de minas en la retaguardia de las tropas, misiles portátiles infrarrojos, etc.

Como en el caso de los árabes frente a los israelíes, el ingenio y valor de los argentinos no fue suficiente para contener a las tropas británicas, y la desventaja fue abismal.

Desde el punto de vista de los mecanismos diplomáticos, cree el Almirante Giampietri que el sistema usado en la OEA, la ONU y el TIAR resultó inoperante, y su influencia en los conflictos entre países es casi nula.

Finalmente el recipiendario juzga que el apoyo brindado por el Perú fue el más efectivo de todos los países que dijeron lo estaban haciendo.

Al felicitar al Vicealmirante Giampietri por su brillante ingreso a nuestro Instituto, nosotros nos congratulamos por haber hallado en él un colega de excepcionales calidades humanas y profesionales. Bienvenido a esta casa.

Artículos

Luis Felipe Villena Gutiérrez marino y hombre ejemplar

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

En este número de nuestra Revista correspondiente al año 2000, nos permitimos adelantarnos en el tiempo con esta semblanza en homenaje de quien fuera Secretario Ejecutivo del Instituto, fallecido el dia 13 de noviembre del 2002.

Setiembre de 1948. La Escuela de Submarinos, entonces bajo la hábil dirección de un experimentado comandante, el capitán de corbeta Miguel Rotalde de Romaña, había dado término a su IX curso de instrucción, los de aquella promoción, constituida por cinco jóvenes alfereces de fragata imbuidos en el tradicional de esa arma, que significaba un tentador reto para muchos de los nuevos oficiales que egresaban de la Escuela Naval, fueron destacados a nuestros inolvidables Submarinos Tipo "R", donde pasarían largos años de su carrera en el mar.

Un año después, como Comandante de la División de Submarinos, conocí a ese excepcional ser humano, católico virtuoso, destacado profesional y trabajador incansable en el servicio y defensor sin límites de todas las causas nobles, que fue Luis Felipe Villena Gutiérrez. Durante tres años fueron muchas las oportunidades que tuve para conocerlo y apreciar sus cualidades. Sobre el puente del submarino, tuvo ocasión de apreciarlo en todo su valor. En la Cámara de Oficiales, o en el comedor, el teniente Villena mostraba, invariablemente, su joven optimismo y el cariño por la Marina, sus tradiciones y valores. Era, además, el primero en vestir la ropa sport para las clásicas prácticas de fulbito.

En abril de 1950, la División de Submarinos zarpó a la costa noreste de los Estados Unidos de Norteamérica para cumplir una trascendental misión.

Después de treinta años de construidos, los nobles "R" volvían al lugar de su nacimiento: los astilleros de Electric Boat Company, en Groton, Conn. Luis Felipe era el oficial de administración de la División, y en tal condición desempeñó, durante ocho largos meses, las delicadas labores de llevar las cuentas y administrar los fondos para la adquisición de nuevos equipos, haberes, gratificaciones y habitabilidad para oficiales y dotaciones. No puede olvidar su escrupulosa dedicación al trabajo, su honestidad sin límites, empeño que no era óbice para su puntual asistencia a los trabajos y a las clases en la Escuela de Submarinos de New London. Una noche, pasada ya las tres de la madrugada, se apareció en mi habitación de la residencia de oficiales para pedirme firmar nuevamente la cuenta mensual, por haber detectado una diferencia de un dólar y veinte céntimos (U.S. $ 1.20) en los documentos que mensualmente remitíamos a la Dirección General de Economía.

Una vez más, el destino nos unió durante varios ejercicios en la Directiva del Centro Naval. Esta vez para concretar un caro sueño: la Historia Marítima del Perú. En el mes de setiembres de 1963, precisamente el día 24, el Libro de Actas consigna el inicio de esta trascendental obra, acordada por la Junta Directiva y redactada por el presidente de la Comisión Cultural, el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, en la que se le nombraba Coordinador General de la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú". Se dio inicio al día siguiente –y no podía ser de otro modo, tratándose del espíritu del comandante Villena– a una obra que lleva ya cuarenta años en los que, reunidos los más brillantes investigadores, científicos e historiadores, están cumpliendo una tarea, quizá inédita en nuestra patria, como es escribir la Historia Marítima del Perú. Ejemplar labor conjunta de destacados almirantes, oficiales de Marina y civiles que hoy integran el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Como en toda gran obra, han sido muchas las vivencias, experiencias y obstáculos que al principio tuvimos que superar. Vienen a mi memoria los diferentes locales donde la "Historia Marítima del Perú" fue forjándose. En los primeros años, una pequeña habitación del viejo local del Centro Naval del Callao (1963-1969) fue el escenario del común esfuerzo. Dos muchachos, muy jóvenes aún, que empezaban su destino en la vida, fueron nuestros fieles acompañantes: Víctor Félix Tipiana Cornejo y Ángel Julio Alva Flores, se constituyeron como los primeros bogas de una embarcación que recorrería miles de millas y varios siglos de nuestra historia del mar.

Meses después y por corto tiempo, una antigua oficina del antiguo exMinisterio de Marina, en la Av. Nicolás de Piérola (La Colmena, 1970-julio 1972). La cuadra siete de la avenida Nicolás de Aranibar sería después la sede (1972-mayo 1988). Por sus versallescas escaleras de mármol transitaron ilustres



Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez.

peruanos; José Luis Bustamante y Rivero y Jorge Basadre enaltecieron con su presencia la vieja casona que es parte de la historia, pues desde el año 1930, a la caída del presidente Leguía, fue dada en uso a la Marina de Guerra, como local del Consejo de Justicia Naval.

Durante los dieciséis años que allí funcionara la Comisión –convertida ya en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por D.S. 015-73-MA, de 17 de octubre de 1973–, destacados historiadores fueron incorporados como miembros de número en el ambiente muy limeño de esa vieja calle. En esa casa, Luis Felipe trabajó incansablemente, a veces hasta altas horas de la noche, dando ejemplo de constancia, fe y devoción por una misión que al principio parecía difícil de cumplir.

Han transcurrido los años, se han sucedido muchos acontecimientos en nuestra historia, y la obra que impulsara Luis Felipe Villena continúa, sin límite de tiempo, su ruta hasta un puerto que no tiene final.

Los avatares de la vida nos llevan a veces a conocer y admiraba en forma especial a determinados camaradas de nuestra profesión. El capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez ha sido, por designio de Dios, uno de aquellos oficiales con los que tuve el honor de trabajar codo a codo y conocer de él sus excepcionales virtudes como persona, marino, católico, ejemplar jefe de familia, presente en la defensa de toda causa buena. Un peruano total.

Entre los años 1991-1995, fue Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú. Con el mismo entusiasmo, tenacidad y fe que caracterizaba todos sus actos, trabajó por el engrandecimiento y difusión de esta institución. Fue el iniciador y constante impulsor del "Día del Recuerdo", fecha en que se revive el paso por la Escuela Naval. Y allí, en su "Alma Mater", perdura aún la voz y la imagen de Luis Felipe, su enorme y contagiante emoción, entonando muy fuerte las "barras navales".

Entre los años 1967 y 1972, en los que me tocara el honor de presidir el directorio de la Compañía Peruana de Vapores, el destino volvió a unirnos. Esta vez en la ardua tarea de llevar adelante la reorganización de esa empresa estatal. Villena aplicó sus energías en la organización, superación profesional y disciplina de los trabajadores. Su presencia, como jefe del departamento de personal, fue una garantía de acción siempre constructiva, siempre bien intencionada. Una vez más se ponía en evidencia ese inagotable afán por el trabajo, la moral y el cumplimiento del deber de un líder nato. Gracias a Luis Felipe, la Compañía Peruana de Vapores renació y ocupó el lugar que nunca debió perder.

La empresa Técnica Naviera y Portuaria (TECNAPO), La Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección Nacional del SENATI (Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial), la dirección de OPAMAR (Operaciones Marítimas) y la presidencia de la Asociación Marítima del Perú, fueron escenarios de su incansable dedicación al trabajo y su vocación por el desarrollo del Perú, con especial cariño por las actividades relacionadas con el mar, su conocimiento y su explotación en beneficio del país. En ese mismo sentido, fue también colaborador permanente de **El Comercio** y la **Revista de Marina.**

Estando en la Dirección de Transporte Acuático, soñador y pionero, supo anticiparse a la situación de preeminencia que una década más tarde ocuparían los países de la Cuenca del Pacífico; con gran intuición, aquilató el valor de una marina mercante en un país marítimo y costero como el nuestro, y concibió el proyecto de crear una escuela de marina mercante. Con tenaz empeño, persiguió su concreción, hasta que, en diciembre de 1970, por D.L. 18711 se creó la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau", como Organismo Público Descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones. Inició sus actividades el 1° de enero de 1971, y docentes el 5 de julio del mismo año.

Luis Felipe Villena alcanzó la meta que todo oficial de marina anhela, cuando fue nombrado Comandante del B.A.P. "Angamos". Era marzo de 1962; después de catorce años de servicio en el arma, lograba con todo derecho tan trascendente posición. Sin embargo, cinco meses después, el comandante del moderno submarino al que había dedicado todo su empeño profesional –teniendo en cuenta que el comando de una nave, en este caso un submarino, es la cúspide del liderazgo de todo buen oficial–, al presentarse una crisis política en el Perú, elevó su renuncia al cargo y pidió su pase a la situación de retiro, por no estar de acuerdo con la posición tomada por el alto mando. Se imponía un gobierno de facto que el comandante Villena, abanderado defensor de la Constitución, se negó a aceptar. Extraordinaria actitud en su drástica decisión de ir en defensa de sus más altos ideales, lo cual define la personalidad de este oficial de Marina ejemplar.

Luis Felipe, fueron muchos los que tuvieron el privilegio de conocerte y admirar tus cualidades. Quiso el destino que juntos, tú y yo, transitáramos por los mismos caminos, y ello me da la facultad de decirte cuánto te admiramos y cuánto extrañaremos tu presencia, en las horas que nos quede por vivir. Desde arriba, muy alto, seguirás viviendo con nosotros, y el recuerdo de tu limpia imagen será ejemplo para las futuras generaciones.

*La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su Historia**

CAPITÁN DE CORBETA JOHN RODRÍGUEZ ASTI

I. INTRODUCCIÓN

Como es conocido, la autodestrucción de las naves de la Escuadra peruana el 15 de enero de 1881 en el Callao en los momentos previos a los de la invasión chilena a la capital del Perú, significó el ocaso del poder naval peruano en el Pacífico sudamericano.

Dada la gran crisis a la que estuvo sometido el país durante las décadas posteriores a la guerra, la reconstrucción de la Armada fue un gran anhelo, postergado por las carencias fiscales. No obstante, los pocos oficiales que permanecieron sirviendo en sus filas, a pesar de las limitaciones, fueron quienes mantuvieron la continuidad institucional, cuyo glorioso pasado no quedaría en el olvido.

Por otro lado, la situación internacional del Perú a principios del siglo XX era muy complicada, puesto que aún estaba pendiente la solución del problema de Tacna y Arica, así como la definición de las fronteras con Ecuador y Colombia.

En lo que a la Armada respecta, el estado de la institución continuaba sin responder a lo que el país requería de ella. Un documento que ha dejado patente la difícil situación en la que se hallaba la Armada, es el mensaje del capitán de navío Manuel Villavisencio, que en su condición de Ministro de Guerra y Marina dio al Congreso en el año 1903. En él expresaba lo siguiente: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa

---

* Trabajo galardonado con el primer premio en el Concurso Monográfico de Historia del IEHMP (octubre 2000). Fue presentado bajo el seudónimo de *Armand Lufeau*.

de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Después de los desastres de la guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y sensible es decirlo, por dolorosa que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva..."[1]

Sin embargo, con la asunción a la presidencia de la República de José Pardo, esta situación vería un cambio importante, puesto que el nuevo presidente, haciendo eco de lo solicitado por la Armada, inició el desarrollo de una política tendiente al resurgimiento institucional. Consecuente con esta nueva política, se mandó a construir a la Gran Bretaña dos cruceros de tipo explorador, el "Almirante Grau" y el "Coronel Bolognesi".

Otra de las medidas adoptadas por el gobierno en pro de la institución, fue la contratación de un oficial de la marina francesa con la finalidad de que se hiciera cargo de la Dirección de la Escuela Naval para iniciar reformas en dicho centro académico.

El apoyo hacia la institución, halló continuidad con el Presidente Leguía, quien impulsó más aún las mejoras propuestas por la misión, y durante su primer mandato la presencia de marinos franceses no se circunscribió únicamente al oficial en mención, puesto que se contratarían los servicios de otros, cuyo accionar y reformas se extendieron hacia otros componentes de la organización naval, hasta el año 1914.

El objetivo del presente trabajo será precisamente apreciar cuáles fueron los aportes y logros obtenidos con la presencia de la Misión Naval Francesa, y de qué manera coadyuvó al resurgimiento de la Armada Peruana a principios del siglo XX.

II. LA ARMADA PERUANA EN 1905

A fin de tener un panorama de la situación de la Armada al tiempo de la llegada de la Misión Naval Francesa, revisaremos brevemente lo que la institución era en aquel momento.

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA ARMADA. EL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA. LA ORGANIZACIÓN NAVAL A FLOTE Y EN TIERRA

En 1905, la organización administrativa del Ejército y la Armada continuaba siendo básicamente la misma del siglo XIX. Ambas instituciones se hallaban

subordinadas al Ministerio de Guerra y Marina, estando cada una de ellas al mando de un Director. De esta manera, el Director de Marina era el funcionario administrativo de mayor jerarquía en el ámbito institucional.

A su vez, la Armada poseía una organización reducida, no existiendo una comandancia general de la marina, ni una comandancia general de la escuadra u organización que agrupara los pocos elementos navales existentes. Dependían directamente del Director de Marina los cuatro buques que poseía la Armada, que eran el crucero "Lima", el transporte "Iquitos", el transporte "Chalaco" y el transporte "Constitución", a bordo del cual funcionaba la Escuela de Grumetes. La Escuela Naval funcionaba a bordo del pontón "Perú".

En el Oriente peruano se hallaba establecida la Flotilla Fluvial de Loreto, constituida por las lanchas "Amazonas", "Cahuapanas", "Iquitos", "Francisco Pizarro" y "Veloz", así como la cañonera "América", construida en Gran Bretaña en 1904.

Como se verá más adelante, existían dos centros de instrucción, que eran la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes, cuyo principal problema era el carecer de un local adecuado en tierra.

Adicionalmente existían a lo largo del litoral las capitanías de puerto, representantes de la autoridad marítima local, que dependían del Director de Marina.

EL MATERIAL A FLOTE. COMPOSICIÓN Y ESTADO

A diferencia de lo que ocurriría al arribo de la Misión Naval Americana, a la llegada de la Misión Naval Francesa, el estado de las pocas naves con las que contaba la Armada era hasta cierto punto satisfactorio, y ello gracias al renovado interés por parte del gobierno del Presidente Pardo en dotar a la institución de los medios y elementos adecuados. La adquisición ya mencionada en Gran Bretaña de los dos cruceros auguraba el inicio de una época de resurgimiento institucional. Paralelamente a esta importante compra, en el crucero "Lima" se iniciaron obras de refacción en la planta propulsora, dotándolo de nuevas calderas construidas en Inglaterra, que fueron instaladas en el Callao a mediados del año 1905[2]. Otros trabajos de importancia a bordo de este buque fueron el cambio de la artillería principal efectuado en 1904, reemplazándose los dos viejos cañones Armstrong de 152 mm modelo 1883 por cuatro modernos cañones Vickers de 102 mm[3].

El transporte "Chalaco", al servicio de la Armada desde 1894, se hallaba en condiciones adecuadas para las comisiones que se le encomendaban.

Por su lado, el transporte "Constitución" se hallaba en condiciones suficientes para las navegaciones en la costa que desarrollaba; sin embargo, en agosto de 1905 a este buque se le cambiaron totalmente las cubiertas de madera, incluyendo la toldilla y castillo, trabajo que culminó en diciembre de ese año[4].

LA INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL

Con respecto a la instrucción en la Armada, hacia 1905 funcionaban dos planteles de enseñanza, la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes.

En el primero de los casos, concluida la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval reinició sus actividades en 1888 a bordo del pontón "Perú", adquirido específicamente para tal propósito. Sin embargo, al año siguiente fue trasladada al local de Santa Sofía en donde funcionó hasta 1896, para retornar al pontón "Perú", pero esta vez fusionada con la Escuela Militar, bajo la denominación de Escuela Militar y Naval. Su permanencia a bordo de esta nave sólo duró un año, puesto que en 1897 se reinstaló en Santa Sofía. Allí la instrucción de los cadetes era deficiente y complicada, pues todos los cursos eran algo así como una amalgama de marina y milicia[5]. Esta situación fue corregida a través de un decreto supremo del 12 de junio de 1900, en el cual se dispuso reorganizar la Escuela Naval a bordo del pontón "Perú", con un plan de estudios dividido en cuatro años. Sin embargo, las limitaciones propias de una nave pequeña que carecía de propulsión y ambientes adecuados para la instrucción, hacían poco aparente esta nave para los fines a que estaba destinada. Así lo apreciaba en 1901 el entonces director de la Escuela Naval, capitán de navío Juan M. Ontaneda, cuando manifestaba que "No basta sin embargo, para el completo lleno de su objetivo, el que sólo se halle a flote, pues, como US. sabe, para que la teoría reporte ventajas, especialmente en nuestra profesión, debe unirse a la práctica, y ésta no podrá obtenerse satisfactoriamente mientras el plantel carezca del indispensable buque escuela, armado y equipado para el servicio de mar"[6].

En 1905, año del arribo del capitán de fragata Paul de Marguerye, primer oficial de la Misión Naval Francesa, la Escuela Naval continuaba funcionando a bordo del pontón "Perú", con las limitaciones mencionadas.

Como se indicó, otro de los centros de enseñanza era la Escuela de Grumetes, la cual fue acertadamente creada en abril de 1901 a bordo del transporte "Constitución", con el propósito de "dotar a los buques de la escuadra con personal propio, que tenga la instrucción marina y militar adecuada, para que pueda prestar con provecho servicios a la Nación"[7]. En 1905, esta importante escuela, cuyo programa de estudios había sido reformado en mayo de

1902[8], continuaba su marcha a bordo del citado transporte en forma normal, aprovechándose las navegaciones en beneficio de sus alumnos.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que se realizaban en aquellos tiempos, teniendo en contra las limitaciones presupuestales, la Armada carecía de un centro de instrucción destinado al personal de oficiales de mar y técnicos para dotar a las pocas unidades existentes.

III. LA MISIÓN NAVAL FRANCESA EN EL PERÚ Y SU ACCIONAR PARA REFORMAR A LA ARMADA

EL ESTABLECIMIENTO DE LA MISIÓN. LA GESTIÓN DEL CAPITÁN DE FRAGATA PAUL DE MARGUERYE

Con la finalidad de impulsar de manera decisiva el resurgimiento institucional, pocos meses después de establecerse en el gobierno el nuevo Presidente José Pardo, en marzo de 1905, por intermedio del ministro de Relaciones Exteriores, el Gobierno peruano solicitó que un teniente de navío de la Marina francesa tomase la dirección de la Escuela Naval[9]. Una vez aceptada la solicitud por parte de las autoridades francesas, el 25 de mayo de 1905 se firmó el contrato entre el Gobierno peruano y el teniente de navío Paul de Marguerye, quien llegó al Perú a mediados de ese año, siendo nombrado director de la Escuela Naval el 30 de enero de 1906[10]. El motivo por el cual se eligió una misión naval de origen francés aparentemente se podría atribuir al hecho que desde 1896 se hallaba establecida en el Perú una misión militar con oficiales de esa nacionalidad, que se hallaba realizando una importante labor reorganizativa en el ejército, especialmente en lo que a instrucción refiere[11]. Como menciona Raúl Palacios Rodríguez[12], este nombramiento fue comentado favorablemente por el capitán de navío Toribio Raygada quien se desempeñaba como Director de Marina, en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la ilustrada marina francesa, mis más ardientes y sinceros votos son por que bajo la nueva dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia... no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso, todo esfuerzo encaminado a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad".

Las expectativas puestas en el marino francés al frente de la misión naval fueron grandes, y su gestión, creemos que en la medida de lo posible, permitió la mejora institucional en varios aspectos.

LAS REFORMAS Y MEJORAS INICIALES EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Luego de haber llegado al país, Marguerye ocupó el resto del año en estudiar la situación de la Escuela Naval, para lo que contó con la ayuda del director en funciones capitán de navío Toribio Raygada, preparando algunos estudios y recomendaciones[13]. Al frente de la Escuela Naval, Marguerye permanecería solamente hasta 1908, pero a pesar de tan corto lapso, su labor fue fructífera. Durante ese tiempo, imprimió una tónica renovadora en la instrucción dándole mayor énfasis a la parte científica de la profesión. Implantó como libros de texto, muchos de los usados en la Escuela Naval francesa, para cuya impresión gestionó y obtuvo una máquina litográfica[14].

Una de las primeras medidas que adoptó fue la elaboración de un proyecto de reforma del reglamento orgánico de la Escuela Naval, que entre otras cosas, fijaba el inicio y término del año académico, entre el 1° de marzo y el 31 de diciembre de cada año; dividía el año académico en tres trimestres más un mes adicional dedicado a preparar el examen de fin de año; establecía un concurso de admisión para el ingreso a la escuela, fijándose, entre otros como requisitos, ser peruano de nacimiento y tener una edad mayor a los 14 años y menor a los 17 años al 1° de abril del año del concurso. También se normaba que los postulantes debían pasar un examen médico, tener buena vista, así como rendir pruebas escritas para acreditar conocimientos.

Otro de los aspectos incluidos en las reformas propuestas era la reglamentación y organización de los currículos y cursos a ser dictados a los alumnos de la escuela. El programa de enseñanza fue reorientado principalmente a consagrar el tiempo necesario al estudio profundo de las matemáticas, que se consideraban base de toda instrucción, así como iniciar lo más pronto posible la enseñanza de los cursos profesionales para que los alumnos los asimilaran gradualmente, y que su educación aumentara mediante ejercicios numerosos. La metodología de enseñanza también se vio modificada, el trato a los alumnos varió considerablemente de la antigua rigidez disciplinaria aplicada a los estudios a un trato más afable[15].

Con referencia al tiempo de permanencia en la Escuela Naval, se establecía un año preparatorio destinado a las matemáticas y tres años técnicos consagrados al estudio de cursos profesionales[16].



Capitán de Navío Paul de Marguerye
Jefe de la Misión Naval Francesa.

Todas estas propuestas fueron aceptadas por la superioridad, y con resolución del 5 de febrero de 1906, fue aprobado el mencionado proyecto de reforma al reglamento de la Escuela Naval[17].

Las mejoras en este centro académico durante su gestión no solamente se limitaron a la parte organizativa, sino también a la funcional. El pontón "Perú", no resultaba por su antigüedad y limitaciones la nave más adecuada para el funcionamiento de una escuela naval y por ello, por recomendación de Marguerye, la escuela se trasladó a bordo del transporte "Iquitos", buque que sin mayores inconvenientes fue acondicionado para su nuevo propósito.

LAS PRÁCTICAS DE GUARDIAMARINAS PERUANOS EN BUQUES EXTRANJEROS

La carencia de unidades navales adecuadas para que los oficiales que egresaban de la Escuela Naval efectuaran prácticas profesionales, fue parcialmente resuelta cuando a partir de 1902, varios guardiamarinas peruanos se embarcaron en buques extranjeros. En efecto, en 1902 seis guardiamarinas realizaron sus prácticas durante un período de tres años en buques de la escuadra argentina; dos años más tarde siete guardiamarinas fueron embarcados en el buque escuela "Nautilus" de la Armada española; y en 1905, seis guardiamarinas hacían lo propio en buques norteamericanos. Esta política fue continuada por recomendación de Marguerye, quien gestionó el embarque en buques franceses de varios guardiamarinas egresados de la Escuela Naval en los años 1906 y 1907.

LA ELABORACIÓN DE UNA LEY ORGÁNICA PARA LA ARMADA

Mientras se desempeñó como director de la Escuela Naval, Marguerye no solo limitó su accionar a ese centro de estudios, sino también propuso una serie de reformas en el ámbito institucional mediante la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la Marina.

Ello lo consideró indispensable debido a que la organización institucional no era la más adecuada, y al respecto, uno de los oficiales que vendría posteriormente al Perú para integrarse a la misión ha escrito que "prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario. A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba lo mejor que podía la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos... La pequeña fuerza naval sin bases, ni servicios en tierra vivía en la rada del Callao como hubiera podido vivir en una rada extranjera, se compraba en tierra artículos navales según las necesidades del servicio; la obtención de fondos o créditos necesarios era para los comandantes ocasión para

desarrollar un verdadero talento diplomático. Cada buque vivía suelto; su comandante dependía directamente del gobierno, sin existir un comando que lo representara"[18].

Sin embargo, la aprobación de dicha ley orgánica sería siempre postergada en el Congreso, y en la práctica la mayor parte de sus prescripciones entraron en vigor y tomaron de hecho fuerza de ley[19].

EL NOMBRAMIENTO DE MARGUERYE COMO DIRECTOR DE MARINA Y EL TRASLADO DE LA ESCUELA NAVAL A BELLAVISTA

Como se indicó, Marguerye estuvo a cargo de la dirección de la Escuela Naval hasta inicios de 1908, dado que el 28 de enero de aquel año fue puesto a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina[20]. En dicho ministerio desempeñó funciones de asesor durante un breve período, habiéndose ausentado del Perú a fines de 1908 en uso de una licencia para viajar a Francia por motivos particulares. Desde su nuevo puesto continuó obrando a favor de la Escuela Naval, y una de sus recomendaciones fue el traslado de dicho centro de estudios a tierra[21]. Por otro lado, en un informe fechado el 20 de octubre de ese año, recomendaba entre otras cosas la creación de un Estado Mayor General de Marina compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente, como órgano de asesoría del Ministerio de Guerra y Marina[22]. Luego que retornara Marguerye de Francia, el gobierno renovó su contrato, ascendiéndolo a capitán de navío. En mayo de 1909, habiendo sido considerada su recomendación en torno a la creación de un Estado Mayor para la Marina, Marguerye fue nombrado Director de Marina[23], mencionándose en la resolución correspondiente que dicho cargo lo desempeñaría mientras se organizara el Estado Mayor.

En lo que respecta a la Escuela Naval, un cambio importante se dio en marzo de 1909, cuando se decidió trasladarla a un local en tierra. El lugar elegido fue el que ocupaba la Escuela Superior de Guerra, ubicado en Bellavista. Este cambio, aunque no resolvía la necesidad de poseer un verdadero buque escuela para que los alumnos realizaran sus prácticas en la mar, fue acogido favorablemente por la oficialidad. Al parecer esta decisión venía siendo evaluada desde meses atrás y al respecto, en la edición de la **Revista de Marina** correspondiente a diciembre de 1908, un artículo escrito por un autor bajo el seudónimo de Armand Lufeau comentaba favorablemente su traslado a tierra, aunque indicaba que su funcionamiento en el local mencionado debía de ser transitorio[24].

Sin embargo, es interesante notar que en la Armada francesa de aquellos años, se prefería que la instrucción de los guardiamarinas se hiciera en buques de la Armada, a diferencia de lo que ocurría en las marinas británica y norteamericana,



Local donde funcionó la Escuela Naval, en el distrito de Bellavista.

en las que primero se realizaba una fase teórica en tierra para luego efectuar las prácticas profesionales a bordo. Esta última modalidad es la que finalmente fue adoptada por la Armada francesa pocos años después y hasta la actualidad es la que impera en la mayoría de Armadas del mundo.

EL RELEVO DE MARGUERYE Y LA LLEGADA DE OTROS OFICIALES PARA LA MISIÓN NAVAL

El contrato de Paul de Marguerye llegó a su término a finales de 1910 y para reemplazarlo se contrató a otro oficial de la misma nacionalidad, el teniente de navío Pierre N. Guette, nombrado con fecha 1° de diciembre del año indicado, para ocupar el puesto de Director de Marina[25], otorgándosele el grado de capitán de fragata. En adición a Guette, se sumó otro oficial a la Misión, el teniente de navío Joseph A. Theron, a quien también se le dio el grado de capitán de fragata. La elección de Theron se hizo tomando en cuenta que había servido a bordo de sumergibles franceses[26], por lo que fue destinado en un principio para hacerse cargo de la inspección de los dos sumergibles que estaban siendo construidos para el Perú en Francia. Sin embargo este último oficial viajó a nuestro país a principios de noviembre de 1911, y mediante resolución del 8 del mismo mes se le nombraba Comandante de la Estación de Sumergibles, director de la Junta de Explosivos y a cargo del Servicio de Torpedos[27]. En dicha colocación permanecería hasta mayo de 1912, siendo nombrado Director de la Escuela Naval ese mismo mes[28].

A poco de llegar Theron, el 14 de agosto de 1912, se contrató a dos oficiales más, que fueron el alférez de navío Louis C. Guilleux y el ingeniero de 1° clase Enrique Mareschal, otorgándoseles el grado de capitán de fragata e ingeniero en jefe de 2° clase respectivamente. Se les asignó inicialmente a la dotación del recientemente adquirido crucero acorazado "Comandante Aguirre", cuyo zarpe al Perú se esperaba pronto; mas como ello demorara, ambos recibieron órdenes de viajar a nuestro país a bordo del transporte "Iquitos".

Una vez en Lima, a Guilleux se le nombró adscrito al jefe de la Misión[29], comandante Guette, y en marzo de 1914 recibiría un nombramiento como instructor en la Escuela Naval para dictar los cursos de Estrategia, Táctica e Historia de las guerras navales[30].

En lo que respecta a Mareschal, su presencia en el Perú fue muy complicada debido a problemas de índole familiar. Habiendo llegado con Guilleux en abril de 1913, fue nombrado inspector técnico del material de la Armada y sus dependencias, y poco tiempo después, se le comisionó para viajar al Pará, Brasil[31].

A consecuencia de haber tenido la desgracia de perder en el transcurso de once meses a su esposa, hijo y madre, el ingeniero Mareschal se vio en la necesidad de solicitar el 29 de mayo de 1914 su retorno a Francia antes que terminase su contrato[32], retirándose del país al mes siguiente.

Los logros en lo que podríamos denominar la segunda etapa de la Misión Naval Francesa, fueron una continuación de lo iniciado por Marguerye. Seguidamente señalaremos cómo fueron llevadas a cabo estas nuevas reformas.

LAS NUEVAS REFORMAS EN LA ESCUELA NAVAL Y SU TRASLADO AL DISTRITO DE LA PUNTA

Aunque era necesario el funcionamiento de la Escuela Naval en tierra, el local de Santa Sofía no resultaba ser el adecuado a los reales requerimientos de la Institución. Luego que asumieran sus cargos los comandantes Guette y Theron, lograron impulsar la idea de trasladar la escuela a una ubicación más aparente. En efecto, en el año 1912 se empezó la construcción del nuevo local de la Escuela Naval en el distrito de La Punta, en un predio estatal de 14.000 metros cuadrados que el gobierno del Presidente Leguía había destinado para tal propósito. Sin embargo, a pesar de haber sido inaugurado el flamante local el 15 de setiembre de 1912, sólo el 4 de febrero de 1915 se iniciarían las labores allí, debido a algunos inconvenientes por su ubicación cercana al mar, y demoras relacionadas a su implementación.

En lo que respecta a la parte funcional, bajo la dirección del comandante Theron la Escuela Naval entró a un período de verdadera reorganización[33]. En consideración al aumento progresivo de unidades en la escuadra se incrementó la cantidad de alumnos en la escuela. Por otro lado, se creó una sección de maquinistas para formar y poder contar con oficialidad nacional, para ir prescindiendo de la contratación de personal extranjero de dicha especialidad[34]. Asimismo, a partir de 1914, en el plan de estudios se consideraron los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica, y Literatura Castellana. En general, durante este período, como Guilleux lo ha señalado, bajo la dirección de Theron se reformó la enseñanza de la Escuela Naval, dándole una orientación más especializada a través de la revisión de los programas de enseñanza, y la puesta al día de los cursos con la ayuda de la reglamentación francesa, siendo algunos de ellos dictados por los propios miembros de la Misión[35]. En lo que respecta a las prácticas en la mar, se estableció un enlace con la Escuadra, la cual suministraba varias veces por semana los instructores y material para los ejercicios, ya fueran embarcaciones, artillería, señales, personal y otros materiales[36]. Al igual que en años anteriores, hasta 1914 se continuó con el envío de los guardiamarinas al extranjero para efectuar su fase de prácticas profesionales a bordo.

LA CREACIÓN DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

Con la desaparición de las últimas unidades de la escuadra el 16 de enero de 1881, dejó de existir también la Comandancia General de la misma. Con el lento resurgir de la Marina durante la posguerra, con el propósito de regular el servicio de los buques y normar la relación entre sus comandantes y el ministerio del ramo, se creó en diciembre de 1885 la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao, organismo que tuvo breve existencia, puesto que el 12 de julio de 1896 se organizó por decreto supremo la Comandancia General de la Escuadra. Sin embargo, a pesar de ser un ente administrativo y operativo para un adecuado funcionamiento de los buques de la Armada, fue nuevamente suprimida en enero de 1901, por razones de índole económica.

La inexistencia de una comandancia a cargo de los buques era una deficiencia que requería pronta solución. De acuerdo a lo que menciona Guilleux en el relato citado, gracias a las gestiones de la misión naval, en diciembre de 1910 se creó una vez más la Comandancia General de la Escuadra, quedando bajo el mando unitario de un jefe la pequeña fuerza naval, secundado por un Estado Mayor suficiente[37]; al parecer, debido a que esta medida restaba mucho de la autonomía de la que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, la Comandancia fue suprimida al poco tiempo. Por decreto supremo del 1° de marzo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra quedó restablecida con arreglo al Código de la Marina Militar. Esta medida fue apreciada favorablemente por el ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, quien en su memoria al Congreso de aquel año, indicó que con su funcionamiento se obtuvo una notable mejora en diversos servicios a bordo, como por ejemplo el servicio sanitario de las naves, así como un incremento en los ejercicios de artillería y torpedos con resultados halagadores. Dentro de la organización de esta comandancia se incluía una Mayoría de Órdenes que cumplía las funciones de un Estado Mayor[38].

LA CREACIÓN DEL ESTADO MAYOR DE MARINA Y LA INTENDENCIA GENERAL

Otra de las necesidades institucionales planteadas por la Misión Naval y desde la propia Armada, fue el que contase con un Estado Mayor. La oficialidad hizo sentir su opinión al respecto a través de las páginas de la **Revista de Marina.** En un artículo publicado en la edición N° 13 correspondiente al mes de abril de 1908 bajo el título de "Necesidad de crear un Estado Mayor en nuestra Armada", el autor planteaba tal necesidad argumentando entre otras cosas que "La utilidad que reporta a un país (que cuente con escuadra por insignificante que ella sea) la existencia y funcionamiento de un Estado Mayor es innegable; pues esta

institución, viene a ser, como en el ejército, la llave principal de todo el movimiento tanto del personal como del material que actúa en una escuadra: de él nacen las reformas o creación de proyectos que se sujetan al juicio del ministerio respectivo..." y agregaba que "hoy al carecer de un Estado Mayor de Marina, carecemos por así decirlo, de todo, bajo el punto de vista de la organización..."[39]. Este sentir pronto fue acogido, y el Ministro de Guerra y Marina, en su memoria correspondiente al año 1909, hizo mención de tal necesidad. A pesar de lo anterior, su creación no se concretaría sino en el año 1915, luego que la Misión Naval se hubiese retirado del Perú. En efecto, el 24 de febrero de 1915, en decreto firmado por el coronel Oscar R. Benavides, Presidente provisorio de la República, se creaba el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando de un capitán de navío y organizado en tres secciones, la primera para el personal, la segunda para el material y la tercera para encargarse de la Organización y Estudios Técnicos. Asimismo, se establecía que estarían bajo la dependencia del Estado Mayor los buques de la Escuadra, establecimientos de enseñanza y demás servicios de la Marina[40].

En lo que respecta a la Intendencia General, cuya creación fue llevada a cabo por la Misión Naval a principios de 1911, se logró el objetivo de organizar y mejorar la provisión de servicios y materiales a los buques de la escuadra.

EL ESTABLECIMIENTO DEL DEPÓSITO DE MUNICIONES Y EXPLOSIVOS EN SAN LORENZO

Otro de los aportes de la misión estuvo relacionado a la conservación y almacenamiento de la munición de los buques de la Escuadra. Desde el año 1908 se había establecido en la isla San Lorenzo un depósito provisional para los explosivos de la Armada, que empleaba las instalaciones de la Casa Harris. Sin embargo, lo provisional de tal dependencia no llenaba los requerimientos que tal lugar requería, por lo que la superioridad nombró el 8 de noviembre de 1911 al comandante Theron para que se hiciera cargo de la dirección de la Junta de Explosivos. El comandante Guilleux, quien integró también dicha junta, ha descrito la inadecuada forma en que se conservaban los explosivos y municiones de la Escuadra, así como que debido a una falta de decisión por parte de las autoridades políticas, a pesar de encontrarse los estudios respectivos listos, la solución al problema fue inexplicablemente postergada y no se llegó a ejecutar por el estallido de la guerra en Europa[41].

Con relación a este tema y basándose en la documentación de la época, se aprecia que a pesar de la desidia al respecto, persistía el interés de la Armada por mejorar esas deficiencias, y en razón de ello, en febrero de 1913 se había

nombrado una comisión especial que tuvo además el encargo de preparar un reglamento para el cuidado de explosivos[42].

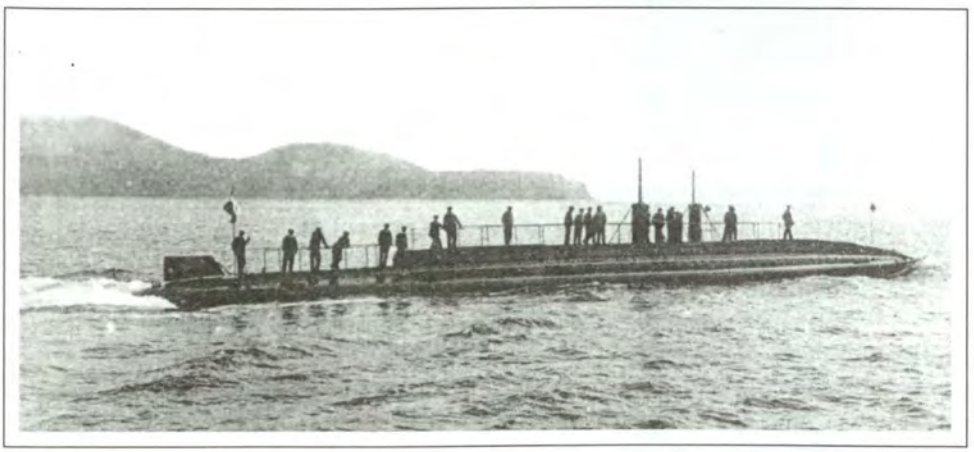
LAS ADQUISICIONES NAVALES: LOS SUMERGIBLES "FERRÉ" Y "PALACIOS", EL CAZATORPEDERO "TENIENTE RODRÍGUEZ" Y LA FRUSTRADA ADQUISICIÓN DEL "DUPUY DE LOME"

La época durante la cual estuvo presente en el Perú la Misión Naval Francesa, fue de gran tensión diplomática para el país. Hemos mencionado que las fronteras aún se hallaban sin definición, y ante la agresiva política de Chile alentando conflictos por las diferencias que el Perú tenía con Ecuador y Colombia, urgía buscar arreglos limítrofes con los vecinos. Así fue percibido por el Presidente Leguía, quien durante su primer gobierno (1908-1912) trató de liquidar las cuestiones de límites por las vías más expeditivas, logrando algunos avances con Brasil. Con el Ecuador, en cambio, las cosas fueron empeorando a medida que se conocían los resultados del laudo arbitral español sobre el asunto de Jaén y Maynas, llevando a ambos países a una situación prebélica entre marzo y abril de 1910. Para terminar de complicar las cosas en el campo internacional, nuestras relaciones con Bolivia se vieron enturbiadas con un serio incidente fronterizo; y en forma similar, la situación con Colombia se deterioró al punto que se tuvo que ir a una situación de guerra en 1911.

Por otro lado, hacia el año 1907, a pesar de haberse incorporado los dos cruceros exploradores, la Armada Peruana estaba muy lejos de hallarse en las condiciones adecuadas para la defensa del extenso litoral y por ello era necesario elaborar un plan naval para dotar al Perú de los elementos que se requerían. De los adversarios más probables en caso de producirse un conflicto armado, únicamente Chile representaba en el mar un peligro muy serio, por la aplastante superioridad material de su escuadra[43].

Uno de los objetivos que se trazó la Misión Naval Francesa fue precisamente establecer una política adecuada para adquisiciones navales. Al respecto, el comandante Guette era de la idea que existiendo problemas fronterizos con los países vecinos, la única opción viable para el Perú, era la de una estrategia fundamentalmente defensiva que considerara el empleo de sumergibles y cazatorpederos. Al respecto, Guilleux nos ha dado a conocer de qué manera apreciaban la situación los oficiales integrantes de la misión. Se debía poner al territorio nacional fuera del alcance de los posibles enemigos y éste debía ser el primer objetivo de la Marina; ello significaba que se tenía que impedir un desembarco y por ese tiempo la doctrina naval francesa vigente derivada de las ideas de la denominada *"Jeune école"* (escuela joven), daba una gran importancia al empleo de buques pequeños y rápidos como los torpederos, así como a los sumer-





Los sumergibles “Palacios” y “Ferré”

gibles. Sobre este último tipo de buques, Guilleux afirmaba que "por la condición sobria del periscopio, era, por decirlo así, imposible señalar un submarino en inmersión y éste era generalmente invulnerable"[44]. En lo que a Guette respecta, estaba al tanto de las bondades de los sumergibles franceses y vio de inmediato el provecho que se podía sacar de su empleo para la defensa del Perú[45].

Es oportuno precisar que la idea de elaborar un programa naval era compartida por la oficialidad peruana. Un colaborador de la **Revista de Marina** había escrito al respecto que el Perú debía desarrollar "un programa naval que comprendiera no sólo la adquisición de barcos, sino también, la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras dependencias indispensables para una Marina de Guerra", y más adelante agregaba que "la adquisición de elementos navales sin obedecer a un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias; en cambio, la formación de una escuadra en conformidad con un programa juicioso y razonado, nos proporcionaría una vida tranquila, resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur"[46].

Como se ha podido apreciar, las condiciones para la adquisición de unidades que permitieran conformar una escuadra adecuada a los requerimientos defensivos del país estaban dadas y únicamente faltaba llevar a cabo tal idea.

La Asociación Nacional Pro-Marina, que había contribuido decisivamente en la compra de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", desde 1908 había estado abocada a la posibilidad de adquirir un buque-escuela a vela para nuestra Marina; en vista de la situación internacional del momento, a pedido de la referida asociación una comisión conformada por los comandantes J. Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, analizó si era conveniente invertir los fondos recaudados en colecta pública para el buque escuela o destinarlos a otros fines. De esta manera, el 3 de marzo de 1910, la citada comisión recomendó emplear los fondos recaudados para la construcción de sumergibles, a los que se consideraba capaces de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo, o al menos disuadiendo, su aproximación a nuestros puertos[47]. Estas apreciaciones, que coincidían con el pensamiento de los oficiales de la Misión Naval Francesa, fueron las que impulsaron a que el Perú adquiriese sus primeros sumergibles.

Luego de haberse decidido dotar a la escuadra con sumergibles, el 27 de mayo de 1910, mediante una resolución suprema, se creó una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se harían en Europa. Esta comisión a cargo del capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres

y secundada por el teniente primero Juan de Althaus, fue la que viajó al astillero Messieurs Schneider & Cie, en Chalons –sur– Saone, Francia, con la finalidad de supervisar la construcción de dos sumergibles del tipo "Laubeuf", modelo escogido para nuestra Marina[48].

Luego de firmarse el contrato entre abril y mayo de 1910, fueron empezados a construir, habiéndoseles asignado en un principio las siglas "S.C. 1" y "S.C.2"; mediante una resolución de fecha 7 de setiembre de 1910 se les dio los nombres de "Aguirre" y "Palacios" respectivamente. Al primero de los mencionados le fue cambiado nuevamente el nombre por el de "Ferré", debido a que el nombre "Comandante Aguirre" había sido asignado al recién adquirido crucero acorazado "Dupuy de Lome".

El "Ferré" fue el primero en ser completado y su traslado al Perú se efectuó a bordo del buque dique "Kangourou", arribando al Callao el 19 de octubre de 1912, mientras que el "Palacios", luego de ser completado a mediados de 1913, se embarcó también a bordo del "Kangourou", llegando al Callao a mediados de octubre de ese año, siendo lanzado en aguas chalacas el 5 de noviembre[49]. De esta forma, los sumergibles "Ferré" y "Palacios" se convirtieron en las primeras unidades submarinas en Sudamérica.

Otra de las unidades adquiridas en Francia en tiempos de la Misión Naval Francesa fue el cazatorpedero "Teniente Rodríguez"[50]. La construcción de este buque fue ofrecida al Gobierno peruano en 1910 por la firma Schneider-Creusot, al tenerse conocimiento que se deseaba adquirir una unidad de ese tipo. La propuesta hecha por el constructor consistió en la entrega de un cazatorpedero propulsado por turbinas similar a los de último tipo de la marina francesa, aunque con algunas mejoras en su diseño. Para evaluar la referida propuesta se entregó al Ministerio de Guerra y Marina un legajo completo sobre sus características y los materiales empleados en la construcción.

Una vez aprobada la propuesta por el Gobierno, se firmó el contrato con Schneider et Cie. de Tolón, estableciendo el precio de la compra del buque en Lp. 80.000. En Lima actuó como representante del astillero el ingeniero Michel Fort, y en Francia, la Comisión Naval peruana a cargo del contralmirante Manuel Villavisencio, conjuntamente con la legación peruana en ese país. La supervisión de los trabajos de construcción la realizó el teniente primero José R. Gálvez, quien en cumplimiento de sus órdenes, ejerció un eficaz control.

En enero de 1912 el buque fue lanzado al agua, y una vez concluidas las obras en el astillero, el 10 de octubre de ese año, zarpó de Tolón con destino al Callao tripulado por una dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente primero Tomás Pizarro. Cabe mencionar que conforme a

lo contratado, la artillería sería instalada al arribar al Perú. Durante el viaje, efectuó una recalada en Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre para reaprovisionarse, y allí recibió órdenes de dirigirse a Belem do Pará (Brasil) para ser entregado a una dotación peruana que luego lo llevaría a Iquitos. Debido a una colisión con un mercante ocurrida al arribar al puerto brasileño el 28 de noviembre, perdió parte de la proa, por lo que tuvo que ser reparado allí. Debido a ciertas complicaciones diplomáticas con Brasil, su estadía en Pará se prolongó hasta julio de 1914, luego de lo cual zarpó hacia el Perú empleando como ruta el Canal de Panamá un día antes de su inauguración (16 de agosto de 1914), convirtiéndose de esta forma en el primer buque de guerra del mundo en cruzar por esta vía interoceánica.

Para los miembros de la Misión estaba claro de qué manera debían llevarse a cabo las adquisiciones navales; sin embargo, algo que no estaba dentro de lo planificado surgió en 1910, a raíz de noticias que se tuvieron respecto a que el gobierno de Ecuador se hallaba negociando con Italia la compra del crucero protegido "Umbria"[51]. Estas noticias produjeron cierta agitación en Lima, donde el representante de Francia fue convocado por el ministro de Guerra y Marina para indagar sobre la posibilidad de adquirir un crucero acorazado en su país[52]. En una nota fechada el 20 de abril de 1911, el ministro francés de Asuntos Extranjeros informó al ministro de Marina de la solicitud peruana para comprar un crucero del tipo "Montcalm"[53]. Al parecer, tal interés había surgido del propio presidente Leguía, cuando el crucero francés mencionado estuvo de visita en el puerto del Callao[54]. Entonces, el ministro francés pensó en una restauración del "Dupuy de Lome", el cual aún se hallaba en condiciones aparentes. En un informe fechado el 22 de junio, la Dirección de Construcciones Navales de la Marina francesa comunicó al ministro que los trabajos de reparación y reactivación del "Dupuy de Lome", para que se encontrara expedito para iniciar sus pruebas en la mar, se estimaban en cuatro meses y medio[55]. El 29 de junio, el ministro de Asuntos Extranjeros comunicó al ministro de Marina que el Gobierno peruano había aceptado la propuesta francesa.

Es necesario anotar que en opinión del comandante Guette de la Misión Naval Francesa, la compra de un crucero acorazado no tenía cabida en el programa de rearme propuesto para el Perú[56]. Sin embargo, el empecinamiento presidencial, el precio de venta por dicho buque que ascendía a 3.000.000 de francos, que era el 15% de su valor original, así como las facilidades para pagarlo durante un periodo bastante prolongado[57], determinaron se concretase su compra. Una vez efectuadas las coordinaciones necesarias se procedió a la elaboración del contrato, fijándose inicialmente la entrega del buque en cuatro meses y medio[58].

Quien suscribió el contrato en representación del Gobierno peruano fue el embajador del Perú en París, señor Candamo. Por otra parte, para hacerse cargo

de la inspección y supervisión de los trabajos de reactivación se nombró una comisión presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio, e integrada por el capitán de navío Ernesto de Mora, designado para asumir el comando de la nave y por algunos oficiales más, quienes viajaron a Francia el 23 de enero de 1912 a bordo del vapor "Urubamba". El nombre que el Perú le dio al buque, fue el de "Comandante Aguirre", en honor al fallecido segundo comandante del monitor "Huáscar", y la ceremonia de afirmado del pabellón nacional se llevó a cabo el 22 de octubre de 1912, fecha en la que la dotación peruana asumió el control del buque, pero sin haber recibido oficialmente los trabajos contratados.

En lo referido a las condiciones de entrega del buque, la marina francesa se comprometía a entregarlo con un stock de repuestos y munición[59].

La comisión francesa nombrada para hacerse cargo de los trabajos de reactivación, tomó conocimiento de las especificaciones formuladas por los miembros de la misión naval peruana, que establecían algunos puntos en lo referente a las pruebas del buque antes de su entrega oficial al Perú. En ellas se indicaba que se debían efectuar varias pruebas preliminares para evaluar las condiciones de la planta propulsora, artillería y otros equipos de a bordo[60]. Realizadas las pruebas preliminares, el buque ingresó a dique los primeros días de marzo, luego de lo cual realizó nuevas pruebas con resultados satisfactorios.

Mientras tanto, la misión naval peruana había contratado a la Casa Schneider para que realizara un recorrido de la artillería y un cambio de los cañones de pequeño calibre de a bordo, para lo que se requirió que el buque fuera trasladado a Burdeos, puerto en el cual se estimaba sería tomado por la dotación peruana a finales de abril. Los 320 hombres restantes entre oficiales y tripulantes que conformaban la dotación, viajaron a bordo del transporte "Iquitos", arribando el 6 de setiembre al puerto de Lorient, en cuyo arsenal se hallaba la nave[61].

LAS CONTROVERSIAS EN TORNO A LA COMPRA DEL "DUPUY DE LOME"

En un principio las gestiones para traer al "Comandante Aguirre" al Perú se realizaron sin mayores contratiempos; sin embargo, a pesar de hallarse prácticamente listo el buque para zarpar, se presentaron varios inconvenientes y no precisamente por parte del gobierno o de la marina francesa, sino más bien, desde el Perú, en donde las autoridades gubernamentales cambiaron de opinión acerca de la conveniencia de la compra de este buque.

Las razones que impidieron concluir la venta y dar lugar al viaje hacia el Perú del "Comandante Aguirre" fueron netamente políticas. El presidente Leguía, durante su primer gobierno mostró una clara tendencia personalista y autoritaria,

que lo distanció de los grupos aristocráticos que lo habían llevado al poder; tampoco era tolerado por los pierolistas y algunos intelectuales influyentes de la época.

Con relación al buque, el cuestionamiento de su compra pudo haberse originado a raíz de una información aparecida en un periódico parisiense[62], en la que se decía que "se estaba cambiando un montón de chatarra por el oro del Perú", noticia que no tardó en llegar a Lima. Ello, y una serie de panfletos y hojas sueltas que circularon por la capital desprestigiando las condiciones del "Aguirre" como buque de guerra efectivo, dieron mayores argumentos a los sectores políticos opositores al régimen de Leguía para sus ataques al gobierno. Su sucesor en 1912, Guillermo Billinghurst, fue un gobernante que se caracterizó por su discurso populista y opositor al régimen anterior. Esta fue una de las razones por las que no continuó las obras iniciadas por su predecesor, convirtiéndose en uno de los interesados en anular la compra del "Comandante Aguirre". Sin embargo, las voces que criticaban tal adquisición no sólo se escucharon en el Perú, sino también en Chile[63].

El presidente Billinghurst decidió que no se pagara el saldo del contrato de venta y el gobierno llegó a ofertar el traspaso del buque a Grecia, pero este país no aceptó, dado que la marina turca, su enemiga potencial, poseía buques de mayor poder ofensivo. Esto aumentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú y también creó un ambiente desfavorable para la Misión Naval Francesa en el Perú, que como hemos visto, no había apoyado la idea de comprar ese buque.

La breve y frustrada historia de este navío que ostentaba el pabellón peruano concluyó cuando Francia entró en guerra y decidió dejar en suspenso la venta. La misión naval peruana a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora, entregó el buque en octubre de 1914 al Gobernador Marítimo del Puerto de Lorient y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor "Urubamba".

Al empezar la Primera Guerra Mundial, se desestimó la reactivación del "Dupuy de Lome", debido a que la munición que empleaba su artillería ya no se fabricaba, y además, el puerto de Lorient se hallaba dedicado a la construcción de cañoneros para la flota. El buque terminaría su vida transformado en buque mercante con el sugestivo nombre de "Peruvien", siendo finalmente vendido como chatarra en 1923.

Lo que se puede concluir de los testimonios de oficiales de la época o por aquellos que han tratado el tema, es que el valor militar de dicho buque fue sobrestimado[64]. Téngase en cuenta que por ese tiempo la totalidad de buques capitales y/o de otros tipos ya se construían con plantas a vapor impulsadas por turbinas y los buques del tipo crucero acorazado se habían dejado de construir. A pesar de su carácter político, la decisión de Billinghurst en torno a la anulación de

la compra fue acertada, pues evitó hacernos de un crucero que para los propios franceses carecía de valor combativo.

IV. EL RETIRO DE LA MISIÓN

Al momento de estallar la Primera Guerra mundial, los miembros de la misión naval que la conformaban eran tres, y debido a que Francia era uno de los países beligerantes, obviamente tuvieron que dar por concluido su contrato con el Gobierno Peruano y alistarse para retornar a su patria.

Esto afectó también a los miembros de la misión militar, con quienes los tres marinos franceses zarparon del Callao con rumbo hacia Francia el 6 de agosto de 1914, habiendo sido despedidos de manera emotiva por las autoridades peruanas. De esta manera inesperada concluyó la presencia de la Misión Naval Francesa en el Perú.

V. CONCLUSIONES

Antes de emitir una apreciación final acerca de la labor realizada por la Misión Naval Francesa durante su estadía en el Perú, es pertinente tener en cuenta algunas consideraciones.

Creemos que a pesar de haber existido un interés por parte de las autoridades navales en apoyar las reformas propuestas por la misión, definitivamente se debe considerar como factor limitativo a su accionar y efectividad la cantidad de miembros que la integraron. Esto contrastaba enormemente con lo que ocurría en el ejército, que al momento de llegar el primer oficial naval francés, contaba con diez oficiales. El comandante Marguerye, fue durante cuatro años el único miembro de la Misión Naval; no obstante ello, su trabajo trascendió más allá de las reformas para la Escuela Naval, lugar al que estuvo destinado en un principio. Esta situación mejoró a la llegada de más miembros para la misión, puesto que su accionar contó con un mayor dinamismo y efectividad de manera simultánea.

Otro factor que sin duda influyó en la efectividad de la misión fue que la marina dependiera de un mismo ministerio que el Ejército. Ello impedía contar con la fuerza necesaria para llevar a cabo las reformas en la institución y el presupuesto que la implementación de las mismas requería. Ello se puede afirmar debido a que faltó decisión y mayor apoyo en el ámbito político para promulgar la Ley Orgánica de Marina, la que inexplicablemente estuvo sin ser aprobada mientras estuvo en el Perú la Misión.

Se debe señalar que, de manera contraria a lo que ha expresado el investigador Efraín Cobas en su libro **Fuerza armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú**[65], no obstante las limitaciones en su mayor parte fuera del control de la institución, la labor de la Misión Naval Francesa sí contribuyó en el resurgimiento de la Marina. Cobas también menciona que hubo cierto rechazo por parte de algunos oficiales de la Armada por los métodos que introdujeron. Sin embargo esto no fue así, porque a través de las páginas de la **Revista de Marina,** que en su primera época coincidió con la presencia francesa en la Marina, se aprecian opiniones que sugerían las mismas las reformas que se hallaba realizando la misión, lo que se podría considerar como un respaldo a su tarea.

En lo referente a las mejoras obtenidas durante la gestión de la Misión Naval Francesa[66], se pueden agrupar en tres aspectos fundamentales: el primero de ellos, referido a la organización. A través de la creación del Estado Mayor General de Marina, se buscó contar con un organismo de asesoría y planeamiento para un manejo administrativo y operacional adecuado de la institución. La independización de la Intendencia de Marina respecto de la del Ejército, buscaba que esa dependencia tuviera una autonomía y dedicación específica para la Armada. Por su parte, la creación de la Comandancia General de la Escuadra con su Mayoría de Órdenes, mejoró el control administrativo y operacional de las unidades a flote.

Otro aspecto importante fue el material. La puesta en práctica de un plan de adquisiciones navales que dotara de las unidades que requería realmente la Escuadra para constituir una fuerza disuasiva frente a cualquier amenaza, se tradujo en la adquisición de dos sumergibles y un cazatorpedero, buques que a pesar de su pequeño tamaño poseían un gran poder disuasivo por su capacidad de atacar sorpresivamente. En el caso de los sumergibles, su adquisición le confirió al Perú ser el primer país sudamericano en poseer este tipo de naves, dando inicio también a una gran tradición y reputación en el arma submarina a la Armada.

Por último, un tercer factor importante fue la mejora en lo que a instrucción se refiere. La Escuela Naval pudo reformar su reglamento, mejorar la calidad de la enseñanza, y contar con un local definitivo y más adecuado a sus requerimientos. Por otro lado, se resolvió un problema de larga data con la creación de una sección de ingenieros y maquinistas en la escuela para dotar a los buques de la Escuadra de personal peruano.

Finalmente, en un período crítico para el Perú como lo fueron las primeras décadas del siglo XX, era necesario reconstruir y modernizar la Armada para contar con un poder naval con capacidad disuasiva. Se puede afirmar que con la presencia de la Misión Naval Francesa comenzó la modernización institucional, y

a pesar de haber quedado inconclusa su labor debido a su retiro intempestivo del Perú a causa de la Primera Guerra Mundial, sus logros sentaron las bases para la profundización de mejoras con la Misión Naval Americana.

ANEXO N° 1

PRINCIPALES LOGROS Y ACCIONES DE LA MISIÓN NAVAL FRANCESA DURANTE SU PERMANENCIA EN EL PERÚ

- Elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la organización de la Marina.
- Elaboración de un Reglamento para el servicio a bordo, empleando como base su similar francés.
- Elaboración de una "Guía elemental para el Marinero".
- Creación de una Intendencia General de Marina, independizándola de la del Ejército.
- Elaboración y puesta en vigencia de un Código de Señales.
- Elaboración de un proyecto para la construcción de un depósito de municiones y explosivos para la Armada en la isla San Lorenzo.
- Creación de una Comandancia General de la Escuadra con su respectivo Estado Mayor (Mayoría de Órdenes).
- Traslado a tierra y ubicación definitiva de la Escuela Naval del Perú en el distrito de La Punta.
- Mejora del sistema educativo y reglamento en la Escuela Naval del Perú.
- Creación de una Sección de Maquinistas en la Escuela Naval para la formación de oficiales especialistas en máquinas destinados a los buques de la Escuadra.
- Adquisición de dos sumergibles, dotando a la Armada Peruana por vez primera de este tipo de arma, y convirtiéndola en la primera en el ámbito sudamericano en poseerlos.

NOTAS

1. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903.** Lima, Imp. Liberal, 1903. p. XXII.

2. Estas calderas fueron construidas en Gran Bretaña por la firma Clyde Shipbuilding Engineering Co. de Glasgow. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905.** Lima, Imprenta del Estado, 1905.

3. Estos cañones fueron instalados en posición de caza y retirada así como en los reductos ubicados hacia ambas bandas en el lugar de los originales Armstrong. Todas estas reformas estuvieron complementadas por un cambio de cubiertas y otras mejoras que permitieron que continuara sus importantes servicios como unidad auxiliar para la Armada.

4. **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1906**. Lima, Tip. de "El Perú".

5. Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval". En: ***Revista de Marina***, ed. diciembre 1908, N° 21, pp. 441-442.

6. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901**. Lima, Imp. Liberal, pp. 87-88.

7. *Ídem*, pp. 90-91.

8. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905**... p. CXIII.

9. Guilleux, Louis. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)". En ***Revista de Marina*** ed. Nov. Dic. 1957, p. 885.

10. R. M. N° 31 del Ministerio de Guerra y Marina del 30 de enero de 1906.

11. Respecto a que la elección recayera en la Armada francesa, Robert Scheina, en su libro **Iberoamérica una historia Naval**, afirma que "desde el 16 de setiembre de 1896, Perú tuvo una misión militar francesa, cuyos miembros influyeron, casi seguro, en la decisión. Dados los estrechos lazos de la marina chilena con la británica, es probable que para los británicos pareceria una elección extraña, y además dicha facultad todavía no la habia desempeñado personal de la marina estadounidense". Véase: Scheina, Robert. **Iberoamérica una historia Naval.** Ed. San Martín, Madrid, 1985.

12. Palacios Rodríguez, Raúl. **Historia Marítima del Perú.** Tomo XII, volumen 2.

13. Ortiz, Jorge. **La Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada**. Callao, 1981, p.69.

14. *Idem*.

15. *Idem*, p.70.

16. Ministerio de Guerra y Marina, **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1906**... p. LXXXVI.

17. Garaycochea, L. **Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina**. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907, T. IV, p. 221.

18. Guilleux, *op. cit.* p. 891.

19. *Idem.*

20. Archivo Histórico de Marina. Expediente personal del capitán de navío Paul de Marguerye. R.M. N° 48 del Ministerio de Guerra y Marina del 28 de enero de 1908, folio N° 3.

21. Debido a que durante su permanencia a bordo del "Iquitos" se efectuaron viajes continuos a lo largo de 1908, el nivel de las clases dictadas a bordo no fue del todo satisfactorio, puesto que el reemplazo de profesores de la talla de Víctor Andrés Belaúnde y Federico Villarreal por entusiastas oficiales, que debían compartir las labores propias de la navegación con la docencia, fue en detrimento de la instrucción. Ortiz, Jorge. **La Escuela Naval del Perú**... p. 73.

22. Archivo Histórico de Marina. Serie Documentos en Copia. Misión Naval Francesa. **Rapport sur l' organization militaire et administrative des services de la Marine.** Callao, 20 octubre 1908, folios 24-33.

23. Archivo Histórico de Marina, Expediente Personal del capitán de navío Paul de Marguerye. R.M. N° 199 del Ministerio de Guerra y Marina del 8 de mayo de 1909, folio N° 6.

24. En este artículo, el autor indicaba que "Siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo... Según entendemos, la Escuela Naval será establecida en Bellavista, en el local que hoy ocupa la Escuela de Guerra, local que estudiado con seriedad y conciencia, resulta muy inaparente para el fin a que se pretende destinar" y agregaba que "Nosotros creemos que la Escuela Naval podría establecerse, con positiva ventaja bajo todo punto de vista en el barrio de Chucuito (en el Callao) donde, por las diversas razones que nadie desconoce, podríamos paulatinamente llegar a tener una Escuela Naval que supiera responder a las necesidades y aspiraciones de una Marina de Guerra moderna. Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval"... pp. 441-442.

25. R. M. N° 556 del Ministerio de Guerra y Marina del 1° de diciembre de 1910.

26. Ortiz, Jorge. "Lazos marítimos entre el Perú y Francia, siglos XVIII al XX". En **Derroteros del Mar del Sur**, N° 5, 1997.

27. R. M. N° 222 del Ministerio de Guerra y Marina del 8 de noviembre de 1911.

28. R. M. N° 123 del Ministerio de Guerra y Marina del 22 de mayo de 1912.

29. R. M. N° 111 del Ministerio de Guerra y Marina del 7 de abril de 1913.

30. R.M. N° 93 del Ministerio de Guerra y Marina del 30 de marzo de 1914.

31. Respecto a este viaje no se tienen mayores referencias, pero probablemente haya sido con la finalidad de inspeccionar las obras de reparación a las que estaba siendo sometido el cazatorpedero "Teniente Rodríguez" en un astillero de aquel lugar.

32. Archivo Histórico de Marina. Expediente personal del ingeniero naval Enrique Mareschal, folio N° 5.

33. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1912**. Lima, Oficina tipográfica de La Opinión Nacional, p. 21.

34. La creación de esta sección para formar oficialidad para operar las plantas propulsoras en los buques, se puede considerar como uno de los logros más importantes de la Misión Naval Francesa, salvándose para el futuro una gran deficiencia de la que había adolecido la Armada

hasta ese entonces. Sin embargo, no se debe dejar de mencionar que un primer esfuerzo al respecto se había realizado años antes, para ser más precisos en 1907, cuando fueron enviados a Inglaterra un grupo de jóvenes de las Escuela de Artes y Oficios para formarse como ingenieros mecánicos para las unidades de la Escuadra.

35. Guilleux, Louis. *Op. cit.* p. 893.

36. *Idem.*

37. *Ibidem*, p. 892.

38. Ministerio de Guerra y Marina. **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela presenta al Congreso Ordinario de 1913.** Lima, imp. Americana, pp. XLII-XLIII.

39. Arufa. "Necesidad de creación de un Estado Mayor en nuestra Armada" En ***Revista de Marina***, ed. abril, 1908, N° 13, pp. 11-12.

40. Garaycochea, L. **Legislación Militar del Perú...** T. VIII, pp. 297-298.

41. Al respecto, en su artículo sobre la Misión Naval Francesa, dice que "las municiones de la escuadra fueron depositadas en una isla de la Bahia del Callao (San Lorenzo), en un lugar en donde por felicidad a nadie se le ocurría ir. Estaban arrumadas mal que bien en un viejo cobertizo sin cerraduras y prácticamente sin guardianía. Hubo un antiguo proyecto para la construcción de un depósito, pero que no estaba con el día. Esta cuestión fue una de las primeras abordadas por la misión. La casa Schneider había ofrecido al Gobierno peruano suministrar los planos del inmueble; en 1913 terminé con los textos necesarios: reclutamiento y organización del personal, reglamentos y consigna concernientes a la conservación, inspecciones periódicas, etc... No faltaba más que las firmas que diesen la orden de ejecución y que se votaran los créditos; la lucha paciente para adquirirlos duraba todavía en 1914. Se podía mencionar también los trabajos, pero fueron efímeros". Guilleux, *op. cit.* p. 892.

42. Ministerio de Guerra y Marina. ***Memoria....*** 1913, p. LVI.

43. En 1906, la escuadra chilena contaba con un acorazado, el "Capitán Prat" de 6,901 toneladas, construido en 1891; dos cruceros acorazados: el "Esmeralda", de 7,000 toneladas, construido en 1896; el "O'Higgins" de 8,500 toneladas, construido en 1898; cuatro cruceros protegidos, que eran el "Presidente Errázuriz" y el "Presidente Pinto" construidos en 1892, con 2,047 toneladas, el "Blanco Encalada" de 3,437 toneladas, construido en 1897 y el "Chacabuco", de 1,101 toneladas, construido en 1898. Adicionalmente, contaba con dos cañoneras torpederas, y diecinueve torpederas.

44. Guilleux. *Op. cit.* p. 897.

45. *Idem*, p. 898.

46. Lufeau, Armand. "Programa Naval". En ***Revista de Marina***, ed. julio 1908, pp. 190-192.

47. Ortiz, Jorge. "Historia de los submarinos peruanos. Apuntes para su historia. II entrega: Los submarinos "Ferré" y "Palacios"". En ***Revista de Marina***, ed. nov.-dic. 1988, pp. 206.

48. En lo que respecta a las características de estas unidades, su desplazamiento era de 290t en superficie y 435t en inmersión; tenían una eslora de 46.25m, una manga de 4.5m y un puntal promedio de 2.75m. Se hallaban armadas con ocho torpedos de 457.8mm, que podían ser lanzados

mediante cuatro tubos lanzadores de tipo *Sumlders* o canastillo, ubicados en grupos de a dos hacia ambas bandas, divergentes dos grados con respecto a la línea de crujía. La propulsión cuando se hallaba en inmersión estaba provista por dos motores eléctricos dobles de 180 HP cada uno, que eran alimentados por dos baterías eléctricas de 96 celdas cada una. Para navegar en superficie, empleaban dos motores diesel modificados por Sabatté y construidos por Creusot, con una potencia de 400 HP.

Podían desarrollar una velocidad máxima en inmersión de 8 nudos y 12.7 en superficie. Su radio de acción en superficie era de 1,225 millas a 10 nudos o 1,790 millas a 8 nudos. En inmersión, podían navegar hasta 96 millas a una velocidad de 4 nudos. Por diseño, la profundidad máxima de inmersión era de 30 metros.

Contaban con casco doble y subdividido en cinco compartimientos estancos, constituidos por el del equipaje, el de las baterías, el área de oficiales y puesto central, el de los motores de propulsión a petróleo, y el quinto en el que se hallaban los motores eléctricos y el alojamiento para los tripulantes.

49. Revista **Variedades.** Lima, 1913. pp. 4004, 4016, 4066.

50. Las características principales del "Teniente Rodríguez", eran las siguientes: Desplazamiento estándar de 490t y 800t a plena carga; eslora de 64.6m, manga 6.49m, y calado de 4.41m. Estaba propulsado por turbinas Schneider-Zoelly con 8,600 HP, contaba con cuatro calderas y tenía capacidad para 100t de carbón. Su autonomía era de 1,200 millas a 10 nudos, pudiendo desarrollar una velocidad máxima de 28 nudos. El armamento estaba compuesto por tres tubos lanzatorpedos de 457mm, y seis cañones de 65mm.

51. Este buque era un crucero protegido de 2,300t de desplazamiento, y formaba parte de una clase de cinco unidades en servicio en la marina italiana. Estaba armado con seis cañones de tiro rápido de 120mm en torres dobles, con ocho cañones de 57mm y dos tubos lanzatorpedos.

52. Feron, Luc. "Le croisier cuirassé Dupuy de Lome". En ***Marines guerre et commerce,*** N° 61. Ed. jun.-jul. Nantes, 1999, p. 55.

53. *Idem.*

54. El comandante Guilleux en el artículo que hemos citado titulado "Una misión naval en el Perú (1905-1914)", narra una versión muy similar, y menciona que el interés por la compra de este buque nació de parte del Presidente Leguía, cuando por el Callao estuvo de visita el crucero francés "Montcalm", y que el gobernante, impresionado con aquel navío, dispuso que la misión naval que se hallaba en Francia efectuara indagaciones para comprar algo similar; por ella o por otro conducto se supo en Lima que la Marina Francesa tenía en desarme algunos cruceros destinados a ser vendidos en un futuro más o menos próximo. Agrega que la elección peruana recayó sobre el "Dupuy de Lome", a pesar de las objeciones del comandante Guette.

55. Cabe mencionar que por su parte, la Dirección de Construcciones Navales del puerto de Lorient, indicó que una posible reparación del "Dupuy de Lome" implicaría el reemplazo de un 15% del forro exterior de la obra viva, a un costo aproximado de 142,000 francos, y que lo recomendable era el empleo de soldadura autógena para ahorrar tiempo y gastos mayores. Feron, Luc. *Op. cit.*

56. Guilleux, Louis. *Op. cit.* p. 901.

57. *Idem,* p. 899.

58. En dicho contrato, aparte de fijarse el precio de venta, se establecía que el Gobierno peruano tendría que reembolsar a la Marina francesa todos los gastos que demandase la reactivación del

buque, ya fueran materiales, mano de obra, así como los gastos que implicaban la realización de las pruebas, todo lo que se estimaba en 700,000 francos adicionales. Por otro lado, en lo relacionado a la forma de pago, se acordó efectuarlo en tres cuotas, la primera, ascendente a 1'000,000 de francos a la firma del contrato, otra segunda cantidad igual a ser entregada en Lorient durante las reparaciones, y la tercera, a ser cancelada tres meses después de la entrega oficial del buque a la marina peruana.

59. La munición con la que debía entregarse el buque comprendía 2.000 proyectiles de acero y 2.000 de hierro fundido para los 12 cañones de 47 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 5 cañones de 65 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 2 cañones de 37 mm; 63 proyectiles de acero e igual cantidad de hierro fundido para los 2 cañones de 194,6 mm y para los seis de 164 mm, 378 proyectiles de acero y 646 de fierro fundido. Cabe señalar que por aquel entonces, la artillería y munición de la batería principal y de mediano calibre de este buque ya no eran empleadas por la marina francesa.

60. Se acordó realizar una prueba preliminar en puerto sin propulsar de 3 horas a 6,500 C.V. de potencia, para luego incrementarla hasta 10,000 C.V. durante media hora, y una segunda prueba oficial en la mar de 2 horas a 10,000 C.V., luego de lo cual se procedería a otra prueba navegando a 5,000 C.V., debiendo mantenerse dicha potencia al momento de efectuar ejercicios de tiro para probar la artillería.

61. Respecto a este viaje y a la comisión, el contralmirante Tomás Pizarro, quien integró la dotación del buque cuando era teniente primero, ha consignado en sus memorias algunos datos interesantes, así como los inconvenientes que tuvieron que experimentar los 320 hombres que conformaron la dotación inicial para este buque. Entre los varios asuntos que relata Pizarro, hace mención que luego de haberse instalado y familiarizado con los equipos de a bordo, la novata dotación realizó algunas prácticas de navegación para entrenamiento del personal hasta estar en capacidad de emprender la travesía hacia el Perú, no mucho tiempo después de su llegada. Para iniciar ese viaje, se requería de dinero y la orden de partida, pero a pesar del alistamiento, concluyó el año 1912 sin recibirse ninguna disposición al respecto. Las penurias económicas para la dotación del "Comandante Aguirre" empezaron al año siguiente. Entrado el año 1913, transcurrieron 6 meses habiendo apenas recibido dinero para pagar los sueldos y el racionamiento. Se debía 4 meses de sus haberes a todo el personal y a la casa proveedora de los víveres, por lo que se tuvo que recurrir a un proveedor de origen judío al que Pizarro califica como "salvador", puesto que arregló en pocos días la situación otorgándole crédito sin intereses a la comisión.

62. Guilleux, Louis. *Op.cit.* p. 902.

63. Al respecto, el diario **El Mercurio** de Valparaíso publicó en su edición del 30 de diciembre de 1912 un artículo titulado "Asuntos Navales del Perú", en el que entre otras cosas se afirmaba respecto al "Dupuy de Lome", que "este crucero acorazado, veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte que no admite ni composturas, ni reparaciones, ni reformas aceptables, es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú, y no es, por consiguiente de extraño que cada día aumente el número de los que desean la nulidad del contrato..." ¿Interés en evitar la compra, o simplemente una narración objetiva de lo que en realidad representaba ese buque? Puede que hayan sido ambas cosas, pero no estaban del todo alejadas de la realidad. Cabe mencionar que ya en 1912 la Armada de Chile había ordenado la construcción de dos acorazados en Gran Bretaña, destinados a ser los de mayor tamaño y potencia de fuego en toda Sudamérica, frente a los que el "Comandante Aguirre", hubiera sido tan solo un blanco perfecto. Aunque ya es un tema diferente, mencionaré respecto a esos dos buques que Chile tan solo pudo disponer de uno de ellos recién en 1919 a causa de la Primera

Guerra Mundial, mientras que a cambio del otro, convertido a portaaviones por los ingleses, recibieron varios destructores y submarinos.

64. Se debe tener en cuenta que en aquel entonces, el diseño de este buque en lo referente a protección y propulsión, había sido superado ampliamente en 1906 tras la aparición y desarrollo de acorazados como el inglés "Dreadnought", o de los primeros cruceros de batalla.

65. Cobas, Efraín. **Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú.** Ed. Horizonte. Lima, 1977.

66. En el anexo N° 1, se sumarizan los principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes documentales publicadas

Ministerio de Guerra y Marina.

- **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901.** Lima, Imp. Liberal.
- **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903.** Lima, Imp. Liberal.
- **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905.** Lima, Imprenta del Estado.
- **Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1906.** Lima, Tip. de "El Perú".
- **Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1909**. Lima, Tip. de El Lucero.
- **Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1910.** Lima, Oficina tipográfica de la Escuela Militar.
- **Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1911.** Lima, Oficina tipográfica de la Escuela Militar.
- **Memoria del Ministerio de Guerra y Marina 1912.** Lima, Oficina tipográfica de La Opinión Nacional.
- **Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela presenta al Congreso Ordinario de 1913.** Lima, Imprenta Americana.

Fuentes documentales no publicadas

- Archivo Histórico de Marina. Serie expedientes personales
- Expediente personal del capitán de navío Paul de Marguerye, 6 folios
- Expediente personal del capitán de fragata Louis Guilleux, 3 folios.
- Expediente personal del capitán de navío Pedro N. Guette, 5 folios

- Expediente personal del ingeniero naval Enrique Mareschal, 14 folios.

Serie Material en copia

- Misión Naval Francesa en el Perú, folios 1-33
- Serie Ministerio de Guerra y Marina.
- Libros copiadores. Resoluciones supremas y ministeriales, años 1904-1910.

Libros y revistas

- Arufa. "Necesidad de creación de un Estado Mayor en nuestra Armada". En ***Revista de Marina,*** ed. abril 1908, N° 13. pp. 11-14.
- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú.** Editorial Universitaria. Lima, 1968. Tomo XII.
- Cobas, Efraín. **Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú.** Ed. Horizonte. Lima, 1977.
- Feron, Luc. "Le croisier cuirassé Dupuy de Lome". En ***Marines guerre et commerce,*** N° 61. Ed. jun.-jul. Nantes,1999. pp. 53-61.
- Garaycochea, León. **Legislación Militar del Perú. Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina**. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907-1919, Tomos IV, V, VI, VII, VIII.
- Gardiner, Robert (editor). "Conway's All the World Fighting Ships 1860-1905". ***Mayflower Books***, Nueva York, 1979.
- Guilleux, Louis. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)". En ***Revista de Marina,*** ed. nov. dic 1957, pp. 885-909.
- Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval". En: ***Revista de Marina,*** ed. diciembre 1908, N° 21, pp. 441-442.
- Lufeau, Armand. "Programa Naval". En ***Revista de Marina,*** ed julio 1908. pp. 190-192.
- Ortiz, Jorge. **La Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada.** Callao, 1981.
- "Lazos marítimos entre el Perú y Francia, siglos XVIII al XX". En ***Derroteros del Mar del Sur***, N° 5, 1997.
- "Historia de los submarinos peruanos. Apuntes para su historia. II entrega: Los submarinos Ferré y Palacios". En ***Revista de Marina,*** ed. nov.-dic. 1988. pp. 205-220.
- Palacios Rodríguez, Raúl. **Historia Marítima del Perú. La República 1884-1906.** Tomo XII, volúmenes 1 y 2, Editorial Monterrico S.A. Lima, 1990.
- Revista **Variedades.** Lima, 1913, pp. 4004, 4016,4066.

- Rodríguez Asti, John. "El primer buque peruano que cruzó el Canal dePanamá". En ***Revista de Marina***, ed. abril-junio 1997, pp. 31-37.
- Scheina, Robert. **Iberoamérica una historia Naval.** Ed. San Martín, Madrid, 1985.
- Valdizán, José. "La Marina de Guerra Peruana en el siglo XX". En ***Visión del Perú en el siglo XX***. Lima, 1962, Editorial Studium. Tomo I, pp. 353-392.

Periódicos

- "Asuntos Navales del Perú". En ***El Mercurio*** **de Valparaíso**, edición del 30 de diciembre de 1912.
- **El Comercio.** Lima, Ediciones varias, agosto 1914.

*La Escuadra Nacional entre 1906 y 1919**

TENIENTE 1° CARLOS LLOSA PAZOS

I. ANTECEDENTES

Desde los lejanos días del almirante Guise, hasta nuestros días, la Escuadra Nacional ha atravesado por una serie de períodos distintos entre sí, de marcadas características, que van desde aquellos en los que se efectuaron importantes adquisiciones y modernizaciones de unidades hasta otros muy críticos y difíciles, en los que la Escuadra tan solo existió de nombre. Como se sabe, la Escuadra Nacional nace antes que la República con la toma de la goleta "Sacramento" por los hermanos Cárcamo, en marzo de 1821.

La Marina de Guerra del Perú, tuvo como primer Comandante General al entonces capitán de navío inglés al servicio de la Armada Peruana Martín Jorge Guise.

Tras la desaparición del almirante Guise en el *Combate de Guayaquil* durante la guerra con la Gran Colombia, la Marina de Guerra y por consiguiente la Escuadra Nacional, entraría en su primera crisis de importancia. Por la negligencia y por la poca o ninguna visión de los gobernantes que se sucedieron en el poder durante los años posteriores a la muerte de Guise, muchos de los sectores de la recientemente iniciada actividad nacional, entre ellos la Marina de Guerra, quedaron relegados.

Nuestra Institución se vio perjudicada por la escasa condición de estadistas de quienes dirigían los destinos del país por esos años, así como todo el resto de la República se vio afectado por el desorden y el desgobierno que reinó en el Perú,

---

* Trabajo galardonado con el segundo premio en el Concurso Monográfico de Historia del IEHMP (octubre 2000). Fue presentado bajo el seudónimo de *El señor Albente*.

por espacio de casi tres décadas, prácticamente desde la proclamación de la independencia hasta la muerte del mariscal Gamarra en la batalla de Ingavi el 18 de noviembre de 1841, con la excepción de algunos breves períodos. En estos años, en cuanto a la Marina, los hechos fueron concretos: se suspendieron adquisiciones, se desarmaron buques, se redujo el presupuesto destinado a la Escuadra, e incluso se separaró del servicio y hasta deportó a muchos oficiales de Marina por motivos políticos. Los responsables de impedir el crecimiento de la Marina de Guerra del Perú, luego de la victoria naval de Guise en la guerra con la Gran Colombia fueron principalmente los generales Orbegoso, Santa Cruz y Gamarra quienes veían el desarrollo de la Institución como un peligro para sus ambiciosos y personalistas proyectos para copar indefinidamente el poder.

Es en 1845, con el advenimiento del primer gobierno del general Ramón Castilla cuando se iniciaría un trascendental período de adquisiciones navales que harían de la Escuadra Nacional la primera de Sudamérica. Desde esta fecha y hasta 1866, época conocido como la de la *Prosperidad Falaz*, la Escuadra Nacional demostró ser una importante variable dentro del poder militar de la República. Desgraciadamente serían pocos los que lo entendieron así. Durante aquellos años se distinguirían marinos tan notables como Ignacio Mariátegui, Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Juan Noel, entre otros, recordado este último por su heroica inmolación en el naufragio de la fragata "Mercedes" en mayo de 1853; hasta la gloriosa muerte del Gran Almirante Grau en *Angamos*, reconocido como el héroe máximo de nuestra Armada, cuyo retrato por disposición legislativa del gobierno del general Echenique debía exhibirse en todas las cámaras de oficiales de nuestras unidades.

De este período, entre los hechos más notables en los que participó la Escuadra Nacional destacan la acción de la misma al mando de su Comandante General, el contralmirante Ignacio Mariátegui, en la campaña contra el Ecuador en 1858, durante el segundo gobierno del mariscal Castilla; así como en la guerra contra España, durante los dos hechos de armas que tuvieron lugar en la referida contienda: el combate naval de *Abtao* donde se distinguiera la corbeta "Unión" y su comandante el capitán de fragata Miguel Grau Seminario, y en el *Combate del 2 de Mayo* en el cual la Escuadra Nacional a órdenes del capitán de navío Lizardo Montero contribuyó a los esfuerzos para alcanzar la victoria sobre la Escuadra Española. Sin duda este período que culmina con la fallida expedición peninsular, fue una de las más prósperas de la historia de la Armada.

Sin embargo, a falta de una verdadera conciencia marítima de la República nuevamente se cayó en la ligereza y en el descuido para tratar asuntos relacionados con la defensa nacional. Entre las principales causas de este desinterés por impulsar

el desarrollo del poder naval, creemos que fue determinante el recelo que sentían muchos oficiales del Ejército, por la Marina. La posible figuración en la vida nacional del Instituto, era vista como una amenaza al protagonismo que había ejercido el Ejército en la política nacional, durante todos los años de la República, protagonismo que no admitía rivales y que por años había relegado tanto a la civilidad como a la Marina en la toma de decisiones trascendentales para el futuro del país. Esta situación de postergación de la Marina de Guerra en el plano político, habría de cambiar a fines de la década de 1860. El factor decisivo de aquel cambio -el cual no duraría mucho tiempo- lo marcó el surgimiento como fuerza política del Partido Civil, cuyos dirigentes tendrían fuertes vínculos con nuevos líderes institucionales, como Montero, García y García, Grau, Ferreyros, Carrillo entre otros. A partir de esta etapa y en los todos los años de la preguerra, muchos distinguidos oficiales de Marina desempeñarían un rol importantísimo en los acontecimientos. Desgraciadamente en esta década, en la que tal vez la Marina influyó en la vida política del país como en ningún otro momento, se desató una profunda crisis económica y social, la misma que tantas veces ha estado vigente en nuestra vida republicana. Esta crisis afectaría considerablemente la operatividad de la Escuadra Nacional, lo que devendría en el cese de adquisiciones navales, además de la reducciones al presupuesto para mantenimiento de las ya obsoletas unidades, así como por el pase al retiro por voluntad propia, de muchos oficiales jóvenes que por motivos económicos dejaban la Institución.

El epílogo de aquel período sería la derrota de la Escuadra Nacional en la contienda del Pacífico. A pesar de su gran influencia y de que ocuparon importantes cargos en el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, los líderes navales de la década del setenta, no pudieron llegar a convencer a los gobernantes de ese período, sobre la urgente necesidad que significaba para el país la adquisición de buques modernos y poderosos, ni tampoco de la vital importancia que representaba para la Nación, contar con un Poder Naval capaz de neutralizar cualquier aventura militar extranjera.

Después de la firma de la paz en Ancón, el Poder Naval que representó la Escuadra Nacional en tiempos de Castilla, y que se cubrió de gloria a órdenes de don Miguel Grau en la campaña naval de 1879, fue totalmente anulado, quedando bajo el mar el último vestigio de su poderío. Este período que sin duda ha sido el más terrible que le ha tocado vivir a la Nación, no debe repetirse jamás.

En los años posteriores a la paz impuesta por Chile, debió sumarse a la escasez económica, casi siempre presente en la vida del país, un nuevo factor determinante y acaso aplastante, ahora se sumaba a nuestros males: la derrota. Imaginamos que en adelante, reconstruir la Armada Nacional, prácticamente

desde sus cenizas, debió constituir una tarea titánica. Empero la fuerza y el coraje que supieron mostrar en la lucha, serviría a los marinos que sobrevivieron a la guerra, para poder reflotar la nave y continuar navegando.

Contaba pues la Armada, con su recurso más valioso, sus hombres, muchos de los cuales habían vivido los momentos más peligrosos y gloriosos de la contienda del Pacífico. Pese al abatimiento que debieron sentir sus espíritus al haber asistido a la tragedia que había vivido el país, gracias a ellos el buque comenzó a desprenderse del fondo para alcanzar luego de algunos años finalmente, la superficie. Este periodo que abarca hasta 1905, daría lugar a una nueva etapa en la Marina de Guerra del Perú que se iniciaría con la adquisición de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" a fines de 1906.

Nuestra Institución dio un nuevo ejemplo de cómo sobreponerse a la adversidad, levantarse y seguir caminando sin abatirse por el pasado, pero sin olvidar a sus muertos, mirando al futuro con ese optimismo que nos ha permitido hoy gozar de un invalorable prestigio, que mientras se tenga claro el ejemplo que nos dieron quienes nos han precedido, jamás habrá de perderse.

Aquellos años debieron de haber sido muy duros para los miembros de la Marina de Guerra. Debió de requerirse incalculable energía para empezar de nuevo y reorganizarlo todo. Pero así se hizo. Motivados por el orgullo de haber pertenecido a una gloriosa Escuadra aniquilada en el combate, los miembros de la Marina de Guerra del Perú de fines del siglo XIX, zarparon junto con el país a según un nuevo rumbo en demanda de la reconstrucción nacional.

II. POLITICA NAVAL DEL ESTADO PERUANO ENTRE 1906 Y 1919

Luego de la firma de la Paz en 1883, el país inició una lenta etapa de resurgimiento. Los efectos causados por la guerra habían sido desastrosos, los que se hicieron sentir principalmente en lo moral, lo económico, y lo militar. Si antes de la contienda, existían en el Perú, el desorden, la corrupción, el desprestigio internacional por nuestro incumplimiento del pago de la deuda extranjera o por el asunto del tráfico de asiáticos, lo que vino después fue más grave. Sin embargo, aún quedaban en el país ciudadanos honestos y patriotas que lucharían por sacar a la sociedad peruana del oprobio en el que se hallaba, para finalmente poder alcanzar nuevamente un lugar expectante en América. Este grupo de hombres estaría integrado entre otros por los oficiales de Marina.

Desde que el Perú iniciara este nuevo período de paz, los hombres que aún quedaban en filas de la Armada se decidieron a trabajar en nuevas acciones que debían permitir el resurgimiento del poder naval perdido en combate.

Empero a pesar de los esfuerzos, sería inevitable que la Marina de Guerra, principal protagonista de los hechos más brillantes de nuestra historia, se sumiese en un período de triste oscuridad que duraría veinticinco años, en los cuales la carencia de buques de guerra dejaba sin misión al Instituto, lo que incluso ponía en tela de juicio su propia existencia.

Pese a la dura lección impuesta por el enemigo, los intereses marítimos del Estado continuarían de lado. Otra vez la indiferencia, la falta de visión, que serían inadmisibles en otra parte del mundo bajo esas circunstancias, increiblemente se mantuvo. La clase dirigente del país, siquiera por el humano sentimiento de venganza, no se esforzó por dotar al Estado de unidades navales con poderío real, ni tampoco se incorporó al debate nacional la discusión de una política naval que permitiera robustecer el poder marítimo de la Nación, lo que debía ser considerado parte fundamental de los objetivos nacionales que aún hoy no están claramente definidos.

Esta etapa de restablecimiento, como la ha llamado el historiador naval capitán de navío (r) José Valdizán Gamio, se inicia con el primer gobierno de José Pardo y Barreda (1904-1908) y es continuado con igual interés por su sucesor Augusto B. Leguía. Ambos gobernantes se encargarían de aplicar una importante política de adquisiciones navales, además de organizar la Escuela Naval y promulgar importantes reglamentaciones para el ramo de Marina.

En este tiempo, además de los gobernantes citados, tres personajes ilustres se convertirían en los artífices del restablecimiento. Nos referimos a los almirantes Villavisencio y Carvajal así como al general Pedro Muñiz. Este último personaje, siendo ministro de Guerra y Marina, fue quien tuvo en sus manos la posibilidad de ejecutar el viejo anhelo de no pocos peruanos de devolverle al Perú su supremacía marítima. Tal vez para reivindicar a su institución por los errores del pasado o solo por su clara condición de estadista que le permitiría desarrollar una adecuada política de defensa acorde a las posibilidades económicas, lo cierto es que el general Muñiz no escatimó esfuerzos en su patriótico empeño de rescatar a la Marina de la inacción, procurándole el principal medio que necesitaba para desenvolverse, el buque de guerra. La gestión de Muñiz fue tan larga como fructífera. Formó parte de los gabinetes de casi todos los gobiernos de la época que tratamos. Fue él quien contagió a Pardo la idea de repotenciar la Marina, de quien lograría se gestione un empréstito de 600,000.00 libras esterlinas para la adquisición en Europa de dos cruceros, a lo que se sumó el óbolo popular que reunió una Junta

Patriótica presidida por Santiago Figueredo, ilustre vocal de la Corte Superior de Lima. En efecto, producto de esta trascendental gestión se incorporaron durante 1907, los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" los cuales, a su arribo al Callao señalarían el inicio del resurgimiento del poder naval, que con el andar del tiempo habría de materializarse en una de las Escuadras más poderosas del Continente Americano. También Muñiz se encargó de disponer la refacción del crucero "Lima", adquirió el transporte "Iquitos", y ordenó la construcción en Liverpool, Inglaterra, de la cañonera fluvial "América", la cual se distinguiría en el combate naval de La Pedrera a órdenes del alférez de fragata Oscar Mavila años más tarde. El ministro Muñiz no terminaría aquí su trascendental obra. Consiguió además la ampliación de partidas presupuestales con no pocas oposiciones, señaladas con aquellos mismos argumentos esgrimidos por los políticos durante generaciones, y logró finalmente aumentar los haberes de los servidores de la patria en el sector de defensa.

A la llegada de Leguía al poder en 1908, se continuó con la política de adquisiciones, comprándose las lanchas fluviales "Cuzco" y "Puno", así como el cazatorpedero "Teniente Rodríguez", durante el año 1911, por medio de un contrato firmado con el astillero francés Schneider et Cie., de Tolón, habiendo el gobierno enviado a Europa al contralmirante Manuel Villavisencio, como jefe de la misión correspondiente para supervisar la compra. El "Teniente Rodríguez" arribaría al país en 1914. Durante este gobierno se aprobaría el Plan Fiscal para adquisiciones navales cuyo objetivo era adquirir un acorazado y dos sumergibles. En efecto, habiéndose comprendido con claridad que la supremacía naval del vecino país del sur por aquellos años iba a ser muy difícil o prácticamente imposible de superar por motivos económicos, se apostó por una opción novedosa: la inclusión del sumergible en la Escuadra Nacional. Aquí se dio un paso sin duda trascendental y pionero en América del Sur. Con esta medida se da inicio a la fructífera tradición submarinista de la Armada Peruana. Los nuevos sumergibles "Ferré" y "Palacios" arribarían al Callao entre 1912 y 1913. El gobierno de Leguía inicia también las gestiones para la adquisición del crucero-acorazado francés "Dupuy de Lome", al que se rebautizó como "Comandante Aguirre". Este buque no llegaría a integrar la Escuadra Nacional. Por desinformación y por malicia, de esa que tantas veces se puede apreciar en nuestra sociedad, se desató una campaña en contra de la adquisición de esta unidad, argumentándose obsolescencia, escaso poderío y precio excesivo, argumentos que no se ajustaban a la verdad. Como hubieron de hacerse algunas modificaciones a la nave, esto se usó como pretexto para descalificarla y para agudizar las críticas. Finalmente, cuando ya gobernaba el país Guillermo Billinghurst, el contrato fue rescindido, vendiéndose el "Comandante Aguirre" como buque carguero. Durante este gobierno los progresos fueron menores, llegándose en los dos años que duró (1912-1914), solo



Contralmirante Manuel Melitón Carvajal



Contralmirante Manuel A. Villavisencio

a contratar una misión francesa para organizar la flotilla de Loreto. Al asumir el poder la Junta Provisoria que depuso a Billinghurst, y que presidió el entonces coronel Oscar R. Benavides, Jefe de Estado Mayor del Ejército, realizó algunas obras de importancia en la Armada, que no incluiría la incorporación de nuevas unidades para la Escuadra Nacional. Durante este gobierno, que se mantuvo por casi dos años hasta las nuevas elecciones en que triunfaría nuevamente José Pardo, se creó la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada en reemplazo de la Comandancia General de la Escuadra, se construyó un local para el alojamiento en tierra del personal de la Escuadra, se instaló una factoría naval para efectuar las reparaciones de los buques, se realizó un aumento importante al presupuesto de la Armada, que permitió la reparación completa del "Teniente Rodríguez", que había sufrido una avería de consideración en una navegación por aguas brasileras, además del reacondicionamiento del buque-depósito "Constitución" como Estación de Sumergibles. Durante el segundo gobierno de Pardo las mejoras se orientarían a la organización institucional.

Hacia fines de este período se introdujo al debate nacional la creación del ministerio de Marina, que fue propuesta en el Congreso durante la legislatura de 1919 y que sería hecha ley en julio de 1920, por iniciativa del diputado Miguel Grau Cavero, hijo menor del Gran Almirante, lo cual dio lugar al fortalecimiento de la posición de la Institución frente al país. Al final de la etapa del restablecimiento, gobernaba el Perú José Pardo y Barreda, cuyo período fue acortado por un golpe militar que aseguró a Augusto B. Leguía en el poder. La política de apoyo a la Marina de Guerra, no fue alterada por el nuevo gobierno, e incluso se fortaleció con nuevas adquisiciones. Resaltamos este hecho porque es una de las pocas ocasiones en la historia del país, en la que un gobernante que depone a otro, mantiene los mismos lineamientos de su antecesor, como ocurrió en el caso particular de Pardo y Leguía, por lo menos en lo referente a la Marina de Guerra. A pesar de las acertadas políticas navales de ambos gobernantes, no maduró una verdadera conciencia marítima en el país, la que creemos debe ser sustento esencial de cualquier política naval a seguir. El resurgimiento del poder naval durante los primeros años del siglo XX con medidas importantes como el desarrollo del Plan fiscal de Leguía para adquisiciones navales, no podía ser la única arma para convertirnos en una verdadera potencia marítima, puesto que faltaba impulso a todo aquello que estuviese vinculado al mar y su aprovechamiento en favor de la población peruana. Debió añadirse en la mente de todos los peruanos, la idea de que su desarrollo a la par de otras medidas nos permitiría poder ocupar un lugar preponderante en el continente americano. Desgraciadamente la falta de medidas concretas limitó el desarrollo del poder marítimo, orientándolo a sólo importantes adquisiciones navales. Este hecho que si bien benefició a la Marina de Guerra y por ende a la Nación, no fue suficiente para

alcanzar a desarrollar los intereses marítimos del Estado, los cuales debieron definirse, exponerse al país y fortalecerse a través de los años. En esta época y durante muchos años posteriores, el fantasma de la Guerra del Pacífico estaría presente, con cierta justificación, en las grandes decisiones que se tomaban al interior de la Institución. Esta perspectiva significó una estrategia que se limitó sólo al fortalecimiento de la Escuadra Nacional, como símbolo del poder del Estado sobre el mar. En verdad debió ir más allá.

III. ORGANIZACIÓN DE LA ESCUADRA NACIONAL

Tal como lo expresó el entonces capitán de navío Miguel Grau durante su importante gestión como Comandante General de Marina hacia 1878, en su valiosísima memoria de Marina dirigida al Ministro de Guerra y Marina (documento que constituía al cabo de sesenta años de fundación, el primer estudio detallado sobre la situación de la Institución), hasta ese momento no existía una adecuada reglamentación para la Armada, acorde a las leyes nacionales vigentes en esos días, que detallase la organización y las funciones del personal naval del Instituto. Solicita Grau al ministro de Guerra y Marina se brinde el máximo apoyo del gobierno a la comisión de altos Jefes de la Armada que habían sido nombrados un año antes de escrita su memoria, para revisar las antiguas ordenanzas navales heredadas de la Armada virreinal, obsoletas disposiciones a las que los comandantes se veían obligados a recurrir constantemente para solucionar los problemas que surgían con relación al servicio; lo cual en la mayoría de los casos resultaba ser de poca utilidad. En efecto, en marzo de 1877, por disposición suprema, el gobierno del general Mariano Ignacio Prado nombró una comisión que debía revisar las viejas ordenanzas navales, para luego formular un código naval que debía ser promulgado por el gobierno, previa aprobación del Congreso de la República. Esta comisión fue presidida por el contralmirante Antonio de la Haza, el cual durante parte del período que funcionó la Junta se desempeñó como ministro de Guerra y Marina; y estaba integrada por distinguidos Jefes de la Armada, quienes al concluir su tarea, presentaron, en setiembre de 1878, un proyecto que contenía el primer tomo del nuevo código naval, para ser revisado por el Legislativo. Esta revisión y la consiguiente promulgación, así como la elaboración del segundo tomo, fueron interrumpidas por el estallido de la guerra en que se vería comprometido el Perú. Sería hasta 1885 en que la Junta Revisora del Código Naval restableciera sus labores, siempre bajo la presidencia del contralmirante de la Haza. Finalmente el 30 octubre de 1886 se obtiene la aprobación por el Congreso del **Código de la Marina Militar del Perú** y posteriormente se realiza su consiguiente promulgación por Resolución Suprema. Luego de años de invalorables esfuerzos, el primer reglamento sobre la organiza-

ción y funciones del personal de la Armada se hacía realidad. Sin embargo por lo reducida que se hallaba la Marina por esa fecha, tendrían que pasar muchos años para que pudiese entrar en vigencia en todos sus alcances. En las páginas del **Código de la Marina Militar** se detallaban, como se ha expuesto, la organización y funciones del personal de la Armada, y en particular de la Escuadra Nacional, especificadas en el tomo II. Esta reglamentación se sumaría a las leyes y normas para aspectos particulares dispuestas por los distintos gobiernos en lo relativo al "Ramo de Marina" que aparecían en los volúmenes de la **Legislación Militar,** documento emitido por el ministerio de Guerra y Marina. Esto se vino haciendo desde fines del siglo XIX hasta 1919, año en el que todo lo relacionado con resoluciones, leyes, decretos, disposiciones de la Autoridad Naval, aparecería publicado en la Orden General de la Armada. Cabe señalar que durante los años previos al código naval, además de las antiguas ordenanzas navales, se promulgaron algunos otros dispositivos relativos a una parte del quehacer de la Armada, como por ejemplo la ley promulgada por el gobierno del general Prado en noviembre de 1878, en la cual se dictaban disposiciones acerca de los ascensos de oficiales en la carrera naval. En ella se precisaba el tiempo mínimo que debían servir los oficiales a bordo de las unidades de la Escuadra, para poder alcanzar el grado inmediato superior desde el grado de guardiamarina hasta el de capitán de corbeta.

Durante los años posteriores a la firma del tratado de Ancón, los escasos buques de la Armada quedaron subordinados a la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo, autoridad contemplada en el **Código de la Marina Militar**, que por esos años representaba la máxima jerarquía institucional en funciones. Esto no impidió que en muchas ocasiones el gobierno ejerciera el control directo de las unidades que se irían incorporando a la aniquilada Escuadra Nacional. La Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao se convirtió en 1894 en Comandancia General de Marina, hasta que por Decreto Supremo del 12 de julio de 1896, se suprime este cargo, para convertirse en Comandancia General de la Escuadra, nombrándose Comandante General de la misma, al capitán de navío Bernabé Carrasco.

Cuatro años más tarde, el 10 de enero de 1901, la Comandancia General de la Escuadra fue también suprimida, por política de reducción del gobierno de Eduardo López de Romaña. Sus funciones serían asumidas nuevamente por el Mayor de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao, el cual quedaba subordinado a la Dirección de Marina del Ministerio correspondiente.

Durante esta época, lo que hoy llamaríamos el comando y control operacional de las unidades de la Escuadra, lo ejercería directamente el gobierno, situación que tenía no pocos antecedentes.

El comando de la Escuadra que ejercería la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo se prolonga hasta 1913, fecha en que fue reactivada la Comandancia General de la Escuadra, esta vez al mando del prestigioso contralmirante Manuel Melitón Carvajal, veterano de Angamos. Durante parte de este período, el capitán de puerto del Callao ejerció el cargo de Mayor de Órdenes del departamento, que hasta el año antes citado, tenía como comando superior al Comandante Principal de Milicias Navales. El 25 de mayo de 1915 la Comandancia General de la Escuadra es nuevamente suprimida y reemplazada por la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada, autoridad que asume directamente el comando y control de las unidades de la Armada. Posteriormente, el 4 de julio de 1919, el gobierno provisorio de Augusto B. Leguía dispone la reorganización de la Marina. En tal sentido, la Comandancia General de la Escuadra vuelve a ser puesta en funciones, reemplazando a la Jefatura del Estado Mayor de la Armada en el comando operativo de la Institución, con mando directo sobre las unidades navales, cargo que desempeñaría el capitán de navío Juan Manuel Ontaneda. La Comandancia General de la Escuadra sólo funcionó por dos meses, ya que por decreto supremo nuevamente es cesada en sus funciones, creándose en su reemplazo la Dirección General de Marina, autoridad bajo las que quedarían subordinadas todas las dependencias existentes en el Instituto. Las unidades serían subordinadas al Mayor de Órdenes de la Escuadra, autoridad también contemplada en el reglamento mencionado, cuya autoridad inmediata superior era la Dirección General, al mando del comandante Ontaneda, quien un año después, siendo contralmirante, se convertirá en el primer ministro de Marina de nuestra historia.

En cuanto a las unidades con que se contaba al inicio de este período, la situación era alarmante. Existían cuatro buques, pero sólo uno de ellos, ya bastante anticuado para la época, podía considerarse de guerra. Previamente, en diciembre de 1904 se nombró una Junta para evaluar la situación de las unidades de la Escuadra, que estuvo presidida por el contralmirante Carvajal e integrada por los capitanes de navío Toribio Raygada y Nicanor Asín, así como por los capitanes de fragata Juan Manuel Ontaneda y José Ernesto de Mora. Esta Junta propuso la repotenciación del crucero "Lima", de los transportes "Constitución" y "Chalaco", así como la separación del servicio del transporte "Santa Rosa" –dado de baja y cedido a la Marina Mercante Nacional– haciendo notar a su vez, la urgente necesidad que existía de adquirir nuevas unidades. Al año siguiente se adquiere el transporte "Iquitos", y durante el período que tratamos, navegan bajo pabellón peruano los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", el cazatorpedero "Teniente Rodríguez" y los sumergibles "Ferré" y "Palacios".

Las principales jerarquías de la Escuadra Nacional que establecía el **Código de la Marina Militar** en su Tomo II y que comprendía la organización de la Escuadra Nacional, eran las siguientes:

A. COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

Máxima autoridad con mando sobre todas las unidades que componen la Escuadra Nacional, debía ser ejercida por un Comandante General, el cual debía ser nombrado por el gobierno de entre los contralmirantes y los capitanes de navío en servicio activo. Este cargo representa la más alta jerarquía al nivel operativo de la Armada Peruana.

Al asumir el mando, previa coordinación con el Comandante General de Marina, el Comandante General de la Escuadra debía izar su insignia en el buque que aquel nombrase para tal efecto, teniendo la facultad de trasladar su insignia a otro buque de la Escuadra, a voluntad. Debía además vigilar constantemente la conducta y buen desempeño de los oficiales embarcados y de la instrucción de los guardiamarinas y dar estricto cumplimiento a las reglamentaciones vigentes.

B. MAYORÍA DE ÓRDENES DE ÓRDENES

Suerte de Jefatura de Estado Mayor de la Escuadra, conformada por el Mayor de Órdenes –Jefe de Estado Mayor–, un primer ayudante y oficiales integrantes de la mayoría, cuya cantidad estaba supeditada al requerimiento del Comandante General. Su función principal consistía en verificar que se diese estricto cumplimiento en todas las Unidades, al servicio general de la Escuadra, teniendo acción de mando en todo lo relacionado con el cumplimiento de las órdenes dadas por el Comandante General de la Escuadra.

C. COMANDANCIA DE DIVISIÓN

Sus facultades eran similares a las del Comandante General de la Escuadra, aplicables exclusivamente en los buques que le eran subordinados. Contaba asimismo con una Mayoría de Órdenes.

Este reglamento también normaba las funciones de los comandantes de unidades, segundos comandantes, oficial del detall-antecesor del Jefe de Administración-oficiales subalternos embarcados, guardiamarinas embarcados, oficiales mayores –oficiales de servicios– maquinistas, oficiales de Mar, y marinería.

Asimismo el código normaba el plan de combate y el de incendio, conocidos actualmente como zafarranchos, en el cual se detallaban las disposiciones así como los puestos correspondientes para ambos.

En cuanto a los comandos de los buques, en 1908 el capitán de navío José Ernesto de Mora formuló un proyecto de ley de situación militar, que disponía entre otros aspectos relativos al servicio en la Armada, las jerarquías que debían tener los comandos de las unidades operativas del Instituto, que por entonces se limitaban a los buques de la Escuadra, y a las lanchas patrulleras de la Flotilla de la Amazonía. En efecto, se normaba que el Comandante General de la Escuadra –que aún no estaba en funciones por esos días– fuese un contralmirante o capitán de navío, y que los comandantes de los buques tuvieran las siguientes jerarquías:

- Crucero "Almirante Grau" capitán de navío.
- Crucero "Coronel Bolognesi" capitán de navío.
- Crucero "Lima" capitán de fragata.
- Transporte "Iquitos" capitán de fragata.
- Transporte "Constitución" capitán de fragata.
- Transporte "Chalaco" capitán de corbeta.

IV. ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA NACIONAL ENTRE 1906 Y 1909

En este punto citaremos algunas de las principales actividades relacionadas con la Escuadra Nacional a lo largo del período tratado.

1906

Diciembre.- Por Resolución Ministerial se dispone la conformación de una Comisión Naval, que viaje a Europa para dotar los dos cruceros recientemente adquiridos por el Perú para su Marina de Guerra. Preside la Comisión el contralmirante Manuel Melitón Carvajal, y la integran varios jefes, oficiales y guardiasmarinas.

1907

9 de agosto.- Arriban al Callao los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", recientemente adquiridos en Europa y que integran la división naval que comanda el contralmirante Manuel Melitón Carvajal. La llegada de las dos nuevas unidades de la Escuadra Nacional, causó gran algarabía en la población del Callao y atrajo la atención de todo el país. La división naval fue recibida por el propio Presidente de la República José Pardo y Barreda, su ministro de Guerra y Marina, general de brigada Pedro Muñiz y autoridades navales, militares y civiles.

1908

20 marzo .- Zarpa el crucero "Almirante Grau" con rumbo norte. El primer buque insignia en llevar el nombre de nuestro gran héroe, se dirige a San Francisco (California) para limpiar sus fondos en un dique de ese puerto. El día 29 arriba el "Almirante Grau" a las 5 p.m. al puerto de Acapulco. En este lugar el buque insignia de la Armada Nacional se encontraría con una escuadrilla de torpedos norteamericanos. El 2 de abril y luego de haberse aprovisionado de carbón y víveres frescos, el crucero "Almirante Grau" zarpa a 9.30 en demanda del puerto de San Francisco de California, donde fondea el 12 de Abril. Posteriormente el día 17, ingresa al dique de Hundred Point, donde se efectuaría el carenado y pintado de sus fondos, así como el recorrido de sus diferentes tomas de agua. Estos trabajos duraron hasta el día 21. El 1° de mayo, el "Almirante Grau" zarpa con proa al sur, fondea en Acapulco el 8 del mismo mes, para luego continuar viaje hacia el Callao, a donde llega el 21 de mayo a las 9.30 horas.

24 febrero.- El crucero "Coronel Bolognesi" zarpa en demanda de la isla San Lorenzo, con la finalidad de depositar ahí la dotación de pólvora, municiones y cabezas de combate de torpedos, operación efectuada en 48 horas con personal y material perteneciente al buque.

20 y 22 de junio.- Zarpan al sur comisionados por el gobierno el buque escuela "Iquitos" y el transporte "Chalaco".

Diciembre.- Se realiza un exitoso ejercicio en la mar con la participación de unidades de la Escuadra. Por disposición del ministro de Guerra y Marina se hacen a la mar los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" para realizar ejercicios anuales de tiro de artillería y torpedos. Dichos ejercicios se efectúan en un espacio de tres semanas, divididos en tres períodos, los dos primeros destinados a la artillería y el último para lanzamiento de torpedos. El área de operaciones son las caletas de Chancay para el "Coronel Bolognesi" y la de Ancón para el "Almirante Grau". Se disparan más de 1,000 proyectiles en total sin que hubiesen presentado novedades de importancia.

· Los resultados fueron bastante satisfactorios.

1909

Octubre.- Zarpa el "Almirante Grau" hacia el norte, llevando abordo una comisión hidrográfica presidida por el capitán de navío Juan Ontaneda así como a un grupo de conscriptos licenciados de la Armada, destinados a los puertos del norte del país.



Dotación del Crucero "Coronel Bolognesi".

Durante este viaje el crucero "Almirante Grau" realiza ejercicios de tiro reducido, además de efectuar entrenamiento para los ejercicios de tiro de cañón a ser ejecutados a su regreso al Callao, con el resto de la Escuadra.

1912

Octubre.- Arriba al Callao el buque dique "Kanguro" procedente de Francia trayendo abordo al sumergible "Ferré", el cual al incorporarse a la Escuadra Nacional señalaría el inicio de la Fuerza de Submarinos en la Marina de Guerra de Perú.

1913

Octubre.- Nuevamente arriba al Callao procedente de Francia el "Kanguro" para desembarcar el sumergible "Palacios", que se incorpora a la Escuadra.

1914

Febrero.- Ante el golpe de estado liderado por el coronel Oscar Benavides, el Prefecto del Callao coronel Eduardo Arenas, comunica a los comandantes de los buques de la Escuadra que debían desembarcar a su personal para ir a Lima y unirse a las fuerzas leales al gobierno derrocado y combatir a los rebeldes. Esta disposición sólo fue acatada por el capitán de navío Augusto Pimentel comandante del transporte "Iquitos". Cuando el comandante Pimentel se disponía a marchar a Lima con su personal, se recibió la orden telefónica desde la capital del Comandante General de la Escuadra contralmirante Manuel Melitón Carvajal, en la que se disponía que todas las dotaciones de las unidades permanecerán en sus puestos. La Marina brindaba su apoyo a la junta provisoria del gobierno que lideraba el coronel Benavides.

16 de agosto.- Gracias a las gestiones realizadas por el ministro de Guerra y Marina general de división Pedro Muñiz ante el gobierno norteamericano, se obtuvo que éste autorizara el paso por el canal de Panamá, que aún no se había inaugurado, del cazatorpedero "Teniente Rodríguez", recientemente adquirido por el estado peruano y que realizaba su viaje desde Europa para incorporarse a la Escuadra Nacional.

1915

Diciembre.- El gobierno de José Pardo mediante Decreto Supremo aprueba dos importantes reglamentos para uso del personal de la Escuadra Nacional. Los reglamentos aprobados son el del "Servicio Radio-Telegráfico", y el de la "Conservación y Manejo de las Máquinas a Vapor de la Escuadra".

1916

Marzo.- Se realizan ejercicios de tiro de cañón a bordo del crucero "Lima" llevados a cabo por los apuntadores de la Escuadra. El éxito de este ejercicio motivó que el Jefe de Estado Mayor General de la Armada recomienden al ministro de

Guerra y Marina que en lo sucesivo, la unidad cuyo personal obtuviese el mejor resultado en este tipo de ejercicios, se haría acreedora a un distintivo característico. La propuesta fue aprobada y posteriormente promulgada por Resolución Ministerial en la que se disponía que el buque de la Escuadra que obtuviese el mejor resultado izase los domingos al tope de su palo mayor un gallardete de eficiencia.

1919

4 de julio.- Tras la caída del gobierno de José Pardo, por un golpe militar liderado por Augusto B. Leguía, el nuevo Comandante General de la Escuadra capitán de navío Juan Ontaneda dio la siguiente proclama:

"A mérito del movimiento político en el país he asumido la Comandancia General de las Fuerzas Navales de la Nación. El suscrito saluda los gloriosos estandartes de cada uno de los buques que componen las Fuerzas Navales de su mando y espera que el comportamiento de todo su personal sea la continuación de las nobles tradiciones de la Marina".

4 de julio.- A bordo del "Almirante Grau" se realizan exámenes de promoción de ingeniería, maquinistas y de oficiales de sanidad.

28 de julio.- El Comandante General dispone que todos los jefes, oficiales y maquinistas de la Escuadra, que se encuentren francos asistan a los salones de Palacio de Gobierno, para participar en la ceremonia del aniversario patrio. La ceremonia estuvo presidida por el Presidente Provisorio de la República Augusto B. Leguía. El Cuerpo de Oficiales de la Armada debía asistir con el uniforme N° 1. Asimismo el Comandante General dispuso que los buques de la Escuadra se empavesaran y realizaran los honores prescritos en el **Código de la Marina Militar.**

Setiembre.- A bordo del crucero "Almirante Grau" se realizan exámenes de promoción de ingenieros, maquinistas y de oficiales de sanidad.

Octubre - Diciembre.- El crucero "Lima" viaja a la costa norte del Perú, luego a Guayaquil y posteriormente a Panamá llevando a bordo a la comisión científica del Instituto Rockefeller presidida por el general norteamericano Gorgas. Al llegar a Balboa el "Lima" ingresa a dique para realizar reparaciones en el casco, timón, máquinas principales y retumbado de calderas.

V. ALMIRANTES VILLAVISENCIO Y CARVAJAL, PRINCIPALES LÍDERES DE LA ARMADA NACIONAL ENTRE 1906 Y 1919

De estos años destaca la presencia en filas de la Institución de dos figuras notabilísimas de su historia, veteranos de guerra, sobrevivientes de la campaña

naval de 1879 y héroes navales: Manuel Antonio Villavisencio y Manuel Melitón Carvajal. Cierta semejanza asoma en el perfil de ambos personajes. Los dos jefes habían sido protagonistas de los días de mayor gloria de la Armada Peruana: Carvajal a bordo del "Huáscar" en Angamos y Villavisencio, a bordo de la "Unión", la cual rompe dos veces el bloqueo de Arica. En los días que estudiamos, ambos ostentaban la alta jerarquía de contralmirantes, y eran los dos marinos vivos de mayor prestigio en el país. Casi de la misma edad –Villavisencio había nacido en junio de 1842, y Carvajal, en marzo de 1847–, ambos eran limeños y llegarían a la ancianidad. Falleció Villavisencio en diciembre de 1925 y Carvajal en setiembre 1935 habiendo alcanzando los dos a apreciar el fortalecimiento de la Institución a la que habían entregado casi toda su vida. Al morir, siendo los dos vicealmirantes y dos de los más notables marinos de nuestra historia, la Nación les tributó sincero homenaje. Su desaparición causó profundo pesar en la sociedad peruana. Ambos oficiales almirantes sirvieron a la Marina de Guerra por más de cincuenta años, y durante el período tratado ocuparon cargos del más alto nivel. Al almirante Villavisencio, el más antiguo de los dos, le tocó ocupar entre 1906 y 1919, los cargos de vocal del Consejo de Oficiales Generales, Comandante General de Instrucción en 1910, y en 1912 Jefe de la Misión de Supervisión de la Construcción de los sumergibles "Ferré" y "Palacios" en Francia. El almirante Carvajal presidiría la misión naval que supervisó la construcción de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" en Inglaterra en 1906; posteriormente en su viaje de retorno a la Patria, comandó la división naval que conformarían estas unidades. Entre 1913 y 1915 el Almirante Carvajal se desempeñó como Comandante General de la Escuadra. Asimismo ambos oficiales almirantes ocuparían el cargo de ministros de Guerra y Marina en diferentes gobiernos de principios del siglo XX.

VI. UNIFORMES DEL PERSONAL DE LA ESCUADRA ENTRE 1906 Y 1919

Otro de los temas importante en lo relativo a la Escuadra Nacional, es el referente al uso de los uniformes por el personal superior y del personal subalterno que dotaba a las unidades de las misma. Mediante Decreto Supremo del 11 de julio de 1905, el Presidente de la República José Pardo y Barreda y su Ministro de Guerra y Marina el general de brigada Pedro E. Muñiz, expiden un nuevo reglamento de uniformes para el personal de la Armada. Este nuevo reglamento de uniformes tiene sus antecedentes en los Reglamentos establecidos en 1863, en 1877 y posteriormente en el año 1897.

Los uniformes que fueron empleados por el personal de la Escuadra entre los años 1906 y 1919 fueron los siguientes:









Uniformes navales de la Plana Mayor y de Plana Menor.

PERSONAL SUPERIOR

De vicealmirante a Guardia Marina (del Cuerpo General y Asimilados)

Nro. Orden	Uniforme	Prendas que lo componen	Ocasiones en que deben usarse
01	Gala	Casaca, charreteras, pantalón de gala elástico (Clac) espada y dragona de gala. Medallas y condecoraciones.	a) Para recibir a bordo al Excmo. Señor Presidente de la República o Jefes de otros Estados.
03	Media Gala	Levita, charreteras, pantalón de diario de paño. Elástico (Clac) tiros de diario. Espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones.	a) Para recibir abordo al ministro de Marina, ministros de Estado, ministros diplomáticos en las aguas del país donde están acreditados y a los miembros de los poderes Legislativo y Judicial, cuando vayan en corporación, siempre que la visita sea oficial o anunciada. b) En visita oficial a buque de guerra extranjero c) Los Jefes y Oficiales de una Escuadra o división al asumir el mando en Jefe de ella. d) Para recibir a bordo a los príncipes herederos. e) En las ceremonias y fiestas oficiales en que el Superior considere necesario tributar este honor.
04	Media Gala (verano)	Como el Uniforme número 3 pero con pantalón de brin blanco	En los mismos casos del número 3.
05	Servicio (invierno)	Levita, pantalón de diario de paño, gorra de paño. Tiros de diario, espada, dragona de diario, cintillos	a) Para recibir a bordo la visita oficial y anunciada de los miembros del H. Congreso y de la Corte Suprema, cuando no van en incorporación. b) En la inspección del domingo y en las del Comandante Superior o Comandante en Jefe c) En las visitas al Comandante Superior o Comandante en Jefe. d) En comisiones examinadoras. e) En el servicio. f) Con licencia en tierra y en fiestas de día, sin tiros ni espada g) El domingo en puerto, sin tiros ni espada. h) En puerto el oficial de guardia, con tiros dispensándose el uso de la espada que la conservará próxima a él.
06	Servicio (verano)	Como el uniforme número 4, pero con pantalón de brin blanco y gorra funda blanca.	En los mismos casos del número 4, cuando se usa el uniforme de verano, con la limitación del inciso b.
07	Diario (invierno)	Saco de paño, pantalón de diario de paño, gorra de paño, tiros de diario, espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones, únicamente en desembarco de tropas para rendir honores, y para revistas o paradas.	a) Servicio a bordo y en tierra en los casos en que esté indicado otro uniforme b) Desembarco de tropas c) Con tiros en servicio de guardia en la mar.
08	Diario (verano)	Saco de brin blanco, pantalón de brin blanco, gorra con funda blanca, tiros de diario, espada y dragona de diario. Medallas y condecoraciones en desembarco de tropa para revista o parada, y en cambios de visitas con oficiales extranjeros.	a) En los mismos casos del número 6, cuando se usa el uniforme de verano. b) El oficial de guardia en caso de calor excesivo. c) En las ceremonias o cambio de visitas con oficiales extranjeros en países cálidos, y en los de clima templado en verano en caso de mucho calor.
09	Diario (verano)	Como el uniforme número 7, pero con saco de paño.	En todos los casos del inciso a, cuando por orden superior la tropa vista prendas de color iguales a las citadas.

PERSONAL SUBALTERNO

A. Oficiales de Mar, Maestranza, Mecánicos, etc.

Nro. Orden	Uniforme	Prendas que lo componen	Ocasiones en que deben usarse
01	Paseo (invierno)	Saco de paño con insignias Pantalón de paño Gorra Sable, tiros y dragona, guantes Medallas y condecoraciones	a) En inspecciones de jefes superiores y en la del domingo b) En tierra con licencia, y a bordo en puerto en día festivo
02	Paseo (verano)	Como el uniforme número 1, pero con pantalón de brin blanco y gorra con funda	En los mismos casos del número anterior, cuando deba usarse el uniforme de verano
03	Diario (invierno)	Blusa de paño Pantalón de paño Gorra	a) A bordo estando de servicio y en los días de trabajo b) En los ejercicios c) En el mar
04	Diario (verano)	Blusa de brin blanco Pantalón de brin blanco Gorra con funda	En los mismos casos del número anterior, cuando deba usarse el uniforme de verano.
05	Faena	Blusa blanca Pantalón blanco Gorra con funda	En faenas
06	Diario (invierno)	Camisa de paño Pantalón de paño Corbata Rabisa Camiseta de punto Gorra de paño	a) A bordo en días de trabajo b) En faenas ordinarias c) En los ejercicios d) En el mar
07	Diario (verano)	Camisa brin blanco Pantalón brin blanco Corbata, Rabisa Camiseta de punto Gorra con funda	En los mismos casos del número anterior, cuando deba usarse el uniforme de verano
08	Diario (media estación)	Como el uniforme número 7, pero con pantalón de paño	En los mismos casos del número 7.
09	Diario (media estación)	Como el uniforme número 7, pero con camisa de paño	En los mismos casos del número 7.
10	Faena	Camisa de loneta blanca Pantalón de loneta blanca Gorra con loneta	a) Después de la puesta del sol sobre el traje del día b) En faenas extraordinarias, como son: carga de carbón, limpieza del costado, pañoles, sentinas, pinturas, alquitranar, baldeos, etc., etc. Los días sábados para la limpieza general.

B. CLASES Y MARINERÍA

Nro. Orden	Uniforme	Prendas que lo componen	Ocasiones en que deben usarse
01	Paseo (invierno)	Camisa de paño, cuello azul. Pantalón de paño Corbata. Rabisa Gorra de paño Camisetas de punto Medallas y condecoraciones	a) Gala y media gala b) En inspecciones de Jefes Superiores y en la del domingo por el Comandante c) En tierra con licencia, y a bordo en puerto en día festivo
02	Paseo (verano)	Camisa de brin blanco, cuello azul Pantalón de brin blanco Corbata, Rabisa Camiseta de punto Gorra de funda Medallas y Condecoraciones	En los mismos casos del número anterior, cuando deba usarse el uniforme de verano
03	Paseo (media estación)	Como el uniforme número 1, pero con gorra con funda	En los mismos casos del número 1
04	Paseo (media estación)	Como el uniforme número 2, pero con camisa de paño	En los mismos casos del número 1
05	Paseo (media estación)	Como el uniforme número 2, pero con pantalón de paño	En los mismos casos del número 1

* Sólo se ha considerado de este reglamento los uniformes empleados a bordo el uso gala a bordo.

VII. LA ESCUADRA NACIONAL Y LA ESCUELA NAVAL ENTRE 1906 Y 1913

Como se ha referido anteriormente, después de la guerra, la Armada Peruana quedó reducida a su mínima expresión. Tendrían que transcurrir veinticinco años para que esta situación empezase a cambiar decididamente. Al asumir el gobierno de la República José Pardo y Barreda (1904-1908), notorio fue su interés por atender las necesidades más urgentes de la Marina de Guerra, sobre la base de dos ejes fundamentales, esto es, dotarla de unidades poderosas, así como implementar una Escuela Naval, moderna y eficiente, que brindase una excelente formación a los futuros comandantes de los buques, que se irían adquiriendo en lo sucesivo. Entre otras medidas Pardo, siempre asesorado por su ministro de Guerra y Marina, el general Muñiz y por los ilustres almirantes Villavisencio y Carvajal, dispuso la contratación en París del teniente de navío de la Armada Francesa Paul de Marguerye, para que, como capitán de fragata de nuestra Armada asumiese la dirección de la Escuela Naval. A este distinguido marino francés se le confiaría la trascendental misión de reorganizar la Escuela Naval y de inyectarle la energía necesaria para que nuestra Alma Mater pudiese iniciar con éxito su paso por el siglo XX. Por aquella época la Escuela funcionaba en el transporte "Perú" construido en Glasgow-Inglaterra entre 1871-1872. El transporte "Perú", al ser separado de la Escuadra Nacional en 1888 y convertido en pontón por habérsele extraído su máquina, alojaría a los oficiales, personal docente y alumnos de la Escuela Naval hasta el 27 de marzo 1897, fecha en que la unidad sería reincorporada a la Comandancia General de la Escuadra. Posteriormente durante el año de 1901 la Escuela Naval vuelve a bordo del "Perú" a órdenes de su Director, el entonces capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda. Más adelante, por la mala condición en que se encontraba el casco del antiguo transporte –el cual ya tenía más de 20 años al servicio en la Armada– lo que ponía en riesgo la seguridad de los alumnos de la Escuela Naval que pernoctaban abordo, además del personal de guardia, el Alto Mando dispuso el traslado de la Escuela a otra unidad de la Escuadra. Para tal fin fue designado el transporte "Iquitos", construido en Glasgow hacia 1894. A bordo de este buque funcionaría la Escuela Naval desde fines de enero de 1908 hasta enero de 1909. El "Iquitos" para recibir a los futuros oficiales de marina –pertenecientes a las primeras promociones del siglo XX– debió ser sometido a importantes modificaciones, que permitía dotar a la nueva sede del Alma Mater, de cuatro aulas, de biblioteca, de gabinetes e imprenta. Asimismo el capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, director de la Escuela Naval, en adición a sus funciones, fue nombrado comandante de la unidad. Al término de este período el transporte "Iquitos" se reincorporó a la Escuadra Nacional. A principios de ese año –1909– los aspirantes –alumnos de último año-

se embarcaron en el crucero "Almirante Grau" para efectuar su instrucción práctica durante los meses de verano, embarque que se prolongaría hasta fines de abril.

Durante los primeros años de este período, el general Muñiz se encargó de efectuar importantes gestiones en países como España, Estados Unidos de Norteamérica, y Francia para que sus gobiernos permitiesen el embarque en sus unidades de nuestros jóvenes guardiamarinas, a fin de que estos pudiesen así completar su instrucción y ganar la experiencia necesaria en la mar que les permitiese desenvolverse con eficiencia a bordo de las unidades de la emergente Escuadra Nacional. Estas gestiones tuvieron éxito, y de los viajes más importantes podemos citar el que realizaran a Francia, para embarcarse en unidades navales de esa nación, los guardiamarinas Federico Díaz Dulanto –quien con el andar del tiempo se convertiría en contralmirante y ministro de Marina–, Carlos Pfeiffer, Fidel Escuza, Alejandro Valdivia y José Carrillo. Al año siguiente en junio se efectuaría el viaje a España de los guardiamarinas Daniel Caballero, Manuel Zúñiga, Alejandro Ureña, Víctor Escudero y Arturo Jiménez, quienes se embarcaron en unidades de la Real Armada española para realizar sus prácticas.

En enero de 1907 se efectuó el primer crucero de instrucción de nuestra post guerra a bordo de una unidad nacional. El último se había realizado a bordo del glorioso monitor "Huáscar" entre los meses de abril y mayo de 1878, habiéndose embarcado en esa ocasión junto con los alumnos, el director de la Escuela Naval capitán de navío Camilo Carrillo. El primer crucero del siglo XX contó con la participación del director de la Escuela Naval capitán de fragata Paúl de Marguerye, además de 18 alumnos. En cumplimiento a las órdenes de operaciones, el crucero se realizó a lo largo del litoral norte tocando los principales puertos de esa parte de la costa peruana, desde el Callao hasta Zorritos, pasando por las islas Guañape y Lobos de Tierra. En este crucero de instrucción se desarrolló un exhaustivo plan de instrucción, el cual sería el punto de partida de los futuros cruceros con participación de los cadetes navales tanto en el litoral como en el extranjero, los cuales se han venido desarrollando por casi cien años.

Podemos concluir que durante parte importante del período que tratamos existió un muy estrecho vínculo de la Escuela Naval con la Escuadra Nacional. En efecto, gracias a ello, el alumno de esos días pudo percibir la realidad del medio en el que habría de desenvolverse de oficial, que estaba a sólo unos pocos pasos de las aulas donde aprendía la teoría. A bordo del "Perú" y del "Iquitos", y luego con los cruceros que habrían de desarrollarse, el alumno se iría familiarizando con el duro trajín de la vida a bordo, prácticamente desde su ingreso a la Institución. Por éste y otros hechos, qué duda cabe, la Marina de Guerra del Perú crecía considerablemente. Sin embargo aún habría que navegar por muchas aguas

para que nuestra gloriosa Armada volviese a recuperar el lugar preferencial que algún día tuvo y que jamás debió perder.

VIII. REFLEXIONES FINALES

El período tratado en el presente trabajo que abarca desde el año 1906 hasta el año 1919, transcurrió en una época de cierta estabilidad política del país, alterada sólo por el golpe de estado del coronel Benavides. En el plano internacional, los acontecimientos giraron en torno a la Gran Guerra, cuyos efectos se dejarían sentir en el país, así como en el resto del planeta, en mayor o menor escala. A partir de este tiempo, novedosos adelantos tecnológicos como el teléfono, la radio, el auto, el cine, el sumergible, el avión, el acorazado, jugarían un papel trascendental, que afectarían todos los escenarios posibles incluida la guerra en el mar.

En este marco la Escuadra Nacional resurge de sus cenizas. En el Callao se irían dejando de lado los viejos y fieles transportes, para entrar en la era de los acorazados, de los grandes navíos, dando paso a verdaderas máquinas de guerra en el mar, que tendrían la irrenunciable misión de defender nuestras costas. Así pues llegarían al que sería el mar de Grau, cruceros, sumergibles, cazatorpederos, para surcar aguas territoriales llevando entre sus cubiertas y mamparos el espíritu de una estirpe que recobraba los brillos de sus días más gloriosos. Nuevamente el mar que recorrió el inmortal "Huáscar" volvía a contemplar a su orgullosa escuadra, que se hacía cada vez más poderosa. Volvían a él, en modernas corazas de acero, los bravos marinos que no permitirían que su extenso y soberano territorio fuesen hollado.

IX. BIBLIOGRAFÍA

- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú**, Tomos XI-XII.
- Casaretto Alvarado, Fernando, Contralmirante AP (r). **Alma Mater: historia y evolución de la Escuela Naval del Perú**.
- De la Puente Brunke, José. **Los hombres del mar, la Marina de Guerra del Perú en la Historia del Perú.**
- Honorable Cámara de Diputados, 1915. **Cuaderno de nuestra Marina Militar.**
- López Martínez, Héctor. **Historia Marítima del Perú.** Tomo X.
- Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata (r). **Ex-Cadetes Navales del Perú.**
- Palacios Rodríguez, Raúl. **Historia Marítima del Perú.** Tomo XII, Volumen 1 y 2.
- Rodríguez Asti, John. Teniente Primero AP. "El primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá", en ***Revista de Marina*** Abril, Mayo, Junio 1997.
- Rodríguez Asti, John. Capitán de Corbeta AP. **Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884, Cruceros.**
- Romero Pintado, Fernando. Capitán de Fragata AP. **Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933).**
- Salmón de La Jara, Federico. Contralmirante AP (r). **Un viaje sin retorno.**
- "Visión del Perú en el siglo XX", en ***Revista de Marina*** Julio, Agosto, Setiembre 1996.
- Valdizán Gamio, José. Capitán de Navío AP (r). **Visión del Perú en el siglo XX: Marina de Guerra del Perú en el siglo XX.**
- Vegas García, Manuel. Capitán de Fragata AP (r) **Historia del Marina de Guerra del Perú (1821-1924).**
- **Código de la Marina Militar**, en *Reglamento, 1886.*
- El Mariscal Benavides su vida y su obra.
- **Legislación Militar,** Tomo 9, 1917.
- Lista de Revistas de Unidades Navales entre 1906-1919.
- Archivo Histórico de la Marina.
- **Orden General de la Armada 1919.**
- **Revistas de la Marina** 1908, 1909, 1910, 1911, 1916, 1917, 1918, 1919.
- Uniformes del personal de la Armada. Reglamento, 1905.

ANEXO 1

COMANDANTES GENERALES Y COMANDANTES DE LAS UNIDADES DE LA ESCUADRA ENTRE 1906 Y 1919

I. COMANDANTE GENERAL

1913-1915	contralmirante Manuel Melitón Carvajal
1919	capitán de navío Juan Manuel Ontaneda

A.- CRUCERO "ALMIRANTE GRAU"

1907-1909	capitán de navío Eduardo Hidalgo
1910	capitán de fragata Numa P. León
1910-1917	capitán de navío Numa P. León
1917	capitán de corbeta Juan Salaverry
1917-1919	capitán de navío José M. Olivera
1919	capitán de corbeta Manuel Faura
1919	capitán de fragata Germán Stiglich

B.- CRUCERO "CORONEL BOLOGNESI"

1907-1908	capitán de navío Juan Manuel Ontaneda
1908-1910	capitán de fragata Pedro Buenaño
1911-1912	capitán de navío Pedro Buenaño
1913	capitán de fragata José M. Olivera
1913-1918	capitán de navío César Bielich
1918-1919	capitán de fragata Julio Carvajal
1919	capitán de corbeta Tomás Pizarro

C.- CRUCERO "LIMA"

1906-1909	capitán de fragata José Ernesto de Mora
1910-1911	capitán de navío José Ernesto de Mora
1911-1914	capitán de fragata Carlos Tizón
1914-1917	capitán de fragata Germán Stiglich
1917-1918	capitán de fragata Julio Carvajal
1918-1919	capitán de corbeta Aurelio de la Guerra
1919	capitán de fragata Manuel I. Vegas

D.- TRANSPORTE "CONSTITUCIÓN"

1906-1907	capitán de navío Eduardo Hidalgo
1907-1908	capitán de corbeta Abelardo León y Quintana
1909-1910	capitán de fragata Abelardo León y Quintana

El 25 de abril de 1910 el buque es convertido en buque depósito de carbón y artículos navales. Sus comandantes pasarían a ser encargados; y posteriormente en 1915 se convertiría en Estación de Sumergibles.

E.- CAZATORPEDERO "TENIENTE RODRÍGUEZ"

1912-1913	capitán de fragata Carlos García Rosell
1913-1915	capitán de corbeta Nicolás Zavala y Zavala
1915	capitán de corbeta Juan Althaus
1915-1917	capitán de fragata Julio Carvajal
1917-1918	capitán de corbeta Aurelio de la Guerra
1918-1919	capitán de corbeta Manuel Sotil
1919	teniente primero Pablo Ontaneda

F.- TRANSPORTE "IQUITOS"

1906-1910	capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres
1910-1912	capitán de fragata Augusto Pimentel
1913-1914	capitán de navío Augusto Pimentel
1914-1915	capitán de navío Héctor Carvajal
1915-1916	capitán de fragata Julio Carvajal
1916-1917	capitán de corbeta Juan Althaus
1918	capitán de fragata Juan Althaus (*)

G.- TRANSPORTE "CHALACO"

1906-1907	capitán de corbeta Abelardo León y Quintana
1907-1911	capitán de fragata Carlos Tizón
1912	capitán de corbeta Germán Stiglich
1913-1914	capitán de fragata Germán Stiglich
1914-1915	capitán de corbeta Juan Salaverry
1916	teniente primero Víctor Valdivieso
1917	capitán de corbeta Juan Salaverry
1917-1918	capitán de corbeta Héctor Mercado
1917-1919	

H.- SUMERGIBLE "FERRÉ"

1911-1912	teniente primero Juan Althaus
1913-1915	capitán de corbeta Juan Althaus
1915-1917	teniente primero César Valdivieso (*)

I.- SUMERGIBLE "PALACIOS"

1911-1912	teniente primero José R. Gálvez
1912-1915	capitán de corbeta José R. Gálvez
1915-1917	teniente primero Enrique Monge
1917	capitán de corbeta Enrique Monge (*)

(*) Último Comandante

ANEXO 2

CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES PERTENECIENTES A LA ESCUADRA NACIONAL ENTRE 1906 Y 1919

NOMBRE Y CLASE BUQUE	CRNL. BOLOGNESI / ALM. GRAU / CRUCERO	CONSTITUCIÓN / CRUCERO	LIMA / CRUCERO	Tte. RODRÍGUEZ / CAZATORPEDERO	CHALACO / TRANSPORTE	IQUITOS / TRANSPORTE	FERRÉ / PALACIOS / SUMERGIBLES
Año de fabricación, lugar incorporación a la Marina.	Liverpool, Inglaterra (1906 / 1907)	Newcastle (1886 / 1894)	Kiel (1880 / 1889)	Tolón, Francia (1912 / 1912)	San Francisco, EE.UU. (1884 / 1894)	Glasgow, Inglaterra (1894 / 1905)	Chalons sur Saone, Francia (1910 / 1911)
DOTACIÓN	211 hombres	60 hombres	130 hombres	50 hombres	45 hombres	60 hombres	21 hombres
ESLORA	112 mts.	100.42 mts	77.70 mts	64.61 mts.	42.60 mts.	106.68 mts.	64 mts.
MANGA	12.55 mts.	12.19 mts.	10.30 mts.	6.49 mts.	9.60 mts	12.96. mts.	5 mts
PUNTAL	4.75 mts.	8.23 mts.	5.70 mts.	4.41 mts.	3.30 mts.	7.86 mts.	
DESPLAZAMIENTO	3,200 tn.	1,696 tn.	1,700 tn.	800 tn.	239 tn.	2,083 tn.	290 tn. en Superficie y 435 en inmersión
VELOCIDAD MÁXIMA	24 nudos	10 nudos	15 nudos	28 nudos	10 nudos	14 nudos	13 nudos en superficie y 8 nudos en inmersión
COMBUSTIBLE	Carbón	Carbón	Carbón	Carbón	Carbón	Carbón	Petróleo
ARMAMENTO	2 Cañones 152 mm. 8 Cañones 76 mm. 8 Cañones 37 mm. 2 Tubos Lanzatorpedos Whitehead de 45 cm. de Diámetro	2 Cañones Armstrong 6 pulgadas de Retrocarga 4 Cañones Krupp retrocarga 87 mm.	2 Cañones Amstrong de retrocarga 15 cm 3 Cañones Maxim-Nordenfeldt Tiro rápido 2 Ametralladoras Maxim	3 Tubos Lanzatorpedos de 157 (18") 6 Cañones de 65 MM. en Montajes Simples	------	-------	4 Tubos Lanza Torpedos tipo Smulders, 7 torpedos
PLANTA PROPULSIÓN	2 Máquinas Alternativas de Tiro vertical aumentados con vapor generado por 10 calderas tubulares	1 máquina principal expansión de 2,000 caballos de fuerza 3 Calderas principales 1 Caldera auxiliar	2 Máquinas horizontales a vapor 2 Calderas grandes de alimentación 2 Calderas Auxiliares	2 Calderas de Temple con Turbinas Schneider Zoelly	1 Máquina de alta y baja presión con cilindros invertidos 1 Caldera cilindrica principal 1 Caldera auxiliar vertical	1 Máquina Expansión, con cilindros invertidos 3 Calderas principales	

Reseñas bibliográficas



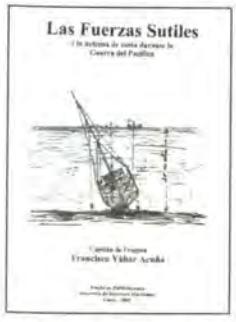


Fuerza Armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles y militares, 1930-2000
Daniel Masterson
Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001, 474 p.

La historia política del Perú se ha desarrollado bajo la sombra permanente de la fuerza armada, eventualmente al frente del gobierno de turno. Durante el siglo XIX, cuando la joven república se asentaba sobre sus bases, esta presencia era explicable, pues la fuerza militar había conquistado la independencia del dominio español y se mantenía en pie de lucha en el esfuerzo por resolver los conflictos limítrofes con los vecinos países. El nuevo siglo encontró al país debatiéndose en el esfuerzo supremo de la reconstrucción, tras la desastrosa y trágica derrota en la contienda con Chile. Sin embargo, la lucha por el poder no cejaba y el poder militar se imponía. Recordemos las convulsiones de la guerra civil entre 1894 y 1895, enfrentados Piérola y Cáceres, hasta la entrada victoriosa a Lima del primero de ellos. Masterson analiza el fenómeno del militarismo a partir de Leguía, presidente constitucional y civil, que, sin embargo, se mantuvo en el poder durante once años, apoyado por la fuerza armada. El se había preocupado de hacer renacer nuestro poder naval y militar, y de instituir la fuerza aérea como nueva arma, representativa de los nuevos tiempos. Masterson analiza cómo el principio de autoridad, heredado de la estructura legal y gubernamental de España, así como la creencia, inculcada por los consejeros militares franceses, de que el ejército debía tener una función

en la construcción de una nación moderna, condujeron el hilo de nuestra historia hasta la revolución del general Juan Velasco Alvarado en 1968. Masterson coloca como hito gravitante en el Perú contemporáneo el gobierno revolucionario de Velasco y las reformas sociales y administrativas. Hace un análisis de la historia institucional de la fuerzas armada peruana en las cuatro décadas previas al golpe de estado de Velasco y revisa el impacto de las reformas de su gobierno, así como las ramificaciones del fracaso de las mismas. Señala que la subsecuente función de la milicia en la sociedad peruana durante los conflictivos años que siguieron a la caída, en 1975, fue el legado de este definitivo período de reformismo militar, que no logró subsanar la desigualdad social ni económica dentro del país, ni alcanzar la modernización nacional. Los años subsiguientes llevarían al país a enfrentar el tremendo desafío de derrotar a Sendero Luminoso y reconstruir la arruinada infraestructura de la nación; asimismo, enfrentar una guerra con Ecuador y resolver finalmente sus conflictos fronterizos, tanto con este vecino del norte, como con Chile. Ante la gran pregunta de si la fuerza armada peruana tiene una misión más allá del papel tradicional de la defensa nacional, responde que el fracaso de las reformas de Velasco forzó a los militares a renunciar a una misión mucho más amplia, y que ahora es tiempo de encontrar un punto medio entre la radical posición de Velasco y una participación significativa en la construcción de la nación en una era de privatización y reducción. Añade que la fuerza armada peruana deberá revertir su actual crisis institucional y prepararse para una misión y configuración más realista. Debería hacerse cambios fundamentales si se desea ajustarse a la realidad de las próximas décadas. En el caso específico de la Armada, sostiene que, a fin de atender las urgentes mejoras salariales, habría que dar de baja a algunas de sus unidades, como el buque insignia, el crucero BAP "Almirante Grau", en vista de que el valor militar de los cruceros resulta actualmente muy pobre; más bien deberían preferirse buques altamente versátiles y mejorar nuestra flota submarina, que todavía es una fuerza de élite entre las marinas sudamericanas. Al finalizar, el libro hace hincapié en que debe restablecerse el vínculo de confianza y apoyo mutuo entre la nación peruana y sus instituciones castrenses.

El autor, además de revisar una exhaustiva bibliografía sobre el tema, ha realizado una serie de entrevistas a militares y otros personajes cercanos a la realidad nacional e institucional castrense.



Fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico
Francisco Yábar Acuña.
Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2001, 650 p. ilus.

*F*rancisco Yábar, oficial de la Marina de Guerra del Perú e historiador formado en la Universidad Católica del Perú, es autor de los siguientes libros: El Inca de oro (1996), Las últimas acuñaciones Provinciales (1996) y Monedas Fiduciarias del Perú: 1922-2000 (2001), todas obras referidas al tema de la numismática. Por primera vez aborda ahora el tema naval en esta obra, que pone al descubierto un aspecto poco estudiado de la Guerra del Pacífico, la actuación de la Marina después del combate de Angamos, no ya referida a una escuadra, que no existía, sino al aspecto estratégico y el planeamiento ofensivo y defensivo de la guerra en el mar, así como en la defensa de costa y en el que el rol protagónico lo desarrollan ahora las embarcaciones menores, el cuerpo de fuerzas sutiles.

Después de iniciarse la guerra entre Perú y Chile el 5 de abril de 1879, no le fue a nadie desconocido el aserto de que quien impusiera el dominio en el mar obtendría la victoria en la contienda. Sin embargo, a partir de 1875, con la adquisición de los blindados "Blanco Encalada" y "Cochrane", se hizo patente la superioridad del poder naval chileno. Empero, durante los primeros meses de la campaña naval, el brillante desempeño de los oficiales navales peruanos, así como su profunda entrega a la causa, permitieron superar las limitaciones materiales. Los buques peruanos operaron por meses en la costa chilena burlando a los poderosos blindados, hasta que, finalmente, se impuso la realidad fría de la superioridad naval. Desaparecida la "Independencia" y capturado el "Huáscar", el Perú perdió la única posibilidad de victoria. Después de Angamos, no se podía hablar de una escuadra peruana. Nuestros marinos se inmolaron cumpliendo su sagrada misión, el primero de ellos, la figura señera de Grau. Empero, pese a que ya no se contaba con una escuadra, los marinos peruanos continuaron aportando esfuerzos a la causa nacional, en el ámbito de la defensa de costa y en las operaciones encubiertas con medios sutiles. Se puso en marcha un cuerpo de fuerzas sutiles compuestas por las embarcaciones a vapor de propiedad del Estado, convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales de Marina. Las acciones de estas fuerzas, iniciadas a partir de julio de 1880 -después que Piérola firmara el nombramiento del jefe de las Fuerzas Sutiles, en este caso, el capitán de fragata Patricio Iriarte-, estuvieron llamadas a desarrollar una acción soterrada y muchas veces efectiva,

principalmente en el Callao bloqueado por las fuerzas del sur. Señala que la defensa de costa logró su cometido, pues las fuerzas chilenas no pudieron hundir la "Unión". Asimismo, manifiesta que las pequeñas unidades de las fuerzas sutiles mantuvieron a raya a las torpederas enemigas y no dudaron en enfrentarse a buques con mayor capacidad de fuego; recordemos que hundieron el transporte "Loa" y la goleta "Covadonga".

La obra está presentada en un lujoso volumen profusamente ilustrado y con abundantes citas textuales de la documentación consultada exhaustivamente por el autor en los principales archivos nacionales. La rica bibliografía será de gran utilidad para los estudiosos que, atrapados por el interés del tema, pretendan un mayor conocimiento sobre torpedos, brulotes, minas, submarinos, artillería, y, especialmente, sobre los hechos históricos de la guerra del 79 y sus personajes.



Apuntes para la historia de los submarinos peruanos
Jorge Ortiz Sotelo
Lima, Biblioteca Nacional del Perú y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001, 259 p.

Por primera vez, aparece historiada la vida de esta unidad de la Armada, imprescindible como arma de guerra naval en el siglo XX. Aunque el autor señala que su obra constituye sólo una aproximación a la historia de los submarinos en el Perú, nos encontramos ante un minucioso trabajo de investigación que comprende desde los primeros ensayos de Blume en plena campaña naval durante la guerra con Chile, los tempranos sumergibles franceses "Ferré" y "Palacios", con los que el Perú se ponía a la vanguardia en los adelantos de la ciencia naval al comenzar la década del nuevo siglo, gracias al espíritu modernista del presidente Leguía, quien decidió su adquisición; la construcción de los submarinos tipo "R", también durante el gobierno de Leguía, después de unas rápidas negociaciones con la firma Electric Boat Company. Al proseguir con el recuento de la modernización de la Armada, relata cómo las innovaciones provocadas por la Segunda Guerra Mundial, se dieron también en el rubro de los submarinos, liderados por una Alemania dispuesta a atacar el tráfico enemigo, puso al Perú ante la necesidad de renovar sus unidades y armas submarinas y antisubmarinas, lo cual propició la adquisición de los submarinos tipo *Salsa* en la década de los años 50, durante el gobierno del general Odría. Luego vinieron los submarinos alemanes, después

que en diciembre de 1965, el Estado Mayor General de Marina decidiera la repotenciación de la Armada a fin de atender los compromisos asumidos para garantizar la seguridad continental y nacional. Así, en el año 1970 se suscribía un contrato con el astillero Howaldtswerke Deutsche Werfft AG para la construcción de los submarinos *Islay* y *Arica*, y posteriormente, los submarinos "Casma", "Antofagasta", "Pisagua" y "Chipana". En fin, un detallado resumen de la historia de la fuerza de submarinos. Al finalizar cada capítulo, el autor incluye el historial de cada uno de los submarinos, información ésta sumamente útil para los estudiosos del tema. La riqueza de las fuentes consultadas robustece la autoridad de la obra, que es la primera que se escribe sobre los submarinos peruanos. Ortiz ha consultado la documentación del Archivo Histórico de Marina; las publicaciones de la Marina de Guerra, entre ellas la colección completa de la **Revista de Marina,** el libro copiador de correspondencia de la comisión naval que tuvo a su cargo la construcción de los sumergibles en Francia, conservado en la Biblioteca Nacional; dos documentos sobre el submarino de Blume –que se incluyen en apéndice–, ambos del Archivo del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico. Asimismo, los álbumes fotográficos, sobre marinos y submarinistas, pertenecientes al capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que comprenden el período 1908-1916, lapso en el que sirvió en el transporte "Iquitos", en las comisiones para la construcción de los submarinos encargados en Francia y en Estados Unidos, respectivamente, y en la Prefectura de Iquitos. El autor señala que muchas de las fotografías estaban anotadas por el propio Caballero y Lastres y acopiaban valiosa información sobre la actuación de ambas comisiones.

Esperanza NavarroPantac

Crónica

Actividades del Instituto

AÑO 2000

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

SETIEMBRE

El día martes 12 se realizó la incorporación como Miembro de Número del Vicealmirante Ricardo Zevallos Newton, quien disertó sobre el tema "Contribución de la Ciencia y Tecnología al desarrollo de las Actividades Marítimas". El discurso de bienvenida estuvo a cargo de la Dra. Hilda Elías de Zevallos.

El día jueves 29 se realizó en el Centro Naval (Sede San Borja) la Asamblea General Extraordinaria con la finalidad de acordar las incorporaciones de Miembros de Número y Miembros Correspondientes, aprobados por el Consejo Directivo.

OCTUBRE

El día jueves 5 se llevó a cabo, en la sede del Instituto la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra del Perú por sus 179 años de creación y en conmemoración del 121 aniversario del Combate de Angamos.

El día jueves 19 se realizó la incorporación como Miembro de Número del Contralmirante Héctor Soldi Soldi, quien trató sobre el tema "El Perú, la Marina y el Tema Antártico". El discurso de recepción estuvo a cargo del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga.

NOVIEMBRE

El día viernes 10 en el Centro Cultural de la Pontificia Universidad Católica del Perú se realizó el III Seminario sobre la Antártica titulado "El Perú y la Antártica en el Nuevo Milenio". Participaron con ponencias el Vicealmirante Luis Giampetri Rojas, el Doctor Ronald Woodman Pollit, el Contralmirante Héctor Soldi Soldi, el Doctor Wolf Arntz y el Embajador César Castillo Ramírez.

El día jueves 23 se realizó la incorporación como Miembro de Número del Vicealmirante Luis Giampetri Rojas, quien trató el tema: "Las Malvinas: Conflicto Argentino – Británico (Abril – Junio 1982)". El discurso de bienvenida fue leído por el R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.

DICIEMBRE

El día sábado 2 se llevó a cabo la realización del V Conversatorio de Historia "Migraciones en el Perú" dirigido a los profesores de los centros educativos y de instrucción de la Marina, Fuerza Aérea, Ejército, Policía Nacional, Colegios Estatales y Particulares. Los expositores fueron el Doctor Raúl Palacios, la Doctora Cristina Flórez Dávila, la Doctora Gladys Calderón Andreu, el Licenciado Mario De la Cuba Restani y el Doctor Eudocio Sifuentes.

El día jueves 19 se realizó la ceremonia de confraternidad con motivo de la fiesta de la Navidad. Se celebró una paraliturgia a cargo del R.P. Armando Nieto Vélez S.J., luego hubo palabras de acogida del Presidente, Contralmirante Melitón Carvajal Pareja. El brindis de honor fue compartido por los Miembros de Número y personal del Instituto.



Los Miembros de Número Embajador Gonzalo Fernández Puyó, Contralmirante Ramón Arrópide Mejía, Doctor José Antonio del Busto y Contramirante Jorge Villalobos. Asamblea General Extraordinaria en el Centro Naval, San Borja, 29 de setiembre del 2000.

El N° 20 de la Revista del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos del Perú se terminó
de imprimir el 28 de marzo de 2003,
por Freddy François Gálvez Romero
R.U.C. n° 10067457876
Teléfono 9960-4849
Email: freddygalvezr@hotmail.com
Lima - Perú


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA