REVISTA DE MARINA


MARINA DE GUERRA DEL PERU



Fragata misilera B.A.P. Carvajal
en puesto de maniobras

DIRECTOR
Contralmirante
Jaime Monge Acuña

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Manuel De la Haza Donoso

JEFE DE OPERACIONES
Capitán de Fragata
Oscar Echevarría Pinillos

COORDINACION
Hugo G. Cárdenas Mandujano
Laura Terán Ramírez

FOTOS PORTADA Y
CONTRAPORTADA
División de Fotografía -DIMAR

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
TS2. Elmer Córdova P.
Virginia Lacherre Calderón

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

DISTRIBUCIÓN
OM2. Walter Quispe Prado

Publicado por la Dirección
de Información de la Marina
IMPRESIÓN
Imprenta de la Marina

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima
Teléfono 463-0399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

La imagen de la Marina de Guerra del Perú a nivel internacional

En el año que fenece, tres hechos singulares resaltan entre los acontecimientos navales que, por su proyección, corroboran, una vez más, el prestigio de la Marina de Guerra del Perú a nivel internacional. Nos referimos a la calificación de Excelencia otorgada a nuestras unidades navales participantes en la Fase Cero de las Operaciones UNITAS, llevadas a cabo en Puerto Rico; la participación en las acciones de rescate del avión de pasajeros Boeing 757 y, la destacada participación de la Marina de Guerra del Perú en el XXIV Juego de Guerra Interamericano, del cual, nuestra Institución fue sede y coordinador.

En lo que atañe a la participación en la Fase Cero de UNITAS, el submarino Pisagua *y las fragatas misileras* Carvajal *y* Mariátegui, *lograron la calificación de excelencia; el primero, al haber "hundido" al submarino nuclear* Narwhal *y, las segundas, por haber alcanzado impecables resultados en los ejercicios de tiro; resultados que satisfacen, toda vez que el número y alta técnica de los buques, aunado al profesionalismo del personal de las marinas de Canadá, Colombia, Estados Unidos de América , Francia, Holanda, Sudáfrica y Venezuela, fueron determinantes para cumplir con la difícil misión. Siendo halagüeña esta distinción, no nos sorprende, puesto que la misma es fruto de una idónea política de instrucción.*

Refiriéndonos al trágico accidente del avión de AEROPERU ocurrido en octubre, es pertinente destacar la labor que realizó la Dirección de Capitanías y Guardacostas y de las unidades de la Fuerza Aeronaval que, en trabajo combinado, participaron oportunamente en las operaciones de búsqueda y rescate. Las diferentes acciones del personal a bordo y en tierra, merecieron el reconocimiento de la comunidad mundial que, con expectativa se enteró por los medios de comunicación de las arduas faenas en el mar efectuadas por el personal naval. En este contexto, por otra parte, la Marina de Guerra del Perú, cumplió con lo que estipula el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el que trata sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo.

Una demostración de cómo la Institución pone en práctica su política de instrucción al adiestrar al personal en el uso de los procedimientos más modernos para la conducción de la guerra en el mar, se evidenció en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), durante el XXIV Juego de Guerra Interamericano, cuyas maniobras simuladas se efectuaron con el apoyo de un sistema computarizado, catalogado como uno de los mejores del mundo.

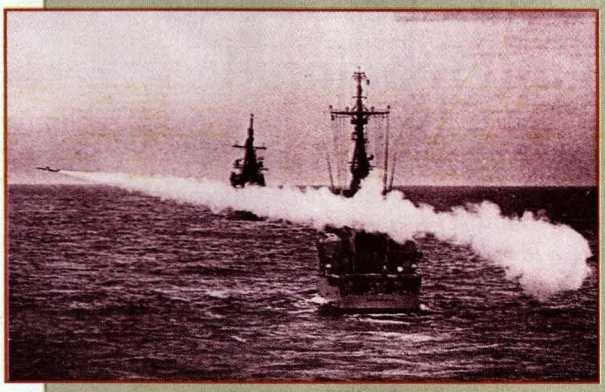
Este evento fue ponderado por los oficiales de las marinas visitantes, tanto por los novísimos sistemas con que cuenta el CENTAC, cuanto por la alta capacidad de los oficiales de la Armada Peruana en la ejecución del planeamiento operativo. Empero, además de otros temas para el análisis que nos deja este certamen, el mismo constituye un valioso medio para estrechar los vínculos de amistad continental y una especial coyuntura para añadir a nuestros conocimientos, nuevas experiencias de adiestramiento contemporáneo.

En mérito a estos logros y, ad portas de un nuevo año, la Institución expresa su reconocimiento al personal participante en el desarrollo de estos eventos internacionales que constituyen, desde luego, un aporte naval del Perú, en aras de la competividad, innovación y desarrollo de las fuerzas navales del Continente.

EL DIRECTOR

REVISTA DE MARINA
ISS 1012–8287
OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE, 1996

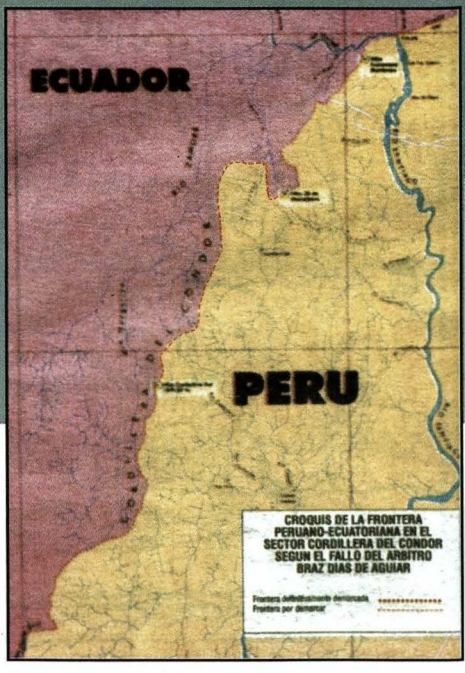
ESTRATEGIA



Planeamiento de Fuerzas: estructura y magnitud 9

ACTUALIDAD

Equilibrio de una frontera: Perú y América Latina 85



HISTORIA

La Comisión del B.A.P. Almirante Grau a La Habana en 1944 19



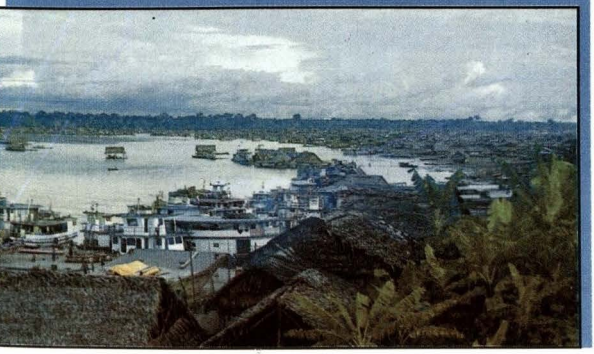
TRANSPORTE Y SEGURIDAD



Prevención de Accidentes de Aviación 95

MISCELANEAS

Reminiscencias de Iquitos cincuenta años después 109



SUMARIO

EDITORIAL 5

ESTRATEGIA
Planeamiento de Fuerzas: estructura y magnitud 9
Calm. Humberto León Rabines Gironda

HISTORIA
La Comisión del buque insignia *Almirante Grau* a La Habana en 1994 19
Val. (r) Javier Pinillos Cabada

Los buques del Imperio Ruso en el Perú 41
Zivana Meselazic de Pereyra

Razones históricas de la presencia del Perú en La Antártida 59
C. de N. CJ. Hernán Ponce Monge

ORGANISMOS REGIONALES
La Comisión y la Corte Interamericana de los Derechos Humanos 31
C. de N. CJ. Luis Temple De la Piedra

TECNOLOGIA
Monitoreo en Tiempo Real, Registración Sin Papel, Mantenimiento Predictivo, Calidad Total 73
C. de C. Lizandro Mejía Peralta

ACTUALIDAD
Equilibrio de una frontera: Perú y América Latina 85
Calm. (r) Raúl Parra Maza

TRANSPORTE Y SEGURIDAD
Prevención de Accidentes de Aviación 95
C. de F. Clemente San Martín Borja

MISCELÁNEAS
Reminiscencias de Iquitos cincuenta años después 109
Trevor H. Stephenson

SEMBLANZAS
Fernando Romero Pintado 121

Fernando Romero Pintado, Director del Museo Naval 123
C. de F. Alfonso Agüero Moras



Tema desarrollado pensando en fuerzas navales, pero su aplicación es igual aun en fuerzas terrestres y aéreas.



Planeamiento de Fuerzas: estructura y magnitud

Contralmirante
Humberto León Rabines Gironda

Las metodologías planteadas por el CAEM para la formulación del planeamiento estratégico -en particular, el administrativo- parecen ser demasiado académicas para llevarse a cabo en un mundo real como el que tienen que afrontar nuestras fuerzas armadas. En este artículo el autor aborda una parte del proceso y propone una metodología para diseñar las fuerzas y medios. El tema ha sido desarrollado pensando en fuerzas navales, pero su aplicación es igual para fuerzas terrestres y aéreas.

El planeamiento de fuerzas demanda concebir cuál será su estructura y magnitud en un determinado futuro, las formas y oportunidad de implementar la modernización de las fuerzas actuales, así como su reemplazo por las nuevas, y una estrategia para obtener recursos económicos del Estado.

Al margen de los intereses nacionales y su respaldo en términos de fuerza, hay en muchos países, especialmente en los del llamado primer mundo, una fuerza singular, muy influyente y poderosa, que presiona a los gobiernos y parlamentos para la renovación de las flotas: la de las empresas que desarrollan tecnología y fabrican material de guerra. Las leyes que autorizan inversiones en la renovación e implementación de las armadas son, con más o menos recortes, promulgadas en estos países. Otros países, muy pocos, han logrado identificar los intereses nacionales en aceptable correspondencia con los de sus armadas. Si bien no son ricos, han desarrollado una industria nacional que les permite modernizar sus flotas o buques de segunda mano, obtenidos de las potencias de primer orden, en sus propios astilleros y en parte con su tecnología.

Hay otros, sin embargo, que se debaten en un problema de supervivencia, tratando infructuosamente de convencer a los líderes políticos de la razón de su existencia.

La estrategia de seguridad nacional, y la inversión que el Estado está dispuesto a dedicar, es un problema singular en cada país y en cada época. A pesar de lo apasionante de este tema, en este artículo no lo hemos de abordar, sino que, más bien, nos concentraremos en la metodología para diseñar cómo deben ser las fuerzas del futuro, tanto en tamaño como en sus capacidades; de cómo llegar a ellos considerando lo que tenemos ahora, y que, sobre todo, satisfagan la seguridad de la nación, razonablemente, en un mundo real en el que los bienes más escasos son el tiempo y el dinero.

El planeamiento de fuerzas, de manera similar a la estrategia y al planeamiento operacional, es un arte. Es, específicamente, la apreciación de las necesidades de seguridad del Perú como nación, el establecimiento de los requerimientos que resultan de esta apreciación y la selección, dentro de las limitaciones de recursos económicos, de las fuerzas que satisfacen estos requerimientos.

BASE DE LA METODOLOGIA

La metodología se basa en la FUERZA DE EVALUACION DE RIESGO.

¿Qué es esta fuerza? Es la que sería necesaria para alcanzar los objetivos militares asignados con una probabilidad razonable de éxito (o con un riesgo aceptable).

La magnitud y estructura de

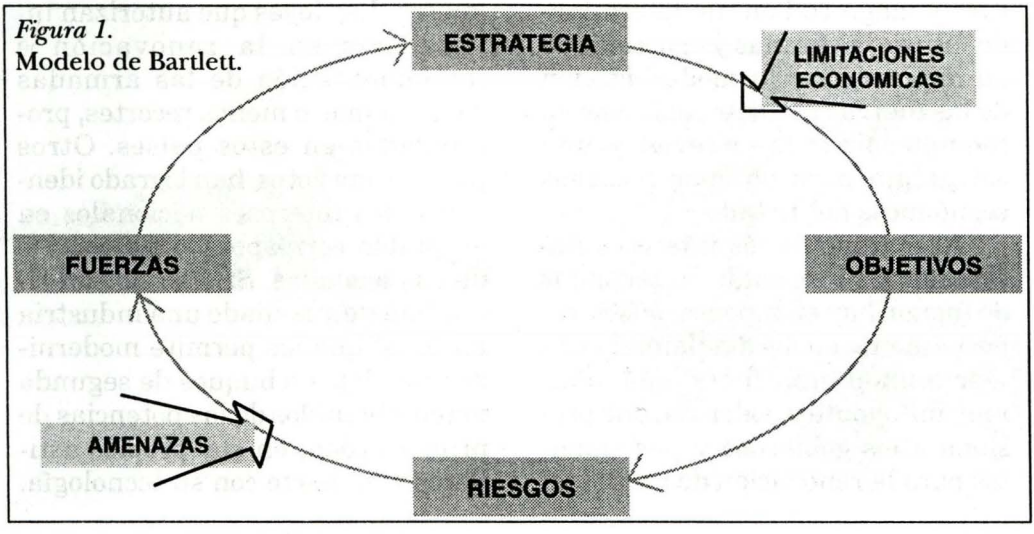


Figura 1.
Modelo de Bartlett.

esta fuerza se describe en número y capacidades de unidades y de la fuerza en su conjunto.

Esta fuerza racional (no ideal) emana de la estrategia a seguir para alcanzar los objetivos con una probabilidad aceptable frente a la oposición de una amenaza. Está claro que hay que definir los objetivos, establecer las armenzas y el tamaño de las fuerzas que soporten la ejecución de una estrategia exitosa.

OPCIONES PARA EL PLANEAMIENTO DE FUERZAS

Existen las siguientes formas de cómo conducir un proceso de planeamiento de fuerzas:

DE ARRIBA HACIA ABAJO (TOP=DOWN)

Consiste en señalar los objetivos y la estrategia general para alcanzarlos, y a partir de allí, formular los requerimientos. Este tipo de proceso es el formulado en Los Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos del CAEM. El riesgo de esta forma de planear es que una vez terminado el proceso, que generalmente puede durar dos años, la gran factura que se deriva no sea aprobada por el presidente de la República. Generalmente tiende a idealizar la seguridad y no se interactiva suficientemente con la realidad económica.

DE ABAJO HACIA ARRIBA (BOTTOM-UP)

Consiste en planear a partir de las fuerzas existentes su transformación al futuro. Esta forma es muy realista pero tiende a apartarse de los objetivos futuros. Esta forma de planear puede surgir como reacción al planeamiento de arriba hacia abajo. Un ejemplo puede ser los planes de guerra de Acción Inmediata, en el que todo el planeamiento administrativo se efectúa basándose en la recuperación de las fuerzas existentes.

FISCAL

Consiste en que dado un presupuesto, establecer prioridades y distribuir. El peligro es que no refleja los requerimientos del entorno de seguridad que requiere el país. Esta forma puede conducir a un deterioro progresivo o a una paralización de la renovación. El motivo es que los recursos para la defensa tienen que competir con programas de desarrollo. No suele visualizar que, por un lado, la seguridad y el desarrollo pertenecen a dos planos diferentes y complementarios, y, de otro lado, que los programas de desarrollo tienen grupos de interés y además una gran sensibilidad entre los votantes de las autoridades políticas.

TEATRO (S)

Consiste en diseñar fuerzas para minimizar el riesgo en uno o más Teatros ante las actuales amenazas. De esta manera asegura un

buen grado de balance y flexibilidad. En este proceso se tiende a exagerar las capacidades del adversario y se trabaja para el caso del peor escenario. Los requerimientos generados de los planeamientos operativos de mediano plazo suelen ser un ejemplo de este proceso.

AMENAZAS, ROLES Y ESCENARIOS

Es muy similar al anterior; pero más amplio, pues considera las futuras amenazas militares y no militares y otros soles de las fuerzas. El riesgo de esta forma de planeamiento es la falta de flexibilidad ante un cambio súbito de amenazas.

CAPACIDADES OPERATIVAS

Consiste en apreciar las capacidades actuales de las fuerzas y optimizar sus funciones creando una fuerza balanceada y flexible para cualquier misión. El riesgo es la suboptimización de algunas capacidades en detrimento de roles mayores y también el costo de esta fuerza.

METODOLOGIA PROPUESTA

Luego de la visión general de las variadas formas de conducir un proceso de planeamiento de fuerzas, y al constatar que todas tienen ventajas y defectos, a continuación se propone una metodología:

Comenzando de un estudio sobre los objetivos permanentes y que recurrentemente han sido demandados de la Marina, seguir con un estudio de las amenazas y su evolución en el largo plazo. Desarrollar un supuesto de recursos económicos y un programa de inversión. Establecer las fuerzas futuras disponibles partiendo de un análisis de las fuerzas actuales. Desarrollar los requerimientos orientados a cada amenaza, escenarios y a los roles de la Marina, con un proceso de planeamiento operativo y priorizarlos en base al estudio de amenazas; verificar las capacidades de la fuerza resultante en relación a las funciones primarias y de apoyo de la guerra naval, determinado finalmente la FUERZA DE EVALUACION DE RIESGO y conciliar finalmente los objetivos, medios y estrategias ante las amenazas y los recursos económicos.

OBJETIVOS

En los planes de guerra a lo largo de los años, las Marinas son generalmente misionadas para controlar el mar en alguna de sus formas y muchas veces para proyectar el poder a tierra. Estas misiones se pueden cumplir en diferente magnitud de eficiencia y riesgo debido, entre otras cosas, al oponente y a los recursos en tiempo y dinero que se asignen.

Son comunes en las armadas estar en condiciones de alcanzar los siguientes objetivos:

- Destruir FFNN de amenazas regionales.
- Interdicción de las líneas de comunicaciones marítimas, LLCCMM, en la región.
- Proteger las LLCCMM propias.
- Proteger AAVV asignadas.
- Proteger el flanco marítimo del Ejército.
- Destruir objetivos estratégicos del TG.

Además, los siguientes roles no militares:

- Supervivencia de la vida en el mar.
- Protección de amenazas contra las especies, el subsuelo y ambiente marino.
- Policía marítima.
- Acción cívica.
- Apoyo en la lucha contra las drogas.
- Contrasubversión y terrorismo en su ámbito.

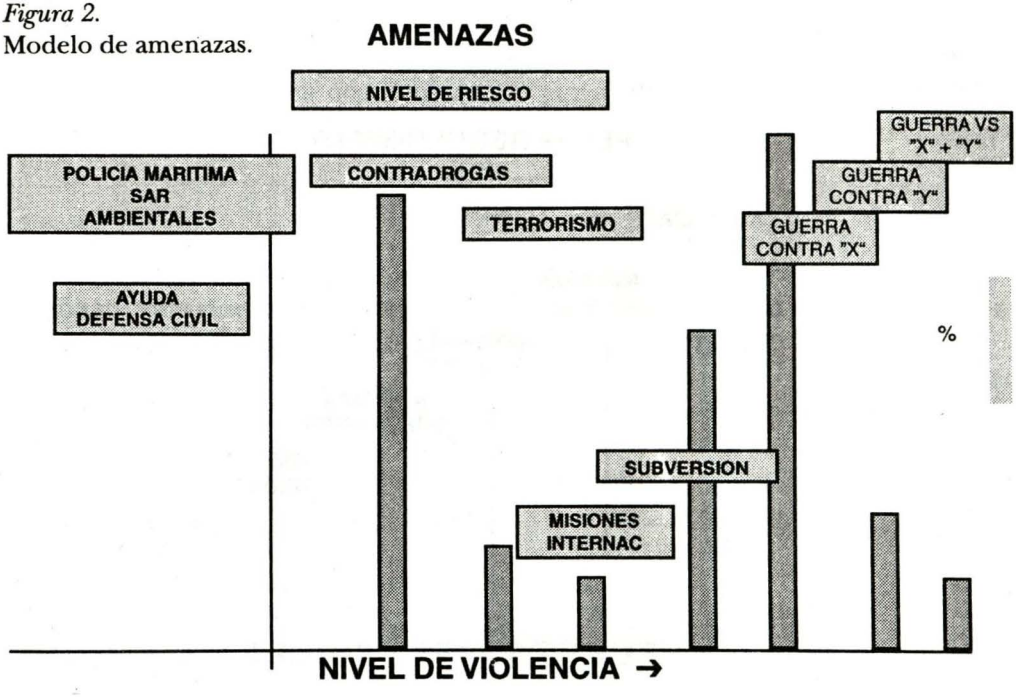
En adición también, estar en condiciones de cumplir las siguientes misiones internacionales en el ámbito de las Naciones Unidas, para elevar su posición en la arena internacional:

- Ayuda humanitaria.
- Mantenimiento de la Paz.
- Forzamiento de la Paz.

AMENAZAS

El estudio de amenazas debe considerar los cambios de poder en la región y en el mundo, las tenden-

Figura 2.
Modelo de amenazas.



cias dominantes, las incertidumbres críticas, la evolución de la interdependencia, los requerimientos internos en seguridad, tendencias culturales, religiosas y demográficas, luchas étnicas, desafíos ecológicos, y el avance de la tecnología.

La probabilidad de ocurrencia de las amenazas identificadas, el nivel de violencia y el riesgo en caso de que se fallase ante las amenazas, debe evidenciarse.

SUPUESTO ECONOMICO

Este supuesto es una de las claves para desarrollar un proceso realista.La estrategia de implementación de fuerzas se basa en un programa de asignación de recursos. Una vez definido, los cambios son múltiples. Las Fuerzas actuales deben ser consideradas en cuanto a la posibilidad de modernización (media vida).Las nuevas fuerzas pueden ser adquiridas como plataformas nuevas, o de segunda mano para ser modernizadas o bien siguiendo otras estrategias de implementación.

FUERZAS ACTUALES, DISPONIBLES EN EL MEDIANO PLAZO

Estas fuerzas comprenden: (1) las fuerzas existentes menos el programa de baja del servicio. (2) las fuerzas programadas que llegarán a estar operacionales dentro de cinco años. Es conveniente anexar una

Figura 3.
Conciliación de requerimientos.

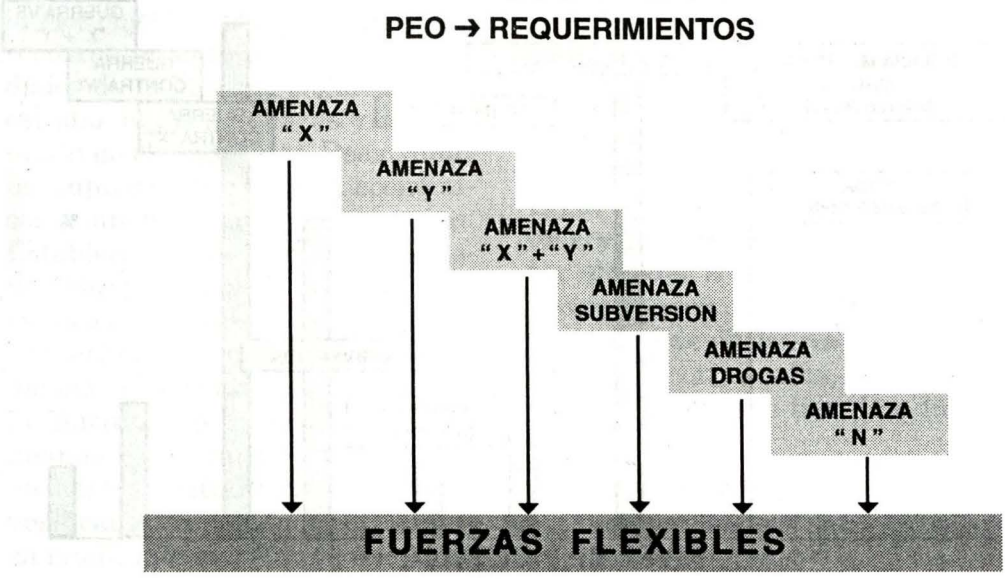


tabla año a año de las fuerzas disponibles.

FUERZA DE EVALUACION DE RIESGO

Esta fuerza se deriva desarrollando fuerzas activas y movilizables contra la amenaza. Las estructuras de fuerzas deseables emanan del planeamiento estratégico operativo (PEO) realizado. El producto final de este análisis es la Fuerza de Evaluación de Riesgo. Se recomienda anexar una tabla con las fuerzas.

Es conveniente seguir los siguientes pasos:

REQUERIMIENTOS DE CADA PEO

Para cada amenaza y su escenario desarrollar un PEO teniendo en cuenta los objetivos definidos en el primer estudio, determinando las fuerzas que sustenten la estrategia más adecuada. Más adelante, al establecerse los límites económicos, durante la conciliación se tendrá que regresar a este PEO para ajustarlo. Los requerimientos provenientes de las amenazas y roles deben ser comparados, fusionados resolviendo conflictos, empleando la priorización determinada en el estudio de amenazas, de manera de obtener una fuerza flexible.

Un ejemplo general, sin desarrollar su contenido, podría referirse a:

FUERZA NAVAL FLEXIBLE

GRUPO DE SUPERFICIE (con aviación orgánica o con aviación basada en tierra)

GRUPO SUBMARINO

GRUPO EXPLORACION AEREA

GRUPO DE SUPERFICIE DE DEFENSA DEL LITORAL

GRUPO DE GUERRA ESPECIAL

GRUPO DEFENSA DE COSTA

No se incluye el Grupo Anfibio, por ejemplo.

VERIFICACION DE CORs

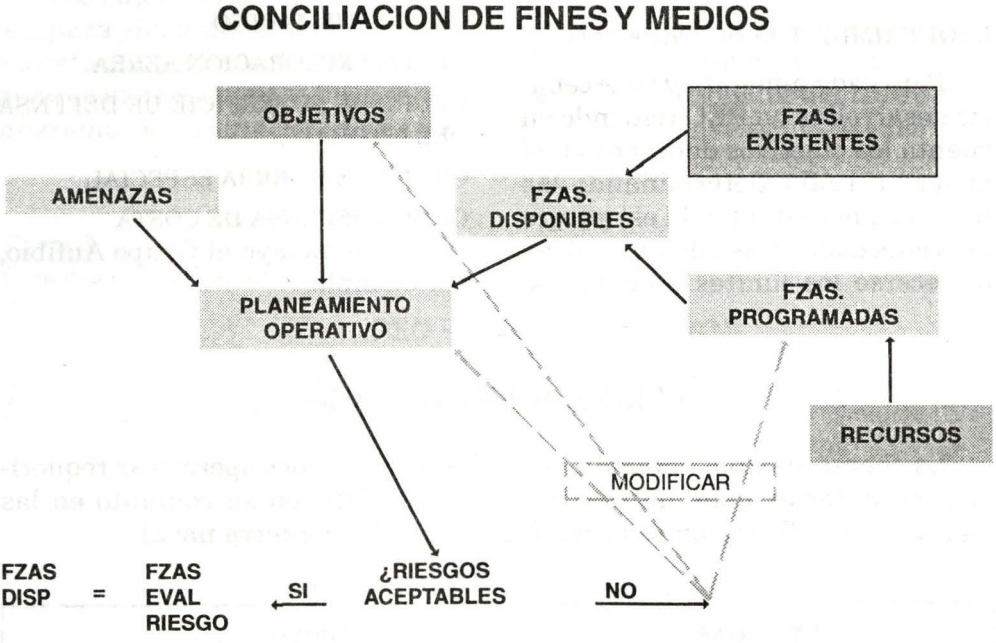
La fuerza flexible obtenida en el paso anterior debe necesariamente ser verificada en relación a las capacidades operativas requeridas (CORs) en su conjunto en las áreas de la guerra naval.

PRIMARIAS	APOYO
1. GUERRA DE SUPERFICIE	1. GUERRA ESPECIAL
2. GUERRA ANTIAÉREA	2. VIGILANCIA OCEÁNICA
3. GUERRA ANTISUBMARINA	3. INTELIGENCIA
4. GUERRA CONTRA COSTA (STRIKE)	4. C3
5. GUERRA ANFIBIA	5. GUERRA ELECTRÓNICA
6. GUERRA DE MINAS	6. LOGÍSTICA

CONCILIACION

Cuando existe coherencia entre los fines y medios a través de la estrategia del teatro con un riesgo razonable, las fuerzas programadas constituirán la guía para el desarrollo del planeamiento estratégico administrativo, PEA. Si hay incoherencia y la fuerza debe incrementarse, o si los recursos de dinero y tiempo no lo permiten, la estrategia debe ser revisada. En este caso hay que revisar todo el planeamiento y reformular el PEO. Si no hay ninguna estrategia que permita alcanzar los objetivos, esta situación debe ser comunicada al P-CCFFAA y al Comandante General del Instituto, para cambiar objetivos o incrementar los recursos.

Figura 4.
Proceso interactivo.



FUERZAS PROGRAMADAS

Las fuerzas programadas se determinan considerando las limitaciones fiscales y de recursos existentes y la fuerza de evaluación de riesgo. Las fuerzas disponibles en el mediano plazo son pues, aquel nivel de fuerza que puede sustentarse con los recursos económicos

percibidos. Se recomienda anexar una tabla con las fuerzas de las fuerzas programadas.

RIESGOS

Finalmente se analizan los riesgos asociados con la estrategia prevista en el teatro. Es la evaluación del impacto en la estrategia de la diferencia medida entre la fuerza de evaluación de riesgo y las fuerzas disponibles. Esta evaluación se puede apoyar en juegos de guerra y en el PCR.

Se establece una escala de riesgo, partiendo desde las fuerzas actuales, que acusarán posiblemente un alto riesgo, a fin de proporcionar un punto fijo de referencia y se continúa con las fuerzas disponibles en el mediano plazo, para permitir evidenciar cuánto más, en fuerzas, es suficiente.

CONTINUACION DEL PEA

El proceso seguido con la metodología propuesta termina con la aprobación del Comandante General de Marina. El documento relativo a las Fuerzas Programadas es la base de la continuación del Planeamiento Estratégico Administrativo (PEA). Aprobadas estas fuerzas, debe continuarse el proceso tanto definiendo en detalle las especificaciones de las unidades y equipamiento que se modernizarán y adquirirán en los plazos inmediatos, como su incorporación a nivel programas y presupuestos. Este proceso es de carácter interactivo, debe revisarse periódicamente, corregirse con base a lo ejecutado y a los cambios en objetivos, amenazas, recursos, tecnología, etc.

NOTA SOBRE EL AUTOR

El contralmirante Humberto León Rabines Gironda es profesor de Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval desde 1993. Ha dictado conferencias en el CAEM desde 1992. También integra el equipo de profesores del Curso de Administración de Recursos para la Defensa que se dicta en la Academia de Guerra Aérea, en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el CAEM. Es graduado del Naval Command College, Naval War College, Newport R.I., U.S.A.; Comando y Estado Mayor ESUP, y de la Escuela Naval del Perú (Primer Puesto y Espada de Honor).

La experiencia profesional del contralmirante León Rabines proviene de sus Comandos de la División de Fragatas y Destructores Misileros, Grupo de Tarea 138.6, del BAP *Almirante Grau* y del BAP *Larrea*, así como de haber sido Jefe de la Sección Planeamiento del Teatro de Operaciones Marítimo; luego, Jefe de la Sección de Operaciones de la Comandancia de Operaciones Navales y Oficial de Estudios Estratégicos en el Comando Conjunto. También ha sido Director del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, Director de Armas y Jefe de la Estación de Misiles. Su actividad naval es de Superficie, formada, en el servicio, en cruceros y destructores, así como en cursos de calificación y capacitación en Armas de Superficie y Misiles en Perú, Italia y Francia.

El contralmirante León Rabines está casado con la Sra. Rita Oneglio y tiene dos hijos, Katya y Humberto.

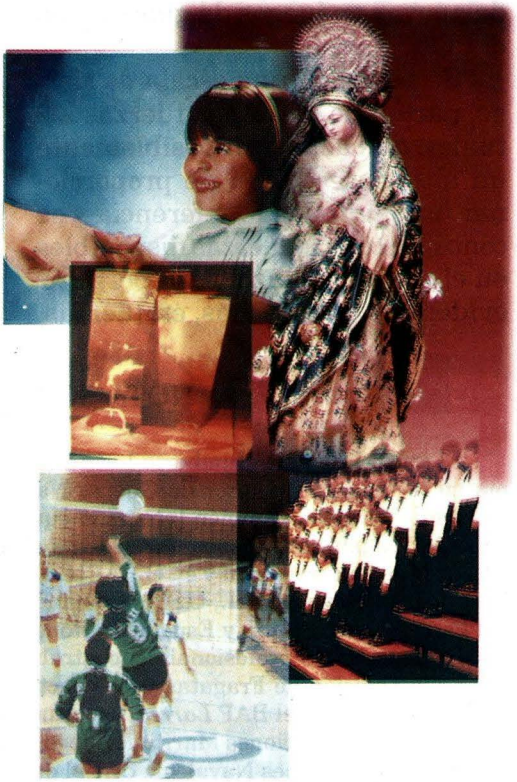
Cultura, Apoyo social, Deporte.

Opciones que el Banco de Crédito respalda desde hace más de un siglo.

Desde 1889 el Banco de Crédito cumple una trascendental labor cultural y de apoyo social.

Protegiendo nuestro patrimonio cultural.
Restaurando cientos de obras de arte de gran valor histórico, como la sagrada imagen del Señor de los Milagros, esculturas y obras arquitectónicas de todos los tiempos.

Publicando importantes obras.
Auspiciando campeonatos deportivos, actividades culturales y eventos de bien social, como la Teletón y Ponle Corazón.



Pensando en usted

BANCO DE CREDITO

La Comisión del buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* a La Habana en 1944

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada

I. INTRODUCCION

El 29 de diciembre de 1943 tuvo lugar la graduación de mi Promoción, luego de culminar siete años de estudios y preparación en la Escuela Naval de La Punta (dos años de Aspirantes a Cadetes Navales y cinco años de Cadetes, de acuerdo con lo establecido en esa época). Éramos 23 los egresantes y ello nos hacía una de las Promociones más numerosas al momento de recibirnos como oficiales de Marina. Luego de la clausura nos entregaron nuestros nombramientos y fuimos distribuidos por orden de mérito a los únicos cuatro buques de Superficie que componían nuestra ya antigua Escuadra: los B.A.P. *Almirante Grau, Coronel Bolognesi, Almirante Guise* y *Almirante Villar*. De acuerdo con mi caracterización me correspondió el honor de ser nombrado a la dotación del buque insignia, el cual, al momento, se encontraba amarrado al muelle del Arsenal Naval en periodo de recorrido y modernización. Por tal motivo, los alféreces recién recibidos designados al B.A.P. *Almirante Grau* fuimos destacados a los otros tres buques que pronto zarparían para el Crucero de Verano en la costa. Esta vez me tocó embarcarme en el B.A.P. *Almirante Guise*. Zarpamos hacia el Norte, pero a los pocos días, el 22 de enero de 1944, fui destacado, junto con un tercio de mi Promoción, al B.A.P. *Rímac* para realizar un viaje de práctica aprovechándose que este transporte de la Armada realizaba viajes comerciales al extranjero. Acababa de ser nombrado comandante de este buque el capitán de fragata Juan F. Torres Matos y como segundo comandante el capitán de fragata Gustavo Mathey. Fue bajo la hábil y experimentada dirección de estos jefes que dimos nuestros primeros pasos profesionales en una larga navegación del Callao

hasta Buenos Aires, con escalas en Valparaíso, Puerto Quequén (Necochea) y Montevideo, con cruce por los canales patagónicos. Este fue nuestro primer viaje al exterior y del que recogimos importantes conocimientos prácticos para nuestra formación.

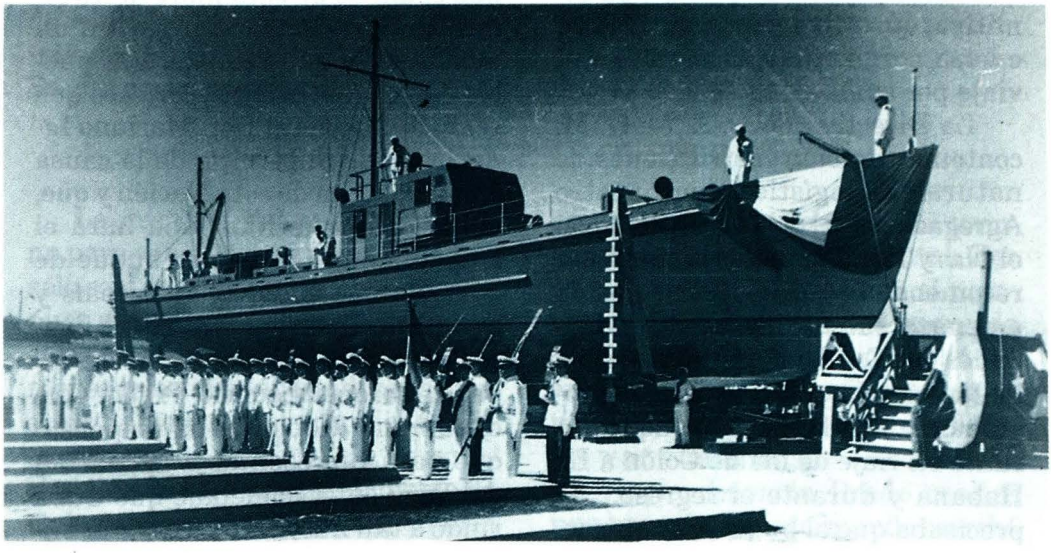
El 24 de mayo, de vuelta en el Callao, regresé a mi puesto de origen. El B.A.P. *Almirante Grau* continuaba su programa de alistamiento: recorrido general de la planta de ingeniería, instalación de nuevos equipos de comunicaciones y girocompases, así como de equipo de sonido y reemplazo del viejo palo trinquete por una estructura metálica con un puente modificado y puente alto y dos estaciones elevadas de vigilancia (cofas). Había nuevo comandante; era el capitán de fragata Francisco Tudela y era nuevo segundo comandante el capitán de corbeta Augusto García Calderón, y los trabajos continuaban a ritmo acelerado. Mi cargo, oficial de la 3ra. División de Armamento (batería de cañones Vickers de 76 mm.).

Con fecha 01 setiembre, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, contralmirante USN L. N. McNair (por entonces no existía el cargo de Comandante General de la Marina, siendo el Jefe de Estado Mayor General quien comandaba la Institución, el mismo que era el Jefe de la Misión Naval Americana), visitó el B.A.P. *Almirante Grau* para constatar el estado de avance de los trabajos, reuniéndose con los oficiales del buque y del Arsenal. El Comandante General de la Escuadra, el comandante del buque y los oficiales del Arsenal informaron que el buque estaría en condiciones de efectuar las pruebas en puerto y en la mar, necesarias para entrar en servicio, el 15 de ese mes de setiembre. El J. E. M. G. M. apreció que sólo con un esfuerzo extraordinario individual y colectivo de parte de los oficiales y tripulantes del buque y de los del Arsenal podría lograrse esa meta, teniendo en consideración que el Crucero llevaba varios meses fuera de servicio y que tenían que hacerse muchas pruebas luego de las reparaciones y alteraciones realizadas, lo que demandaría sobretiempo, como en realidad ocurrió. En la ocasión, el J. E. M. G. M. impartió instrucciones para que todos los organismos comprometidos en el alistamiento del buque lo atendieran prioritariamente y anunció que se proyectaba un largo viaje al extranjero para mediados del mes. Indicó, finalmente, que todo el trabajo y los programas debían estar basados en el supuesto de que el buque estaría listo para hacerse a la mar, para sus pruebas finales, el 12 de setiembre, o antes. Con fecha 02 setiembre el J. E. M. G. M. hacía conocer al Agregado Naval a la Embajada del Perú en los EE. UU. de N. A., con información al Ministerio de Marina y todas las Autoridades Navales propias y estadounidenses involucradas en el viaje que era deseo del Gobierno peruano enviar al B.A.P. *Almirante Grau*, vía



Comisión de cadetes embarcados.

Ceremonia del lanzamiento del Leoncio Prado.



el Canal de Panamá, a La Habana, Cuba, debiendo llegar a este puerto antes del 28 de setiembre con el objeto de participar en las ceremonias que se realizarían en relación con la inauguración de un monumento dedicado al General Mariano Ignacio Prado y el lanzamiento del primer buque de guerra construido en ese país que llevaría el nombre del coronel peruano Leoncio Prado. Se tenía planeado que el buque permanecería en La Habana hasta, o aproximadamente, el 14 de octubre, en cuyo periodo tendría lugar el cambio de mando presidencial entre el Gral. Fulgencio Batista y el Dr. Ramón Grau San Martín. Se indicaba también que el B.A.P. *Almirante Grau* llevaría representantes de las diferentes Escuelas Militarizadas: Escuela Militar, Escuela Naval, Escuela de Aviación, Escuela de Policía y del Colegio Militar "Leoncio Prado". Se daba a conocer que el Embajador Especial y su comitiva, que representarían al Perú en las ceremonias, realizarían el viaje por avión.

La Directiva del J. E. M. G. M. contenía también instrucciones de naturaleza logística que nuestro Agregado Naval debía coordinar con el Navy Departament. Finalmente recomendaba que si la situación de amenaza submarina en las vecindades del Caribe lo indicara, se solicitase al Navy Departament proporcionar escolta para el buque durante su viaje de ida de Colón a La Habana y durante el regreso. Se precisaba que el buque, por su parte, contaría con equipo normal de cargas de profundidad, lanzacargas y cañones listos para su operación. La escolta antisubmarina no fue proporcionada por la USN por no existir amenaza submarina en esos días, pero la precaución era procedente por estar comprendida la zona a transitar dentro del teatro de guerra durante la II Guerra Mundial.

Las pruebas previas al zarpe se realizaron en el área de operaciones del Callao con todo éxito y el buque insignia estuvo listo en todo sentido para iniciar el largo viaje a las 1000 horas del día 15 de setiembre. El Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Mariano H. Melgar, en los párrafos respectivos de su Orden de Operaciones dirigida a los Elementos de Tarea: B.A.P. *Almirante Grau* y División de cazasubmarinos Nro. 2, compuesta por los B.A.P. *CS-3* y *CS-4* indicaba que el día 30 de setiembre de 1944, la Nación de Cuba inaugurará un monumento que recordará al pueblo cubano los hechos gloriosos que realizó el General Don Mariano Ignacio Prado al servicio de la causa emancipadora de esta Nación y que, en la misma fecha, Cuba hará el lanzamiento del primer buque de guerra construido en dicho país y que llevará por nombre el del ilustre prócer de la independencia cubana, Coronel Leoncio Prado. Que el supremo Gobierno ha dispuesto que para representar a la Marina del Perú en el homenaje que Cuba rinde a tan ilustres peruanos el bu-

que insignia de la Escuadra haga viaje a La Habana para que sus planas mayor y menor lleven la representación oficial de la Marina. Que al efecto, el B.A.P. *Almirante Grau* zarpará desde su Base del Callao con destino a La Habana (Cuba) el día 15 de setiembre a las 1000 horas en Misión Especial de la Superioridad , siendo su itinerario Callao-Talara-Balboa C. Z.-Cristóbal C. Z.-Habana (Cuba)-Cristóbal C. Z.-Balboa C. Z.-Talara-Callao, debiendo navegar a diferentes velocidades a fin de probar una vez más las máquinas e instalaciones y poder determinar exactamente los consumos a las distintas velocidades y con las nuevas máquinas auxiliares que se han instalado. La Directiva contenía igualmente órdenes precisas para que durante la navegación de día y de noche se efectúen prácticas intensivas de todas las emergencias y zafarranchos, con preferencia al zafarrancho general de combate, condiciones de alistamiento II y III y control de averías. Se daba a conocer que viajarían a bordo 55 cadetes (11 de cada Escuela). Disponíase además que los oficiales de División instruyeran a su personal sobre su motivo del viaje y la actuación que les cupo a los distinguidos peruanos, Mariano Ignacio Prado y Leoncio Prado, que participaron activamente en la independencia de Cuba. A la División de Cazasubmarinos, cuyos buques estaban Comandados por los tenientes segundos Alejandro de las Casas y Fernando Morey, respectivamente, se le ordenaba dar escolta antisubmarina al buque insignia hasta Talara. En cuanto a la logística, la Orden contenía todas las instrucciones del caso y, en lo relativo a providencias especiales, se ordenaba observar rigurosamente las medidas de seguridad y operaciones en caso de ataque, completo oscurecimiento entre el crepúsculo vespertino y el matutino, así como inspecciones frecuentes para verificar la estanqueidad, disposiciones para los vigías, servicio de seguridad, escucha submarina, empleo de planes de zig-zag, etc.

II. El HOMENAJE A LOS HÉROES

La gratitud del pueblo antillano para con nuestros héroes fue tan sólo comparable con su patriotismo, pues el General Prado, de brillante carrera militar, figura relievantemente entre sus Libertadores a causa de haber coadyuvado eficazmente a la independencia de esta nación hermana. Por ello, el pueblo de Cuba quiso perpetuar la memoria del paladín de la causa justa y noble de la libertad continental. Por otra parte, al bautizar con el nombre de *Leoncio Prado* un buque de su Escuadra, ese país cumplió un anhelo popular y exteriorizó su gratitud para con uno de sus soldados de vanguardia en la cruzada libertaria. Leoncio Prado realizó una hermosa proeza cuando marchó

a Cuba en compañía de sus hermanos Grocio y Justo, con el fin de cumplir la misión sagrada que les había encomendado su padre, el General Mariano Ignacio Prado. Su amor a la libertad, efervescencia de su alma libre y dictado supremo de su conciencia, constituyeron la más rotunda afirmación en la campaña contra el conquistador peninsular. Esta nave, con el nombre de nuestro héroe de Huamachuco, al cruzar los mares pasearía orgullosa las banderas de Cuba y del Perú enlazando el alma de dos pueblos que experimentan las mismas inquietudes y que se confunden unidos en una tradicional amistad.

Autor de las Mociones presentadas a la Cámara de Representantes de Cuba fue el Dr. Emilio Núñez Portuondo, Representante por las Villas y Presidente de la Comisión Diplomática de esa rama del Parlamento. Ambas Mociones, honrando la memoria del General Mariano I. Prado y la del Coronel Leoncio Prado, fueron aprobadas por dicha Cámara por unanimidad y aclamación el 04 de noviembre de 1942 y por el Senado de Cuba, en igual forma, el 18 del mismo mes y año. Las respectivas Mociones rezaban como sigue: con respecto a la primera, en la parte Considerativa: Que la figura prócer del General Mariano Ignacio Prado, que por dos veces ocupara la Primera Magistratura del Perú, contribuyó con su acción decisiva a que se consolidara la libertad de los pueblos americanos. Que no limitó al reconocimiento de nuestra beligerancia su cooperación a la independencia de Cuba, por cuanto aceptó como Estado constituido a la República de Céspedes, y recibió, con las formalidades de estilo, a su Ministro Plenipotenciario Don Manuel Marqués Sterling. Que el año de 1869 hizo un donativo a Cuba por valor de ochenta mil pesos, y votó, más tarde, la cantidad de doscientos mil soles en Bonos de la Deuda Interior, para ayudar a la causa de la Revolución. Que amparó a los emigrados cubanos, ofreciéndoles el mismo trato que a los ciudadanos peruanos. Que estimuló a sus hijos Leoncio, Grocio y Justo, en sus luchas en nuestra manigua en favor de la emancipación cubana. En la parte Resolutiva, se acordaba solicitar al Poder Ejecutivo se coloque en la ciudad de La Habana un busto del General Mariano Ignacio Prado, como homenaje a ese gran amigo de Cuba y como testimonio perenne de la gratitud de los cubanos. En cuanto a la segunda Moción, se consideraba: Que es deber primordial de la República honrar en debida forma la memoria de aquellos que coadyuvaron a su independencia, realzando sus gestas heroicas y reviviendo aquellos actos que fijaron páginas gloriosas en la historia patria. Que Cuba ha venido rindiendo culto, en todo tiempo, a aquellos de sus hijos que pusieron a contribución de la libertad su heroísmo, al igual que a muchos de los nacionales de otros pueblos americanos que contribuyeron denodadamente a la indepen-

dencia cubana. Que el héroe peruano Leoncio Prado luchó en la manigua en favor de nuestra causa, hasta alcanzar el grado de teniente coronel del Ejército Libertador, y, más tarde, al frente de un grupo de valerosos cubanos se apoderó del barco español "Moctezuma", izando en él mismo el pabellón de Cuba Libre, dotando así a la Revolución del primer buque de su Armada. Que Leoncio Prado merece homenaje de gratitud de los cubanos por su cooperación valiosa y abnegada a la causa de la Independencia, ya que tras cambiar el nombre de "Moctezuma" por el de "Céspedes", en homenaje al caudillo de la Demajagua, se constituyó en el primer oficial de la Marina cubana en armas. Que, de acuerdo con lo dispuesto por el Gobierno de la Nación, en breve la Marina de Guerra Constitucional será incrementada con nuevas unidades. La parte Resolutiva acordaba solicitar al Poder Ejecutivo que se dé el nombre de "Leoncio Prado" a una de esas unidades, como tributo de recuerdo y admiración a quien nos dotó de la nave guerrera donde flameó por primera vez nuestra enseña nacional y como un homenaje de gratitud a la República del Perú, cuyos hijos vinieron a luchar, abnegadamente, por la causa de la Libertad de Cuba.

Sobre el aporte peruano a la independencia de Cuba, ha dicho Francisco C. Bedriñana: "Durante la guerra de los Diez Años, la República del Perú reconoció la beligerancia del Partido Revolucionario Cubano, siendo el primero entre los países de América que se decidiera a dar ese paso trascendental; hubo el reconocimiento jurídico de la Independencia; se iniciaron relaciones internacionales con la República en armas, siendo recibidos los representantes oficiales de Cuba; las Legaciones y Consulados peruanos ampararon a los ciudadanos cubanos en igual forma que a los nacionales; se brindaron aportes económicos, y, por último, se llegó a la contribución personal, engrosando valerosos peruanos las fuerzas que luchaban en la manigua heroica. Por otra parte, sabemos bien la participación de los hijos del General Mariano I. Prado en las contiendas por la Independencia. Grocio y Justo se batieron como buenos. Leoncio, el mártir Leoncio Prado, fue el héroe del "Moctezuma", jornada que constituye por sí sola, una de las páginas más brillantes de nuestra Historia, y aún de los anales en que se recogen los hechos más extraordinarios de la libertad americana". Y finaliza diciendo: "Próximamente se levantará en nuestra capital un monumento a la memoria del General Mariano Ignacio Prado, gran amigo de Cuba. Ese monumento señalará a las futuras generaciones, la actuación de un hombre que supo entregar sus más puros sentimientos a una América grande y próspera. De un hombre que supo ofrendar a Cuba, inclusive, la riesgosa participación de sus hijos en la contienda. Hijos por otra parte,

dignos de quien figura en la Historia como el Héroe del 2 de Mayo de 1866, fecha de la consolidación de la Independencia de América".

Respecto al Coronel Leoncio Prado refiere Ricardo Walter Stubbs:

"Es el año 1876 y aunque sólo cuenta con 23 años, Leoncio Prado resulta ya un veterano de las batallas y de los golpes de audacia. En la historia de las guerras separatistas de América, fulgura con destellos de inmortalidad, la bizarra insurgencia del mocetón huanuqueño, que para colaborar eficazmente en la campaña libertadora de un pueblo hermano, concibe, prepara y ejecuta con la celeridad del rayo la captura de una nave española, para ponerla al servicio de los rebeldes cubanos que luchan contra la extraña dominación".

"La épica hazaña se realiza el 07 de noviembre de aquel año con sólo un grupo de 10 patriotas cubanos. Prado se apodera del navío español "Moctezuma" en una acción fulgurante de genio, valentía y cálculo. El barco que Cuba necesitaba para burlar el bloqueo, estaba conquistado. Prado arría la bandera de España del mástil de popa e iza, para que flameé por primera vez sobre los mares, el pabellón de Cuba en este buque al que bautiza con el nombre de *Céspedes*. Durante dos meses, perseguido tenazmente por los navíos españoles *Bazán, Jorge Juan* y *Fernando el Católico*, recorre el Mar Caribe y el 03 enero de 1877, en la rada de Bragman, cerca del puerto de Gracias a Dios, en Nicaragua, acosado por los buques enemigos prende fuego a su nave antes de entregarla y gana la costa a nado luego de estar a salvo sus compañeros. Nada pudieron hacer los españoles para salvar al *Céspedes*. Prado y su segundo, un negro oriental, Manuel Morey, se internaron en la selva rumbo a lo desconocido. La odisea de estos valientes fue horrible en sufrimientos. Perdidos entre espesos manglares sin caminos, anduvieron descalzos, hambrientos, durante semanas interminables hasta que al fin dieron con el puerto de Corinto bañado por las aguas del Pacífico. La acción de Leoncio Prado alcanzó tales proyecciones de admirativa grandeza que galvanizó la atención de América entera".

III. LA COMISIÓN

La relación de la plana mayor en Misión Especial a Cuba, en representación de la Marina de Guerra del Perú a los homenajes a los héreos peruanos antes mencionados, fue la siguiente:

Comandancia General de la Escuadra

Capitán de Navío	**Mariano H. Melgar C.**	**Comandante General**
Capitán de Fragata	**Luis Céppi H.**	**Ingeniero de Escuadra**

Capitán de Corbeta	Teodosio Cabada G. P.	Secretario del Comandante General
Capitán de Corbeta	Jorge Luna F.	Jefe de Cadetes embarcados
Capitán de Corbeta SN	Julio Oliart C.	Odontólogo de Escuadra
Teniente 1ro. C. S.	Manuel Fernández C.	Jefe de Comunicaciones de Escuadra
Teniente 1ro. C. A.	Alberto Benvenuto C.	Jefe de Armamento de Escuadra
Alférez de Fragata Asim.	Abraham Valencia M.	Capellán de la Escuadra

B.A.P. *Almirante Grau*

Capitán de Fragata	Francisco Tudela S.	Comandante
Capitán de Corbeta	Augusto García Calderón	2do. Comandante
Teniente 1ro.	Germán Castillo Z.	Jefe Dpto. Armamento
Teniente 1ro. C. S.	Jorge Dellepiane O.	Jefe Dpto. Ingeniería
Teniente 1ro.	César Mavila M.	Jefe Dpto. Administración
Teniente 1ro. S. N.	Julio Vásquez A.	Jefe Dpto. Sanidad
Teniente 2do. C. C.	Oscar Iturrino F.	Jefe Dpto. Comunicaciones
Teniente 2do. C. S.	Eduardo Fernández D.	Oficial de Armamento
Teniente 2do. C. S.	Carlos de la Torre C.	Jefe Dpto. Navegación
Teniente 2do. C. S.	Armando Patiño A.	Oficial de Ingeniería
Teniente 2do.	Gerardo Rossel B.	Jefe Dpto. Construcción
Teniente 2do.	Alejandro Arana N.	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Carlos Rey y Lama	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Cordero G.	Oficial Ayudante Administración
Alférez de Fragata	Rafael Durán Rey	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Alberto Rubio W.	Oficial Secretario
Alférez de Fragata	Javier Pinillos C.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Gonzalo Saénz C.	Oficial Aydte. Comunicaciones
Alférez de Fragata	Tomás Pizarro D.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Julio Escudero M.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Pedro Cebrián S.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Tudela de la T.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Boza L.	Oficial de Armamento

Cadetes de la Escuela Naval del Perú

5to. Año	Cadete Tte. 1ro.	Antonio Miranda G.
	Cadete Tte. 2do.	Salvador Diez Canseco R.
	Cadete Tte. 2do.	Javier Jiménez P.
	Cadete Tte. 2do.	Luis Díaz Z.
	Cadete Tte. 2do.	Javier Labarthe C.
4to. Año	Cadete A. Fgt.	Adolfo León L.
	Cadete	Juan Secada L.
	Cadete	José Teixeira del Aguila
	Cadete	Alexander Forsyth C.
	Cadete	Aurelio Masías A.
3er. Año	Cadete	Enrique Fernández Dávila

Dotación total del B.A.P. *Almirante Grau*:

Jefes y Oficiales de la Comandancia General de la Escuadra	8
Jefes y Oficiales de la dotación del B.A.P. Almirante Grau	23
Cadetes de las Escuelas Militarizadas	56
Suboficiales Maestros	17
Oficiales de Mar	76
Cabos	68
Marineros	169
TOTAL :	417

Merece un comentario especial la designación del capitán de corbeta Teodosio Cabada González Prada como Secretario del Comandante General de la Escuadra mediante destaque, de la Zona Naval de la República para este viaje -entre el 11 de setiembre y el 26 de octubre- por ser un Oficial idóneo como Asesor en las actividades a cumplirse en esa Comisión. Este jefe fue hijo del capitán de navío Teodosio Cabada Revoredo, también distinguido marino quien prestara servicios como segundo comandante del transporte *Constitución* y del crucero *Lima* en los años 1906 y 1908, entre otros cargos, y fue el primer Director de Capitanías en 1911. Teodosio Cabada, hijo, prestigió a la Marina cuando, desempeñándose como Edecán del Presidente Augusto B. Leguía, dio muestra de lealtad y caballerosidad el 26 de agosto de 1930 cuando el Gobernante fue derrocado. Al respecto, dice Basadre en su *Historia de la República:* "... en la madrugada de ese día el Presidente derrocado abandonó Palacio y partió para embarcarse en el Callao en el *Grau* que debía conducirlo a Panamá. En medio de la traición de algunos, del abandono de otros y de la pasividad de muchos, se destacó la lealtad de unos pocos, entre los que estuvo su Edecán, el oficial de Marina teniente primero Teodosio Cabada que lo acompañó en esos momentos". Recientemente, con ocasión del centenario de su nacimiento (16 de Abril del presente año), el contralmirante Federico Salmón de la Jara rindió un elocuente homenaje a este distinguido marino en artículo publicado en el Diario "El Comercio". A los pocos días, el 13 de setiembre, el teniente Cabada pasaba a la Disponibilidad, a su solicitud, y en 1951 a la Situación de Retiro por límite de edad, para continuar presentando valiosos servicios a la Patria, siendo brillante Embajador en varios países de América, Cuba entre ellos. Fue distinguido marino, jurista, historiador, político, literato y poeta, habiendo sido considerado uno de los más ilustres peruanos de este siglo. Tuve la suerte de ser su alumno en el Curso de Historia General siendo Aspirante a Cadete Naval en 1938 y recuerdo lo intere-

sante que nos resultaba escuchar sus charlas y relatos siempre importantes y con dominio de los temas y entusiasmo por trasmitir sus conocimientos a los futuros marinos.

Respecto a la Misión Especial, por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto se expidió la Resolución Suprema Nro. 1237, de fecha 13 de setiembre 1944, en los siguientes términos: "Vista la invitación formulada a nombre de su Gobierno por el Excelentísimo señor Doctor don Emilio Núñez Portuondo, Embajador Extraordinario en Misión Especial de Cuba, para que el Perú se haga representar en la inauguración del Monumento erigido en La Habana en memoria del ex presidente del Perú, General don Mariano Ignacio Prado, y en el lanzamiento del cazatorpedero de la Armada Cubana que llevará el nombre del Coronel don Leoncio Prado; Deseando el Gobierno hacerse representar, asimismo, en las Ceremonias de Transmisión del Mando Supremo de la República en Cuba, que se efectuará en la Ciudad de La Habana el 10 de Octubre próximo; y estando a lo acordado; SE RESUELVE: 1ro. Nómbrase, con el carácter de ad-honorem, Embajador Extraordinario en Misión Especial, para que concurra en representación del Perú, a los homenajes y ceremonias mencionadas al Dr. don Mariano Ignacio Prado; 2do. La Misión Especial quedará integrada con las siguientes personas: a) en representación del Senado: Señores Senadores don Enrique Silva Elguera, Dr. don Elías Lozada Benavente y Dr. don Enrique Rubin; b) en representación de la Cámara de Diputados: Dr. don Gerardo Balbuena, don Juan Manuel Peña Prado y don Carlos Aramburú Salinas; c) en representación de la "Sociedad Fundadores de la Independencia y Vencedores el 2 de Mayo de 1866", los señores: General don José Luis Salmón, su Presidente, y don Manuel Elías Bonnemaison y don Enrique D. Tovar, miembro de la misma Institución; el Dr. Juan I. Elguera, Ministro Consejero de la Embajada del Perú en Cuba; Capitán de Navío don Mariano H. Melgar, como Agregado Naval; el Coronel don José M. Tamayo, como Agregado Militar; d) el Coronel C.A.P. don Juan E. O'Connor, como Agregado de Aeronáutica; el señor don César Giannella, Primer Secretario de la Embajada en Cuba; el señor José Miguel de la Peña, Secretario ad-honorem, y el Dr. don Jaime Diez Canseco, Secretario.- Regístrese, comuníquese y publíquese.- Rúbrica del señor Presidente de la República.- SOLF.

IV. EL VIAJE

Terminado los preparativos para esta importante Comisión, realizadas las pruebas del caso y tomadas las debidas previsiones para el

cruce por zonas de riesgo propias de las áreas de operaciones en que se desarrollaba la II Guerra Mundial, y siendo las 1000 horas del 15 de setiembre, el buque largó amarras del muelle antedique, luego de ser despedido por las autoridades navales: Sub Jefe del E. M. G. M., contralmirante Enrique Labarthe, Comandante del Arsenal y Comisiones de oficiales de los buques. Al salir de la rada interior se gobernó al clásico Rv 319.5 y a velocidad de 12 nudos para pasar entre Mazorca y El Pelado. Desde este punto se continuó la navegación con destino a Talara, tramo en el que se aprovechó para reentrenar al personal en sus funciones de mar y realizar pruebas complementarias y todo tipo de zafarranchos y emergencias con miras a una navegación eficiente y segura en las aguas del Caribe. A 0650 del día 17 se dio fondo en Talara, procediéndose a realizar la faena de petróleo, zarpando para Balboa, C.Z., a las 1800. A las 0300 horas del día 21 se avistó el faro de la isla Taboguilla, unos instantes después, un patrullero de la USN solicitó identificación la cual le fue dada. Embarcado el práctico, se fondeó en el puerto de Balboa a las 0745. Pronto estuvieron a bordo el Embajador del Perú en Panamá, Dr. Cúneo Harrison y el Comandante del 15° Distrito Naval, capitán de navío USN Stone, así como el Agregado Naval del Perú en Panamá, capitán de corbeta Aurelio Pedraza Fuller, los Comandantes de los B.A.P. *R-3* y *R-4*, a la sazón en Panamá, capitanes de corbeta Enrique Carbonel y Carlos Llosa, y oficiales de la USN. A 0830 se levó anclas y navegó en demanda de las esclusas de Miraflores, en el Canal de Panamá, a las que se ingresó a las 0920; posteriormente se ingresó a la esclusa de Pedro Miguel; luego, siempre a la voz del práctico, se ingresó al Canal de Culebra; después se navegó en el lago Gatún saliendo de la esclusa del mismo nombre a las 1700, procediéndose a los muelles de Cristóbal, C.Z., donde se amarró al lado Sur del muelle Nro. 7, recibiéndose la visita del Cónsul del Perú en ese puerto, también la del capitán de navío USN Capitán de Puerto y la del capitán de navío USN Jefe de la Estación de Coco Solo. Luego se efectuó faena de petroleo y faena de agua. El día 23 a 2000 se prepara el buque para zarpar, dejando el puerto a las 2200 horas con destino a La Habana (Cuba). Primer rumbo fue el Rv 000, velocidad 14 nudos buque totalmente oscurecido, condición de alistamiento Nro. 2, vigilancia especial, personal en cofas y dotaciones de guardia en los cañones. A 0100 del día 24 se dio inicio a la navegación en zig-zag con la que se continúa por periodos hasta la llegada a La Habana.

A 0435 del 27 setiembre se distingue el Faro de Mariel, en la Isla de Cuba, y pocos minutos después se aprecia el resplandor de las luces de La Habana. A 0715 se gobierna al Rv 100; a 0745, puesto de maniobra, y a 0830, se aproa el buque

a la entrada del puerto. Se saluda a la Plaza con una salva de 21 cañonazos que pronto fue respondida por la batería de la Fortaleza de la Cabaña. Práctico a bordo y a 0900 se da fondo con el ancla de babor. A 0910 se leva y se procede a atracar al lado Sur del muelle de San Francisco. A 0950 buque amarrado. Terminado puesto de maniobra. A 1000 se recibe la visita del Embajador Especial de Cuba en el Perú; del Encargado de Negocios del Perú en Cuba; del coronel de aviación del Perú O´Connor, Agregado Aéreo; del Agregado Militar, coronel EP. Tamayo, y Ayudantes cubanos para el Comandante General de la Escuadra. Por la tarde fue visitado el Comandante General por el comandante del crucero cubano *Patria* presente en el puerto. Al día siguiente, 28 de setiembre, el Comandante General de la Escuadra y sus oficiales del Estado Mayor efectuaron visita oficial a las autoridades cubanas. Horas más tarde, el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Mariano H. Melgar C., recibió la visita protocolar del Embajador del Perú en Cuba y de miembros diplomáticos cubanos y peruanos, rindiéndose los honores correspondientes.

V. LA ESTADÍA Y ACTIVIDADES

Es a partir del 29 de setiembre que se inician propiamente las actividades con la colocación de ofrendas florales por la Comisión designada en el Monumento a los Próceres Cubanos Martí, Céspedes y Macedo. El sábado 30 tuvo lugar el lanzamiento al agua del buque de guerra cubano *Leoncio Prado*, a las 1145 horas, momento en que se izó el empavesado en nuestro buque insignia. A la ceremonia asistieron el Comandante General de la Escuadra y oficiales en comisión, así como la banda de músicos, compañía de cadetes con pabellón y escolta. Ese mismo día se realizó, a las 1700 horas, en la Avenida América, la ceremonia de inauguración del monumento al General Mariano Ignacio Prado a la que concurrieron el Comandante General de la Escuadra, el comandante del buque y los oficiales en comisión y en la que participaron las compañías de cadetes, marinería, pabellón y escolta y la banda de músicos. Esta ceremonia fue muy emocionante. La Fuerza de Desembarco estuvo al mando del capitán de corbeta Jorge Luna Ferreccio; fue abanderado el alférez de fragata Javier Pinillos Cabada y oficial de sección el alférez de fragata Carlos Rey y Lama. El público asistente exteriorizó su especial afecto y simpatía a nuestro personal en todo momento. La bella ciudad de La Habana mostraba la gran alegría del pueblo, en todos sus niveles sociales, por el próximo cambio de Gobierno y por la visita de los marinos peruanos por quienes, desde nuestro arribo, dieron muestras claras de franca sim-

patía y gratitud.

El lunes 02 de octubre, presentes en la bahía los antiguos cruceros cubanos *Patria* y *Cuba,* se preparó el buque para la visita presidencial y se alistó la toldilla para un banquete. Poco antes del medio día subieron a bordo los miembros del Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba y el Sr. Giannella, de la Embajada del Perú. El personal ocupó puesto de revista y honores. Antes de las 1300, se embarcó el Primer Ministro del Gabinete de Cuba, así como el Embajador del Perú y su comitiva; el Alcance de La Habana, dos capitanes de navío del Estado Mayor cubano y el Embajador de los EE.UU. de N.A. A 1340 subió a bordo el Presidente de Cuba, General Fulgencio Batista, rindiéndose los honores correspondientes a su alta investidura. Luego de los saludos tuvo lugar el almuerzo ofrecido por el Embajador del Perú en Misión Especial al Presidente de Cuba. El buque estaba engalanado con el empavesado y la toldilla arreglada con banderas. Terminado el almuerzo, se retiró el Presidente, y luego los invitados, recibiendo los honores respectivos. Al ocaso, saltaron a tierra el Comandante General de la Escuadra, el comandante del buque, el segundo comandante y el teniente primero Germán Castillo, para asistir a la Recepción ofrecida por el Presidente de Cuba. Al día siguiente, 03 de octubre, se maniobró para amarrar por la banda de labor al mismo muelle de San Francisco. El día 04 tuvo lugar una recepción social a bordo a las 1900 horas, ofrecida por el Embajador del Perú, la que terminó exitosamente. El día 05 se dejó el muelle y se procedió a tomar fondeadero en la bahía. Al día siguiente en la mañana el Comandante General de la Escuadra recibió la visita del coronel Arce, comandante de la fortaleza La Cabaña; poco después, la visita del diputado cubano Sr. Vásquez Bello para invitar a una fiesta a los oficiales y cadetes. El día 08 de octubre, aniversario del Combate de Angamos y Día de nuestra Marina de Guerra, se ofició Misa a bordo con asistencia del Embajador del Perú y señoras peruanas de nuestro personal diplomático. Al terminar la Misa, el comandante Teodosio Cabada, del Estado Mayor de la Comandancia General de la Escuadra, pronunció unas palabras alusivas al Combate de Angamos. Luego, el Comandante General de la Escuadra dio lectura a Despachos enviados y recibidos al Ministerio de Marina con motivo de la conmemoración del 8 de Octubre. A continuación, pronunciaron discursos el Sr. alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaison sobreviviente del *Huáscar* y el Sr. Embajador Mariano Ignacio Prado y Heude-bert. A 1300 se sirvió un almuerzo con los invitados. Luego se hizo entrega de una Condecoración a la señora A. Fábrega de Núñez Portuondo, diputado cubano que, como se ha mencionado, fuera el gestor de la iniciativa de los homenajes a los héroes peruanos que participaron en la



El Desfile militar en La Habana.

Ceremonia de inauguración del monumento al General Mariano Ignacio Prado.



gesta emancipadora de Cuba. Terminado el emotivo acto se retiraron los invitados, recibiéndose a continuación visitas de personas de la localidad.

El 09 de octubre se sirvió en la toldilla, que lucía iluminada y engalanada, una comida ofrecida por el Comandante General de la Escuadra, estando entre los invitados el Ministro *ad ínterin* del Perú en Cuba y su esposa, varios miembros de la Embajada Especial del Perú con sus señoras, así como damas y caballeros de la sociedad habanera. El día 10 se recibió la visita de los comandantes de los cruceros *Patria* y *Cuba* quienes acompañaron al Comandante General de la Escuadra y al comandante del buque insignia a la ceremonias de la Transmisión del Mando Presidencial entre el General Fulgencio Batista y el Dr. Ramón Grau San Martín. A 1200 horas, con el personal en puesto de honores, se disparó una salva de 21 cañonazos por la Transmisión del Mando. Buque empavesado. En la tarde se realizó en la toldilla una matineé ofrecida por la oficialidad a las personas visitantes. El 11 de octubre la Fuerza de Desembarco, compuesta por la banda de músicos, pabellón y escolta y las compañías de cadetes y marinería, al mando del capitán de corbeta Jorge Luna F. participó en el Desfile Militar. Nuestro personal mostrando gran marcialidad mereció aplausos, ovaciones y toda clase de manifestaciones de aprecio durante todo el recorrido, siendo preciso que el personal de seguridad cubano desplegara gran labor, pues el público se desbordaba tratando de acercarse lo más posible a los marinos peruanos intentando darles la mano. Han pasado tantos años, más de medio siglo, y sin embargo parece que fue ayer el haber vivido tan emocionantes momentos plenos en afecto y cariño de ese pueblo agradecido. El día 12, antes de las 1300 horas, el buque estaba listo para rendir honores al flamante Presidente Dr. Grau San Martín, cuyos apellidos eran tan gratos para los peruanos y en cuyo honor se ofrecía un banquete a bordo. Previamente el Comadante General de la Escuadra y el comandante del buque recibieron al Embajador del Perú y a los invitados, rindiéndose los honores pertinentes. A 1415 horas llegó el Presidente de la República de Cuba recibiendo los honores correspondientes a su alta investidura de acuerdo con nuestro Reglamento de Ceremonial Naval que incluían las salvas de saludo. Luego, acompañado por el Embajador del Perú y por el Comandante General de la Escuadra, recorrió la cubierta siendo saludado por la oficialidad, cadetes y tripulantes estacionados en sus puestos de revista. Acto seguido tuvo lugar el banquete que transcurrió en un ambiente de la mayor cordialidad, finalizado el cual se retiró el Presidente, Ministro e invitados y, a continuación, el Embajador del Perú y su comitiva. El viernes 13 de octubre, a las 1600 horas, se preparó el buque para zarpar con destino al

Callao en viaje de regreso. A 1700, puesto de maniobra; a 1715, ancla arriba, se maniobra para salir por el Canal. El buque fue despedido con grandes demostraciones de afecto por la población instalada masivamente en el malecón de La Habana y por un sinnúmero de embarcaciones repletas de personas que lo escoltaron hasta la salida del Canal dándole la más cálida despedida. El personal del buque, en su totalidad, observaba con nostalgia el agitar de los pañuelos de las personas que llenaban el malecón deseándonos un viaje feliz, demostración de afecto sólo comparable a los recibimientos de nuestros compatriotas en ocasiones en que buques de la Armada recién incorporados a la Flota ingresan a uno de nuestros puertos por vez primera. A 1742 se pasaron las boyas de entrada al puerto y a 1745 estuvo el buque en franquía. Se navegó al Rv 305, velocidad 14 nudos y a 1800 se cayó al Rv 082. A 1930 se marcó el faro de Río Jaruco a la cuadra por estribor en Lat. 23 25'N. y Long. 81 54 W. Fue recomendación de las autoridades navales cubanas que postergáramos el zarpe en razón de conocerse la aproximación de un huracán; sin embargo, el Comandante General decidió el zarpe, disponiendo variar la ruta normal por otra que bordeara la isla navegando hacia el Este por la parte Norte. De todos modos, durante esta etapa el buque fue alcanzado por la cola del huracán, resistiendo bien los embates del viento y de la mar.

La navegación se efectuó próxima a la costa situando el buque con los numerosos faros que posee, pasando a la cuadra de ellos entre 5 y 10 millas de distancia. Estos faros fueron los de Cayo Piedra, Cayo Cruz del Padre, Cayo Bahía de Cádiz, Cayo Mezano, Sogua La Grande, Cayo Cristo, Cayo Frava, Torre del Caimán, Cayo Paredón Grande, Bahía Sama, Punta Lucrecia, Mora Grande y Punta Baracoa. Finalmente, a 0450 del día 15 se avistió el faro de Cabo Maysi a 15 grados por estribor y a 0600 se le marcó a la cuadra, distante 6.3 millas, cayéndose al Rv 180. Treinta minutos más tarde se gobernó el buque al Rv 219. En toda esta etapa se navegó en condición de alistamiento Nro. 2, en total oscurecimiento y en zig-zag; frecuentes zafarranchos de combate y vigilancia especial; personal de guardia en los cañones y mesas lanzacargas A/S. En la mañana del día 15 se avistaron diversos buques, incluyendo un convoy que navegaba de vuelta encontrada y otros de la misma vuelta; se cambió señales de identificación con el convoy, resultando ser cuatro destroyers y tres mercantes; luego se atravesó una zona de pequeños chubascos diseminados. A 1720 se avistó Punta Morandt a 35 grados por estribor en el extremo oriental de Jamaica. A 1830 se cayó al Rv 207. A las 1938 se marcó este faro a la cuadra por estribor, distancia 6 millas en Lat. 17 48'N. Long. 76 06'W. Y a 2027 se cambió al Rv 215, velocidad 15 nudos. El día 16 conti-

nuó la navegación en las mismas condiciones hasta el día 17 en que a las 0837 se varió al rumbo-base 185. Esa mañana se avistó sucesivamente un buque navegando de la misma vuelta, un avión Catalina por popa que luego voló sobre el buque; un convoy a la cuadra por babor compuesto por un portaaviones, un crucero, dos destroyers, un transporte y un petrolero navegando rumbo a Cristóbal C.Z. A 1000 un cazasubmarinos hizo señales de reconocimiento, siendo respondidas. Más adelante se cambió señales de reconocimiento con el buque-Faro y pronto se avistó la boya de entrada al puerto de Cristóbal. Se recogió la corredera marcando 1,240.7 millas. Práctico a bordo. Siendo las 1200 se ingresó a la rada interior del puerto y a 1218 se fondeó; minutos después se levó abarloándose por estribor el remolcador *Tabernilla.* A 1309 buque amarrado al muelle Nro. 7 por la banda de babor. A 1400 se recibió la visita del capitán de navío USN Mills, jefe de la Base Naval de Coco Solo y el Capitán de Puerto; luego los comandantes de los B.A.P. *R-3* y *R-4,* capitanes de corbeta Enrique Carbonel y Carlos Llosa, cuyos buques se encontraban en Panamá, C.Z.; después llegaron los demás oficiales de los submarinos para presentar sus saludos al Comandante General de la Escuadra. Poco después se presentaron nuestro Agregado Naval, capitán de corbeta Aurelio Pedraza, junto con el Cónsul del Perú. Se realizaron faenas de agua y de petroleo. Se recibieron víveres frescos y se embarcó repuestos de los submarinos para transportarlos al Callao. El 18 de octubre, a 1130, se abrió de muelle y maniobró para iniciar el cruce del Canal de Panamá a la voz del práctico, maniobra que finalizó a 1850 horas en que el buque quedó amarrado por estribor al muelle Nro. 18, Sección "B", en el puerto de Balboa. El Comandante de la Escuadra recibió la visita del Dr. Cúneo Harrison y de nuestro Agregado Naval. El día 20, personal técnico de la USN continuó reparando el detector de sonidos. Oficiales y cadetes visitaron los fuertes del Canal de Panamá. Se realizó faena de petroleo. El día 21, en la mañana, se abarloaron al buque cuatro P. T. Boats de la USN, para llevar a los cadetes y oficiales a una visita a las afueras del puerto. Posteriormente abarloaron otras P. T. Boats para embarcar al Ministro del Perú en Panamá, al capitán de navío USN Stone, jefe del 15° Distrito Naval, y al Comandante General de la Escuadra, retornando todas las torpederas a las 1100. Se preparó el buque para recepción social. Por la tarde, el Comandante General recibió la visita del señor José Pardo Barreda, ex Presidente del Perú (1904-1908) quien se retiró al término de la misma. A partir de las 1700 llegaron los invitados a la Recepción: Ministro del Perú y familia, los Ministros de Colombia, Brasil y EE. UU. de N. A., los capitanes de navío USN Stone, King y Mills y el general L. H. Brett, Jefe de la

Zona del Canal, y demás señoras y señores invitados. A 1800 tuvo lugar la ceremonia de Condecoración con la Orden Militar de Ayacucho a los capitanes de navío King y Mills. A los pocos minutos llegó el general Fulgencio Batista, ex Presidente de la República de Cuba. La recepción finalizó a las 2000 horas, retirándose los invitados, disponiéndose de inmediato prepararse para zarpar. A 2035, puesto de maniobra. Amarran al costado dos remolcadores. Se retira el Ministro del Perú. A 2100, práctico a bordo. Se largan amarras, 15 minutos más tarde se sueltan los remolcadores. Buque en franquía. Se navega al Rv 180, velocidad 15 nudos, condición de alistamiento Nro. 3. A 0420 del 22 de octubre se marca el Cabo Mala a la cuadra por estribor, distancia 10 millas. A 0500 se navega en zig-zag y a partir de 1900 horas buque oscurecido. El día 23 a 1455 se avistó la isla La Plata. A 1705 se le marcó a la cuadra por babor, distante 12 millas, y a 1940 se avistó el faro de Santa Elena, marcándolo a la cuadra por babor a las 2100 horas, distante 17,5 millas. El 24 de octubre a 0330 se avistaron las luces de El Alto. A 0547 se cambió rumbo al 159 al marcar Cabo Blanco a la cuadra por babor. A 0600 se avistó al B.A.P. *CS-1*. A 0635, puesto de maniobra. Se gobierna al Rv 144 con proa al puerto de Talara. A 0820 buque amarrado a muelle y a boya por popa. Llega el Capitán de Puerto, capitán de corbeta Edmundo Guzmán Barrón, y los comandantes Espinoza y Delgado. Se realizan faenas de víveres, petroleo y agua. Los cadetes a cargo del capitán de corbeta Jorge Luna y del alférez de fragata Javier Pinillos visitaron las baterías de Defensa de Costa Nros. 1 y 2. A 1610, puesto de maniobra. Se larga amarras y a 1645 buque en franquía. Se navega con destino al puerto del Callao. Rutina de mar, zafarranchos, oscurecimiento nocturno y zig-zags. El día 26 de octubre a 0725 se avistó por estribor la isla San Lorenzo. De 0800 a 0840 se realizaron pruebas de velocidad con las 8 calderas en servicio. A 0915, puesto de maniobra. Se recogió corredera marcando 494.3 millas. Se navegó en demanda de la poza del Terminal Marítimo del Callao a la que se ingresó a las 0925. Se cambió honores con los B.A.P. *Guise* y *Villar*. A 0955 buque amarrado al muelle antedique por la banda de babor. A 0956 subieron a bordo el Sub Jefe del E. M. G. M., el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, el Director del Personal y los Comandantes de los B.A.P. *Coronel Bolognesi, Guise, Villar, R-1* y *R-2*. A 1005 subieron a bordo el Ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, el J. E. M. G. M. y el Comandante del Arsenal Naval, rindiéndoseles los honores correspondientes. A 1010 llegó el General Torres, Ministro de Guerra, y luego el Ministro de Aviación, General Melgar. A 1410 se desembarcaron los cadetes del Colegio Militar "Leoncio Prado" y a continuación los

demás de las Escuelas Militares. De este modo terminó la Comisión del buque insignia con todo éxito. El desempeño de la oficialidad, los cadetes embarcados y el personal subalterno fue altamente eficiente y destacado y la conducta y la caballerosidad del marino peruano fueron puestas de manifiesto una vez más, haciéndose merecedores de una excepcional demostración de afecto y simpatía por parte del pueblo cubano en todo momento. El nombre de la Marina de Guerra del Perú y el de nuestro país quedaron muy en alto de acuerdo con la tradición. En la Orden General de la Armada Nro. 25, del 07 Noviembre de 1944, fue publicada la siguiente felicitación: "El Contralmirante Jefe del Estado Mayor General de la Marina se complace en felicitar a nombre del señor Presidente de la República, del señor Contralmirante Ministro de Marina y en el suyo propio, al Comandante General de la Escuadra y, por su intermedio, a los Jefes y Oficiales de su Estado Mayor, al Comandante del B.A.P. "Almirante Grau" y a los Jefes y Oficiales y dotación de este buque, por el éxito que han tenido en el viaje que han realizado a La Habana, para la preparación del cual cooperaron con toda decisión en el reacondicionamiento del buque, poniendo de manifiesto un magnífico espíritu de trabajo; habiéndose demostrado durante el mismo sus condiciones de eficiencia y devoción para la Armada, y realizado una brillante representación de la Marina del Perú en los dos países que en este viaje han visitado.- Deseo remarcar en esta felicitación mi congratulación especial al Jefe de Ingeniería de la Escuadra y a todo el personal de Ingeniería del buque, por su entusiasmo y cooperación en la buena preparación del Departamento y por las buenas muestras que han dado de su eficiencia, sobre todo en la prueba de velocidad que ha realizado el B.A.P. "Almirante Grau".- Esta felicitación debe ser leída a toda la dotación del B.A.P. "Almirante Grau" y consignada en la Orden General, haciéndose las anotaciones correspondientes en los Legajos personales de los Jefes y Oficiales y en las Libretas del personal subalterno".

Por otra parte, la Marina recibió de la Secretaría del Senado de la República el oficio Nro. 810, de fecha 08 noviembre 1944, que a la letra rezaba: "Señor Ministro de Estado en el Despacho de Marina. Los señores Senadores, doctor Enrique Silva Elguera, General José Luis Salmón y doctor Elías Lozada Benavente, en sesión del día 30 del mes próximo pasado, formularon el siguiente pedido: Señor Presidente: -Está de regreso, en aguas del Callao, el crucero de la Armada Peruana "Almirante Grau", que hizo un raid a Cuba conduciendo oficialidad y cadetes de los Institutos Armados del Perú con el objeto de que asistiesen a las distintas actuaciones que en aquella República hermana se celebraron en homenaje a los próceres peruanos General Mariano Ig-

nacio Prado y Coronel Leoncio Prado.- Tanto el Comandante General de la Escuadra, que viajó a bordo del "Almirante Grau", como el Comandante y los Jefes y Oficiales de esa nave, y también el personal subalterno y los diferentes cuadros de oficiales y cadetes peruanos que participaron en los festejos de La Habana han tenido una actuación brillante, honrosa para el país.- Los Senadores que suscriben son testigos de excepción de ese hecho halagador, por lo que piden que se dirija un oficio al señor Ministro de Marina expresándole sus cálidas felicitaciones por el buen éxito obtenido en el viaje del "Almirante Grau", a aguas antillanas.- Lima, 30 de Octubre de 1944 (fdo.). E. Silva y Elguera.- José Luis Salmón.- Elías Lozada Benavente".

El cargo de Oficial de Armamento fue el inicio de mi carrera como Oficial de Armas y mi designación como Oficial Ayudante del Jefe de Cadetes Embarcados me permitió conocer y tener lazos de amistad con los cadetes de las otras Escuelas, varios de los cuales, con el tiempo, alcanzarían el grado de General de su respectivo Instituto destacando en sus actividades profesionales. Lo propio ocurrió con los jóvenes cadetes del Colegio Militar "Leoncio Prado", entre los que se encontraban Roberto Mac Lean U., hoy distinguido Embajador de nuestro Cuerpo Diplomático, quien ha destacado por su caballerosidad y capacidad profesional. También, Eloy Ureta U., hijo del Mariscal del Perú, Eloy G. Ureta, quien fuera Comandante en Jefe del Agrupamiento Norte durante el conflicto armado con el Ecuador en 1941.

Habiendo transcurrido exactamente 52 años de este memorable viaje, no son muchos los sobrevivientes que participaron en esta importante Comisión. A quienes ya no están con nosotros mi respetuoso recuerdo, y a los que aún quedamos: ¡un BRAVO ZULÚ por la misión cumplida!



CAUSA / LEO BURNETT

MÁS DE UN SIGLO CONOCIENDO AL PERÚ

EL BANCO WIESE FORMA PARTE DE UN GRUPO EMPRESARIAL INTEGRADO AL PERÚ, QUE DURANTE MÁS DE UN SIGLO HA ADQUIRIDO UN CONOCIMIENTO PROFUNDO DE SU REALIDAD. EL BANCO WIESE CONOCE MEJOR LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES, Y TIENE LA CAPACIDAD DE DAR RESPUESTAS EFICIENTES "A LA MEDIDA", COMPROMETIÉNDOSE ASÍ CON EL DESARROLLO DEL PAÍS.

BANCO WIESE

El Banco que conoce al Perú

Los buques del Imperio Ruso en el Perú

Zivana Meselazic de Pereyra

Aunque un espacio enorme separaba al Perú del Imperio Ruso, existían aún en la Época Colonial peruana las relaciones entre ellos, a este tiempo posibles únicamente a través de los mares (si se excluyen aquellas llegadas remotas de gente siberiana por vía terrestre, descritas por los antropólogos), que se prolongaron y ampliaron en la época del Perú Republicano. Ellas fueron cortadas por la Primera Guerra Mundial, cuando el Imperio Ruso se transformó en el primer Estado Socialista: La Unión Soviética.

ÉPOCA COLONIAL

Rusia[1] como un gran Estado comienza a instituirse por los siglos X y XI, cuyo desarrollo ha sido cortado por las invasiones de mongoles. Su poder se restableció durante el gobierno de Pedro «El Grande» en el siglo XVII. Ya en esta época su territorio se expandió a través de tres continentes: Europa, Asia y América, poblado por diferentes pueblos de diversas razas (eslavos, tártaros, turomenios, armenios, etc.). Durante el reinado de Pedro «El Grande» se levantó este país feudal a la par con otros Imperios europeos, aceptando a muchos hombres eruditos de otras naciones. En el país se establecieron las escuelas civiles y militares de alto nivel para la población dominante del país o se mandaba a los nobles jóvenes a mejores escuelas en el ex-

1 Rusos, el grupo más grande de los eslavos del norte.

tranjero. El año 1719 inscribieron a un grupo selecto en la Guardia Marina Española[2], pero antes mandaron otro a la Escuela Marina de Perasto-Golgo de Cattaro [3].

Para custodiar las fronteras de este inmenso territorio era necesario desarrollar sus fuerzas armadas de tipo terrestre o marítimo. Además era necesario tener una flota mercante para trasladar las materias primas, los productos, o la gente, de uno a otro lado del país o fuera de él.

Debido a que limitaba con varios mares: el océano Ártico, el Pacífico, el Mar Negro, el Caspio, el Báltico, y otros, necesitaba para su comunicación mantener su flota marítima. Para poder navegar era necesario conocer los mares. A este problema dieron los rusos mucha importancia. Se conocen sus primeros viajes y descubrimientos realizados, entre otros, por Semen Dezhnev en 1648 y después el de Micklucho Maclay o de O.V. Kotzebue en «Rurik» o en «Nimrog» en Antártico por 1908.

Pedro «El Grande» fundó un Corpus de cadetes de marina al que se adicionó, en 1803, una escuela de navegación en San Petersburgo, donde ya existía una escuela de la marina mercante para los capitanes y los constructores navales. Este tipo de escuelas se establecieron también en Arhangelsk y Nicolayev, y además de éstas, en San Petersburgo. En Arhangelsk y en Odesa funcionaron las escuelas de navegación y en Nikolayev una escuela para pilotos.

La marina rusa no tuvo en principio tanta importancia ni tanto brillo como su fuerza militar terrestre, cuya obligación era cubrir una enorme superficie y cuidar sus vastas fronteras. Su situación era muy diferente también a la que poseía el Imperio Británico, que tenía un enorme territorio colonial disperso en todos los mares, por lo que necesitaba y mantenía una flota numerosa y muy bien organizada.

La flota rusa se dividía en tres escuadras: la del Báltico, la del Archipiélago y la del Mar Negro.

A principios del siglo XIX el comercio ruso se encontraba en manos de los extranjeros: así en Kronstadt -puerto- existían 42 casas comerciales rusas, 62 pertene-

2 Entraron: Alexeef, Cosgin, Llatichof, Tolbouqin, Parahof, Suchotin, Cucharin, Zinofief, Schipitof, Aniscof, Nepluf, Rascorilet, Abrutin, etc. Varios de estos apellidos serán conocidos a través de la historia de Rusia.

3 Perasto estaba de vasallo de Venecia, a que lo recomendó el emperador ruso para que envíe a sus cadetes en esta escuela. Entraron: Ivanicivich, Laban, Galicin, Iglkoow y Danilovich(sic).
Pedro «El Grande» de su viaje a Inglaterra llevó consigo a 3 capitanes de marina de guerra, 23 de mercante, 40 tenientes, 30 pilotos, 30 cirujanos, 300 ingenieros y artistas. Sin embargo cuando Inglaterra reprochó a Rusia por no recibir barcos de otras naciones en sus puertos, le contestaron: «que el océano no permitía que se lo cerrase y era el camino de Dios, abierto para todo el mundo» (Gelcich, F., 1889).

cían a los Estados Unidos de Norteamérica, 594 a Inglaterra, 17 a Bremen, 77 a Prusia, 43 a Suecia y 54 a Francia. Un siglo antes, en 1716, sólo habían 16 casas comerciales donde se producía un intenso movimiento de intercambio comercial. En el siglo XIX mejoró el transporte y con ello la venta de los productos comerciales[4].

Rusia contó en esta época con tres grandes compañías mercantes:

- La Compañía Americana, creada en 1794, en Petersburgo (hoy Leningrado); de ella dependía la América Rusa (Alaska y otras islas), con varias sucursales en Moscú, Irkoutsk, Kasan, etc.
- La Compañía de Navegación a Vapor, fundada en 1823.
- La Compañía Rusa de Sureste, para navegar en varios ríos interiores de los mares Báltico y Negro.

Aunque el territorio ruso estaba muy distante del Perú, sus navíos pasaban frente a nuestra costa, en general, por dos razones:

- Dados sus viajes de exploración por los mares, para conocer las vías marítimas.
- Algunas veces en sus viajes hacia Alaska, la América Rusa, descubierta en 1677 por Vladimir Atlasov y ocupada en 1701. Asimismo, pasaban varias veces hacia Hawaii, después de doblar el Cabo de Hornos, sin aproximarse a nuestra costa pacífica.

Pero algunos historiadores españoles niegan a los rusos la primacía, como se puede apreciar en la siguiente cita(tomada del Majó Framis, 1959):

« Y también fray Palóu cuenta que los navegantes españoles saltados a tierra, con Arteaga en cabeza, llamaron ya al puerto aquel Santiago y llevaron una gran cruz, como signo de posesión, la que plantaron en una elevada colina para que se viese bien desde el mar. Subieron a la colina cantando el himno litúrgico Vexilla regis..., porque todos eran piadosos y, especialmente, el comandante Arteaga, piadosísimo se hizo acta y declaración. Arteaga tomaba posesión de Alaska para España!...Estas son cosas pasadas, parecen cosas de prolijidad innecesaria, y, empero, son el asombro mismo de que ocurrieran no más que un siglo antes de revoluciones de septiembre, de carlistas y de la decadencia; ya son el asombro que ignora el español contemporáneo. ¡Alaska para España! En el primer tercio del siglo XIX, por estos parajes habían rusos, subidos a mayores orgullos a causa de sus victorias sobre Napoleón y de un congreso de

4 Wohlen A. (1844), describe aparte la Rusia euroasiática de aquella americana de donde generalmente se exportaban las pieles. Nelson N.F (1877) menciona lo mismo.

Viena en el que el zar emitió todos los dictados. Disputaban estos rusos sus fronteras con los ingleses del inmenso Canadá. A España no se le ocurrió mediar en la disputa, alegando sus derechos de primitivo ocupante y poseedor. Eran tiempos fernandinos, y, consecuentemente, los de la almoneda de España.»

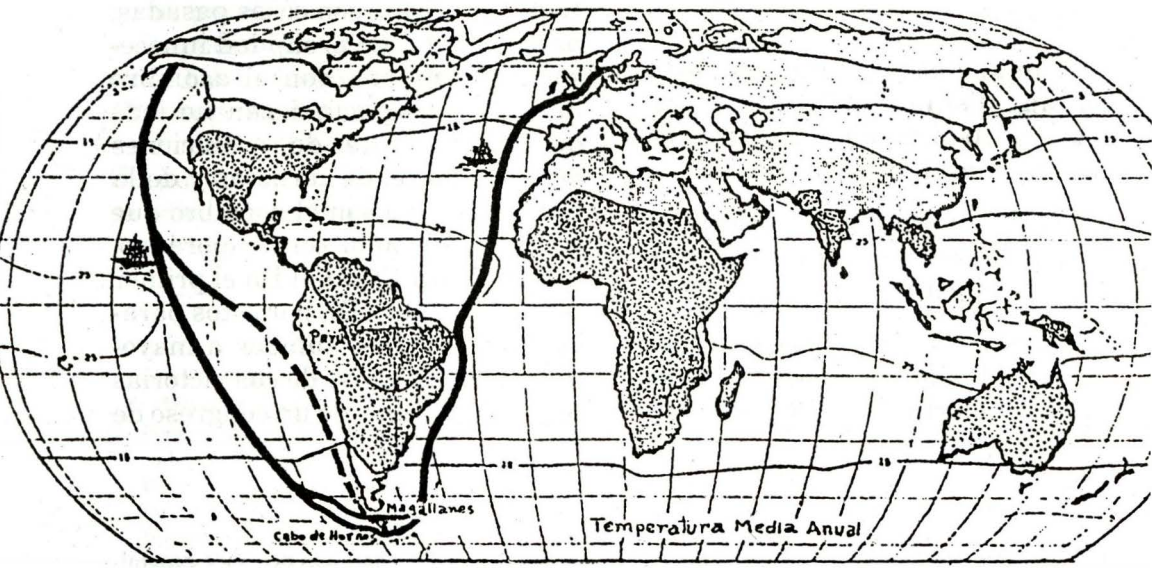
NAVEGANTES, CONQUISTADORES Y COLONIZADORES ESPAÑOLES – TOMO III

VIDA Y HECHOS DE FRAY JUNIPERO SERPA, FUNDADOR DE CALIFORNIA.

Es interesante subrayar que su ruta frente a nuestra costa fue en esta época la vía rusa muy práctica y corta, si se excluye la navegación por áreas árticas, que no la usaban aunque las conocían, por las condiciones climáticas precarias que se notan en el mapa adjunto.

De estos viajes rusos se deben excluir los fines de conquista (imperialista) debido a que a Rusia le sobraba su propio territorio; así, pronto va a deshacerse de Alaska, debido a la difícil comunicación en esta época, vendiéndosela a los Estados Unidos de Norteamérica.

Derivado de nuestra dependencia de España en la época colonial, nuestras relaciones con el Imperio Ruso reflejaban aquéllas entre estos dos países. Sus contactos diplomáticos fueron establecidos después de la unificación de España,



bajo los Reyes Católicos. Entre los viajeros del siglo XVI en el libro de García Mercadal se menciona estos contactos[5]. Las relaciones se mantuvieron a nivel de los reyes de ambos países debido a que todas estas dinastías europeas estaban emparentadas. Ya se mencionó que algunos rusos de guardia marinas(Valgoma, 1943) habían sido educados en España en 1719, debido a que fácilmente pudieron satisfacer las exigencias de tener cuatro abuelos nobles para ser admitidos. Varios de estos apellidos van a surgir en la historia rusa.

Pero los primeros contactos oficiales, como se mencionó, se produjeron a comienzos del siglo XVI, descritos por Juan Dantisco:

VIAJES DE EXTRANJEROS POR ESPAÑA Y PORTUGAL

JUAN DANTISCO, EMBAJADOR POLACO EN LA CORTE DE CARLOS V, 1526 (ENERO-JUNIO) VERDADERO OBJETO DE LA EMBAJADA DEL EMPERADOR AL MOSCOVITA Y AL POLACO.

El envío del embajador de España a Moscú tuvo como fin provocar el pleito entre Rusia y Polonia y así evitar su ayuda al rey Luis de Hungría y Bohemia atacado por los turcos; así sería más fácilmente conquistado por la casa de Austria. Además se describe la llegada de los embajadores rusos, cuyo jefe fue el conde Nigarollis. Su embajador Antonio Comintibus murió en España de fiebre aguda. El propósito de su llegada, según sus declaraciones, fue organizar con España, la cual considerábase una potencia, la guerra común contra los turcos. Para este fin ofrecieron en 1527, entre otros, mandar 50,000 caballos, lo que asombró debido a que España tenía problemas de pasto para sus propios caballos. No se realizó ningún contrato y los despidieron.

En el mismo libro (prólogo del Tomo II) se especifica la llegada de otro embajador ruso:

"En 1667-1668 vino a nuestro país Pedro Potemkin, enviado por el zar Alejandro Mikhailovitch como su embajador cerca de Felipe IV".

Un embajador marroquí menciona una delegación rusa que en 1697 viajó para pedir la mano de una princesa española. Misión que no dio resultado, entre otros factores, fundamentalmente por razones religiosas, los rusos son ortodoxos, están fuera del poder del Papa.

Las relaciones diplomáticas y comerciales siguieron; así, durante el reinado de Fernando VI para

5 García Mercadal, 1957. Los describe vestidos con ricas pieles, las que también llevaban como obsequio a los reyes reinantes. En Rusia las pieles tuvieron valor de moneda y por ellas se pagaba impuesto.

construcción de barcos, según Barón Boniguing, España compraba madera de Rusia (García Mercadal, III)

Marqués de Langle (en la misma obra) intriga diciendo que la mayoría del oro y la plata oriundos del Perú, Chile y México, no se quedan en España, sino que pasan como dinero a Francia, Holanda, Rusia e Inglaterra en donde se transforman en brazaletes, pendientes, arracadas, sortijas, en esencias, etc., y vuelven a América para pagar las noches, adorna los senos, perfumar los cabellos... colorear las mejillas, los labios de las negritas, de las criollas y de las mujeres de mala vida del Nuevo Mundo.[6] Por ese tiempo fue la embajada del ruso Butzov.

Los vínculos diplomáticos se estrecharon a comienzos del siglo XIX, en el ocaso del poder español, cuando reinaba en España Fernando VIII, que buscaba un aliado para protegerse contra Inglaterra y Francia que ya le habían carcomido sus colonias americanas y que intentaban arruinarla por completo. Una alianza con Rusia era favorable, pues ya los rusos habían liberado a España del enemigo común: Napoleón.

En esta época se encontraba en Madrid, como embajador ruso, el conde Tatitcheff, mientras que en Rusia se hallaba como embajador de España, D. Bermúdez, pero la persona con mayor influencia era el español Antonio Ugarte, vinculado al comercio entre ambos países.

Tatitcheff, y especialmente Ugarte, ganaron por su cuenta mucho dinero en la compra venta de buques usados de la Armada Rusa para el gobierno español en 1778. Según Canovas Cervantes (1930) esta flota fue destinada a servir y reforzar el transporte español de las tropas y resguardarlo de sus colonias americanas. Se componía de 3 fragatas y 5 barcos. Esta venta se describe como un desastre debido a la mala calidad de los barcos negociados. Pero al parecer, no todos fueron tan inservibles como los describe Canovas y después Fernández Duro (1972), pues según Lafonte (1828), el pesado y viejo barco de nombre *O'Higgins* usado por Lord Cochrane en la liberación del Perú no fue sino uno de esos viejos barcos rusos. Está también el barco *Dolores Ugarte,* antes *Constantino*, que llegara al Perú siendo registrado en el Callao en 1852.

Mientras tanto, los diplomáticos mencionados tramaban estrechar los vínculos ruso-hispanos con un supuesto matrimonio de la hermana del emperador ruso (sin consultarle) con Fernando VII, rey de España. Debido a que la princesa Ana no sólo era inteligente sino también muy bella, Fernando VII se entu-

6 Rusia producía y exportaba las pieles finas, artículos de cuero, madera y joyería, siendo su especialidad en esta línea la filigrana.

siasmó; además consideró que esta unión sería un milagro para España que necesitaba tener un fuerte respaldo, después que Inglaterra y Francia -sus perseverantes y potentes enemigos- firmaron un tratado de paz. De estas relaciones se esperaba mucho. Antonio Ugarte, el agente de Indias de los cinco gremios y del ministro de Rusia, fue designado como director general de las expediciones destinadas a conquistar y pacificar América.

El matrimonio no se realizó, tampoco la ayuda, y ya era demasiado tarde para frenar la liberación inevitable de las colonias españolas del nuevo continente.

El virreinato del Perú intentaba liberar su comercio y su economía de la Madre Patria, lo que se notó incluso en esta nota impresa en el Mercurio Peruano en 1794 (T. X, N° 332, f. 157) buscando los mercados fuera de España, planificando que, entre otros, sea el territorio ruso:

"Si sería ventajoso a nuestro comercio y agricultura que se executase aquel en toda la costa del Norte hasta los establecimientos ingleses y rusos, cuál debería ser el modo que adoptasen en él: qué especies debíamos conducir y cuáles serían utilidades...".

José Fernando de Abascal, XXXVIII Virrey del Perú (1806-1816), tuvo la orden de Santa Ana del Emperador de Rusia (Vivero, D. de, Pág. 175).

Aún en esta época pasaban delante de la costa peruana varios barcos rusos para alcanzar su territorio americano: Alaska. Dos de ellos, el *Suvorodd*, con el capitán Gabasindin, y el *Kutusov*, con el capitán G. Gemilter, doblando el Cabo de Hornos pasaron al Callao, lo que avisó la "Gaceta del Gobierno" de Lima (navegador Pedro Abadía) en 1817. Era la víspera de la liberación del Perú. Llegaron con las cartas de recomendación a la familia Mendiburu. Se dio alojamiento al capitán Parafillev, quien después vendió sus armas e incluso las vestimentas (Eguiguren).

Al año siguiente llega al Callao y después a Lima, el 7 de febrero de 1818, el capitán Alejandro Vasillevich Golovnin en visita especial al Virrey Pezuela con el encargado del embajador en Río de Janeiro. Probablemente era una visita de sondeo de la situación política, de la que dependía la ayuda rusa a España. Golovnin, según Pacheco, llegó con la corbeta *Kamchatka*. Un años después también pasó por el Callao, pero sin hacer las visitas oficiales.

Las visitas de costas peruanas en la época colonial fueron prohibidas para los barcos extranjeros (excepto en casos de emergencia), pero se realizaban; primero por los piratas y corsarios ingleses y holandeses, y luego por los barcos franceses con mercancías de contrabando. Con el cambio de dinastía en España estos últimos barcos fueron contratados para perseguir a los pira-

tas ingleses y holandeses.[7]

Los barcos rusos no tuvieron las intenciones de las naciones anteriormente nombradas (conquista, piratería, contrabando); realizaron sólo dos entradas en el Callao y una visita oficial. Ocupados en sus problemas exteriores no participaron y menos ayudaron a España para retener sus colonias americanas aunque sus barcos pasaban frente a nuestra costa.

ÉPOCA REPUBLICANA

DESDE LOS INICIOS DE LA REPÚBLICA HASTA LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL. EL FIN DEL IMPERIO RUSO

Desde la tercera década del siglo pasado, el Callao, puerto principal de la República del Perú y uno de los más importantes de América del Sur, era frecuentado con las visitas, ahora oficiales, a un país soberano, de los barcos de diferentes naciones a causa de su ubicación estratégica, por su importancia política y por su fabulosa riqueza en materia primas. Los intereses turísticos por la riqueza cultural del Perú todavía no eran tomados en cuenta y los científicos recién comenzaron a llegar a fines del siglo pasado.

Llegaron antes algunos científicos o viajeros con fines comerciales, de los cuales algunos, como Humboldt, Squiers, Tschudi, y otros, ayudaron a la ciencia del país.

Callao, en la segunda mitad del siglo pasado unido por ferrocarril con la capital Lima, se convirtió en el centro de un gran comercio extranjero.

En la época del virreinato el transporte marítimo fue dirigido por España, que sacaba las riquezas de esta colonia conocida por sus metales preciosos y otras materias valiosas (minerales, lanas, pieles, cascarilla, etc.); esto causó la envidia de otras potencias (Inglaterra, Francia, y otras), las mismas que pronto enviaron sus barcos llenos de mercancías que, a fines del siglo XVIII, inundaron el mercado americano, así como también a comienzo del siglo XIX ayudaron a las colonias españolas a lograr su independencia.

El Perú republicano, libre políticamente, se esforzaba por conseguir su independencia económica, lo que no era fácil. Primeramente co-

7 Felipe IV, de la dinastía Austria, hereda el trono de España a Felipe V, de Borbón en la dinastía francesa. Con él se cambia la política española, que no teniendo barcos propios para defender su flota y los puertos de Indias de piratas ingleses y holandeses contrataban con este fin los barcos mercantiles franceses entre 1710-1725, proporcionándolos al comercio libre en esta zona en que anteriormente realizaban contrabando (Vargas Ugarte, R., 1956) (sic.).

mienza a tener relaciones comerciales con todo el mundo, realizándose éstas generalmente a través de contactos marítimos. En esta primera época, según José Luis de la Puente, llegaron al Perú, al Callao, sólo dos buques rusos, y esto fue en el año 1837.

La llegada de los barcos extranjeros al Callao y otros puertos peruanos aumentó con el comercio del guano y especialmente después de ofrecérseles grandes facilidades. Por fin en 1866 se le otorgaría los mismos derechos que los buques nacionales tenían. Esta medida intensificó la llegada de barcos hacia los puertos peruanos, los mismos que venían realmente motivados por la exportación de materias primas.

Las utilizaban en general los ingleses y norteamericanos, que ayudaron en la liberación del país ¡querían cobrar esta ayuda! Los norteamericanos se lanzaron a la pesca de la ballena y se llevaron miles de barriles de aceite (esto tuvo sus inicios a fines de la época colonial). Algunos se dedicaban a la pesca de lobos marinos.

Otra gran riqueza peruana fue el guano. El viejo mundo con la revolución industrial era amenazada por el hambre. Los campos de cultivos estaban empobrecidos, con un previo cultivo sin descanso. Los agobiaba incluso un clima desfavorable. El guano, antes del descubrimiento de los abonos sintéticos, fue el único remedio eficaz para mejorar la productividad del suelo. Al principio la compra del guano y el salitre estaba a disposición de todos los países, pero Inglaterra, cobrando sus deudas, se apoderó de la exclusividad, imponiéndose como intermediaria en este negocio tan provechoso. Y con este negocio redondo se ocuparon barcos de varias naciones, entre ellos algunos barcos rusos (ver Tabla N° 1).

La producción agrícola peruana, que desarrolló mayormente el cultivo de la caña de azúcar, el arroz, el café y especialmente el algodón nacional no de finísima calidad, exigía numerosos obreros del campo.

Debido a que, con las leyes del Perú republicano, desde 1848 se comenzó a abolir la esclavitud (en general, de negros), los mismos que realizaban estos trabajos, se recurrió a la importación de obreros, siendo elegidos los "culíes" chinos, por ser los más apropiados para estos menesteres. Fue esa la gente (sometida, obediente, muy parecida a aquellos esclavos a los cuales estaban acostumbrados en el Perú) que finalmente asumió la tarea. En cambio el proletariado europeo, así fuera muy pobre, era liberal y exigía ciertos derechos laborales, que los terratenientes temían se propagaran a otros obreros ya sean nacionales o importados.[8]

8 Zegarra, A.C. (1872), explica la preferencia racial de inmigrantes europeos, pero también sus inconveniencias.

En este transporte de mano de obra asiática se abusaba de todos los derechos del hombre. Los "culíes" viajaban amontonados en el espacio estrecho de los barcos, y muchas veces en los mismos sitios en un viaje anterior se cargó guano, salitre o ganado, sin una buena limpieza y normas de higiene; por lo que se producía en el viaje una gran mortalidad debido a la contaminación. En el barco francés *Ville,* de ganado, esta mortalidad (en el viaje de 1866) fue de 39%; el mismo año en el barco italiano *Ligure* llegó a 79%: Pero la fragata italiana *Asia* tuvo un record negro, debido a que durante un traslado de "culíes", procedentes de Macao, sucumbió un 89%. Ocurrieron otros casos similares, los que se dieron a publicidad como la tragedia del siglo.[9]

Dos barcos rusos participaron en este negocio (Tabla N° 1), *Neva* hizo dos turnos y debido a su especialidad y comodidad -incluso para otros pasajeros-, la mortalidad era insignificante, 4%.

Sin embargo en el Perú reinaba la inestabilidad política que imperó en la primera etapa de su vida republicana. Primero, por razones internas (cambio constante de gobierno en las primeras décadas) y después el fin de la paz originada cuando España pretende reconquistar sus colonias americanas, siendo derrotada en el combate del 2 de Mayo. Después estallaría la Guerra del Pacífico, cuando Chile ataca al Perú y le quita una gran parte de su territorio, rico en salitre y cobre.[10]

En todo este tiempo los buques rusos navegaron cerca de nuestra costa del Pacífico, hasta 1867, dirigiéndose hacia Alaska. Dicha flota alcanzó un enorme desarrollo, especialmente la Marina de Guerra, que incorporó muchos vapores de regular tamaño, siendo algunos de ellos construidos en los mejores astilleros europeos. Varios de ellos -parece que los primeros- fondearon al esforzarse en pasar el Estrecho de Magallanes, que se convirtió desde el principio de su descubrimiento en el cementerio de numerosos veleros y después vapores.

Entre los años 1860-1867 fondearon 30 vapores de Inglaterra, 30 de los Estados Unidos de Norteamérica, 11 de Francia, 7 de España y 3 del Perú.

Rusia tuvo varios problemas en Alaska para mantener el orden en un territorio tan distante; sobre todo después del descubrimiento del

9 El barco *Marie Luz* con 225 chinos destinados para el Perú en 1872, por mal tiempo entró a Yokohama. Un chino se escapó hasta un buque inglés y reveló que fueron engañados y pidió asilo. El asunto llegó hasta el tribunal japonés, algunos chinos regresaron a su país y para los otros se consiguió aplicarles iguales derechos que los ciudadanos peruanos frente a la justicia. El árbitro fue el zar de Rusia, según Arona (1891) (sic).

10 En la sombra de esta guerra se encontraba Inglaterra que, utilizando las aspiraciones territoriales de Chile, se apoderó del salitre (ver obra de O'Higgins).

Tabla Nº 1 Buques de vela mercantes rusos entre los años 1822-1900 en el Callao

FECHA	NOMBRE	CAP. TON	CAPITÁN	CARGA	NOTA
29. VII. 1845	HELIOS	520	Balicksend	salitre	de Hamburgo
12. VII. 1845	HERCULES	330		flete	pasajero
14. II. 1845	NICOLAY DE TIESLA	600	Nuleth	cobre	
V. 1852	AVERIK	471	Cerkon	guano	
28. VIII. 1852	SAN PETER	168	Brekons	lastre	para Panamá
24. IV. 1854	CONSTANTIN	en venta, cambió de pabellón y de nombre a DOLORES UGARTE			
19. IV. 1864	TCAR GEORG	505	Pungstrom	lastre	para Europa
5. I. 1865	KITI, fragata	569	Farburg	lastre	de Valparaíso
17. I. 1866	OTTO		Carlson	guano	llegó a lastre de Montevideo
26. VIII. 1866	VERITAS	671	Niperg	guano	llegó a lastre Wett y Shutte
1867	VISTA o VESNA, fragata	678	Castevan	lastre	de N. Zelanda, en 43 días
24. VII. 1868	ARAB	354	Holectin	lastre	de Hong Kong
VIII. 1868	DAGNAR, fragata	734	Brunstrom	lastre	de N. Zelanda, en 38 días
14. X. 1868	VERITAS	671	Convart	lastre	de N. Zelanda, en 43 días
XI. 1879 y 23. X. 1870			Sponander	lastre	sale de cap. Ponandes, para Guañape, sale
II. 1870	LAINATRAE	446	Sidhims	lastre	B. Aires, llega de nuevo 13. I. 1871
2. II. 1871	NEVA	1652	Illich	762 chinos	91 días de Macao, llega de nuevo
VI. 1871	NEVA	1652	Illich	764 chinos	con chinos y otros pasajeros.
2. VI. 1871	IMATRA	996	Fellke	lastre	85 días de Río de Janeiro
III. 1871	VISTULA	633	Carrique	chinos	94 días de Macao para Canevaro
5. IX. 1871	NAVIGATOR	684	Roos	guano	Dreyfus
V. 1873	NAVESNIK	724	Baisow		
15. VII. 1875	PALLAS	561	Niska		de Arica
NO HAY DATOS HASTA 1886 CUANDO APARECE PRIMER VAPOR MERCANTIL					
XI. 1886	MOSKWA, vapor	2095	Randolf	trigo	de Sn. Francisco en 17 días

Datos conseguidos de los Libros de Entrada y Salida de Buques, ampliados con aquellos de los periodos de la época. (Museo Naval, Callao).

oro, esta región se llenó de todos los aventureros del mundo. Esto fue, entre otros motivos, lo que decidió al zar ruso a vender Alaska a los Estados Unidos de Norteamérica. Sin embargo los barcos de guerra rusos siguieron navegando por el Pacífico, pero sin mezclarse en los asuntos de nuestros países. En la Tabla N° 3 presentamos su entrada en el Callao o su presencia cerca de nuestra costa.

Ya en 1870 existían relaciones diplomáticas entre Rusia y Perú. En este año, con el vapor *Paita,* llega al Callao Alberto Velew, Ministro de Rusia. Juan Antonio de Lavalle, que se encontraba en Rusia, firmó en nombre del gobierno peruano un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con el Imperio Ruso[11], el cual fue ratificado posteriormente en Petersburgo (Leningrado) en 1875. Según Soto y Ramírez, G. (1887), en el Perú existía el Consulado Ruso, con sede en Lima, que desempeñó Jorge Elster. El Perú nombró cuatro diplomáticos en Rusia, uno en Varsovia, el Consulado General estuvo en Moscú.

Aun se planificó, en 1877, un contrato con Guillermo Roem para traer colonos rusos, pero no se realizó.[12]

Es posible que otras relaciones se desarrollaran a través de las bien organizadas logias masónicas en ambos países.[13]

Según Martinic, B. M. (1972), entre aquellos que fondearon se encontraron algunos navíos rusos:

Tabla Nº 2

NOMBRE	TIPO	AÑO DE AVERIA	NOTA
PLASTOV	Vapor de guerra	1860	
RINDA	vapor de guerra	1860	
NOVIK	vapor de guerra	1860	
MORJE	vapor de guerra	1861	
SVETLANA	corbeta a vapor	1862	construido en astillero Graville-Havre
RYNDA	corbeta a vapor	1864	la última que averió en el Estrecho

11 De la Puente, J. L.: Historia Marítima del Perú, Tomo IX, vol. I, p. 363.

12 Además del mencionado, existían algunos ciudadanos rusos radicados en el Perú; 4 según estadística de Fuente, A.M., en 1853, que aumentó en 1876 a 27 (26 hombres y una mujer) (Bonifiglio, 1986).

13 Las logias masónicas abundaban en Rusia desde el siglo XVIII; en el Perú se organizaron oficialmente después de su liberación y tomaron gran vigor ya por los años 70 del siglo pasado (entre políticos, intelectuales y hombres de negocios). Ellos tuvieron gran influencia sobre los asuntos internacionales e incluso nacionales (Enciclopedia de Francmasones. Buenos Aires, 1965).

La venta de guano, azúcar, algodón, y otros, posibilitaron al Perú muchas inversiones. Así se importó la maquinaria más moderna para la industria azucarera cuya producción era muy alta y barata. Para desaguar las minas se compraron perforadoras, como planificó Meiggs (que jamás se utilizaron). Se construyó el ferrocarril andino. De este modo el Perú se endeudó de tal manera que ni con la exportación del guano (que se agotaba), ni con el azúcar (que bajó de precio), ni con los minerales y otras materias se pudo pagar estas deudas. Esto cos-

Tabla Nº 3 Buques de la Armada Rusa en nuestras aguas en el siglo XIX (Época republicana)

FECHA	NOMBRE	TON:	Nº de CAÑONES	NOTAS
19. VI. 1864	GOLDMARK corbeta	1,000	3	A hélice, Comand. M. Groff, 150 tripulantes
18. X. 1864	VARIG, corbeta	2,156	17	Vapor, Comand, Lunah, 336 tripulantes. De Talcahuano a 11 días14*
29. VII. 1871	IZOUMROUD			Zarpó este día del Callao sin que sepamos a donde se dirige15**
	SULTAN fragata			Entró en Río de Janeiro el 29. VII. 1872 con pabellón de Almiranta. Comand. Schafroff. A bordo el vicealmirante Príncipe Alexis, tercer hijo del Emperador.
				No se sabe su ruta exacta y no hay datos de que visitaran algún puerto peruano.
	BOGATOV, corbeta			Acompañó al SULTAN
VII. 1872	NEBRASKA	4,000		7. VI pasó por el Estrecho de Magallanes, llega a Liverpool.
16. II. 1888	RAZBOJNIK	1,500	14	Cap. V Wulf, 190 tripulantes. Llega a Bahía Blanca, se dirige a las islas Marquesas.

*14 *La Revista Marítima Ilustrada* de 1899 describe la prueba de marcha de varios nuevos cruceros rusos de 2,000 caballos de radio de acción de 5,000 nudos y velocidad de 10 nudos. Parece que es un nuevo barco con el mismo nombre (sic).

**15 En *Chile Ilustrado* (1872) se describe el paso del Izomroud en Punta Arenas, donde el capitán por las preocupaciones de la zona peligrosa compra el carbón, armado.

tó al Perú una gran parte de su territorio, que se lo quitó Chile, por lo de la mitad de bonos de la deuda peruana que percibió de Peruvian Corporation, el Sindicato Inglés que poseía estos bonos.

Otra mitad pagaba el Estado peruano por 66 años con los ingresos de los ferrocarriles estatales, con los derechos de muelles libres en puertos peruanos, con la navegación libre en el lago Titicaca, con 3'000,000 de toneladas de guano, con la hipoteca sobre la Aduana del Callao por una suma total de $ 2'000,000, etc.

Desde 1876 no se registra la entrada de ningún barco ruso en puertos peruanos; probablemente la guerra ruso-turca, en la que Rusia ayuda en la liberación de Rumania, Bulgaria, Grecia y Serbia de la do-

Tabla Nº 4. Veleros rusos cargueros de carbón y trigo (Comienzos del siglo XX)

Fecha	NOMBRE	CAP. TON.	CARGA	CAPITAN	NOTAS
1907	HERMES	930	lastre	Braman	Grace y Cía.
1907	ALBYN	2,095	coke	Lundahl	
1908	DUNDEL	1998	madera	Gustafsen	Grace y Cía.
1908	THOMASINA	1665	carbón	Fredrikson	Grace y Cía.
1911	KING EDWARD	1654	carbón	Grenvos	Duncan
1911	ISABEL BROWN	1231	carbón - trigo	Erikson	Ayule
1912	GLENARD	1428	trigo	O. Blum	Milne
1912	WOODBURN	1445	trigo	Sanden	Duncan Fox
1912	THOMASINA	1665	carbón	Fredrikson	Grace
1913	ISABEL BROWN	1231	carbón	Erikson	Ayule
1913	MARIOCHON	2290	carbón	Jungvist	de Cardiff en 114 días
1913	BERTHA	1545	trigo	F. Rinne	de Molboun en 65 días
1913	MARLBOROUGH	2363	carbón	Erikson	Duncan Fox
1913	FAHRWOHL	1384	trigo		
1914	PROMPT	1354	carbón	L. Simola	New Castel en 40 días
1914	IMBIHORNE	1866	carbón	Erikson	Beausire
1914	ALAND, pallebot	1960	carbón	M. Noraberg	de Cardiff en 115 días
1914	SAMOENA	1839	carbón	Lehtenen	para Ayule
1914	PARSHIM	1916	carbón	Anderson	Rotterdam en 160 días

minación turca. En los siguientes tres años hasta la guerra con Chile no existe documentación, ni para los años posteriores.

Diez años después, el 29 de noviembre de 1886, fondeó en el Callao el gran vapor ruso de 2,244 toneladas *Moskwa,* con una carga de trigo que el Perú necesitaba. Llega de San Francisco en 17 días con el capitán O. Raslof y 98 tripulantes en lastre de Grace Brothers y Cía. Estaba en tránsito para Saint Nazaire.

A comienzos de nuestro siglo, cuando sobre los mares ya dominaban los buques a vapor, para carga pesada, por el bajo precio todavía se usaba los veleros. Así algunos grandes veleros se usaron para la carga peligrosa de trigo y carbón que se transportaban hacia el Perú (ver Tabla N° 4).[16]

En 1914 comenzó la Primera Guerra Mundial. No llegaron más barcos rusos. En Rusia estalló la revolución que permitió la creación del primer Estado Socialista, La Unión Soviética. Las relaciones quedaron interrumpidas por más de medio siglo, hasta 1969, en que se produjeron contactos, entonces comenzaron a llegar sus barcos científicos, pesqueros y otros, pero esto corresponde ya a otra época y a otro tema.

16 El trigo y el carbón son cargas peligrosas debido a la inclinación de la carga en los depósitos, los que puede llevar a los buques hasta el fondo del mar.

BIBLIOGRAFIA

AMUNSEN, R. (1912). *Expedition to the South Pole*, Washington, Smithsonian Institute, p. 702.

ARCHIVO HISTORICO DE MARINA, *Libro de Entrada y salida de buques*, 1869, 1871-74, 1885-91.

Libro de entrada y salida de buques de vela, 190-17

Matrícula de los buques, 1854.

ARONA, J. de (1891): *La inmigración en el Perú, Lima.*

BONIFIGLIO, V.G., (1986) "Introducción al estudio de la inmigración europea en el Perú", en: *I Seminario sobre poblaciones inmigrantes.* Lima, CONCYTEC.

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS INTERNATIONAL UNION (1890) *Comercial Dictionary of American Republics*, Washington, USA Govern.

CANOVAS CERVANTES, (1930). *Episodios políticos del siglo XIX. Los seis años malditos (1814-1820)*, Madrid.

DANCOURT, E., (1902): *Anales de la Hacienda Pública del Perú. Lima.*

DE LA PUENTE CANDAMO, José Luis, (1981): *Historia Marítima del Perú*, Lima, IEHM.

DE VALGOMA, D. (1942): *Real Compañía de Guardia Marina y Colegio Naval*, Madrid, Instituto Histórico Marítimo.

DERPICH, Wilma (1976): *Introducción al estudio del trabajador coolie chino en el Perú en el siglo XIX* (Tesis), Lima, UNMSM.

EGUIREN, L. (1945). *Las calles de Lima*, Lima.

EL COMERCIO (1870 - 1914) (Diario).

FERNANDEZ DURO (1972). *Armada Española*, Tomos IV y IX.

FISHER, E.R. (1980) *Semen Dezhnev in 1648*, Londres, Hakluyt Society.

FUENTES, A.M. (1858) *Estadística General de Lima.*

GARCIA MERCADAL, (1952): *Viajes de extranjeros por España y Portugal de los tiempos remotos hasta fines del siglo XVI*, Madrid.

GELCICH, F. (1889). *Historia de la navegación*, Valencia, Aguilar.

LAFOND, G. (1853). *Voyage dans l'Amerique Espagnole,* París.

LA REVISTA MARITIMA ILUSTRADA (1899) *La Marina Mercante en 1900.* N° 41.

MARTINIC, B. (1980). *El Estrecho de Magallanes.*

MAYO FRAMIS, (1959), *Navegantes, conquistadores y colonizadores,* Madrid, Aguilar.

MELO, R. (1909) *Historia Marítima del Perú,* Lima, Imp. del Estado.

MENESES PIDAL (1980). *Historia de España,* Madrid, Espasa-Calpe.

MERCURIO PERUANO (1974) Tomo IX, N° 332, p. 157.

NELSON, W.L. (1887-8). *The Skimo about Behring Strait,* en: *XIX Annual Report,* Smithsonian Institute.

PACHECO VELEZ, C. (1969). "Un testimonio ruso en el Perú", en: *Revista Histórica,* Tomo XXX, Lima.

SOTO Y RAMIREZ, G. (1887). *Guía de Lima y del Callao.*

TORNERO, N.S. (1872). *Chile Ilustrado,* Valparaíso.

TORRES RAMIREZ, B. (1987), *La Armada del Mar del Sur,* Sevilla, Instituto de Estudios Hispanoamericanos - Consejo Superior de Investigaciones.

VARGAS UGARTE, R. (1956). *Historia del Perú, siglo XVIII,* Lima.

VIVERO, D. de (1909). *Gobernadores y Virreyes del Perú.* Barcelona.

WOHLER, A. (1844). *Nation Geographique*, Bruselas, De. Hist. Artistique.

ZEGARRA, C.F. (1872). *La condición jurídica de los extranjeros en el Perú,* Santiago de Chile.

MAQUINARIAS S.A.
Pinta su vehículo como nadie.



CAUSA / LEO BURNETT

NUEVO

Horno de Pintura.

Para nosotros el pintado de su vehículo es un arte para ser admirado.
Por eso, ahora contamos no sólo con el equipo humano más profesional, sino también con pinturas originales y el más avanzado Horno de Pintura, único en su género, que permite realizar en un ambiente totalmente aséptico, libre de polvo, los acabados más espectaculares.

Venga y compruebe porqué sólo Maquinarias S.A. pinta su vehículo como nadie.

Maquinarias s.a.
La mejor manera de tener un Nissan.

NISSAN
Con toda confianza.

Av. La Marina 3350 San Miguel Telfs.: 451 1996 451 0460 Fax 464 0910 Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telfs.: 442 0304 442 8322 Fax 442 3430
Av. Alfredo Mendiola 5500 - 5558 Urb. Industrial Los Olivos Telfs.: 485 1087 485 1115. Y muy pronto, también en La Molina.



"III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana". 21–24 octubre 1996.
Centro Austral Antártico de Punta Arenas, Chile.

C. de N. CJ. Hernán Ponce Monge. Isla Rey Jorge. Archipiélago de las Shetland del Sur.
Base aérea antártica 'Presidente Eduardo Frei Montalva'.



Razones históricas de la presencia del Perú en La Antártida

Capitán de Navío CJ.
Hernán Ponce Monge

El autor presentó esta ponencia en el Centro Austral Antártico en la ciudad de Punta Arenas donde se desarrolló la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana del 21 al 24 Octubre 1996, con el auspicio del Instituto Antártico Chileno y la Universidad de Magallanes; en la misma participaron expositores argentinos, chilenos, ecuatorianos, españoles, franceses y peruanos, habiendo tenido la oportunidad de conocer in situ *el Continente Antártico.*

I. PALABRAS PRELIMINARES

Hoy como ayer y el mañana siempre nos encontramos con un escenario común: el Océano Pacífico, el cual es testigo de hechos memorables y esfuerzos que lindan a lo humano, realidad marítima que permitió a los navegantes impulsarse a hacer realidad un mundo de sueños, con viajes que conllevaban peligro, intrepidez, una valentía al azar y una extraordinaria tenacidad, doblegado a la naturaleza en frágiles carabelas y galeones; rindamos homenaje permanente a esos héroes épicos navegantes, expedicionarios que supieron darle lustre al honor, a la lucha constante con el clima; espectadores de un paisaje de extraordinaria belleza que tuvieron fe en la visión antártica.

II. EL PERÚ MÁGICO DE LA LEYENDA

Es en las raíces de las leyendas donde podemos intentar encontrar ese espíritu profundo de la historia. Es gracias a los cronistas que sabemos existían numerosas leyendas, transmitidas de padres a hijos. En

ellas hablan los arribados a las costas del Perú.

La leyenda de Naylamp

Es un hermoso y encantador relato: de un rey que llega por mar en una barca dorada. Es versión del cronista Miguel Cabello de Balboa contenida en su famoso libro "Miscelánea Antártica", escrita en 1576 ó 1586, según el expedicionario don Alberto Markham, coincidiendo el Dr. Raúl Porras Barrenechea en la última de las fechas mencionadas.

La leyenda de Naylamp no es mito, acotó Hermann Leight; es "Arte y Cultura Preincaicos" [1]. Abreviadamente dicen los naturales de Lambayeque que "en tiempos antiguos, uno de la parte suprema de este Pirú, con gran flota de balsas, un Padre de Campañas, hombre de mucho valor y calidad, llamado Naylamp, desembarcó en la boca del río Faquisllanga". Finaliza su relato Cabello de Balboa sobre Naylamp y sus sucesores, explicando " que la lista de caciques es tan grande para períodos tan cortos, porque gobernaban muy pocos años, y porque el demonio, que tenía sobre ellos mucho poder y mando, les hacía ayunar largos períodos, hasta la muerte". [2]

La leyenda de Tacainamo

Existe otra leyenda, de un también caudillo que llegó en una expedición marítima, arrojado de su tierra, a las costas del norte del Perú, un jefe llamado Tacainamo, llamado también Chimor Cápac, el cual arriba en balsa de palos, con numeroso séquito y se posesiona de una tierra, que hoy es Pacasmayo y sus alrededores, fundando una dinastía. Igual que en la tradición recogida por Cabello de Balboa, aquí también los migrantes llegan por mar. Es una expedición marítima la que capitanea Tacainamo. El padre Rubén Vargas Ugarte [3] considera que la boca del río Pacatnamú, es el lugar de llegada del grupo extranjero y el sitio donde el jefe instaló la sede de su gobierno.

De donde se desprende que la leyenda de Tacainamo, en cambio, nada tiene que ver con la otra leyenda, siendo, por consiguiente, dos las migraciones por mar que tocan en la costa norte del Perú: una que arribó al río Faquisllanga, con Naylamp, a la cabeza y otra que arribó al río Pacatnamú, con Tacainamo a su frente. [4]

---

(1) "Arte y Cultura Pre-incaica" Hermann Leight, Madrid 1963.

(2) "Miscelánea Antártica". Miguel Cabello de Balboa 1586 Buenos Aires 1951.

(3) "Historia General del Perú", Rubén Vargas Ugarte, S.J. Barcelona 1971.

(4) "Historia Marítima del Perú", Dr. Hermann Buse De la Guerra, Tomo II, Volumen 3, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

III. VIAJES Y EXPEDICIONES VINCULADAS AL PERÚ HACIA EL CONTINENTE ANTÁRTICO

El Inca Túpac Yupanqui

El cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, en su *"Historia de los Incas"* (Segunda Parte de la Historia General llamada India) escrita en el Cuzco por orden del Virrey D. Francisco de Toledo, y Miguel Cabello de Balboa, autor de *"Miscelánea Austral"*, ambos relataron el viaje del príncipe Túpac Yupanqui, quien, con 20,000 soldados, navegó por espacio de un año y dicen más: que descubrió ciertas islas las que llamaron Hagua Chumbi o Avachumbi y la otra Niña Chumbi; o Niña Chumbi; de allí trajo indios prisioneros de color negro, mucho oro y plata, una silla de latón y cuero de animales, así como caballos.

El gran problema de la expedición es la ruta, es decir los nombres de Hagua Chumbi y Niña Chumbi, La primera tesis es que se tratarían de las Islas Lobos, según Hermann Leight [5].

La segunda tesis considera las Islas Galápagos, uno de cuyos sostenedores es Marcos Jiménez de la Espada, en su publicación *"Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid"*, en 1891. Una tercera hipótesis sería el arribo a las islas o al litoral del Norte de Manta, tal como lo concibió José de la Riva Agüero en sus "Obras Completas" [6] *(Civilización Tradicional Peruana, Epoca Pre-Hispánica)*. La cuarta teoría es que Túpac Yupanqui llegó hasta las lejanas Islas de la Polinesia, como lo afirmó Louis Baudin en *"El Imperio Socialista de los Incas"*. [7]

Túpac Amaru

Es importante consignar que por información a confirmarse en el archivo del Arzobispado del Cuzco, en éste se encuentra el Bando de Coronación del Inca José Gabriel Condorcanqui, Túpac Amaru, quien se proclamó soberano en el Virreynato del Perú, el cual incluía a los continentes de los Mares del Sur, es decir Oceanía y Antártida.

El descubrimiento de las Islas del Rey Salomón

En *"Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa"* de Landin Carrasco [8], narra como éste, Sarmiento de Gamboa, un 19 noviembre 1567, zarpa del Callao rumbo

(5) "Artes y Cultura Pre-incaica" Hermann Leight, Madrid 1963.

(6) "Obras Completas", José de la Riva Agüero, Lima 1966, Civilización Tradicional Peruana, Epoca Pre-incaica.

(7) "El Imperio Socialista de los Incas" Louis Baudin, Santiago 1943.

(8) "Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa" Amancio Laudín Carrasco, Madrid, Imprenta Aldecoa de Burgos, 1945 Libro I.

al Oeste-Sudoeste, avistando diversas islas.

El 07 febrero 1568 apareció la primera isla salomoniense, entablándose relación con los isleños; luego don Álvaro de Mendaña, como General, tomó posesión de la isla, llamándola Santa Isabel. Así fueron descubriendo las otras islas del archipiélago, las que fueron bautizadas como las Islas del Rey Salomón o Insular Salomonés.

El 11 agosto 1568, de Santa Susana zarpó la armada del puerto de Visitación con rumbo al Sur-Este, luego de un azaroso viaje de regreso, ingresando al puerto mexicano de Colima, en 23 enero 1569, el *Todos los Santos* guiado por Gamboa, sin mástil ni botel, con poquísima comida y agua, siendo los hombres recibidos en Nueva España como los descubridores de las Islas de Poniente. (9)

Viaje al Estrecho de Magallanes

Pedro Sarmiento de Gamboa llega al Perú en la época del virrey García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete; recorre el país y proyecta su obra *"Historia de los Incas"*. (10)

En los años anteriores habían descubierto el Estrecho de Magallanes el 21 Octubre 1520, según Armando Brown Menéndez en el Prólogo de *"los Viajes al Estrecho de Magallanes de Pedro Sarmiento de Gamboa"*.

El paso hubiera quedado en el olvido; sin embargo, el corsario inglés Francis Drake, con la *Golden Hind* más cinco naves, zarpó de Plymouth en 1577. Sólo una, el *Golden Hind* alcanzó el Océano Pacífico. Por ello, el virrey Francisco de Toledo envía en su primer viaje a Pedro Sarmiento de Gamboa con las naves *"Nuestra Señora de la Esperanza"* y la *"San Francisco"*, el primero al mando de Sarmiento de Gamboa y el segundo al mando del capitán Villalobos. Así, en el viaje, Sarmiento de Gamboa llegó a la desembocadura del Estrecho de Magallanes y dio fondo en el punto que llamó Nuestra Señora de la Candelaria, porque el navío *San Francisco* perdió el rumbo.

Un 6 de febrero 1580, *Nuestra Señora de la Esperanza* tocaba fondo en la punta de Santa Ana, en una hermosa bahía de aguas mansas.

Al día siguiente desembarcaron el jefe y un grupo de tripulantes cerca de la desembocadura de un río que bautizaron como San Juan; allí, luego de oír misa, se tomó solemne posesión del Estrecho, y se depositó copia del Acta pertinente bajo las piedras de un túmulo, sobre el cual se enarboló una alta cruz, como fi-

(9) "Historia Marítima del Perú", José A. Del Busto Duthurburu, Siglo XVI, Historia Externa, Tomo III, Volumen 2, Lima Perú.

(10) "Historia de los Incas" Pedro Sarmiento de Gamboa, Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina 1947.

gura en la obra *"Primer Viaje al Estrecho de Magallanes"* de Pedro Sarmiento de Gamboa.

Es decir, se hizo declaración oficial de la toma de posesión de tierras hasta el Polo Antártico. (11)

El descubrimiento de las Islas Marquesas y de la Santa Cruz

Don Álvaro de Mendaña y Nieva, convertido en Adelantado de las Islas Salomón y premunido de privilegios, desposó a doña Isabel Barreto Castro, limeña, casándose en la Iglesia de Santa Ana, en la ciudad de Lima en mayo de 1586. Esta mujer excepcional invirtió su fortuna y acompañó a su marido en el viaje. Navegando rumbo Sur-Oeste, el 21 julio avistaron las Islas Magdalena, San Pedro, Isla de Santa Cristina. Aquí Mendaña tomó posesión de las islas y las nombró Marquesas de Mendoza, en memoria del virrey García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete. (12)

Luego, el 5 de agosto 1595 partieron de las Marquesas de Mendoza. Tras navegar sin contratiempos, el domingo 20 avistaron una isla que el Adelantado llamó de San Bernardo. Hoy sabemos que se trata de Danger, o Puka-Puka como lo llaman los nativos polinésicos.

El 29 de agosto se descubre la isla Solitaria, identificada hoy como la Niulakita. Así, la noche del 7 de setiembre 1595 se vio tierra. Era la isla Tinakula, consistía en un enorme volcán pelado y cónico, de cuyo cráter salían centellas de humo negro y espeso.

El Adelantado Álvaro de Mendaña decidió dejar el apocalíptico paraje, ordenando hacer velas, cuando se avistó la isla de Santa Cruz. Allí el Adelantado planeaba establecer una colonización.

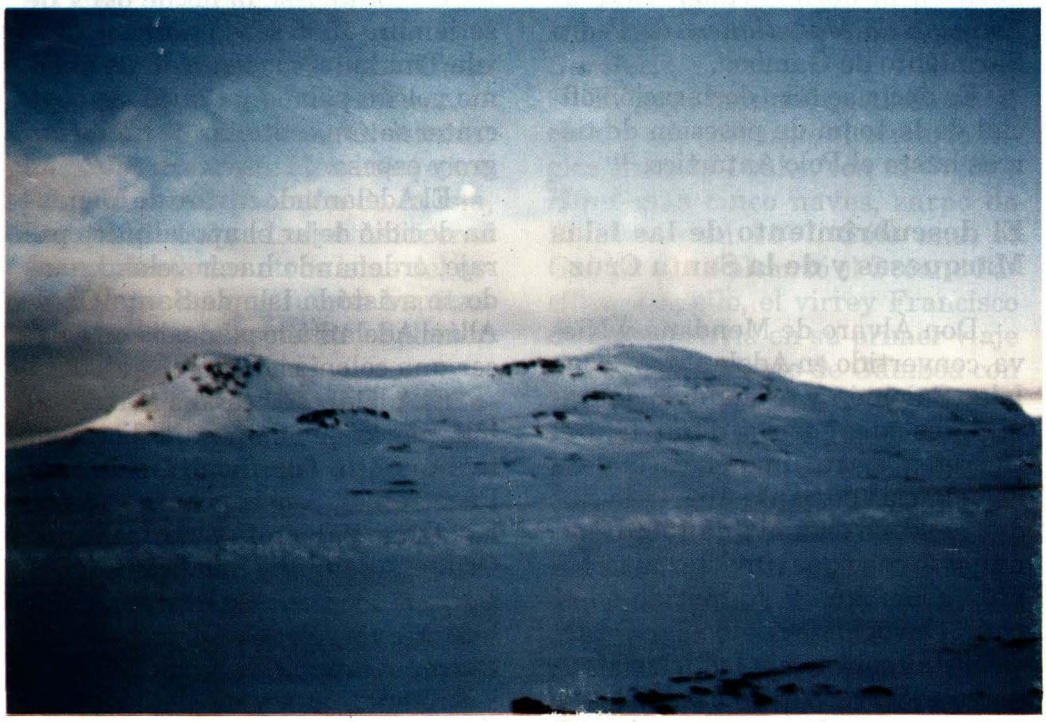
El Adelantado estaba mal de salud, por lo que empezó a dictar su testamento. Por facultárselo una Real Célula, dejó la gobernación de las Islas Salomón y de la Santa Cruz a su mujer y nombró General a su cuñado Lorenzo Barreto; el Piloto Mayor, Pedro Fernández de Quiroz, mereció el cargo de Albacea. Entró en agonía y murió un 18 octubre 1595.

La Gobernadora doña Isabel Barreto de Castro no resistió permanecer en estos espacios y se embarcó en la Capitana. Un 18 noviembre 1595, largan velas los tres barcos y partieron de la Isla de Santa Cruz. Tras haberse perdido la fragata *Santa Catalina* y continuando el mal tiempo, el 23 de diciembre de 1595 avistaron una isla, denominada La de los Barbudos, hoy nombrado Carolinas.

Llegado el año nuevo, avistan la Isla de los Ladrones, hoy conocido

(11) "Viajes al Estrecho de Magallanes" 1579-1584. Pedro Sarmiento de Gamboa.

(12) "Historia del Descubrimiento de las Regiones Australes". Pedro Fernández de Quiroz, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1876.



Continente Antártico. Isla Rey Jorge. Archipiélago de las Shetland del Sur.

como Marianas, integrado por dos islas muy grandes, la Juana y la Sarpana, prosiguiendo su rumbo a Filipinas. Así entraron en una bahía, la de Cobos, en el Cabo del Espíritu Santo. Doña Isabel Barreto quiso adelantarse a un motín de la tripulación y confabulándose con sus hermanos los envió por tierra a Manila a notificar al Gobernador. Ella zarpó con el *San Jerónimo* hasta avistar el puerto de Cavite el 11 febrero 1596, siendo recibida con honores de artillería. Doña Isabel Barreto de Castro quedó un tiempo en Filipinas donde se casó con Fernando de Castro, regresando al Perú. Su esposo fue gobernador de Castrovirreyna, muriendo ella el 3 de setiembre de 1612. (13)

Es así como don Pedro Fernández de Quiroz se constituyó como uno de los primeros expedicionarios que intentó descubrir la "Terra Australis" y, conquistándola hasta el Polo, ser un precursor del descu-

(13) "El Entorno de Isabel Barreto Castro de Mendalla y su viaje hacia las Islas Salomón" 1595-1596, Dra. Ilda Elías de Zevallos. Asociación Nacional Pro Marina 1995.

brimiento de la Antártida.

La Expedición de 1603

Gobernaba el Perú el virrey don Luis de Velasco, quien, al tener noticias de piratas holandeses, dispuso el 02 diciembre 1599, que se hicieran a la mar el galeón Almirante de la Armada *San Andrés*, la nao mercante armada en guerra *Nuestra Señora del Carmen* y el patache *Buen Jesús.*

Es importante consignar que la declaración hecha por Laurens Claesz de Amberes, contramaestre del *Blijde Boodschap,* poco después de 1607, es bastante clara al señalar que:

"ha navegado bajo el almirante don Gabriel de Castilla con tres barcos a lo largo de las costas de Chile hacia Valparaiso, y desde el estrecho, en el año de 1603; y estuvo en marzo en los 64 grados. Y allí tuvieron mucha nieve. En el siguiente mes de Abril regresaron de nuevo a la costa de Chile."[14] Llama la atención el trato de Almirante al General Gabriel de Castilla, cuando fue General del Callao y de la Mar del Sur a la muerte de Juan de Velasco, eso figura en la elección del Alcalde del Callao en 1602. [15]

El General Gabriel de Castilla habría llevado a cabo la primera incursión en aguas antárticas, alcanzando los 64 grados de latitud. La declaración no señala ningún avistamiento de tierra, pero es evidente que estuvo bastante adentrado en la latitud de la península antártica, vale decir, a tierras continentales, y que, más aún, no debió estar alejado de la costa debido al régimen de vientos imperantes en la zona.

En consecuencia existen antecedentes históricos en el Perú que sustentan sus derechos al Continente Antártico.

(14) "Un Enigma de la Historia Antártica. El Descubrimiento de las Islas Shetland del Sur" Jorge Berguiño, Revista Española del Pacífico. Madrid, Julio Diciembre 1991.

(15) "Libros de Cabildo de Lima, Consejo Provincial de Lima". Juan Bromley, Editorial Tomo XIV (1602-1605) 1945, Tomo XV (1606-1609) 1947.



Consorcio Naviero Peruano S.A.

Av. Central 643 Piso 7 San Isidro - LIMA 27
Teléfono: 421-5800 Fax: 421-6852, 442-5136
Telex: 21063, 20074
FONONAVE:
421-5700 (Itinerario Vía Fax)

La Comisión y la Corte Interamericana de Derechos Humanos

Capitán de Navío (CJ)
Luis Temple De La Piedra

La Comisión Interamericana de Derechos Humanos fue fundada en base a la VII Resolución de la V Reunión de consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados Americanos en Santiago de Chile en el año de 1959. Hasta 1970, la Comisión funcionó autónomamente y basó su actividad en la promoción de los derechos humanos en América, sobre todo a través de informes relativos a la situación de los derechos fundamentales en los países miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA). El sustento jurídico de la Comisión, desde su creación hasta la entrada en vigor de la Convención Americana de Derechos Humanos, fue la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre.

La Comisión pasó a convertirse en un órgano principal de la OEA, dejando su autonomía a partir de la vigencia del Protocolo de Buenos Aires, modificatorio de la Carta de la OEA, suscrita en Bogotá el 30 de abril de 1948, y el Instrumento de Ratificación depositado por el Perú el 12 de febrero de 1954. En efecto, el artículo III de la Carta modificada establece: "Habrá una Comisión Interamericana de Derechos Humanos que tendrá como función principal la de servir como órgano consultivo de la organización en esta materia. Una Convención Interamericana sobre Derechos Humanos determinará la estructura, competencia y procedimiento de dicha Comisión, así como los de los otros órganos encargados de esa materia".

La CIDH tiene como función principal la de promover la observancia y el respeto de los derechos humanos y de servir como órgano de la Organización de Estados Americanos (OEA) en esta materia.

De otro lado, como parte del fortalecimiento del Sistema Interamericano de Derechos Humanos se aprobó la Convención Americana de Derechos Humanos el 22 de no-

viembre de 1969 en San José de Costa Rica, siendo suscrita por el Perú el 27 de julio de 1977 en la Secretaría de la OEA, y aprobada por el Decreto Ley N° 22231 del 11 de julio de 1978, fecha en la que entró en vigencia, reconociendo su competencia el 21 de enero de 1981. De conformidad a lo dispuesto en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Comisión representa a todos los Estados Miembros de la Organización. Está integrada por siete miembros elegidos a título personal por la Asamblea General, por un periodo de cuatro años. Este Instrumento Internacional estableció los órganos encargados de asegurar su cumplimiento, a saber:

A. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos, que tiene la obligación de velar porque los Estados cumplan con la observancia de las normas de la Convención, por la cual se rige, además del Estatuto y Reglamento que detallan sus facultades y procedimientos.

La Comisión se reúne en dos periodos anuales de Sesiones Ordinarias. Una de las principales funciones de la Comisión es atender las peticiones de personas o grupos que aleguen violaciones de Derechos Humanos cometidas en países miembros de la Organización.

Es así como el artículo 44° de dicha Convención le otorga la competencia de recibir denuncias por presuntas violaciones de Derechos Humanos atribuibles a los Estados.

De esta manera, con la denuncia se da inicio al trámite internacional de un caso individual ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), luego de cumplirse el trámite previsto en los artículos 44° y siguientes de la Convención Interamericana de Derechos Humanos. Si se considera que el Estado no es responsable de los hechos que se le imputan se ordena el archivo del caso.

En sentido contrario, si la Comisión considera que el Estado es responsable, a través de sus agentes, de haber violado los derechos humanos en un caso específico, emitirá un Informe Resolución en el cual formulará ciertas recomendaciones al Estado infractor, que generalmente consisten en la profundización de las investigaciones, la aplicación de las sanciones que ameritan los agentes del Estado, que por acción u omisión violaran los derechos de la víctima o víctimas y la reparación pecuniaria a los familiares de las mismas.

B. La Corte Interamericana de Derechos Humanos es un órgano jurisdiccional autónomo encargado de juzgar los casos que le someta la Comisión Interamericana. En uso de las atribuciones concedidas, la Corte puede dictar sentencias de condena

contra los Estados de la OEA que hayan aceptado expresamente su jurisdicción. El Perú aceptó esa jurisdicción para hechos ocurridos a partir del 21 de enero de 1981.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos, con sede en San José de Costa Rica, fue establecida por la Convención Americana sobre Derechos Humanos. Está integrada por siete jueces, elegidos por los Estados Partes en la Convención, en la Asamblea General de la Organización, para un periodo de seis años.

En lo referente a la función consultiva la Convención prevé que cualquier Estado Miembro de la Organización de los Estados Americanos podrá consultar a la Corte acerca de la interpretación y aplicación de la Convención o de otros Tratados concernientes a la protección de los derechos humanos en la región.

Este derecho de consulta se hace extensivo en lo que a cada uno compete a los órganos mencionados en la Carta de la Organización; y también podrá, a solicitud de cualquier Estado Parte de la misma, emitir opinión acerca de la compatibilidad entre cualquiera de sus leyes internas y los instrumentos internacionales.

Estos organismos internacionales para el cumplimiento de la misión encomendada siguen procedimientos determinados.

COMISIÓN INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

Conforme al procedimiento ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos cualquier persona, por sí misma, o en representación de otra, puede presentar una petición ante la Comisión para denunciar una violación a los Derechos Humanos. También pueden presentar reclamaciones las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs); para tal efecto deben cumplir tres condiciones antes de presentar una reclamación: El Estado acusado debe haber violado uno de los derechos establecidos en la Convención Americana o en la Declaración Americana; el reclamante debe haber agotado todos los recursos legales disponibles en el Estado donde ha ocurrido la violación y la petición a la Comisión debe ser presentada dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la decisión final sobre el caso por parte del tribunal correspondiente, y la reclamación no deberá estar pendiente de otro procedimiento internacional.

La Comisión recibe la petición, examina la denuncia e inicia la investigación del Caso. En primer lugar, se comunica al Gobierno que se ha recibido una petición en su contra y se le invita a responder a las acusaciones. La Comisión puede realizar distintas actividades des-

tinadas a esclarecer los hechos y descubrir la verdad; entre ellas, llevar a cabo audiencias e investigaciones *in loco* (en el lugar). Si la Comisión determina que el Gobierno ha cometido una violación de Derechos Humanos, entonces recomendará a éste que cambie su conducta, investigue los daños causados a las víctimas y, en general, no cometa más violaciones a los derechos fundamentales. La Comisión no puede forzar estos resultados. Ante todo, en cualquier momento intentará lograr un "arreglo amistoso" entre las partes (el peticionario y el Gobierno) y convencer a las partes o a sus representantes para que inicien conversaciones.

Si el Gobierno no cumple con estas recomendaciones, la Comisión podrá publicar sus conclusiones en su Informe Anual a la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos o en cualquier otra forma.

Finalmente, la Comisión tiene la posibilidad de enviar el caso a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, si el Estado involucrado ha aceptado su jurisdicción.

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

El procedimiento ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos se basa en una denuncia contra un Estado Parte, que ha reconocido su competencia. La declaración de reconocimiento de la competencia puede ser hecha en forma incondicional, o bajo condición de reciprocidad, por un plazo determinado o para casos específicos.

Los Estados que sean parte en un Caso son representados por un Agente asistido por personas de su elección, pudiendo asimismo nombrarse agentes alternos. La Comisión es representada por los delegados que al efecto designe y podrán hacerse asistir por cualesquiera persona de su elección.

En casos de extrema gravedad y urgencia, y cuando sea necesario evitar daños irreparables a las personas, la Corte, en los asuntos que esté conociendo, podrá tomar las medidas provisionales que considere pertinentes, y si se tratare de asuntos que aún no estén sometidos a su conocimiento, podrá actuar a solicitud de la Comisión.

El fallo emitido por la Corte es definitivo e inapelable y los Estados Partes se comprometen a cumplir la decisión de la Corte; sin embargo, en caso de desacuerdo sobre el sentido o el alcance del fallo, la Corte lo interpretará a solicitud de cualesquiera de las partes.

Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos por la Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad conculcados. Dispondrá asimismo, si ello fuere procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configu-

rado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada.

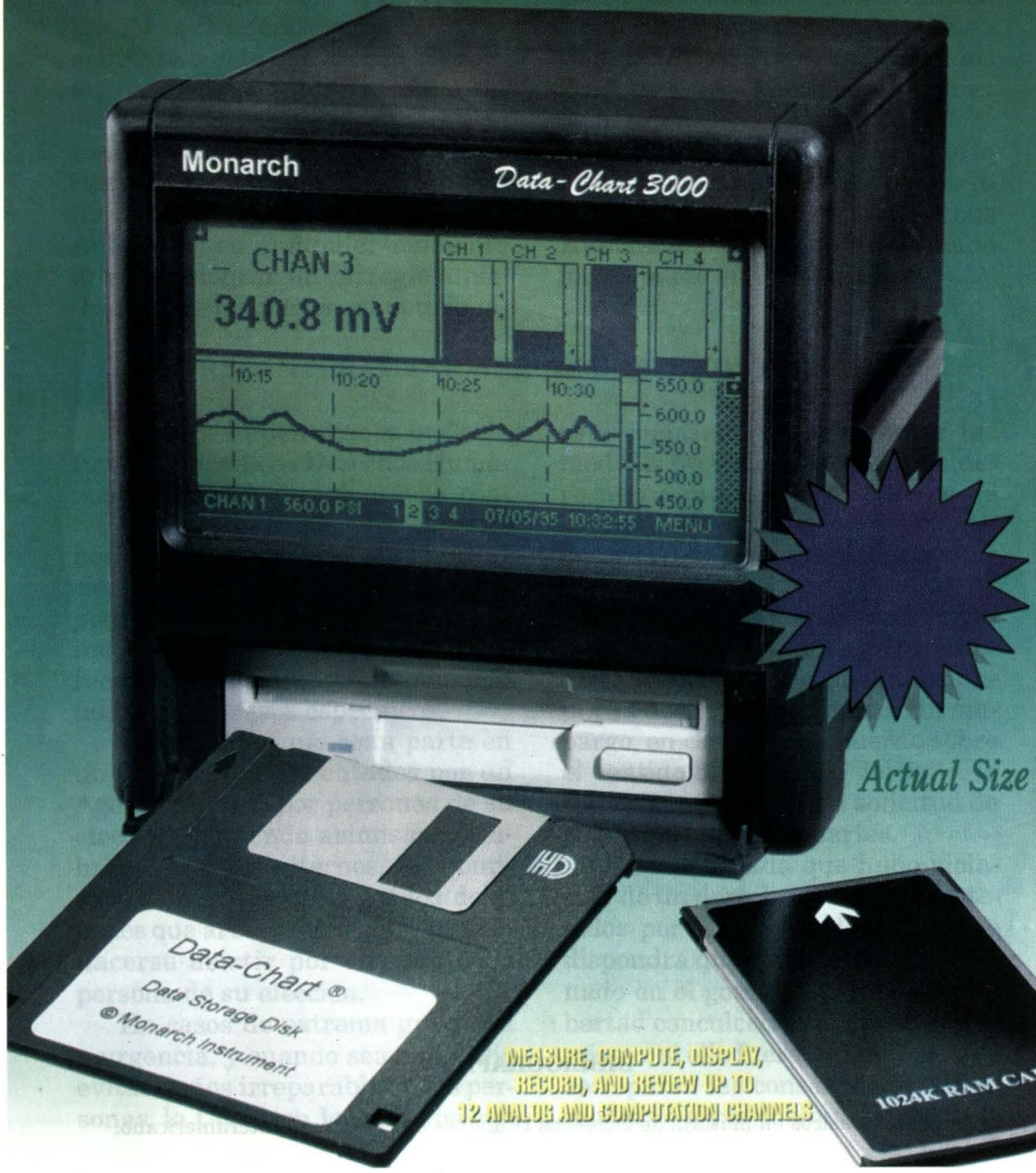
La parte del fallo que disponga indemnización compensatoria se podrá ejecutar en el respectivo país por el procedimiento interno vigente para la ejecución de sentencia contra el Estado.

BIBLIOGRAFIA:

Documentos Básicos en materia de Derechos Humanos en el Sistema Interamericano.

Introducing Data-Chart DC-3000 Series

PAPERLESS RECORDERS/ DATA ACQUISITION SYSTEMS



Actual Size

MEASURE, COMPUTE, DISPLAY, RECORD, AND REVIEW UP TO 12 ANALOG AND COMPUTATION CHANNELS

Monitoreo en Tiempo Real, Registración sin Papel, Mantenimiento Predictivo, Calitad Total

Capitán de Corbeta
Lizandro Mejía Peralta

A. Introducción:

El concepto de Mantenimiento Predictivo, aplicable a toda industria y por ende susceptible de ser implementado en el ámbito del instituto, basa su ejecución en una serie de técnicas disponibles, en lo más variado de ensayos e inspecciones, dentro de múltiples aspectos, en mayor y menor grado, según el tipo de industria. Dichas técnicas se desarrollan en el aspecto teórico y práctico específicamente para cada instalación, siendo las principales:

1. Inspección visual (reportes rutinarios).
2. Análisis de vibraciones.
3. Termografía infrarroja.
4. Análisis de corriente motores
5. Análisis eléctrico.
6. Análisis de aceites lubricantes incluyendo contaminantes.
7. Análisis de aceites de transformadores.
8. Análisis de ultrasonido.
9. Emisión acústica.
10. Inspección con corrientes Eddy.
11. Inspección con líquidos penetrantes.
12. Inspección con partículas magnéticas.
13. Análisis metalográfico.
14. Control de trampas de vapor.
15. Alineación por rayo láser.
16. Sistemas expertos (vinculados a las técnicas anteriores).

El lector naval podrá deducir cuánto hemos avanzado, y qué tan cerca estamos en la aplicación de estas técnicas, en relación a los planes de mantenimiento tradicionales que se llevan a cabo en las Unidades, a la vez en Dependencias involucradas con maquinaria y producción.

B. Generación de Estadística:

La operación de la maquinaria debe ser motivo permanente de "Análisis" durante y después de la ejecución de los procesos, para lo cual la herramienta importante que permitirá su generación es la Captura de Datos (Registración).

Este procedimiento, como ejemplo, fue conceptuado en el diseño de la Central de Propulsión de las Fragatas Misileras (Sistema SEPA), las cuales cuentan con una impresora, que permite efectuar registros de los diferentes parámetros de operación de los equipos relacionados a la propulsión del buque. Aunque de primera generación y sin las capacidades de los registradores actuales, el contar con este equipo "Capturando Datos" será importante en la "Predicción de Fallas", en la medida que se orienten los esfuerzos para desarrollar la función de "Análisis y Estadística" respectiva.

C. Monitoreo en Tiempo Real

La instalación progresiva de un Sistema de Registración sin Papel en tiempo real permitirá "monitorear" los parámetros críticos que intervienen en el proceso, con la finalidad de:

1. Visualizar su comportamiento dentro de rangos.
2. Activar alarmas por valores fuera de límites previamente establecidos. Detener el proceso si fuera el caso (Control ON-OFF).
3. Continuar con la operación de la maquinaria indefinidamente, mientras los parámetros se mantengan dentro de rango.
4. Seguir el progresivo decaimiento de los parámetros hasta sus valores límites.
5. Poner fuera de servicio la maquinaria en el momento exacto sin causar avería, con lo que se habrá aprovechado su disponibilidad al máximo.
6. Preparar, a la medida y con anticipación, las intervenciones a la maquinaria.
7. Generar "Historial y Estadística" del comportamiento de los parámetros en función del producto final.
8. Correlacionar Parámetros - Producto, a fin de crear un LOOP de Realimentación que permita "optimizar" dicho comportamiento en la mejora del producto final (Proceso constante y permanente).

El Monitoreo en Tiempo Real vía Registración sin Papel es un elemento relevante y herramienta básica relacionada con los principios de Mantenimiento Predictivo, Calidad Total, Reingeniería, que se vienen aplicando en la industria durante los últimos años. La tendencia actual es lograr inclusive lograr el "Visto Bueno" (aprobación) de la propia industria, su entorno y del producto final, mediante la Clasificación/Certificación/Homologación por alguna entidad internacional de normalización, que avale el trabajo realizado, tal como viene sucediendo con las Normas ISO-9000.

D. Actual de la Registración:

Parafraseando algunos dichos acuñados por un Oficial Almirante, con el cual tuve el gusto de trabajar, podría afirmarse que los Registradores con Papel, son los "viejos dinosaurios", y el insistir con ellos, repararlos o invertir en modificarlos para que continúen tra-

bajando, sería equivalente a "modernizar una escoba".

Los problemas que con el tiempo presentan estos registradores, como inoperatividad de los estilos (puntas) trazadoras, descalibración mecánica, derrame de tinta, tinta sin equivalente, papel (circular o continuo) de características especiales (dimensiones, material, escalas, etc.) en adición a las limitaciones que su propio diseño origina y la pobre capacidad de generar estadística, hace que tiendan a su "extinción", diezmados por el "cataclismo" de la tecnología.

La Registración sin Papel permite:

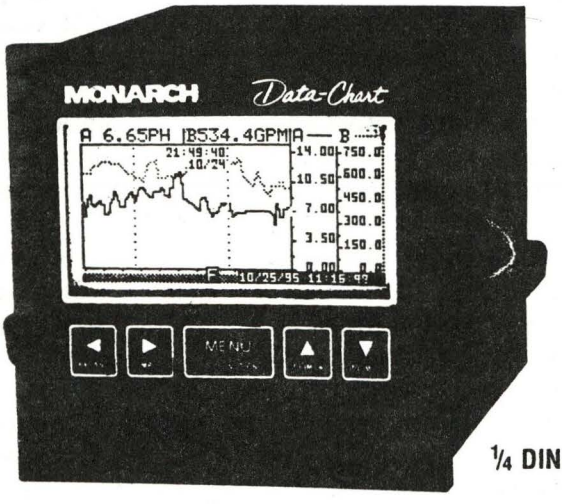
1. Almacenamiento de los registros en Diskettes Comerciales 31/2 o Tarjetas de Memoria (PCMCIA Card) de actual generación, de menor tamaño y mayor capacidad que los Diskettes, para migrar la información a la computadora.
2. Trabajo en línea y tiempo real Registrador/Computadora. Ulteriormente permitiría el almacenamiento de registros al disco duro directamente.
3. Procesamiento de la información mediante Software integrado a la computadora para:
   - Generación de Estadística. Posibilidad de "ingresar" y verificar registros anteriores de días, semanas, meses, años pasados.
   - Empleo de Tabla de Valores de los registros, con exportación en códigos ASCH, que permitirán "pasar" dicha tabla de valores a cualquier Hoja de Cálculo o Base de Datos que trabaje el usuario.
   - Efectuar reportes vía impresora de la Gráfica y Tabla de Valores. Impresión a color, si fuera el caso.
   - Visualización ampliada (ZOOM) de cualquier parte de la Gráfica de Registros al detalle con análisis al tiempo mínimo deseado.
   - Programación externa completa del Registrador, vía computadora.
   - Comunicación a distancia con el instrumento vía MODEM.
   - Operación en Red de varios Registradores, trabajando en línea con una sola computadora.
4. Selección diversa de Tiempos de Registración, según la velocidad del proceso. Opciones varias como: 100 registros/seg., 1 registro/seg., 1 registro/10 min, etc.
5. Empleo de diferentes Tipo de Registros: Valores Instantáneos, Promedio, Pico o Valle, de las muestras tomadas entre el tiempo de registración escogido.
6. Capacidad de respuesta instantánea para activación de alarma "fuera de rango" al 10 milésimo de tiempo.
7. Capacidad de efectuar Cálculos Matemáticos, Fórmulas, Comparaciones Lógicas, para encontrar "Magnitudes Derivadas" como resultado de "relacionar" los parámetros de ingreso direc-

Figura (1)

DATA-CHART

CE

DC-1200 SERIES



¼ DIN

SPECIFICATIONS

Channels	1 or 2
Display	LCD Dot Matrix 80 x 160 pixels
Viewing Area	1.5" x 2.9" (40mm x 74mm)
Keypad	5 Button Membrane
Clock	Battery backed year, month, day hour, second
Input	DC and AC Voltage/Current, Pulse, T/C, RTD, Temperature / Humidity
Accuracy	0.5% of Span (8 bits)
Recording	Average, Peak, Valley, Normal 16 Selectable sample rates: 100/sec to 1 every 10 min.
Size (1/4 DIN) Panel Mount	(3.78" x 3.78" x 5.5" deep) (96mm x 96mm x 140mm deep)
Weight	2.5 lbs (1.2 kg)
Memory Card	128k, 256k, 512k, 1024k byte
Serial Interface	RS232 (optional)
Relay Alarm Output	Two SPDT rated @ 3A (optional)
Operating Temperature	14°F to 120°F (-10°C to 50°C)
Power	115Vac, 230Vac (+10%-15% Standard) 12 to 24Vdc (4 watt maximum)

DC-3000 SERIES



½ DIN

SPECIFICATIONS

Number of Inputs	3, 4 or 6 direct analog channels
Number of Channels	12 total. Includes up to 6 direct analog inputs plus computation channels
Display	5 inch diagonal LCD with bright LED backlighting - high resolution, 128 x 240 pixels
Viewing Area	3" x 5" (76mm x 127mm)
Accuracy	16 bit resolution and high accuracy (0.05% Voltage, 0.1% Current)
Alarms	60 total. 5 per channel including high, low, and rate of change - user selctable
Isolation	300 Vdc or AC peak
Power Required	90 to 260 Vac, 50/60 Hz.
Configuration	Touchscreen Control menu or IBM™ compatible PCs
Size (1/2 DIN) Panel Mount	144mm x 144mm x 204mm (5.669 inches x 5.669 inches x 8.0 inches)
Weight	6.6 pounds, 3 kg
Safety & Conformity	U.L.® Pending C.U.L.® Pending CE
Data Storage Capacity	3 1/2 floppy disk - 1.44 Mbyte or PCMCIA card - 1 Mbyte to 8 Mbyte
Serial Communications	RS485, isolated, addressable up to 32 units - MODBUS PROTOCOL RS232 with MODEM control Direct printer ASCII Data output
Transmitter Power Supply	24 Vdc, 120 mA isolated power supply
Totalization	8-digit. Start, stop, and reset remote input control
Alarm Outputs and Digital Inputs	6 relay contacts. Form C NO/NC, 1 Amp @ 250 VAC 3 Digital Opto Isolated control inputs. Start/Stop recording, change sample rate, alarm acknowledge/ reset, totalize, reset or event marker.
Environment	Operating temperature: 0 to 40°C Floppy disk drive -10 to 50°C PCMCIA drive Operating humidity: 10 to 90% RH, non-condensing

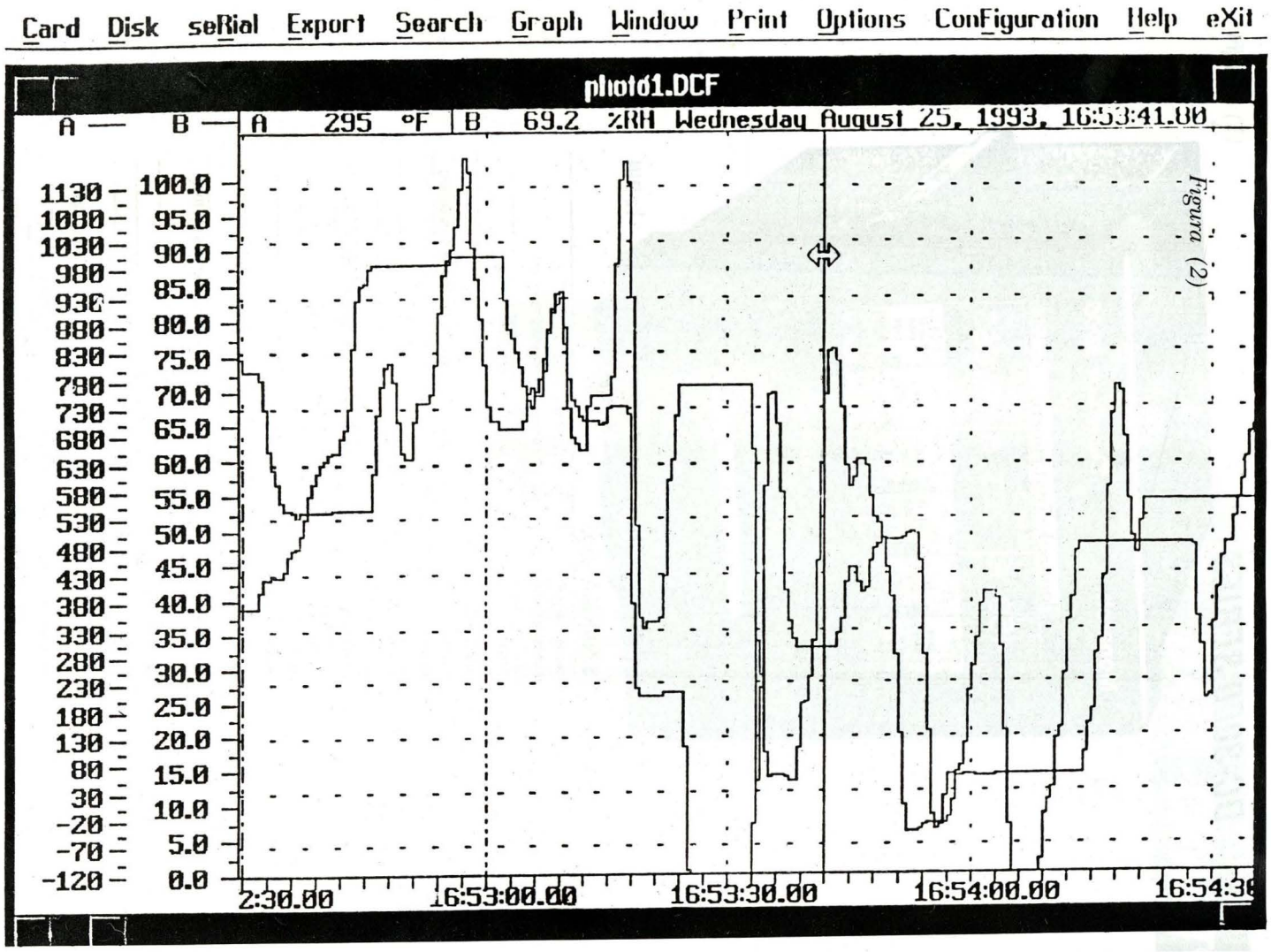

Card Disk seRial Export Search Graph Window Print Options ConFiguration Help eXit
photo1.DCF
A — B —
A 295 °F B 69.2 %RH Wednesday August 25, 1993, 16:53:41.00
1130 100.0
1080 95.0
1030 90.0
980 85.0
930 80.0
880 80.0
830 75.0
780 70.0
730 65.0
680 60.0
630 60.0
580 55.0
530 50.0
480 45.0
430 40.0
380 40.0
330 35.0
280 30.0
230 25.0
180 25.0
130 20.0
80 15.0
30 10.0
-20 10.0
-70 5.0
-120 0.0
2:30.00
16:53:00.00
16:53:30.00
16:54:00.00
16:54:30

Figura (2)

to al registrador. Acuérdese el lector, como ejemplo, de las clases de Termodinámica y la consabida fórmula de los gases PV=RTn (Pavo = Ratón). Se podría tener el valor de dos variables (parámetros) en dos canales INPUT y, con las constantes conocidas, hallar la variable faltante mediante la solución de la fórmula en el propio instrumento.

8. Instalación interna modular a fin de incrementar la configuración del instrumento y aumentar su performance conforme se requiera mayor alcance del mismo.
9. Innovación constante en el diseño del instrumento, mediante cambio de EPROMs y modificaciones del Software integrado, de acuerdo a las mejoras en las aplicaciones que el fabricante vaya desarrollando.
10. Instalación en cuadros de control debido a su reducido tamaño. Así, tomando como ejemplo los registradores DATA CHART Monarch, U.S.A., el modelo DC-1200 (2 Canales) mide 96 x 96 x 140 mm y el DC-3000 (6 Canales) 144 x 144 x 204 mm, los cuales se observan en la Figura 1.
11. Proyección del diseño para el incremento permanente del N° de canales.

A manera de ilustración podemos observar en la Figura 2, una Gráfica de Registración (Curva de Valores), de 2 Canales que presentaría una pantalla de computadora a full color. El canal A está programado por el usuario para trabajar midiendo temperatura en grados Fahrenheit de 120 a 1130 y el canal B para medir porcentaje de Humedad Relativa de 0 a 100. La regleta inferior indica la hora en que se produjeron los registros y en la parte superior se aprecia la fecha. La información de tiempo es útil, para ubicar registros ocurridos en oportunidades anteriores, que pueden remontarse hasta años atrás.

La gráfica es susceptible de ser ampliada en forma horizontal y vertical. Mediante esta alternativa es posible alcanzar el mínimo detalle en tiempo. Podríamos llegar a las centésimas de segundo, si fuera el caso, y ver lo que sucedió en esos pequeños instantes. Así los estados transitorios y Overshoots no se escapan a la captura por el instrumento y como tal al análisis.

En la figura 3, se indica una tabla de Tiempos de Almacenamiento (registración de 1 ó 2 canales), para el caso de una Tarjeta de Memoria de 512 Kbyte, en función de diferentes Tiempos de Registración (Sample Rate), que da idea de la duración de estas tarjetas registrando permanentemente hasta su llenado (Están saliendo al mercado tarjetas de memoria de 8 Mbyte).

En la Figura 4 se aprecia un diagrama de la forma como trabajaría un registrador de 2 canales con la computadora, ya sea mediante las Tarjetas de Memoria o en línea, vía Interfase en serie RS-232C.

Se entiende por Canal cualquier

Figura (3)

Data-Chart® 1200
SAMPLE RATE
vs.
MEMORY CARD STORAGE
TIME GUIDE

MONARCH

SAMPLE RATE VS. MEMORY CARD STORAGE TIME GUIDE		
EXAMPLE: 512 KBYTE MEMORY CARD		
(FOR 1024 KBYTE MEMORY CARD, DOUBLE THE STORAGE TIME)		
SAMPLE RATE	SINGLE CHANNEL	DUAL CHANNEL
100/SEC	1 HR: 26 MIN	43 MIN
50/SEC	2 HR: 54 MIN	1 HR: 27 MIN
20/SEC	7 HR: 16 MIN	3 HR: 38 MIN
10/SEC	14 HR: 32 MIN	7 HR: 16 MIN
5/SEC	29 HR: 00 MIN	14 HR: 30 MIN
2/SEC	3 DAYS	1 1/2 DAYS
1 SEC	6 DAYS	3 DAYS
2 SEC	12 DAYS	6 DAYS
5 SEC	30 DAYS	15 DAYS
10 SEC	60 DAYS	30 DAYS
20 SEC	4 MONTHS	2 MONTHS
30 SEC	6 MONTHS	3 MONTHS
1 MIN	12 MONTHS	6 MONTHS
2 MIN	2 YEARS	1 YEAR
5 MIN	4 2/3 YEARS	2 1/3 YEARS
10 MIN	9 1/2 YEARS	4 3/4 YEARS

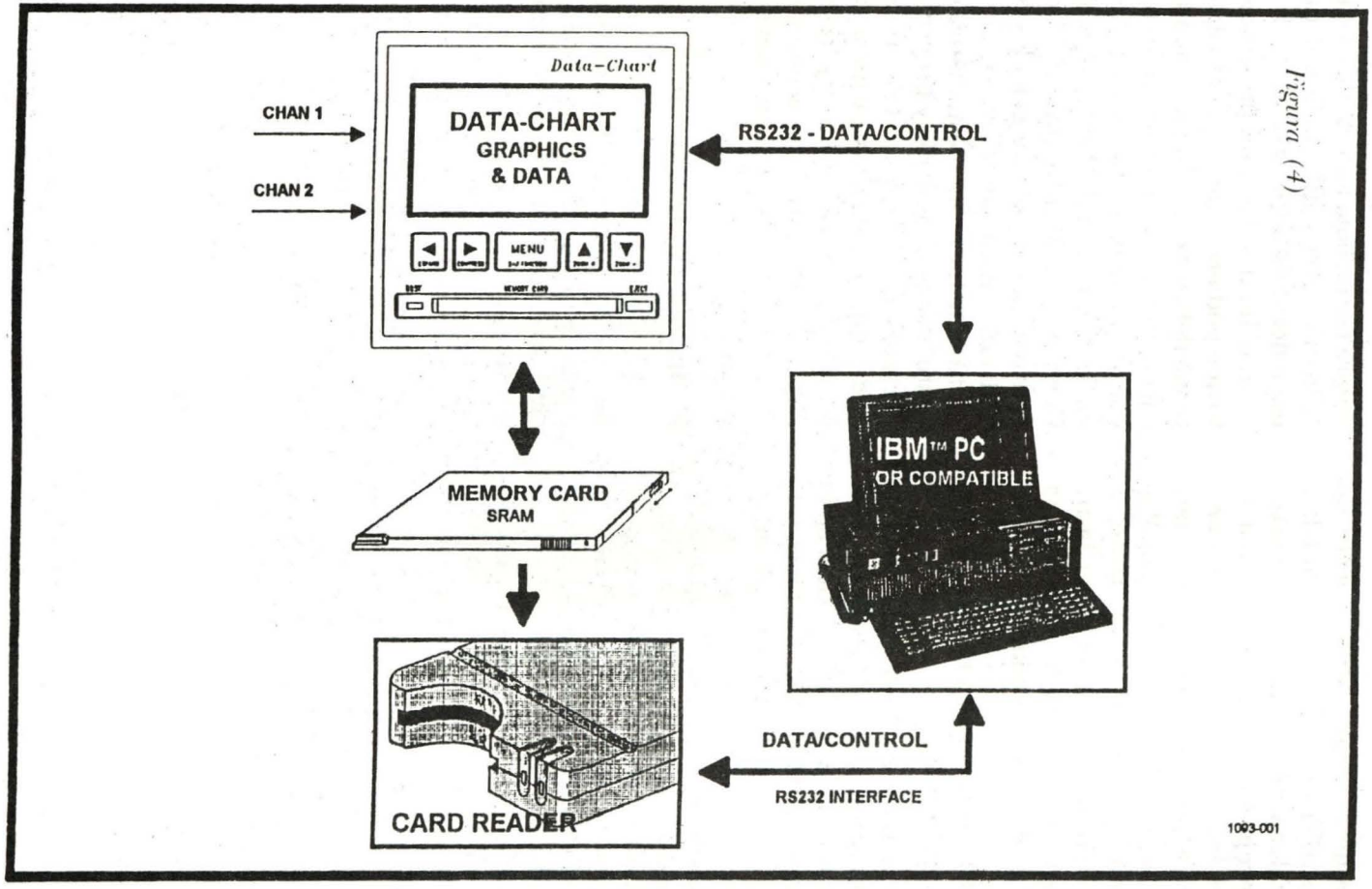

Data-Chart
CHAN 1
CHAN 2
DATA-CHART
GRAPHICS
& DATA
MENU
RS232 - DATA/CONTROL
MEMORY CARD
SRAM
IBM™ PC
OR COMPATIBLE
DATA/CONTROL
RS232 INTERFACE
CARD READER
1093-001

Figura (4)

parámetro al que se le conecta un Sensor/Transductor que cuantifica su valor y provee una señal eléctrica proporcional, aceptable por el Registrador (Ej. Presión, Temperatura, Flujo, RPM, Voltaje, Corriente, Potencia, Factor de Potencia, Viscosidad, pH., etc). Prácticamente, no existe ningún parámetro en la industria en el que no haya un sensor que mida su intensidad.

E. El Mantenimiento en la Actualidad:

La Bola de Nieve en ideas de Mantenimiento, su dinámica progresión y su injerencia radical en la reducción de costos, ha motivado una toma de conciencia real en los empresarios nacionales, de los beneficios que conlleva su aplicación actualizada. La Sociedad Nacional de Industrias (SNI) viene organizando anualmente, mediante la Asociación Peruana de Mantenimiento (APEMAN), exposiciones especializadas de empresas del rubro y conferencias con renombrados profesionales nacionales y extranjeros, orientadas a la difusión de nuevos conceptos y técnicas. En setiembre del 96, se efectuó el 6to. Congreso de la APEMAN bajo el lema "Mantenimiento base de la Calidad y del Desarrollo".

Ahora se habla de "Acciones Proactivas", como complemento del Mantenimiento Predictivo, que viene a ser la intervención de la maquinaria "funcionando", siguiendo procedimientos "normalizados", de acuerdo al tipo de trabajo que se requiera hacer, bajo los estándares de "Clasificación" internacional que haya decidido adherirse.

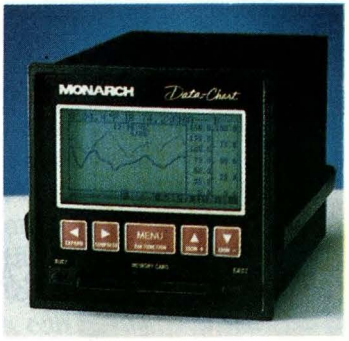
Las limitaciones de presupuesto que pudieran darse en el instituto, no deben ser razón para su aplicación parcial o consecutiva postergación. Se debe evitar mantenerse en la frontera del Mantenimiento Correctivo y Mantenimiento Preventivo. Las cifras, de ser el caso, podrían hablar por sí solas. Sería pertinente hacer una "estadística de gasto" desde años atrás y proyectar el resultado en comparación al costo de implementar las técnicas del Mantenimiento Predictivo y los beneficios posteriores que originaría. Posiblemente nos daríamos con sorpresas.

F. Intención de Cambio:

La "optimización" de los parámetros, basada en la "Estadística", como resultado de la Registración sin Papel, continúa de modo permanente. Es uno de los objetivos iniciales y primeros pasos del "cambio" y tiende a "Encontrar los valores ideales de operación" (Puntos de Equilibrio). Sin embargo nada se podrá lograr sin una real intención y compromiso de ser más competitivos. La progresión seguirá con la aplicación de correcciones a los propios procesos, que motivarán una secuencial automatización, junto con la profundización de los principios del Mantenimiento Predictivo. El "Punto de Quiebre", será el cambio drástico en el concepto de mantenimiento: de "Generador de Cos-

tos a Generador de Beneficios".

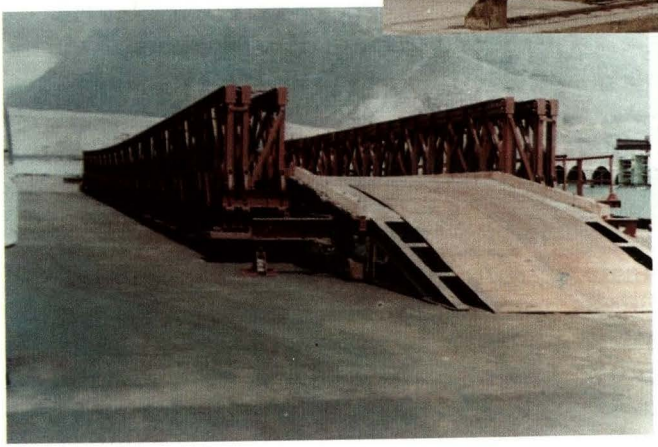
Consecuencia irreversible de esta progresión lógica, será la radical "Reducción de Costos" y una "Mejora ostensible en la Calidad", que en las unidades navales, como analogía al producto final, equivale a incremento en la Performance Operativa, Seguridad de la Navegación, excelente "Viento en Popa" y ¡Buena Mar!



SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

SIMA–PERU S.A.





46 AÑOS CONTRIBUYENDO
AL
DESARROLLO NACIONAL

GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Av. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao
Tlfs. : (51-1) 465-7357 – 429-1081
Fax : (51-1) 465-0664

Equilibrio de una Frontera
Perú y América Latina

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

I. INTRODUCCION

Obra en mi poder una monografía inédita escrita por el Dr. Santiago E. Antúnez de Mayolo, mi distinguido amigo, titulada *"Si quieres Paz, prepárate..."*, en la que sustenta de cómo el oro de Cajamarca en 1533 contribuyó a que tanto el virrey de España en el Perú como el Arzobispo de Lima tuvieran autoridad tan grande e importante como sus jurisdicciones territoriales al inicio del virreinato, pues, con algunas diferencias, cubrían unos trece millones de kilómetros cuadrados, con fronteras en Nicaragua al Norte, en Magallanes al Sur y la estipulada por el Tratado de Tordecillas en el Este.

Por la historia, sabemos que la Corona española para administrar sus colonias de Indias fue creando los virreinatos de Nueva España (México 1535), de Nueva Castilla (Perú,1544), de Nueva Granada (Colombia-Venezuela 1717) y del Río de la Plata (Argentina 1776).

También afirma Antúnez de Mayolo que fueron la frivolidad y la vida cortesana, la incapacidad de control, el desconocimiento, la morosidad y demás veleidades del liderazgo colonizador de aquella época, lo que determinó, poco a poco, que se fuera perdiendo territorio hasta la llegada de la independencia de la república del Perú, en 1821, y que sólo quedara 3'661,732 Km2 de territorio.

Asimismo, escribe que, en tiempos de la república, el inveterado menosprecio por lo nativo, la falta de previsión, el precario consenso en lo político y económico, la discontinuidad de los programas de gobierno, la sempiterna improvisación, así como la vanidad y el caudillismo heredados, fueron debilitando nuestra posición de protección y defensa de raíces y patrimonios y, consecuentemente, se continuó cediendo

territorios a nuestros vecinos.

Hace ver que lo primero que se perdió fue cuando Simón Bolivar en 1822, como presidente de la Gran Colombia, integró la provincia de Guayaquil a su jurisdicción y, también, de cómo con el tiempo, entre tratados y arreglos, cedimos al Ecuador 174,646 Km2. de nuestro territorio en el que, actualmente, se encuentran los riquísimos yacimientos de petróleo y gas que, explotados por empresas nacionales y extranjeras, le han rendido derechos y regalías que le han permitido invertir más de cuarenta mil millones de dólares para su armamentismo en el presente siglo.

Además, refiere la historia de pérdidas territoriales que el Perú ha vivido con relación a nuestros otros vecinos.

A Colombia, país al que cedimos 126,173 Km2., incluyendo el Trapecio de Leticia, y recuerda, de niño, cuando la caballería dispersaba las protestas en la plaza San Martín de Lima por esa pérdida nacional.

A Brasil, al que por el Tratado Velarde-Rio Branco se cedió 441, 267 Km2.

A Bolivia, pues cuando se independizó en 1825, se la fundó sobre territorio peruano (Alto Perú) por decisión de Simón Bolívar y la acción de Antonio José de Sucre, cediéndose 1'382,800 Km2.; posteriormente, por el Tratado Solón-Polo Sánchez se cedió 91,276 Km2. Después del fracaso de la Confederación Peruano-Boliviana, haciendo un total de 1'474,072 Km2., que incluye el territorio que Bolivia perdió en la guerra con Chile.

Con Chile se perdió 160,355 Km2. (Arica y Tarapacá), territorio con inmensos recursos, antes el guano y actualmente el cobre, después de la infausta guerra con ese país.

De todo ello, el actual territorio peruano es de 1'285,215 Km2., o sea el 10% de lo que cubrían las autoridades coloniales a mediados del siglo XVI y tan sólo la tercera parte del territorio que poseíamos al independizarnos.

Al respecto, interpretaciones sobre todo esto las ha expuesto el Dr. Antúnez de Mayolo, y estoy seguro que muchos historiadores, sociólogos y antropólogos han expresado sus propias conclusiones; pero lo que ha quedado por discutir y comprender, no para conformarnos, es de cómo un país como el Perú, con una población de grandes potenciales profesionales, técnicos y artísticos, de propósitos firmes y coherentes y de abundantes recursos y posibilidades, haya tenido que sufrir tan amargas y frustrantes pérdidas territoriales, sin antes aplicar medidas correctivas que las impidieran o amenguaran, no obstante el sacrificio de todos los patriotas que brindaron su sangre para ello.

Creo que es necesario hacer profundas reflexiones en todos los niveles del pensamiento y de la actividad humana en la nación peruana para encontrar, hacia el futuro, métodos sicosociales y proyectos de desarrollo que hagan terminar estas peligrosas tendencias.

II. LA FRONTERA PERU-ECUADOR

El Protocolo de Río de Janeiro

Desde la independencia del Ecuador, el caballo de batalla proselitista de candidatos a la Presidencia y al Congreso han sido las falsas aspiraciones sobre Tumbes, Jaén y Maynas, y luego de su fallido intento de invadir el Perú en 1941, han proseguido los propósitos, tan es así, que incluso en libros, textos escolares y de promoción turística, etc., han impregnado el odio al Perú, presentándonos como agresores, invasores y usurpadores de su territorio.

No obstante los argumentos y hechos impropios, el Protocolo de Río de Janeiro de 1942 resulta ser más que un mero tratado de límites.

Esto, porque su propio título señala que es el Tratado de "Paz, Amistad y Límites", el instrumento más idóneo para poner fin al conflicto que como guerra no declarada, pero guerra al fin, en 1941 interrumpió todo tipo de relaciones amistosas y que, a través del tiempo, ellas han continuado tensas en su mayor parte.

En consecuencia, el preámbulo del Protocolo y su Artículo I, aseveran que la intención de los dos gobiernos es finalizar esta situación y mantener "relaciones de paz y amistad, de comprensión y buena fe" y abstenerse "de cualquier acción capaz de perturbar tales relaciones".

Esto ha sido compromiso difícil, más que la misma determinación de la línea de frontera, la que se ha logrado con alto grado de éxito durante los siete años que transcurrieron desde la firma del Protocolo hasta que se interrumpió por discrepancia unilateral del Ecuador al no reconocer los acuerdos de demarcación en la Cordillera del Cóndor. Eliminar el sentimiento de hostilidad que se ha estado sembrando hace más de un siglo ha resultado ser lo más preocupante.

El tiempo se ha encargado de comprobar cómo la situación ha tenido tendencias negativas, pues, habiendo pasado cincuentitrés años de relaciones bilaterales, ellas no han variado, como ha sucedido en enero del 95, año de la confrontación no declarada en las nacientes del río Cenepa, que ha motivado el "Acuerdo de Paz de Itamaratí", para detener la beligerancia y dar paso a las soluciones dentro del Protocolo de 1942.

A pesar de estas tendencias, no cabe duda que la delimitación y demarcación de la frontera Perú-Ecuador establecida por el Protocolo e inscrita en el Derecho Internacional como Tratado de Límites, incluyendo la Cordillera del Cóndor,

donde faltan colocar algunos de los hitos correspondientes, es y será irrefutable.

En este sentido, desde 1942 esta frontera es como cualquier otro límite internacional, por ejemplo, entre EE.UU. y Canadá, entre Francia y España, entre Perú y Brasil, entre Chile y Argentina, etc., porque es un todo constituido internacionalmente y representa una línea divisoria realmente funcional entre los núcleos centrales territoriales de las dos unidades políticas y entre los dos pueblos mismos.

En la práctica, fronteras así definidas tienen rasgos mayores que constituyen secciones individuales de gran longitud e interconectadas, de tal manera que logran en su totalidad mantener estrecha relación con el mapa político de ambos países y una función divisoria internacional permanente de la que depende la paz, no sólo de las dos naciones sino, posiblemente, del hemisferio mismo.

También tienen rasgos menores que, sin dejar de ser importantes, pueden producir incidentes vejatorios, tal como los provocados por parte del Ecuador, pero que, sin embargo, sus problemas han sido siempre menores, susceptibles de ser solucionados por medio de la negociación, sin afectar la distribución general del territorio entre los dos países.

Es así como la frontera del Protocolo de Río de Janeiro es resultado de factores fácticos que han estado actuando durante largos periodos de tiempo y que la historia ha venido enseñando. Es resultado natural de desarrollos que tuvieron lugar antes de la conquista española y durante tres siglos del periodo colonial y luego durante más de un siglo de independencia. Entonces esta frontera no puede ni debe ser considerada como el resultado del breve conflicto militar de 1941, ni siquiera como el resultado de las agresiones continuas de parte del Ecuador hasta nuestros tiempos.

Es por este devenir histórico que nunca se podrá tomar en serio las pretensiones del Ecuador, pues la línea divisoria delimitada y demarcada es la representación más idónea de la frontera tradicional y que ha sido, por tiempos anteriores al protocolo, como la frontera de facto que el mismo Protocolo se encargó de poner en claro en todas sus dudas geográficas, fijando la línea definida que ha sido reconocida con aprobación oficial.

Ahora, nadie en el Perú debe dejar de conocer que la frontera del protocolo comprende dos sectores bien diferenciados: el occidental, que comienza en la costa y corre hasta el extremo sur de la Cordillera del Cóndor, y el oriental, que se extiende desde este punto hasta la frontera con Colombia en el Putumayo.

En este sentido, las documentaciones oficiales y demás escritos históricos podrán profundizar el interés sobre el asunto, pues, por razones de espacio, haremos referencia de sólo aspectos generales sobre


ECUADOR
PERU
CROQUIS DE LA FRONTERA
PERUANO-ECUATORIANA EN EL
SECTOR CORDILLERA DEL CONDOR
SEGUN EL FALLO DEL ARBITRO
BRAZ DIAS DE AGUIAR
Frontera definitivamente demarcada
Frontera por demarcar

cada sector.

Con relación al sector occidental, de cerca de 631 Km. de longitud, éste está casi completamente señalado por rasgos naturales (canales, interislas, cursos de ríos, cañones, cimas de montañas, etc.). Sobre el sector oriental, éste sigue la divisoria de aguas (la Cordillera del Cóndor) por cerca de 250 Km. y los cursos de ríos por cerca de 100 Km. El resto, 469 Km. en el llano amazónico, que sigue trazos de líneas geodésicas, líneas que establecen sus extremos determinados por factores naturales, los que en su mayor parte son confluencias de ríos que señalan cabeceras de navegación y de nacientes acuáticos.

Tratando de visualizar hasta dónde la frontera del Protocolo se confirma por sí misma como una de las líneas divisorias limítrofes permanentes del mundo, veámos sus componentes principales y secundarios.

Los componentes principales que definen la línea divisoria le dan el carácter general a la frontera. Los secundarios, que en conjunto constituyen sólo pequeñas porciones de frontera, no pueden alterar su carácter general, pero sí indicar posibles debilidades que pueden continuar creando algunas dificultades, tal como ocurre en la mayoría de los límites internacionales del mundo.

En el sector occidental de esta frontera, en casi toda su longitud, se representa la división natural y la división humana existente entre los dos pueblos; de aquí que, como una zona natural de división entre las secciones más pobladas del norte y del sur, no ha presentado más dificultades que aquéllas que normalmente se hallan a lo largo de fronteras internacionales de este tipo; por tanto, los segmentos principales de este sector son representativos y trascendentes, porque, no obstante que el ganado pueda ocasionalmente pasarse de un lado a otro; que los indios puedan fallar en observar los hitos; que los bandidos puedan invadir cruzando la línea; que pequeños contrabandos puedan realizarse, etc., nada de esto será de importancia suficiente como para probar que esta sección de frontera es insatisfactoria.

Visualizando segmentos principales del sector oriental, en su adecuación como parte de un límite internacional, llama la atención la sección más intensamente trabajada y delimitada, la Cordillera del Cóndor.

Esta cadena de montañas que siempre ha constituido la más formidable barrera entre los dos pueblos, pues la población en ninguno de los lados ha sido muy densa; sin embargo, es evidente, desde tiempos atrás, que en un lado se ubica el Perú y en el otro el Ecuador. Ni peruanos ni ecuatorianos han cruzado la cordillera excepto en raras ocasiones. Tan efectiva es esta barrera que es muy pequeña la posibilidad de que los peruanos se puedan establecer alguna vez en el lado Oeste o que los ecuatorianos lo hagan en el Este.

En efecto, la Cordillera del Cóndor marca la división tan claramente que la Comisión Mixta de Demarcación llegó a dudar seriamente sobre la necesidad de hitos a lo largo de sus cumbres, pero, aún así, esto se hizo en razón de la larga y amarga controversia levantada por el Ecuador en torno a todo el problema limítrofe desde mucho antes del Protocolo. Por ello, existen pocas posibilidades de que aquí se desarrollen dificultades internacionales, a menos que existan pretensiones insostenibles, inaceptables y completamente ajenas a ella, como la de querer ser ribereños de los ríos Marañón y Amazonas.

En cuanto a la sección del llano amazónico del sector oriental, en su trazo se cumplen condiciones en armonía con el carácter geográfico de la región; por ello se siguieron líneas rectas a través del llano, conectando cabeceras de navegabilidad o nacientes de los ríos.

Estos puntos que constituyen rasgos geográficos significativos de la región altoamazónica son los que han determinado que cinco de estas líneas geodésicas estén incorporadas a la frontera establecida por el Protocolo; una línea de 140 Km. entre la confluencia del Yaupi-Santiago y la del Pastaza-Bobonaza; otra de 83 Km. de largo entre el último punto y la confluencia Pintoyacu-Cunambo; otra de 90 Km. desde esta última unión a la confluencia Curaray-Cononaco; otra se trazó de Bellavista hasta el ingreso del Yasuni en el Napo, y finalmente, una línea corta que conecta la cabecera del Zancudo-Lagartococha con el Güeppí.

Combinando los componentes principales de los sectores occidental y oriental, se visualizan los detalles de cómo está conformada la totalidad de la línea divisoria entre los dos países, donde el conjunto de todos ellos se sostienen en sólidos fundamentos históricos y geográficos y en las perspectivas de tiempo y espacio, pues es así cómo la frontera representa la división entre los dos pueblos.

En relación a los componentes secundarios de la línea divisoria total delimitada por el Protocolo, éstos son de carácter un tanto diferentes. Por ello, su adecuación como partes individuales ya fueron discutidas y arbitradas en todas las dificultades que se han presentado durante los trabajos de demarcación bilateral con el apoyo de los garantes y los ajustes menores se fueron introduciendo; sin embargo, ninguna de ellas han tenido la importancia suficiente como para desvirtuar el carácter de la línea divisoria delimitada y demarcada en su totalidad, ni pueden todas ellas juntas, invalidar la frontera como límite internacional satisfactorio.

En resumen, nadie podrá negar que los límites Perú-Ecuador, fijados por el Protocolo de Río de Janeiro de 1942 cumplen los requerimientos de frontera internacional.

Tanto por el carácter histórico como geográfico en sus dos sectores (occidental y oriental), porque co-

rresponde mayormente a la que durante largo tiempo ha sido reconocida como frontera "tradicional", siguiendo una bien definida línea natural de división de ambos pueblos; por lo que segmentos secundarios de discusión jamás podrán viciar la frontera como un todo.

Pero tal vez, como un caso adicional independiente al Protocolo, no obstante que sería como una extensión del asunto, el punto extremo del Océano Pacífico debe ser tratado, pues está estipulado que la frontera empieza y termina en la Boca de Capones y no está previsto extender este punto más allá de la línea de costa, hacia el mar.

Esta carencia ha venido causando dificultades en las aguas costeras cercanas debido a que barcos de investigación científica y embarcaciones pesqueras que operan en estas zonas tienen dificultades para saber si están en aguas bajo la jurisdicción de uno u otro país.

Sobre esto, es necesario tomar acción de extensión de la frontera marítima hacia el mar adentro hasta una distancia suficiente y concordante con el Derecho Internacional Marítimo, de tal manera que se eviten las dificultades que se presentan por incertidumbre de ubicación.

Esta última situación presumiblemente requerirá de negociaciones independientes del Protocolo, en la que las partes interesadas buscarán acuerdos con criterios que se sustenten en la equidad y la permanencia de esos límites.

III. CONCLUSIÓN

No hay estudio geopolítico que deje de expresar que existen explicaciones lógicas, científicas y estratégicas para situaciones que produzcan pérdidas de territorios y realidades semejantes, como las del Perú. Las más genéricas apuntan a que todo propósito y actuación del hombre, por más buenas y coherentes que sean, gradualmente han venido siendo superadas por perniciosos problemas de dispersión política, étnica y sicosocial; de inelasticidades sociales de coyuntura con efectos nocivos para entendimientos y consensos mínimos que se han ido acumulando como espacios vacíos, siempre aprovechados por el vicio y la inercia de malos individuos, de traidores a la patria, de la corrupción, del narcotráfico, de delincuentes y de todo oportunista de moral endeble, etc.

En cuanto a la frontera Perú-Ecuador, el Protocolo de Río de Janeiro de 1942 responde jurídica, histórica y geográficamente a las inconsistentes pretensiones unilaterales del Ecuador de revisar la frontera en su totalidad.

Porque ello no es aceptable, factible ni posible debido a que, además de muchas otras consecuencias nefastas para los países, generaría

el caos mundial alrededor de todo tratado de límites adscritos al Derecho Internacional y a los países involucrados, donde el Perú tendría mucho que reclamar, dando lugar a un armamentismo generalizado en la región.

Por todo ello, creo que ha llegado la hora de mirar hacia el futuro, el tercer milenio, y plantear la protección y defensa del Perú a partir del Protocolo de Río de Janeiro de 1942, como el símbolo de un equilibrio fronterizo y de que ya basta de pérdidas territoriales.

Démosle la oportunidad a todas las generaciones de peruanos, tanto del presente como del futuro, para el fortalecimiento político, económico, social y militar interno del Perú y que estas generaciones hagan bien lo suyo, sólo así el engrandecimiento de nuestra patria vendrá por añadidura.

BIBLIOGRAFIA

Artículo inédito *"Si quieres la Paz, prepárate..."*, Antúnez de Mayolo R., Santiago E., N° 0143-96, Lima-Perú, 1996.

"HISTORIA DE UNA FRONTERA", Banco de Crédito del Perú. Lima-Perú, 1996.

"MITO Y REALIDAD DE UNA FRONTERA PERU-ECUADOR, 1942-1949". Yépez del Castillo, Ernesto. Editorial Didi de Arteta S.A. Agosto 1996. Lima-Perú.



Para evitar accidentes, las operaciones aeronavales requieren un alto grado de:

– precisión
– adiestramiento
– conocimiento
– especialización.

Prevención de Accidentes de Aviación

Capitán de Fragata
Clemente San Martín Borja

ACCIDENTES AEREOS

Definición

ACCIDENTE: Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
Hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que: afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falta o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente está clasificada por la OACI como lesión mortal.
Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Siempre que ocurre un accidente aéreo nos formulamos una serie de preguntas que la mayoría de las veces no tienen una respuesta concreta que pueda satisfacernos.

Los que tienen algún conocimiento de aeronáutica se arriesgan a formular una serie de hipótesis en cuanto al accidente, luego se inicia las investigaciones a cargo del organismo competente que finaliza con algunas conclusiones y recomendaciones que en la mayoría de los casos no llega a ser de conocimiento público, nos olvidamos del caso y así la vida continúa.
Pero, ¿qué sucedió?
¿Fue error humano?
¿Fallaron los motores?...

Permítaseme hacer, en principio, un poco de historia refiriéndome a un hecho cuya trascendencia dio comienzo a la era de los vuelos.

Este hecho es el nacimiento del vuelo tripulado, al haber los hermanos Wright concebido, diseñado y construido un vehículo más pesado que el aire, accionado por motor, el 17 diciembre de 1903, en Kitty Hawck, Carolina del Norte, EE. UU.

En circunstancias en que los citados precursores planeaban un vuelo de cuatro (4) millas a la costa atlántica, una ráfaga de viento golpeó al avión y lo volteó; un hombre llamado John T. Daniels, trató de sostener el aparato, pero éste continuó dando tumbos, hiriéndolo gravemente, resultando ser la primera persona herida como consecuencia de un accidente no netamente aéreo, pero si relacionado.

En esa fecha memorable, ocurrieron los siguientes hechos importantes:
Se realizó el primer vuelo en un vehículo más pesado que el aire, accionado por motor.
Ocurrió el PRIMER ACCIDENTE relacionado con un avión.
Ocasionó el primer caso de daño personal como consecuencia del accidente.
Y por último, se tuvo la amarga experiencia de aprender la primera lección sobre "SEGURIDAD DE VUELO".

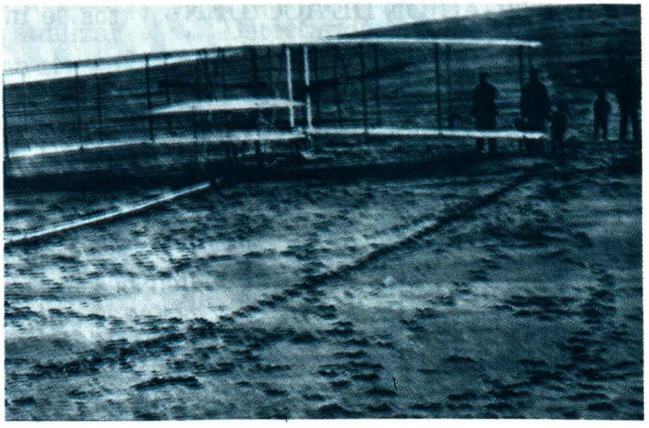
Asimismo, ningún hecho marca tan nítidamente el comienzo de una actividad como la "SEGURIDAD DE VUELO", como aquel ocurrido el 17 febrero de 1908 en Fort Meyer, Virginia, EE. UU. de N. A., el cual dio como resultado la primera "Investigación Formal de un Accidente de Aviación".

Este hecho tuvo como protagonista, al teniente Thomas E. Selfridge, quien había sido designado para volar como pasajero en un vuelo de demostración en que el pi-



Wilbur Wright
y
Orbille Wright.

Así se escribió la historia.



Famoso biplano
Flyer I,
de los
hermanos Wright.

loto era nada menos que uno de los hermanos Wright, sobre la adaptabilidad del avión a los usos militares, y que paradójicamente resultó en el "primer militar" en volar y el primero en morir.

Esta segunda lección fue suficiente para demostrar la necesidad de tomar medidas preventivas y marca en la historia el comienzo de la "PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION".

Por lo tanto, desde los albores existe la constante necesidad de:

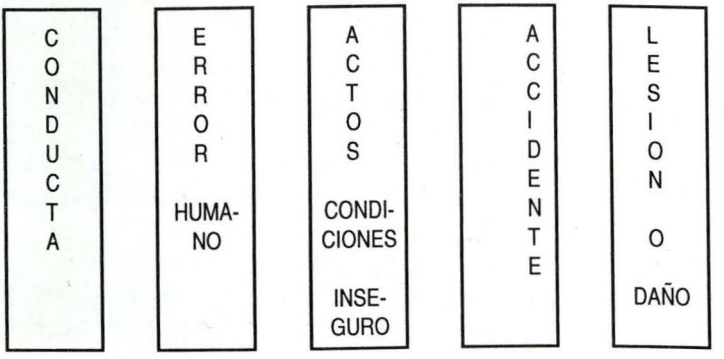
- Organizar y programar el trabajo
- Seleccionar el personal
- Delegar autoridad
- Establecer y comunicar la política
- Enseñar y educar al personal, y por último;
- Supervisar, evaluar y comprobar la efectividad de las disposiciones y regulaciones.

De esta pequeña reseña histórica vemos que nacen dos términos nuevos que son "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN" e "INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES", términos que deben estar siempre ligados a toda actividad de aviación y a los que muchas veces hasta los mismos pilotos no le dan la verdadera importancia.

¿Por qué ocurre un accidente?

Cuando ocurre un accidente de aviación es común escuchar: "Ha ocurrido un accidente", pero esta frase no se ajusta a la realidad, puesto que un accidente no ocurre, sino que es producido por toda una "cadena de errores", donde cada uno de sus eslabones lo constituyen los actos inseguros de las personas involucradas en el vuelo y las condiciones inseguras de las máquinas y equipos, que en forma independiente o compacta interactúan dando inicio a la secuencia de eventos "que produce el accidente aéreo". Este razonamiento sirve para cualquier accidente. Piense Ud. un poco y verá que sucede así.

Todo accidente, por lo tanto, es consecuencia del eslabonamiento de una cadena o secuencia de eventos. Si esta cadena o secuencia de eventos se interrumpe, el accidente no



se produce.

En todo accidente existe una relación directa entre el HOMBRE y otros factores como son la MAQUINA y EL MEDIO AMBIENTE, todos estos factores juntos, para el cumplimiento de un objetivo establecido; por lo que el hombre debe saber enfrentarse a los factores antes mencionados, o en todo caso, saberlos manejar.

También existen otros factores a los cuales el hombre (Factor Humano) debe saber enfrentarse, como son: las circunstancias, la organización y, especialmente, el incidente. Como observamos, es EL HOMBRE (Factor Humano) pieza importantísima en todo accidente, por lo que posteriormente nos dedicaremos más profundamente a él.

Al referirnos a la MÁQUINA tendremos que pensar en todo aquello que significa su mantenimiento, su abastecimiento oportuno, su control de calidad, su operatividad. Si algo falla, debemos aceptar que el factor humano falló mas no así la máquina.

Cuando nos referimos al MEDIO AMBIENTE, debemos analizar seriamente el medio aéreo en el cual nos desenvolvemos. El ser humano no nació para volar. Esto nos lleva a juzgar al medio ambiente como algo que nos obstaculiza y que no nos permite cumplir con la tarea propuesta. ¿Cuánto debemos hacer realmente por adaptarnos a este medio y cuánto por trabajar en función a las situaciones adversas que a diario encontramos?

Dentro de los otros factores a los que debe enfrentarse el hombre (F.H.) están las CIRCUNSTANCIAS en que ocurren los accidentes, los cuales varían en función a las múltiples situaciones presentes en un accidente.

La ORGANIZACIÓN, que debe ser bien concebida en función de los objetivos establecidos, para no crear desconcierto en el accionar de los organismos subordinados.

El INCIDENTE, que es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, sin que llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones, y que muchas veces no se los toma en cuenta, por el hecho de no haber ocasionado repercusiones físicas graves, y, lo que es peor todavía, se trata de ocultar.

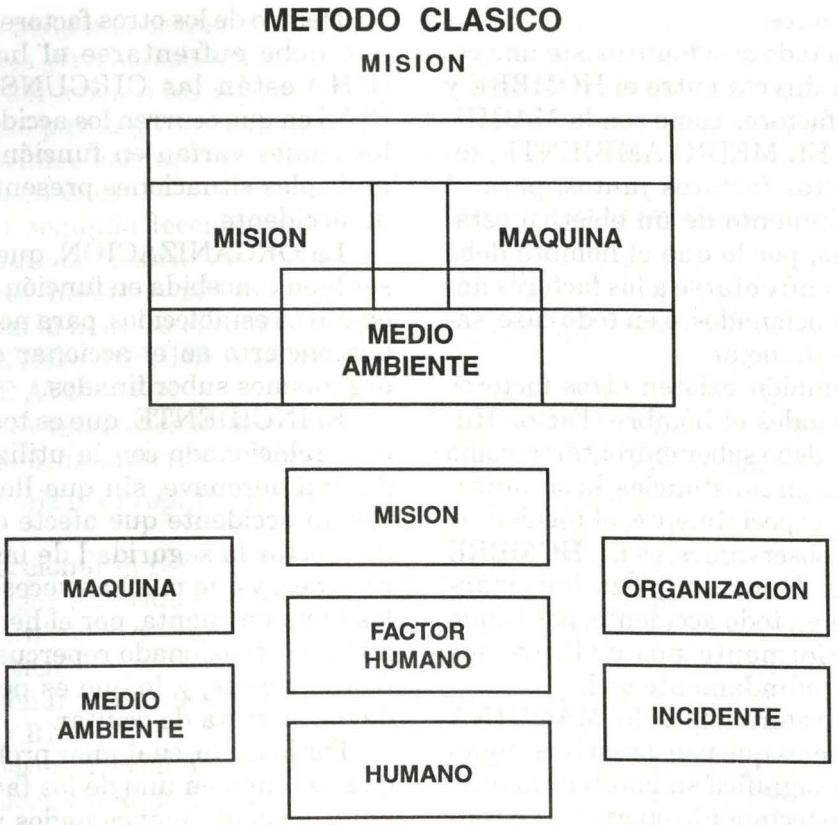
Por lo tanto, cualquier problema que se tenga en uno de los factores anteriormente mencionados puede desencadenarse en una reacción de graves consecuencias.

¿Qué se debe hacer?

Detectar dónde está el problema para controlarlos a tiempo y evitar el ACCIDENTE.

- Prevención de Accidentes de Aviación
- Investigación de Accidentes

Prevención de Accidentes de Aviación (P.A.A.). Medidas preventivas para evitar accidentes, quiere decir "Cumplir las disposiciones, regulaciones, procedimientos, manua-



les, listas de verificación y otra, y ejecutar el trabajo en la forma que está establecida y no de otra manera"

Investigación de Accidentes (I.A.). Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de Información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas, y cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

Así pues, se puede decir que la investigación minuciosa de los accidentes constituye la base de la prevención y, en ese sentido, conviene comprender que la prevención de los accidentes no se relaciona únicamente con la causa del accidente.

No hay que olvidar que existe otro factor importante en materia de prevención de accidentes. Se trata del estudio minucioso de los incidentes. Puede decirse que todo incidente constituye un posible accidente. Por este motivo es preciso notificar todo incidente y, siempre que se juzgue necesario, investigarlo a fondo con el mismo esmero que



El avance tecnológico es importante, pero puede crear complacencia en la tripulación.

si se tratase de un accidente propiamente dicho.

Para efectuar Prevención de Accidentes en una Empresa Aerocomercial o Aviación Militar se tiene, pues, que desarrollar acciones planificadas para neutralizar actos inseguros que puedan ser factores potenciales de accidente.

Es importante entonces establecer un Programa de Prevención de Accidentes en función a la política de prevención de accidentes de la compañía o del comandante según sea el caso. Programa que para que pueda tener el éxito buscado tiene que ser dirigido por el más alto nivel de la empresa.

¿Qué es el programa de prevención de accidentes?

Es un instrumento de la Prevención de Accidentes que tiene por finalidad lograr que el personal involucrado en todo lo concerniente a las operaciones aéreas tome conciencia de que el objetivo principal de la Prevención de Accidentes es contribuir a la Seguridad de Vuelos a través de la conservación de los medios de personal y material asignados.

Por lo tanto, se debe formular planes y recomendar pautas de acción confeccionando un Programa de Prevención de Accidentes de acuerdo a las propias necesidades. El programa debe considerar aspectos básicos como:

- Autoridad
- Inspecciones de Seguridad
- Estadísticas
- Formatos de Reportes de Incidentes
- Reuniones de Prevención de Accidentes
- Dinámica
- Reconocimiento
- Educación.

Y todo aquel aspecto que se crea necesario incluir para mejorar el Programa de Prevención de Accidentes. Asimismo, a manera de ejemplo, podemos explicar lo que se puede tomar en cuenta en el aspecto EDUCACION, como es desarrollar conferencias sobre temas concernientes a las operaciones aéreas, boletines, notas de información, afiches, revistas y otras que estimemos necesarias para lograr finalmente en nuestro personal esa "CONCIENCIA DE SEGURIDAD" que asegure el cumplimiento de nuestros objetivos con "SEGURIDAD".

Por último, es también básico considerar que de nada servirán las mejores disposiciones, normas, regulaciones, etc., o el esfuerzo y apoyo que se haga con un Programa de Prevención de Accidentes, si el elemento hombre en todas las funciones inherentes no reúne el grado de eficiencia profesional.

FACTOR HUMANO

Por estadísticas se conoce que el 98% de los accidentes son causados por error humano. Esto quiere decir que debemos de tener muy en cuenta el factor humano y todo su entorno.

Somos conscientes, entonces, de que la más eficaz "SEGURIDAD DE VUELO", la más contundente "PREVENCION DE ACCIDENTES", está en la mente y consideración de los hombres.

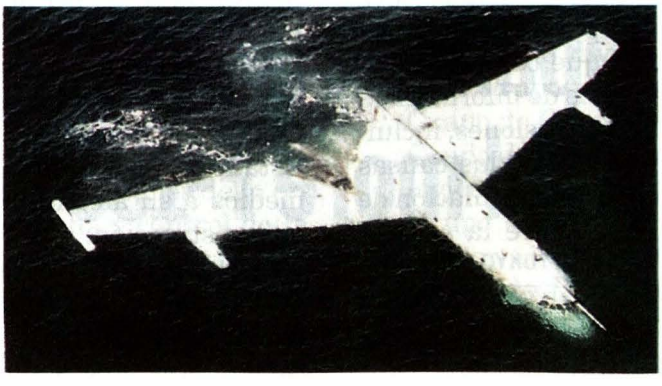
Tratar con factores humanos implica hacer tangible lo intangible. Es descifrar la complejidad de la conducta del humano en toda su dimensión y difundir normas que preserven la vida y el material aéreo.

Analicemos cómo la conducta humana afecta la operación de los aviones:

- El humano diseña los compo-



Accidentes aéreos comerciales, fatales sobre tierra y sobre el mar.



nentes
- El humano fabrica los componentes
- El humano ensambla los componentes en el avión
- El humano opera las aeronaves
- El humano enseña a volar a otros humanos
- El humano formula el Programa de Prevención de Accidentes
- El humano pasa Pre-vuelo
- El humano...

Al formular cualquier Programa de Prevención de Accidentes se debe, pues, tener muy en cuenta el factor humano en toda su dimensión, es decir, aquel factor determinado por un variado complejo de limitaciones, emociones, diferentes y motivaciones, que constituyen una marcada influencia en la eficiencia del personal.

Considero que una ayuda de profesionales, como Psicólogos y Médicos Aeronáuticos, pueden ser beneficiosos en este factor.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

Definición:

INCIDENTE GRAVE. Incidente en que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Nota. La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

INFORME PRELIMINAR. Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

INVESTIGACION, Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

INVESTIGADOR ENCARGADO. Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.- Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

Ocurrido el accidente, el Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente. Dicho Estado será también responsable de realizarla, pero podrá delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en el Estado de matrícula o en el Estado en que se produjo el accidente. En todo caso, el Estado del suceso empleará todo los medios a su alcance para facilitar la investigación.

La investigación de accidentes de aviación es una tarea sumamente especializada que sólo debiera encomendarse a personal adiestrado,



La investigación de accidentes es la base de la prevención de accidentes.

dotado de muchas cualidades, entre las que figuran como no menos importantes la predisposición a la indagación minuciosa, la aplicación a esta clase de trabajo, diligencia y paciencia. Debe tener buenos conocimientos prácticos de la aviación y de los factores que intervienen en las operaciones de aeronaves en general. La pericia técnica, la perseverancia y la lógica son los elementos de que se sirve. En su profesión, la modestia, la integridad y el respeto por la dignidad humana deben ser sus normas de conducta.

Se nombra al investigador encargado o a la Junta Investigadora, que serán los responsables de la organización, marcha y control de la investigación.

En esta parte de la investigación se recomienda el sistema de organización por "GRUPOS".

Este sistema de organización por grupos ha demostrado ser un excelente método para la realización de la investigación detallada de los accidentes de consideración.

Sin embargo, la decisión de utilizar tal organización depende de la magnitud y la complejidad de la tarea, de la naturaleza del accidente y de la pericia investigadora de que se dispone; el lugar del accidente también puede ser un factor que influya en la decisión.

El sistema de organización mencionado puede dividirse en los siguientes grupos:

- Grupo de Operaciones
- Grupo de Condiciones Meteorológicas
- Grupo de Servicio de Tránsito Aéreo
- Grupo de Declaraciones de los Testigos
- Grupo de Registrador de Vuelo

- Grupo de Estructuras
- Grupo de Sistema Motopropulsores
- Grupo de Instalaciones
- Grupo de Mantenimiento
- Grupo de Factores Humanos
- Grupo de Evacuación, Búsqueda, Salvamento y Extinción de Incendios.

A manera de ejemplo podemos explicar las funciones del Grupo de "Factores Humanos". Este grupo se encarga de los aspectos de medicina aeronáutica y de las lesiones debidas al accidente. Investigará la posible incapacidad de la tripulación, el estado físico general y el psicológico de los tripulantes y los factores ambientales que pudieran haberlos afectado. Se ocupará de la identificación de los tripulantes y determinará el lugar, en que estaban en el momento del accidente, así como qué actividad estaban desempeñando en ese momento, mediante el estudio de sus heridas y el examen patológico del puesto de mando. Se ocupará también de la posibilidad de que hayan habido factores psicológicos entre los pasajeros que pudieran haber contribuido al accidente. Se encargará de lo relativo a las autopsias en la tripulación y pasajeros según corresponda, no solamente para identificar las víctimas y contribuir a la determinación legal de la causa de la muerte, sino también para obtener todas las pruebas médicas posibles que puedan resultar útiles en la investigación técnica. También investigará los aspectos de evacuación y supervivencia, los factores inherentes al diseño de la aeronave que pudieran haber contribuido a causar el accidente, y a las lesiones o fallecimiento de los ocupantes de la aeronave, así como la idoneidad de la aeronave para el aterrizaje violento. Esta labor debe estar estrechamente coordinada con los grupos "Operaciones", "Declaraciones de los Testigos" y "Estructuras".

Las autoridades encargadas de la Investigación de Accidentes del Estado que la realiza recomendarán en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, cualquiera que sea el lugar en que se haya producido, a las autoridades competentes, entre ellos los de otros Estados, todos los medios preventivos que sea preciso tomar rápidamente para evitar sucesos similares.

RECOMENDACIONES

- Recuerde siempre: los accidentes no ocurren, se producen por una cadena de errores.
  En esta cadena de errores está el hombre (Factor Humano) como principal protagonista.
- Dar la real importancia a la Prevención de Accidentes (Seguridad de Vuelo).
- Todo accidente puede prevenirse; sólo basta "pensar" antes de actuar, es decir, planear cuida-

dosamente toda actividad y prever la ocurrencia de alteraciones o situaciones de riesgo de diverso tipo durante la ejecución de las mismas debiendo establecer las oportunas medidas, de control y correctivas, que eviten se continúe con la secuencia de eventos que puede desencadenar un accidente.

"Ningún trabajo es
tan importante, y
ningún servicio es tan
urgente,
que nos impida tomar
nuestro tiempo
para realizarlo con
SEGURIDAD.

PREVENCION DE ACCIDENTES = PENSAR

BIBLIOGRAFIA

- Manual de Investigación de Accidentes de Aviación. OASI. Doc. 6920-AN/85514.
- Manual FAP "Seguridad de Vuelo". FAP. 62-1.
- "Factores Humanos". May. Gral. FAP (r) José Escobedo B.
- Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación. Normas y Métodos Internaciones recomendados. OACI. Anexo N° 13.
  "Prevención de Accidentes". Curso Básico. FAP. Academia de Guerra Aérea.



PROPERU PUBLICIDAD

Reminiscencias de Iquitos cincuenta años después

Trevor H. Stephenson

Es por todos conocido que hasta mediados de la centuria pasada la navegación de naves extranjeras en el río Amazonas estaba prohibida por el gobierno de Brasil.

Como consecuencia de esto, no había pueblos en la Amazonía; sólo existían pequeños asentamientos humanos y numerosas tribus de indios. Ni siquiera las ciudades de Manaus o Iquitos existían entonces. En 1851, el gobierno del Perú decidió encarar formalmente el problema de su comunicación con la Amazonía. La única vía para llegar a Loreto era dificultosa y lenta, y obligatoriamente pasaba por Moyobamba. Ante esta situación, el Perú protestó ante Brasil, y finalmente los brasileños aceptaron firmar un tratado concediendo al Perú derecho de navegación en aguas brasileñas del río Amazonas hasta alcanzar su territorio en Loreto, pero al precio de ceder al Brasil una parte de su territorio. El tratado se firmó el 23 de octubre de 1851.

No fue sino hasta 1863 en que un gran presidente del Perú, el Mariscal Don Ramón Castilla, decidió probar la sinceridad de los brasileños. Ordenó que cuatro buques de la Marina de Guerra del Perú partieran del Callao, pasando el Cabo de Hornos hasta las costas del Brasil, y luego, ingresando al río Amazonas, llegaran a la colonia de San Pablo de los Napeanos, en Loreto. Esta colonia había sido establecida en 1757 por algunos misioneros católicos. En 1808 esta colonia tenía 81 habitantes.

Los cuatro buques de la Marina de Guerra del Perú llegaron al lugar de la colonia el 5 de enero de 1864, el cual fue rebautizado con el nombre de Iquitos.

En 1866 el gobierno brasileño decretó la libre navegación en el río Amazonas para los buques de todas las banderas. Inmediatamente los colonos empezaron a llegar. El mismo año, dos hermanos de Liverpool, Inglaterra, Alfred y Charles Booth,

fundaron una compañía de vapores para llevar carga entre Liverpool y el norte del Brasil entrando por el río Amazonas hasta el puerto de Manaus, en el Brasil, el cual había sido fundado en 1852.

Otro comerciante de Liverpool también inició otra línea de vapores a la cual se denominó Red Cross Line. Este señor apellidaba Singlehurst. El itinerario de esta línea de vapores era: Liverpool - Iquitos.

En 1880, el *boom* del jebe comenzó. Hubo un torrente de europeos que llegaron a la Amazonía, tanto brasileña como peruana: españoles, portugueses, franceses, alemanes, chipriotas, malteses, tangerianos y, por supuesto, ingleses. Manaus fue el centro principal del *boom*; pero Iquitos fue también un centro importante y por lo menos 20 compañías se establecieron en sus áreas para el procesamiento y el comercio del jebe.

En 1901, la Booth se unió con la Red Cross Line y formaron la Booth Steamship Company Limited, con sede en la ciudad de Liverpool, Inglaterra.

En Iquitos había una creciente y vaciante del río de 40 pies. Esto causaba muchos problemas para la carga y descarga de los buques, lo que hizo que la Booth pidiera el gobierno peruano permiso para construir un muelle flotante similar al que tenían en Liverpool. La petición fue aprobada y se construyó dicho muelle y se formó la compañía a la que se le denominó Iquitos Harbour Co. Ltd. Lo que hoy en día viene a ser la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-IQUITOS). Este muelle fue construido al final de la calle Loreto. Para cargar los buques, la carga era colocada en una plataforma la cual descendía hacia el muelle flotante por medio de rieles y winches.

Para el alojamiento de los funcionarios de la Booth, se edificó un hermoso chalet. Éste, estaba construido de ladrillos. Una larga baranda corría a lo largo de la casa, la cual estaba cubierta totalmente por la tela metálica para evitar el ingreso de los zancudos. Una pequeña piscina de 4 pies de profundidad, fue construida junto a la ducha del baño. La piscina era llenada con agua de lluvia, el techo había sido construido de tal forma que cuando llovía el agua era conducida por una canaleta hasta la piscina para llenar ésta.

Además de los inmigrantes que llegaron a Iquitos, recuerdo a loretanos que en esa época tenían negocios o puestos importantes en la ciudad de Iquitos, entre otros: Pinasco, Toledano, Rengifo, Reátegui, Teixeira, Power, Morey, Kahn, De Freitas, Hoffman. Pinasco tenía una tienda en la que vendía maquinaria; Toledano vendía tocuyos y lonetas; Power tenía una gran tienda en la cual vendía mercadería en general, así como algodón y gin. Morey, tenía una compañía que hacia servicios de transporte fluvial. De Freitas fue representante de Texaco, y el comandante Carlos Teixeira Vela era gerente de trans-



Población ribereña al Amazonas. El barrio de Belén en Iquitos.

Vista panorámica de la ciudad y puerto fluvial de Iquitos.



portes de la Cía. Ganso Azul, la cual con sus remolcadores y chatas hacía el transporte del petróleo desde Aguas Calientes a Iquitos.

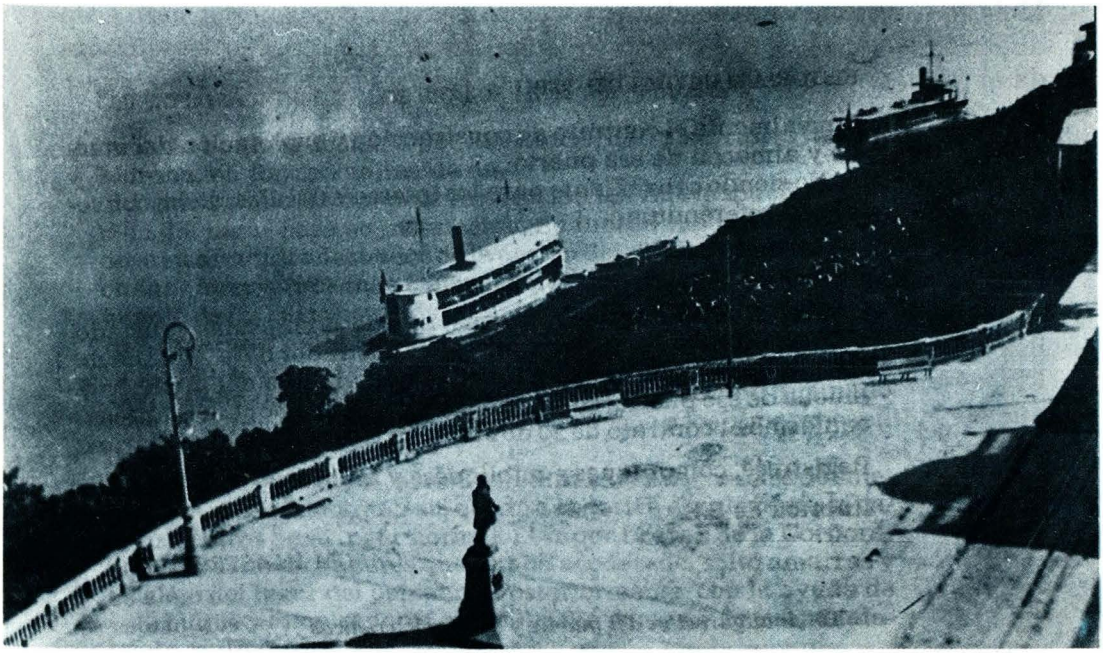
El mejor hotel de la ciudad era el Malecón Palace, que fue construido por un ciudadano judío llamado Víctor Israel, que también era el cónsul de China en Iquitos. En el primer piso del hotel estaba la tienda que Víctor Israel tenía en sociedad con Samuel Jares. Un día, Jares encontró al hijo de Israel birlando algunos relojes de la tienda. Jares, inmediatamente llamó a Israel y le contó lo que había hecho su hijo. Este le increpó a su hijo y le preguntó sobre ¿qué hacía con esos relojes? Su hijo le respondió que los vendía. Luego le preguntó: ¿A cuánto? Su hijo le contestó: A 12 soles. Israel garraspeó, y, finalmente, le dijo: Vete. ¡Agarra unos más y véndelos, porque nosotros lo vendemos sólo a 8 soles!

En esta época residía en Iquitos, alojados en el Hotel Malecón Palace, un grupo de geólogos holandeses que trabajaban para la Cía. de Petróleo El Oriente. Un día, el jefe de este grupo se presentó al consulado británico para protestar porque en el hotel no había agua y los huéspedes estaban con una ración de un balde de agua de río diaria. Mr. Masey, quien era el cónsul, llamó al dueño del hotel, Víctor Israel, para que explique qué estaba pasando en su hotel. Israel le dijo que el dueño de un aserradero había venido a su tienda para comprar una bomba de agua, pero que desafortunadamente las bombas que tenía a la venta se le habían agotado, y que en un mes aproximadamente le iba a llegar un pedido. Entonces el dueño del aserradero le propuso comprarle la bomba del hotel y que le pagaba tres veces más de lo que cuesta una bomba igual pero nueva, y que entonces él se la vendió. "¿Qué quiere que haga ante tan buena oferta?, le dijo Israel al cónsul, agregando: "pero no se preocupe; las bombas que he pedido llegarán pronto..."

Los norteamericanos usaban los hidroaviones Catalina para transportar el jebe de Iquitos a los Estados Unidos. Ellos, inclusive, iniciaron la construcción de una pista de aterrizaje y un aeropuerto en Iquitos. La obtención y comercialización del jebe estaba a cargo de la Ruber Development Corporation.

Al término de la guerra en el Pacífico, los pilotos norteamericanos, recibieron la orden de empacar todo y regresar a su país. El aeropuerto y la pista de aterrizaje fueron rápidamente terminados y decidieron inaugurarlos solemnemente. Fue entonces que un avión Catalina, piloteado por Elmer Faucett , y con Mr. Troslow y Mr. Hess de la Rubber Development Corporation a bordo, llegó al aeropuerto conjuntamente con Mr. Clayton, de la Ganson Azul. Todos estos señores, juntos con otros funcionarios, más quien narra el hecho, formamos una fila en el aeropuerto por inaugurar.

En un avión de la Fuerza Aérea del Perú, llegaron el General FAP



Iquitos. El Malecón aledaño al río y el monumento al Mariscal Ramón Castilla.

Iquitos. Antigua foto de la calle Próspero.



Melgar y otros oficiales de alta graduación. La banda militar, formada al frente, inició la ceremonia interpretando el Himno Nacional del Perú, luego el Himno de los Estados Unidos de N. A. Mr. Truslow, pronunció un emotivo discurso. El General Melgar a nombre del gobierno peruano recibió el aeropuerto el cual le costó al Perú la simbólica cantidad de un dólar de plata. El General Melgar, entregó el aeropuerto a la Booth y Co. para que lo operara con la denominación de CORPAC.

Los aviones Catalina fueron entregados en alquiler o vendidos a Elmer Faucett, de quien todos sabemos fue el fundador de la compañía de aviones que aún vuela en los cielos del Perú y lleva su nombre.

Para los vuelos entre Iquitos y Lima, Faucett contrató los servicios de un piloto australiano de apellido Biggs, un loco como no hay dos! Hasta esos tiempos la única forma de llegar de Lima a Iquitos era por la vía del Pichis, lo que demoraba entre 4 ó 5 semanas. Para enviar una carta de Iquitos a Lima, había que enviarla por vapor a Belem do Pará, en Brasil; de ahí la transferían a un buque de la Booth Line, el cual la llevaba a Liverpool, de ahí era enviada por un buque de la PSNC a través del canal de Panamá hasta el Callao.

La idea de volar a Lima era una novedad, y yo tuve muchos requerimientos para conseguir lugares en los aviones que hacían vuelos Iquitos - Lima. El Catalina podía transportar 6 pasajeros, pero aceptábamos hasta 22, seis de éstos viajaban cómodamente sentados, pero el resto tenía que acomodarse en el piso del espacio de carga. Desde que el avión tenía que elevarse hasta 20,000 pies de altura, los del espacio de carga, necesitaban tiempo para descongelarse a la llegada de Lima. Yo recuerdo que, cierta vez, un joven peruano le pidió al piloto australiano Biggs le permitiera tomar fotografías de las cimas de las montañas. Biggs, le negó el permiso. Cuando el avión se acercaba a los picos de las montañas, el muchacho nuevamente pidió permiso para sacar fotos. Biggs me dijo después que mandó al muchacho que vaya a tomar sus fotografías desde el compartimiento que quedaba en la nariz del avión, lugar que normalmente era usado por el piloto cuando se amarraba al acuatizar en el río. También me dijo que había cerrado la puerta con llave para que el muchacho no saliera a fastidiarlo más hasta llegar a Lima. Cuando llegaba a Lima, tuvo que ser sacado con grúa; de lo congelado que estaba!

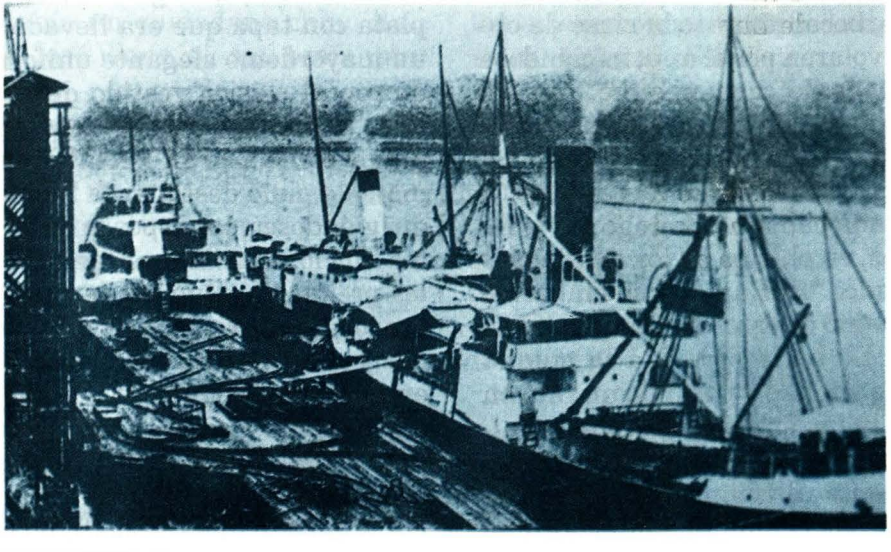
Otro día, Biggs salió de Iquitos hacia Lima *full* de pasajeros. No arribó a Lima sino después de tres días. ¿Qué pasó? Biggs, aterrizó en Pucallpa, le dijo a los pasajeros que se iba a pescar y que al día siguiente continuarían el viaje; sin embargo, al día siguiente regresó y les dijo que no había pescado nada y que se iba... ¡a pescar de nuevo!

Mi primer carnaval. Fui invita-



Iquitos. Fachada de la casa comercial Luis Pinasco y Cia. Influencias de Europa en la arquitectura de la ciudad.

El antiguo muelle de la Cia. Both Pier que tanto sirvió al transporte y carga entre Iquitos, Brasil y Europa.



do un día a un almuerzo en la cañonera B.A.P. *Amazonas*. Todas las autoridades, con sus esposas, estaban en este evento social. Había una larga mesa ubicada en la cubierta de popa. Ésta estaba llena de bocaditos y arreglada con frutas de la región como el pijuayo, aguajes, taperibas, caimito, camu-camu, cocona y otras de las que ahora no recuerdo sus nombres. Un grupo de damas conversaban muy animadamente, cuando de repente una de ellas, en forma casual, levantó su mano; que fue a dar en el codo de su vecina, la que a su vez portaba un vaso de aguajina entre sus manos. El impacto hizo saltar por los aires la aguajina cayéndole toda ésta encima del hermoso vestido que llevaba. La dama agraviada, reaccionó rápidamente, agarró de la mesa una jarra con jugo de cocona y se lo tiró por la cara a la señora causante del incidente. Ahí se inició una batalla campal en donde jugos, bocaditos y toda clase de objetos volaron por el aire, iniciándose un juego de carnaval que no paró hasta que se agotaron los proyectiles. Fue el mejor carnaval de mi vida.

Cada sábado, domingo, y los feriados, en el local de los omnibuses llamados "El Rápido", se embarcaba en uno de éstos una orquesta. El vehículo salía por toda la ciudad dando vueltas y parando un rato en cada lugar en donde estaba reunida la gente la cual bailaba muy alegremente al compás de la música que desde el ómnibus interpretaba la orquesta.

En Iquitos no se conseguía carne de res, pero si era común conseguir carne de tortuga, paiche, cerdo, mono y unos pollos que pasaban su tiempo dando saltos al aire para pescar insectos, así es que tenían unos musculos bien formados. Un día, Mr. Massey, Gerente de la Booth & Co., recibió el aviso de su oficina matriz, en Liverpool, que dos altos ejecutivos de la Standard Oil Co. iban a Iquitos para ver unos importantes contratos. Massey fue instruido para que se les diese una atención especial a estos señores, pues a la Booth le interesaba obtener esa representación. Los dos ejecutivos llegaron a Iquitos con sus respectivas esposas. Mr. Massey invitó a ellos a su chalet para una comida. Después de algunos cócteles, se sentaron a la mesa para la comida. Primer plato: una exquisita sopa de tortuga; el segundo, en un carrito de ruedas, una gran fuente de plata con tapa que era llevado por un mayordomo elegante uniformado con el clásico vestido de mozo. Este se acercó a Mister Massey, quien con un gran cuchillo en la mano le pidió destapar la fuente. Y dirigiéndose a las esposas de los altos funcionarios de la Standard Oil les preguntó: ¿Qué prefieren? ¿Un brazo? ¿Una pierna? ¿O una parte del pecho?... Ellas, horrorizadas, se excusaron de comer... En la fuente estaba nada menos que un mono a la parrilla! Al poco rato, los huéspedes se disculparon y se retiraron. Por supuesto que la Booth, no con-

siguió la representación de la Standard Oil.

Otra de las cosas que me sorprendió durante mis años en Iquitos fue la venta de esclavos: Un día un bote llegó a Iquitos trayendo 10 ó 12 indios, entre muchachos y muchachas. Ellos eran ofrecidos como sirvientes por 500 ó 600 soles!

Había un misionero americano en Iquitos de apellido Pent. El tenía una fabrica de ladrillos. Consiguió construir una iglesia diciéndoles a los feligreses durante el sermón que para colecta, sólo aceptaba billetes, no monedas. En esta época había billetes de un sol. El cambio era S/. 6.50 por dólar.

Donde ahora está el Hotel de Turistas, había una pensión cuya propietaria era una mujer brasileña que vivía en Iquitos. Todos los pilotos de Faucett se alojaban allí y siempre comentaban que alojarse en esa pensión era más cómodo que estar en el Malecón Palace. ¿ ?

Había un ciudadano chino llamado José Wong, el cual tenía una pequeña tienda justo en el esquina del jirón Lima. Nos hicimos muy amigos, y a menudo me invitaba a su vivienda en los altos de su tienda, en donde preparaba unos cócteles color púrpura, super potentes. El tenía una esposa peruana que le gustaba bailar. Un día me confesó muy sigilosamente que ella era su vigésima esposa, pero que era su favorita. Yo le pregunté: ¿Qué de sus otras esposas? Y el me contestó que las había dejado a todas en Shanghai!

Han pasado ya cincuenta años de todo esto, y desde Londres, que es donde ahora resido con mi esposa peruana, recuerdo con cariño y nostalgia los gratos momentos vividos en esa linda tierra que es mi segunda patria: El Perú. Y con gran satisfacción recibo por intermedio de nuestra Embajada en ésta, la Embajada peruana, las noticias de los grandes progresos que en todos los aspectos se están produciendo en esa gran nación.

SOBRE EL AUTOR

Nacido en Inglaterra en 1916

1932 - 1936:	Aprendiz con la Cía. Booth Steamship, en Liverpool
1936 - 1942:	Asistente del gerente de la Booth & Co. (London) Ltda. Trabajó en las oficinas de Maranhao, Paranahyba, Belem y Manaus.
1942 - 1943:	En Inglaterra
1943 - 1945:	Adjunto a las Fuerzas de los Estados Unidos de Norteamérica en Belem do Pará, atendiendo el despacho de naves con pertrechos de guerra y apoyo logístico durante la 2da. Guerra Mundial.

1945 - 1947:	En Iquitos
1947 - 1951:	Gerente de Lamport & Holt Navegacao S.A. en Río Grande do Sul.
1952:	Gerente de una hacienda de café en el interior de Sao Paulo.
1953 - 1957:	Gerente de ventas de Alpargatas Sao Paulo, en Sao Paulo, Brasil.
1957 - 1963:	Gerente de ventas de Textiles Generales en Lima, Perú.
1964 - 1990:	Codirector y socio de la firma Restesa SRL., en Lima, Perú.
1990:	Consultor para toda Sud América en todo lo relacionado a Ferrocarriles.
	Casado con la dama peruana Helena Ferrando Corpancho.
Hijos:	Barbara y Andrew.
	Autor de "Ferrocarriles y Tranvías peruanos. Una historia ilustrada". Amazonía. Escrito en 1942.

Ostenta el título de MBE (Member of the British Empire), Miembro del Imperio Británico, concedido en 1986 por servicios a la Comunidad Británica en el Perú.

Representante de la Confederación de Industrias Británicas para el Perú.

Presidente honorario y fundador del CBI (Scholars Association) en Lima.

Miembro del Permanent Way Institute of Great Britain (Ferrocarriles).

Miembro del British - Peruvian Trade & Investiment Group.

(*) Traducción hecha por el vicealmirante José Teixeira Rivarola.

UNICAN

Centro de adiestramiento canino de la Marina de Guerra del Perú

El Centro de Adiestramiento Canino de la Policía Naval, tiene para la venta canes de raza Fila brasilero y Pastor alemán


Pastor alemán


Fila brasilero

Además brinda cursos especiales en capacitación para guías, asesoramiento y entrenamiento de canes para empresas de seguridad. Asimismo se ofrece servicio de alojamiento y veterinaria.

Av. Contralmirante Mora s/n. Base Naval, Callao
Telf.: 465-5995 Anexo 3523
Telefax: 420-1620



OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"BUQUES PERUANOS TRANSPORTANDO
COMBUSTIBLES Y CARGA EN GENERAL
POR LOS MARES DEL MUNDO"

LIMA - PERU – FONO: 463-6226 FAX: 463-5279

Fernando Romero Pintado

PREÁMBULO

Un discurso fúnebre conlleva la representatividad que otorga al orador una institución y él mismo.

La Academia Peruana de la Lengua estuvo presente en el sepelio del Comandante Fernando Romero Pintado, el sábado 7 de diciembre de 1996, a través del discurso y homenaje de su Director, el doctor Luis Cisneros Vizquerra. Sus palabras son hermosa muestra de pensamiento elevado, reconocimiento intelectual, pulcritud literaria y para los marinos mensaje conmovedor.

J.M.A.

Discurso del Dr. Luis Jaime Cisneros Vizcarra en las exequias del Comandante Fernando Romero Pintado

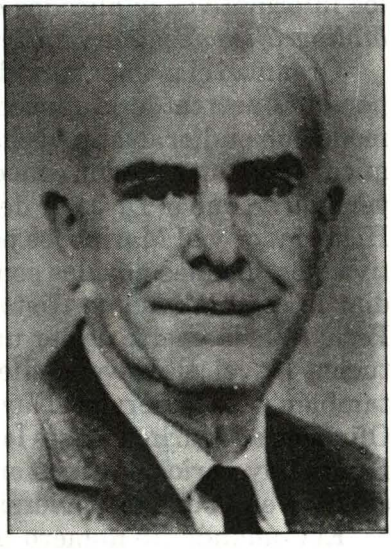
Los marinos saben siempre cultivar la perspectiva. Frecuentan la claridad del mar y no le temen a la noche. Cultivan desde jóvenes la terca imagen del horizonte. A diferencia de nosotros, confían en las estrellas. Brújula, cuadrante, mapas y compás son para ellos instrumentos decisivos de orientación. Por eso saben adónde van y de dónde proceden.

Navegan, se hacen a la mar. Siempre llegan a puerto. La Academia Peruana de la Lengua confirma ahora la hermosa y larga travesía que ha venido usurpando la vida de Fernando Romero, viejo lobo de mar que dejó huella profunda en las playas de la cultura peruana de este siglo en el campo del relato, en el de la historia de su institución y en el del ensayo sociológico. En la *Instrucción naútica para navegar* que Diego de Palacio publica en 1587 se explica cuánto bien hace a los hombres navegar: en cada puerto intercambian objetos y palabras, conocen nuevas gentes, ritos desconocidos, gestos audaces de significación diversa. Palabras y cosas resultan así ilustrativas no sólo de los viajes emprendidos sino de la vasta información acumulada. Y con esa información y esos objetos y tales cono-

cimientos a cuestas, el marino tiene para rumiar largo rato. Y si es hombre de ciencia, precupado por la cultura, atento a las necesidades del hombre, miel sobre hojuelas. Y si es hombre penetrado del sabor de la tierra y acicateado por la pulcritud y la honradez, ya estamos reconociendo mucho de la biografía de Fernando Romero, marino, historiador, literato, experto en asuntos de mar, inquieto buceador de nuestra historia naval, escrutador infatigable de la cultura afronegroide en el Perú. Esta mañana de rápido recuento es, por un lado, triste y melancólica, pero es también una mañana de gratitud.

El dolor de la Academia, en la que Fernando Romero nos acompañó estos últimos veinte años, no es, por eso, una pena circunstancial sino que representa una radical congoja. Fernando Romero no es un accidente de la vida intelectual peruana sino un importante modelo de intelectual. Frecuentó el acierto de la prosa en sus novelas de tema selvático, con las que inauguró una sana preocupación temática y modificó la imagen fantasística que la selva tenía en los relatos de Horacio Quiroga reemplazándolos -como advirtió Augusto Tamayo Vargas- por un realismo al que lo tenía acostumbrado su apasionada profesión de marino. El paisaje tenía, por cierto, que constituir alimento fecundo para su narrativa y fue así como a los textos selváticos siguieron los cuentos costeños de *Mar y Playa,* con que la prosa de Fernando Romero iba asentando su perfil. No podíamos extrañarnos, por tanto, que al publicar su colección de relatos *Rosarito se despide,* la crítica reconociera la colección como un síntoma de la pluralidad regional. Preocupación intensa de hombre de ideas, no fueron ajenos a su inquietud nacionalista el tema de la educación nacional ni el de la población y la cultura negra, a los que dedicó sus desvelos mejores. Los trabajos de Romero sobre la cultura afronegra constituyeron en los últimos tiempos su contribución sustancial; nos acostumbró a identificar ritos, bailes y palabras. Lo reconocimos como piloto experto en esos mares; con él a bordo sabíamos que el navío sustentaba vela y nosotros nos reconocíamos apenas grumetes ajenos a los secretos de la travesía. En su bitácora está asentado que todo cuanto avancemos se ha de apoyar en su enseñanza, en su ejemplo, en su sólido saber concreto. Estas palabras dicen la gratitud de la Academia por su permanente lección de decoro intelectual.

Fernando Romero Pintado
Director del Museo Naval
(In Memoriam)



Capitán de Fragata en retiro e Historiador, desde su despacho en la Dirección del Museo Naval del Perú "C. de N. Julio J. Elías Murguía" del Callao, cargo que ejerció de 1983 a 1986, unió las dos pasiones fundamentales de su vida: La Marina y la Historia. Es a este aspecto poco divulgado de su trayectoria al que queremos referirnos en esta nota.

Quiso volcar su experiencia como investigador acucioso de las mejores bibliotecas, archivos y museos del mundo. Por ello se dedicó a establecer criterios técnicos para la exposición museográfica y propicia la elaboración del primer guión museográfico basado en la *Historia de la Marina de Guerra del Perú* de Manuel I. Vegas, que genera la modificación de la museografía de acuerdo a criterios más adecuados a la museística contemporánea; procede a tecnificar los inventarios museográficos; hizo posible

también una exposición cartográfica, producto de sus investigaciones. Se aboca a continuar la política de incremento del área física del Museo iniciada por su antecesor, el Capitán de Corbeta José Carlos Cosio, para brindar comodidad al visitante y ampliar la muestra permanente.

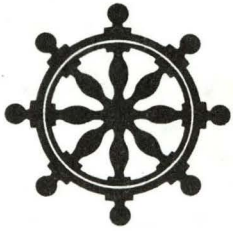
En cuanto a las colecciones, dejó un fondo de casi cuatro mil fotografías que son el testimonio visual de nuestra historia naval.

Al Archivo Histórico y Mapoteca, que en ese entonces formaban parte del patrimonio del Museo Naval, le asigna una amplia y moderna sala de lectura y se aboca a tecnificar el procesamiento de sus colecciones, incrementando su personal de investigadoras-archiveras. La Biblioteca Histórica continuó con la política de incremento de sus colecciones y se dedicó a difundir su rico patrimonio bibliográfico por intermedio de artículos informativos publicados en la *Revista de Marina,*tales como *Material bibliográfico de valor y antiguo en la Biblioteca del Museo Naval.*

Organizó el primer cursillo de técnicas de investigación, capacitando al personal acerca de la museología, la bibliotecología y la archivística, de modo que pudieran aprovechar estos recursos para la investigación académica. Como historiador, conocía la importancia de la Historia y era un convencido de que el Director del Museo Naval debía reunir en su persona al Historiador y al Marino; es por ello que, preparando su relevo, a su iniciativa, dos oficiales navales son becados por la Marina de Guerra para estudiar la especialidad de Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú; tuve la suerte de ser uno de los seleccionados. Esto creó en la Institución Naval el convencimiento de que esta Especialidad era necesaria también para el Servicio Naval, por lo que, actualmente en el Escalafón de Oficiales de Marina, existe la Especialidad de Historiador Naval, y actualmente hay varios marinos en actividad y en retiro estudiando esta especialidad en la citada universidad.

El Comandante Romero, deja pues, a su partida, una obra notable en la vida naval y civil, de servicio a los demás, de honestidad y entrega a la Marina y al Perú. En el Museo Naval del Perú, particularmente, siempre lo recordaremos.

Capitán de Fragata (r) Alfonso Agüero Moras
Director del Museo Naval del Perú





Unidades Guardacostas patrullando
en el litoral peruano.