REVISTA DE MARINA




MARINA DE GUERRA DEL PERU



Portada
Plaza Grau de Pacasmayo

(Fotos portada y contraportada
Juan Polo Wood)

Publicado por la Dirección
de Información de la Marina

DIRECTOR
Contralmirante
Jaime Monge Acuña

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Manuel de la Haza Donoso

JEFE DE OPERACIONES
Capitán de Fragata
Oscar Echevarría Pinillos

COORDINACIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano
Laura Terán Ramírez

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Elmer Córdova P.
Virginia Lacherre Calderón

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

ARCHIVO Y DISTRIBUCIÓN
Félix Pecho Aliaga
Vicente Trujillo Cabezas

IMPRESIÓN
Imprenta de la Marina

Suscripciones:
Av. Salaverry Cdra. 24
Jesús María, Lima
Teléfono 4630399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de esclusiva 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.

El Vicealmirante Manuel Villavisencio y los valores navales

En el patio de honor de la Escuela Naval, un 17 de marzo de 1918, durante la instalación del Palo Mayor de la Corbeta "Unión", que desde ese instante simbolizaría la Doble Ruptura de Arica, el vicealmirante Villavisencio expresó las siguientes frases, tan trascendentes como la reliquia que perenniza la gesta del 17 de marzo de 1880: "Delante del último vestigio de nuestra querida nave, perpetuo testimonio del deber cumplido; delante de este mástil que un día rodeamos con nuestras armas, me descubro reverente implorando al Ser Supremo por la ventura de nuestra patria y por la preponderancia de su Ejército y Marina".

Evocamos estas frases del Comandante de la Corbeta "Unión" a propósito del 116 aniversario de la acción de Arica, en donde el eminente marino peruano se prodigó dictando en doble partida, brillantes cátedras de táctica y estrategia de guerra naval a los Comandantes de los poderosos buques de la escuadra adversaria, quienes, atónitos contemplaron los triunfales movimientos de la "Unión".

Esta valerosa hazaña quedó impresa en una de las páginas más brillantes en la historia de la Marina de Guerra del Perú, como uno de los acontecimientos en lo que se resalta el valor, la abnegación y el amor a la patria, de quienes realizan hechos con vigor, entrega y patriotismo en cumplimiento del deber. Esta proeza ha sido destacada por connotados historiadores y hombres de letras de todo el mundo. Incluso un historiador chileno con referencia a esta proeza escribió: "en toda la Guerra del Pacífico hay pocas acciones que se aproximen y menos todavía se igualen en arrojo y perfección en su ejecución al burlamiento del bloqueo por el Capitán Villavisencio".

En el nuevo aniversario de esta acción, quisiéramos enfatizar en los conceptos anotados, en los que él, siempre insistió con el verbo y el ejemplo, al incluir en sus acciones, valores de una genuina cultura naval; valores que nuestros oficiales y tripulantes han tomado como patrones de conducta que después aplicarían en la defensa de nuestra soberanía manteniendo muy en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú.

El Director

REVISTA DE MARINA
ISS 1012–8287

ENERO – FEBRERO – MARZO, 1996

HISTORIA

Buques de la Armada Peruana

Crucero B.A.P. *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S. *Ceylon*).



9



Buques de Desembarco Mediano (L.S.M.) B.A.P. *Atico* y *Lomas*

28

Reflexiones en el quincuagenario de las Naciones Unidas:

Inicio, proyecciones y logros del gran organismo internacional.

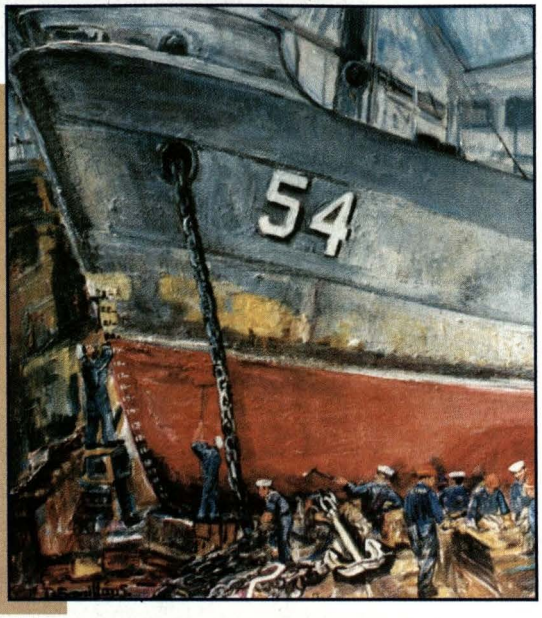
47

MISCELÁNEAS

Contra-maestre Carzola

Buques y tripulaciones. Aspectos cotidianos de la vida marinera.

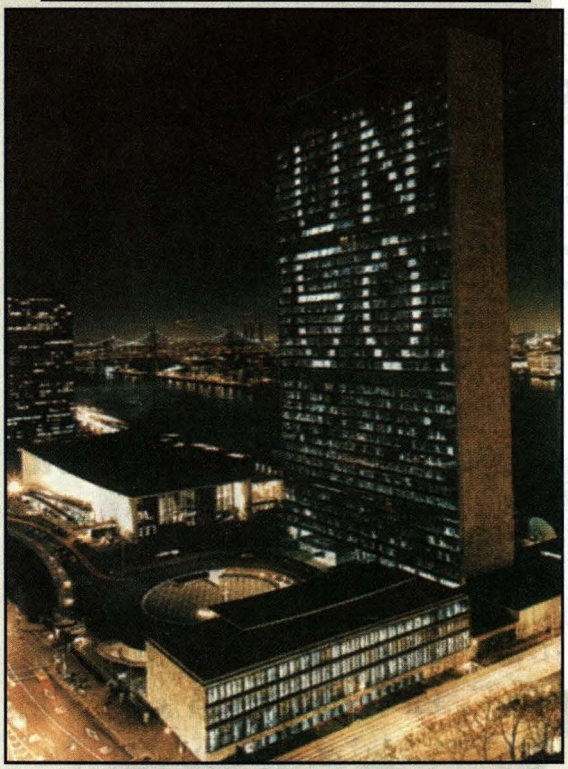
119



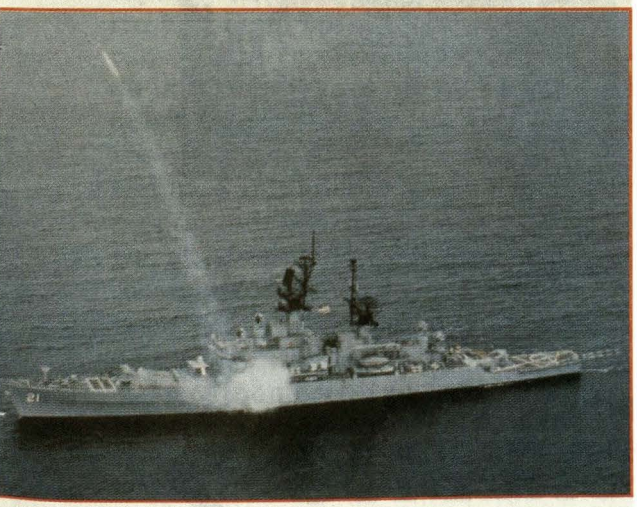
Una visión somera de la estrategia y tácticas de las fuerzas antagónicas en el diferendo armado de 1991.

42

POLÍTICA INTERNACIONAL



El conflicto del Golfo Pérsico



SUMARIO

EDITORIAL 5

HISTORIA
La adquisición del B.A.P. *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S. *Ceylon*) 9
Valm. (r) Javier Pinillos Cabada

El trabajo grupal en el cumplimiento de una misión: Caso B.A.P. *Lomas* y *Atico* 28
Calm. (r) Jorge Parra del Riego

El viaje de auxilio del crucero *Lima* a Guayaquil 43
Tte. 1º John Rodríguez Asti

POLÍTICA INTERNACIONAL
Reflexiones en el quincuagenario de las Naciones Unidas: un ambicioso sueño para la paz 47
C. de F. José Patroni Pastor

El conflicto del Golfo Pérsico 54
C. de F. Jorge Muente Lozano

ESTRATEGIA
Liderando la Revolución C4I 72
Alm. U.S.N. Jeremy M. Boorda

CIENCIA Y TECNOLOGÍA
Tecnología inalámbrica en redes de Área Local 81
C. de F. Juan Polo Wood

CONDUCCIÓN DE HOMBRES
Liderazgo 97
C. de C. Roberto Barrós Reyes

SEGURIDAD Y SANIDAD MARÍTIMAS
Una navegación segura y un mar más limpio 105
C. de N. (r) José Luis Guerola Lazarte

ECONOMIA
El Plan Brady 110
C. de F. Víctor Rojo Tejero

MISCELÁNEAS
Reynaldo García Sañudo 115
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

Contramaestre Carzola 119
Jesús Torres Chavera

Historia de un puerto que emerge: El Callao 126
Virginia Lacherre Calderón

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 historico, 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 adquisición del B.A.P. *Coronel Bolognesi* (ex H.M.S. *Ceylon*)

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada

INTRODUCCIÓN

Se han cumplido 36 años de la transferencia a la Marina de Guerra del B.A.P. *Coronel Bolognesi* en el puerto de Portsmouth, Inglaterra, el 09 de febrero de 1960, y de su arribo al puerto del Callao el 19 de marzo del mismo año. Esta importante adquisición y la incorporación del B.A.P. *Almirante Grau*, su gemelo –el 31 de Enero–, constituyeron el resurgimiento de nuestra Escuadra. Por ello estimo oportuno, en mi condición de miembro de la dotación de tan gallardo buque, hacer un recuerdo de los motivos que dieron lugar a estas adquisiciones indispensables para el mantenimiento de nuestro Poder Naval, casi desaparecido por entonces como consecuencia del retiro de la situación de actividad, en 1958, de nuestros viejos Cruceros de los mismos nombres construidos en Inglaterra en 1906, debido a su antigüedad y al haber dejado de tener valor militar efectivo, tras haber cumplido importantes servicios a la nación.

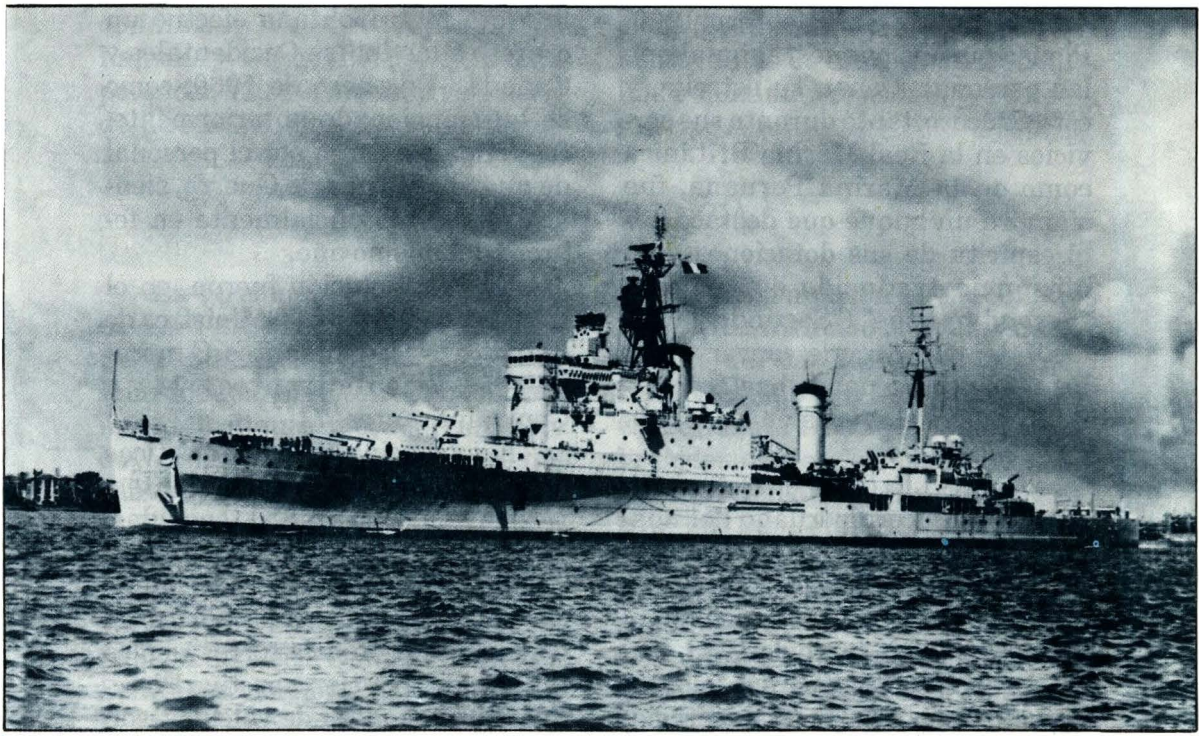
Tan debilitada quedó nuestra Fuerza de Superficie que la insignia del Comandante General de la Escuadra debió ser izada en el B.A.P. *Chimbote*, un buque de desembarque de tanques (LST) al que también hubo de trasladarse el Estado Mayor de la Escuadra. El desequilibrio en Fuerzas de Superficie con relación a nuestros vecinos llegó a su peor momento y el resguardo de nuestra soberanía marítima quedó en situación crítica.

En el proceso de adquisición del buque destacó el patriotismo de nuestro pueblo. Así, en los primeros meses de 1959 se alzaron voces patrióticas de civiles, marinos y militares reclamando al Gobierno el reemplazo de nuestros antiguos

Cruceros. La Asociación Nacional Pro-Marina, repitiendo el patriótico apoyo realizado para la construcción de los viejos Cruceros Scout en Inglaterra, en 1906, fiel a su ideario y finalidad de "cooperar por el acrecentamiento del Poder Naval de la Nación", se puso de pie y constituyó de inmediato un Comité Coordinador del cual tuve el honor de ser elegido Secretario al lado de distinguidos peruanos civiles y altos miembros de las Fuerzas Armadas, encargándose al Comité llevar a cabo una campaña patriótica de recolección de fondos para la adquisición de los buques de reemplazo, la que tuvo gran acogida a nivel nacional. De esta manera se respaldaba los requerimientos de la Marina y la preocupación del Gobierno que encabezaba el Dr. Manuel Prado Ugarteche. Efectuadas las gestiones pertinentes ante el Gobierno de Gran Bretaña, se concretó la compra del crucero H.M.S. *Newfoundland*, rebautizándolo con el nombre de B.A.P. *Almirante Grau*. Este buque ya había sido pasado a la Reserva en la Armada británica por lo que resultó la tarea de ponerlo en servicio para la Comisión comandada por el capitán de navío Federico Salmón de la Jara. Con esta adquisición quedaba resuelto parcialmente el problema pero quedaba pendiente el reemplazo del otro Crucero. La insistencia de la Superioridad Naval, la voluntad del Presidente de la República, el decidido apoyo de Pro-Marina y el unánime respaldo del pueblo peruano en todos sus niveles, dieron lugar a una nueva gestión ante el Gobierno británico haciendo conocer el interés del Perú de adquirir otro Crucero de características similares al ex *Newfoundland*. Tuvimos la suerte de que precisamente un buque gemelo del mencionado, el H.M.S. *Ceylon*, que se encontraba prestando servicios como buque insignia de la flota británica de las Indias Orientales, regresaría a Portsmouth para ser pasado a la Reserva en enero 1960. Esta compra se concretó por los canales diplomáticos a través de nuestro Embajador en Londres, Dr. Ricardo Rivera Schreiber.

LA COMISION

Pronto la Comisión nombrada por el Gobierno partiría para Europa. Esta fue organizada en 4 Grupos. El primero de ellos, del cual formé parte, estuvo integrado por el Comandante, 23 oficiales y 41 tripulantes. Este Grupo, luego de despedirse del Presidente Prado en Palacio de Gobierno, dejó el país a las 2100 horas del 26 diciembre de 1959, viajando en un vuelo de la Aerolinea holandesa K.L.M. en un cuatrimotor a hélice, de la época, con destino a Londres, donde arribó luego de más de 30 horas de viaje, trasladándose de inmediato a Portsmouth, en cuya Base Naval se encontraba acoderado el reciente-



El crucero B.A.P. Coronel Bolognesi en navegación.

mente adquirido B.A.P. *Almirante Grau*. El distinguir su imponente silueta fue motivo de gran emoción. El segundo, tercer y cuarto Grupos viajaron el 31 de diciembre 1959, el 04 y el 09 enero de 1960. En espera de la próxima llegada del H.M.S. *Ceylon*, los del primer Grupo fuimos alojados en el Keppels Head Hotel del puerto, donde permanecimos hasta los primeros días de enero de 1960 en que nos trasladamos al *Ceylon*, alojándonos allí y procediendo a la recepción del buque de parte de la oficialidad inglesa, que no ocultaba sus sentimientos de cariño a su buque al ser transferido a otra Marina, recomendando a sus pares peruanos, cuidar bien de ese buque tan querido, sugiriendo la mejor manera de cuidar de su armamento y demás instalaciones. Ciertamente, fue un placer para nosotros recibir un buque eficiente y de hermosa tradición en la Marina Real Británica, herencia y tradición que, desde luego, conservamos los nuevos tripulantes de este famoso buque. En pocos días y merced al empeño puesto por ambas partes, se produjo el relevo sin dificultad alguna, quedando fijada la fecha para la transferencia del Crucero, previa pruebas de mar

exitosas, para el 09 febrero 1960. Pienso que los buques, al igual que las personas, tienen su estrella, y este Crucero, tanto durante sus servicios en la Real Marina Británica como en la Marina Peruana, fue siempre un buque que destacó por el espíritu de sus dotaciones y su eficiencia traducido en su lema "Second to none" ("Segundo de nadie"), lema suyo que conservamos los marinos peruanos hasta el término de sus servicios en la década de los 80.

El B. A. P. *Coronel Bolognesi*, segundo Crucero peruano del mismo nombre (ex H.M.S. *Ceylon*), fue construido en Alexander Stephens Yard, Govan, en 1940 y puesto en servicio el 29 de junio de 1943. Sirvió en la flota inglesa del Pacífico tomando parte en varias operaciones, destacando entre ellas el ataque a Sourabaya y Sabang. En 1946 pasó a la Reserva por cuatro años, siendo recomisionado en marzo de 1950. A partir de esa fecha participó en la guerra de Corea hasta julio de 1952. Durante su última comisión sirvió en todas las Fuerzas Navales británicas con excepción de la del Lejano Oriente. Después de participar en las operaciones de Port-Said, fue enviado a la Fuerza Naval de Sud África y el Atlántico Sur donde actuó como buque insignia, estando presente en Accra para las ceremonias y celebración de la Independencia de Ghana. Por un año fue buque insignia de la Flota de las Indias Orientales, de donde retornó a Inglaterra. Como parte de la Flota Metropolitana efectuó un crucero a las Indias Occidentales y Canadá. En enero de 1960, como se ha mencionado anteriormente, fue tomado a cargo por el personal de nuestra Marina de Guerra, siendo transferido oficialmente en febrero del mismo año.

De esta dotación fueron, en el transcurso de los años: Ministros de Estado y/o Comandantes Generales, 5; Vicealmirantes, 14, y Contralmirantes, 7.

Las principales características del Crucero eran las siguientes: Desplazamiento, 10,830 toneladas; Eslora, 555 pies; Manga, 62 pies; Anclas, 2 de 4 3/4 (4 3/4 toneladas) cada una. Armamento: 9 cañones de 6", montados en tres torres triples controlados por su respectivo Director de Tiro y mesa de cálculos, con un alcance máximo de 24,000 yardas; 4 montajes dobles de 4", cada uno controlados por su propio Director; Estación de Cálculos y Radar para empleo en Tiro Antiaéreo y Tiro Iluminante, con un alcance máximo, 19,000 yardas. Como complemento de la Batería Antiaérea el Crucero contaba con 5 montajes dobles Bofors controlados por sus propios Directores de Tiro y 8 montajes simples Bofors, con un alcance máximo de 12,000 yardas. El buque contaba además, en crujía, con un Lanzador de Torpedos (3 por banda) y, además, cargas de profundidad. En materia de radares tenía 5, aparte de los 4 pertenecientes a la Batería AA. de 4". Para la propulsión, las máquinas principales

consistían de 4 turbinas tipo Parsons y 4 ejes; H.P. por eje a toda potencia, 72,500; máxima velocidad de diseño, 31.8 nudos; radio de acción, 5,340 millas a 11 nudos con las turbinas de crucero o 1.890 millas a máxima velocidad, y 4 calderas tipo Almirante.

LA TRANSFERENCIA

La ceremonia de transferencia al Perú tuvo lugar el 09 febrero de 1960 en la Base Naval de Portsmouth, Inglaterra, en emocionante, brillante y concurrido acto cuyo inicio se realizó a las 1100 horas. Fueron principales asistentes el Almirante Sir Manley L. Power, Comandante en Jefe de Ports mouth y su esposa; el Alcalde Mayor de Portsmouth y señora; el Embajador del Perú, Dr. Ricardo Rivera Schreiber y señora. El Comandante en Jefe invitó al Embajador del Perú a pasar inspección a la Royal Navy Guard; acto seguido, nuestro Embajador hizo lo propio invitando al Almirante Power a inspeccionar a la Guardia Naval Peruana. A continuación de estos movimientos, el Almirante Power, en nombre del Gobierno de su Majestad, hizo uno de la palabra transferiendo el buque al Gobierno peruano. El Embajador del Perú recibió el Libro de Bitácora del H.M.S. *Ceylon* y respondió al Almirante Comandante en Jefe de Portsmouth en nombre del Gobierno del Perú. Acto seguido, el Comandante del H.M.S. *Ceylon* solicitó permiso al Comandante en Jefe para arriar las banderas británicas, lo que ocurrió a los acordes del Himno Nacional británico. A continuación el Embajador habló transfiriendo el buque al Comando del capitán de navío A.P. Raúl Delgado y a su dotación. El Comandante Delgado dió lectura a la Orden de Comisionamiento y solicitó permiso al Embajador para izar las banderas del Perú en la nave. La banda de músicos dejó escuchar los acordes del Himno Nacional del Perú. La emoción de la tripulación del flamante Crucero peruano fue indescriptible. Luego el Comandante del B.A.P. *Coronel Bolognesi* invitó a la señora de Rivera Schreiber a rebautizar el buque; la esposa de nuestro Embajador, el Embajador, el Almirante Power y su esposa, el Capellán Católico Reverendo J.A. Coughlan y el Comandante del B.A.P. *Coronel Bolognesi* procedieron a bordo. La señora de Rivera Schreiber rebautizó el buque con el nombre de *Coronel Bolognesi* y develó la placa con el nombre del buque. El Crucero fue bendecido por el Capellán Coughlan. La tripulación dio los clásicos Vivas al Perú. A las 1125 terminó la ceremonia; los invitados pasaron a bordo para la Recepción. En esta forma se cumplió la transferencia en el Middle Slip Jetty Dockyard de Portsmouth.

LOS DISCURSOS

El Almirante Power, dio lectura a un conceptuoso discurso en el que mencionó la historia del buque y se refirió a los cordiales lazos de amistad que unen a las Marinas británica y peruana. Tuvo frases de elogio para la labor desarrollada por el Embajador Rivera Schreiber, finalizando sus palabras con la entrega del Libro de Bitácora del buque al representante diplomático peruano. El Embajador del Perú, en respuesta, agradeció en primer término la entrega del Libro, significando después la trascendencia de la ceremonia que se llevaba a cabo. Puso luego en manos del Comandante del B.A.P. *Coronel Bolognesi*, capitán de navío Raúl Delgado, el Libro de la nave, "lo cual -dijo- significa la incorporación del buque a la Marina de Guerra del Perú". El Comandante Delgado dió lectura al Decreto por el cual se designaba al Crucero con el nombre de B.A.P. *Coronel Bolognesi* y se lo incorporaba a la Armada del Perú. En estos momentos la banda de la Marina Real tocó el Himno Nacional del Perú en tanto que en la más viva emoción se izó al tope el Pabellón peruano.

En su discurso, el Embajador Rivera Schreiber expresó: "La decisión y visión patriótica del señor Presidente de la República Don Manuel Prado y de su Ministro de Marina, Vicealmirante Don Guillermo Tirado, determinaron instruirme para tratar con el Almirantazgo Británico en agosto del año pasado. En setiembre quedó planeada por mí, y aceptada por el Almirantazgo, la venta al Perú de dos Cruceros gemelos: nuestro actual *Almirante Grau*, el ex *Newfoundland*, estacionado aquí en Portsmouth en octubre, y éste, el *Ceylon* que recién hoy se incorpora a la Marina del Perú y para cuya inspección y otros trámites hubimos de esperar su regreso, en diciembre, de los mares de la India donde se encontraba al servicio de la Real Marina Británica. Habían trascurrido, pues, dos meses desde la confirmación oficial de la compra de los dos Cruceros cuando, en noviembre, el señor Presidente de la República lanzó su iniciativa sobre limitación de armamentos en nuestro continente; propuesta, por lo demás, perfectamente compatible con la adquisición realizada ya de estos barcos. Nada más oportuno que rememorar hoy estos hechos desde la autoridad de esta tribuna pública y en esta ceremonia. La limpia conducta del Perú, sus posiciones moral y jurídica, su orientación pacifista, su lealtad a los postulados que rigen de manera definitiva al orden internacional americano, tienen positivas y constantes manifestaciones que desmienten recelos y prejuicios producidos, precisamente, con ocasión de estas adquisiciones, las cuales llenan la imperiosa necesidad nacional de reemplazar dos viejas

Unidades desaparecidas. Se ha invocado la manifiesta superioridad de estos Cruceros, sobre los viejos, como una objeción para su compra, lo cual equivale a oponerse al adelanto y al desarrollo normales en la marcha del mundo, a desconocer cuánto ha crecido y progresado nuestro país y hacer un razonamiento que habría llevado a las potencias navales más poderosas a servirse todavía de Escuadras integradas por barcos semejantes a los que combatieron en Trafalgar. Está en la conciencia de todos, y en la realidad, que estos barcos no implican, ni remotamente, una manifestación armamentista. Apenas si cumplirán, en parte, las exigencias esenciales de nuestra organización marítima en relación con la extensión de nuestra costa y de nuestra importancia como Nación. El Perú no puede continuar en una condición indefensa capaz de lesionar el respeto debido a sus derechos. Pero ello no altera, ni alterará jamás, su firme y demostrada voluntad de vivir y trabajar en armonía con todas las naciones, especialmente con las de repúblicas vecinas y hermanas, animado del noble propósito de alzar en la cumbre más alta el soberano pendón de paz y de solidaridad, ideales supremos de América. En este día, el Perú renueva a la Gran Bretaña, donde tengo el orgullo de representar a nuestro gran país, el testimonio de la sincera y leal amistad que a ella nos une. Esta amistad adquiere comprobación efectiva y elocuente con esta ceremonia de cambio del glorioso Pabellón de Nelson por el glorioso Pabellón de Grau. Nosotros, los peruanos alejados de la Patria, sentimos más profunda la intensa emoción de estos momentos. La belleza de nuestro país nos es mayor porque está distante, la necesitamos, sentimos más su historia y su destino y anhelamos más fecundo su porvenir. Todos, sin ausencias, nos unimos a ustedes los marinos del Perú, renovando en estos momentos nuestra fe en su futuro, en el esfuerzo de sus hijos para obtener su descontada grandeza y en el ineludible y sagrado deber de quienes, como ustedes, tienen a su cargo el privilegio de velar por el honor nacional y de defender el suelo en que nacimos". A continuación, dirigiéndose al Comandante del buque le manifestó: "Señor Capitán de Navío don Raúl Delgado: Habeís sido designado para comandar este poderoso Crucero que llevará el nombre insigne de *Coronel Bolognesi*, nombre que es ejemplo constante de supremo heroismo, de amor a la Patria, de guía para la conquista de la gloria. Vuestra brillante carrera de marino, vuestra capacidad y preparación comprobadas, os han hecho acreedor, merecidamente, a esta señalada distinción. La eficiencia de los oficiales y la disciplina de su tripulación auguran a este magnífico Crucero brillantes servicios en la Armada Nacional. Con intensa complacencia patriótica entrego a Ud. el Libro de este barco, lo cual significa su incorporación a la Ma-

rina de Guerra del Perú".

La madrina del buque, señora Teresa Kroll de Rivera Schreiber, al momento de develar la placa del buque con el nombre de *Coronel Bolognesi*, dijo: "El orgullo de ser peruana es para mí mayor al designar este magnífico Crucero *Coronel Bolognesi*, nombre glorioso, representativo del más puro y ejemplar patriotismo, y uno mis fervientes oraciones a las de todas las mujeres peruanas para que Dios nuestro Señor lo lleve siempre por buenos mares y proteja a todos los que en él naveguen". Enseguida hizo entrega a la Capilla de la nave de una hermosa imagen del Corazón de Jesús, tallada en madera. El Capellán católico de la Royal Navy bendijo el buque así como la imagen del Corazón de Jesús ofrecida a la tripulación por la madrina.

Los Mensajes transmitidos en la ocasión de la incorporación del buque a nuestra Armada fueron:

Del Jefe del Estado al Comando y tripulación del nuevo Crucero *Coronel Bolognesi*: "9 de Febrero de 1960. Peruvian Cruiser Bolognesi, Portsmouth, England. Al incorporarse hoy a nuestra Escuadra la nueva Unidad Coronel Bolognesi, envío a Ud., Jefes, Oficiales y Tripulantes mi saludo y patriótica felicitación, exhortándolos a seguir cumpliendo con vuestro deber, sin omitir esfuerzo alguno, para lograr la máxima eficiencia del buque y su personal. Presidente Prado".

Del Comandante del buque: "10 de Febrero de 1960. Presidente Prado. Palacio de Gobierno, Lima. El mensaje que se ha dignado Ud. dirigirme con ocasión del reafirmado del Pabellón Nacional ha sido puesto en conocimiento de todo el personal a mi mando y se expresa a Ud., señor Presidente, nuestro sincero agradecimiento por su contenido. Doy seguridad que no se omitirán esfuerzos para llevar a buen fin la honrosa comisión que se nos ha confiado. Respetuosamente. Capitán de Navío Raúl Delgado. Comandante del Coronel Bolognesi.

EL ZARPE Y LA TRAVESÍA AL PERÚ

Al atardecer del 12 de febrero, el B.A.P. *Coronel Bolognesi* zarpó de Portsmouth con destino al Callao, con escalas en la isla San Miguel, en las Azores, en Curazao, en Panamá y varios puertos de nuestra costa norte. Todas las Unidades navales británicas en el puerto de Portsmouth dieron el saludo de despedida al famoso ex *Ceylon*, que combatió en 1945 y que prestó brillantes servicios durante su permanencia en la Marina Real Británica. Estuvo a despedir el buque el Embajador peruano en Londres. Cuando la nave salió del puerto los demás buques en la bahía y en las Estaciones del litoral lo saludaron. El Comandante en Jefe de la Base Naval de Portsmouth envió el si-

guiente radiograma: "Los del Comando en Portsmouth les deseamos la mejor suerte. Adiós y buena suerte". El Comandante Delgado agradeció a la Real Marina por sus buenos deseos y su hospitalidad.

Tratándose de un buque de guerra de gran porte, y dado los pocos días en que se realizó el relevo de dotaciones y el zarpe, viajaron con nosotros hasta las Azores 15 técnicos de Ingeniería del ex *Ceylon* en calidad de asesores, estimándose que en esos 4 días el personal peruano tomaría completo control de la Planta, como así fue.

El buque arribó a la isla San Miguel, en medio de intensas lluvias pasajeras a las que siguieron tres hermosos arcos iris simultáneos cual radiante saludo de bienvenida al flamante buque peruano en su arribo al primer puerto de su itinerario, el día 17. El zarpe con destino a Curazao, para hacer combustible, tuvo lugar el día 19 y el arribo a dicha isla el día 26 de febrero. En este tramo, el más largo del viaje, así como durante toda la navegación hasta el Callao, la dotación dominó las instalaciones del buque, realizando a diario zafarranchos de combate, de incendio, de control de averías y demás prácticas rutinarias de navegación. El Comandante Delgado, jefe parco, y hábil y experimentado marino, condujo el buque, en todo momento, con la mayor eficiencia contando con el apoyo y asesoramiento del Segundo Comandante, el también capitán de navío Luis Vargas Caballero, otro jefe destacado, experimentado y atinado que, desde el primer momento, llevó a cabo sus funciones de ejecutivo, coordinando con los jefes y oficiales del buque, quienes a su vez, supieron conducir y orientar a la reducida pero muy eficaz tripulación.

Como se ha mencionado anteriormente, este buque fue muy querido por su personal de la Marina británica, personal que no solamente mostró tristeza al dejar la nave en los días previos a la transferencia sino que, y de ello puedo dar fe citando como ejemplo haber sido testigo, en mi condición de jefe de Armamento, de que el personal inglés de la Torre 63 recomendaba a nuestros artilleros cuidar bien esta Torre y procurar que fuera siempre la más eficiente, dándoles detalles mínimos en su cuidado y mantenimiento. Pasados los años, y habiendo tenido el honor de comandar tan gallardo y prestigioso buque en 1968, puedo aseverar que los tripulantes ingleses pueden sentirse escuchados, pues su ex buque mantuvo, mientras sirvió en nuestra Marina, los más altos niveles de eficiencia y conservó a cabalidad su lema "Segundo de nadie".

Retomando lo de la travesía, en Curazao permanecimos del 26 al 28 febrero, fecha en que zarpamos con destino a Colón (Panamá) para cruzar el Canal el 02 de marzo, amarrando a muelle en la Base Naval de Rodman a las 1720 horas del mismo día. Acudieron a recibir el buque, en Rodman, numerosos pe-

ruanos, como el Embajador del Perú en Panamá, Sr. José Francisco Mariátegui y su esposa; el Primer Secretario de la Embajada, Sr. José Alvarado Sánchez; el Tercer Secretario, Sr. Javier Reátegui, y una Delegación de oficiales y clases del Ejército que estudiaban en Fort Gulick, y otros compatriotas.

El día 03 marzo, el Comandante Delgado, acompañado del Embajador del Perú en Panamá Sr. José Francisco Mariátegui y de los capitanes de fragata Javier Pinillos y Jorge Parodi, visitaron al Presidente de la República, Dr. Ernesto de la Guardia, en el Palacio de las Garzas, siendo cordialmente recibidos por el Jefe de Estado. En la noche del día 03, el Comandante ofreció una recepción a bordo, a la que fueron invitados visibles elementos de la colectividad panameña y también compatriotas, entre estos últimos, la Srta. María Elena Rosell Zapata "Miss Venus Perú" que había ocupado recientemente el Segundo lugar en la elección de Miss Mundo efectuada en Londres; ella estuvo acompañada por la "Miss Venus" de Panamá, Srta. Bertha Chambonnet.

El día 04 de marzo el buque zarpó con destino a Talara, donde arribó el 09 . A las 1447 del Lunes 07 de marzo el B.A.P. *Coronel Bolognesi* ingresó a aguas peruanas. Grandes vivas y sirenas anunciaron la buena nueva. La población vivió momentos de júbilo ante la presencia del poderoso buque, que fue recibido por el Capitán de Puerto, Comandante Rafael Díaz Zumaeta; el Comandante de la Octava División Ligera, General EP. Augusto Valdez; el Subprefecto, Sr. Alejandro Ruíz; el Alcalde, Sr. Juan Saldarriaga; Oficiales del B.A.P. *Sechura*, surto en el puerto, y otras autoridades locales. El Comandante del *Bolognesi* recibió a los visitantes y los acompañó a recorrer las instalaciones de la nave. Luego se sirvió a bordo una champañada. A las 1100 se realizó una ceremonia patriótica en el Parque Cívico con la presencia de personal del Crucero; en ella se rindió homenaje a los héroes Bolognesi y Grau. Rindieron los honores correspondientes, además del personal del buque, las Fuerzas del Ejército y de la Aviación. El Comandante Delgado colocó una ofrenda floral ante el busto al Héroe de Angamos y con gran emoción se entonó el Himno Nacional por el numeroso público asistente. A las 1200 el Alcalde recepcionó a los oficiales y tripulantes del *Bolognesi* en la Municipalidad declarándolos huéspedes ilustres en nombre de la ciudad. El Alcalde en emotivo discurso resaltó la labor cumplida por los marinos para traer desde Inglaterra la nueva Unidad con que se fortalecía nuestra Marina de Guerra. El Comandante del buque, en frases emocionadas, contestó el discurso del burgomaestre talareño, mostrando su complacencia de haber pisado suelo peruano. El entusiasmo del pueblo fue desbordante.

El día 10 zarpó el buque de Ta-

lara a las 0600 horas para fondear en Paita a las 1115 horas. El recibimiento en este puerto superó al realizado en Talara. Las embarcaciones enarbolaron la Bandera Peruana en emotiva demostración de patriotismo, mientras que en el muelle se había congregado una gran cantidad de personas que agitaban sus pañuelos. Los primeros en subir a bordo fueron el Prefecto de Piura, Sr. Carlos Toledo Ocampo, y el Capitán de Puerto, capitán de corbeta Carlos Gonzales Flores. Numerosas embarcaciones acudieron a recibir al poderoso buque. Al igual que en Talara, se cumplieron las atenciones oficiales y populares. En la noche del 12, el B.A.P. *Coronel Bolognesi* zarpó de Paita con destino a Pimentel, puerto donde fondeó a las 0900 del día 13. Fue recibido con gran júbilo y patriotismo por las pequeñas embarcaciones de los puertos, las que lo escoltaron hasta llegar al fondeadero. Las autoridades de Chiclayo con el Capitán de Puerto, teniente primero Jorge Salcedo Ruíz, subieron a bordo para dar la bienvenida a la tripulación del nuevo buque. Numeroso público concurrió al muelle y también se ubicó en el malecón y en la playa para presenciar la llegada de la nave. Las principales autoridades del departamento y delegaciones de diferentes distritos se hicieron presentes en el puerto para presentar su saludo a la oficialidad del buque. En la noche del 13 el B.A.P. *Coronel Bolognesi* levó anclas y procedió al puerto de Salaverry a donde arribó en horas de la mañana del 14. El Concejo de este puerto tributó cordial recepción a los jefes y oficiales de la nave. Las autoridades trujillanas por su parte prepararon un Programa de recepción a los marinos visitantes. En la Plazuela Bolognesi se cumplió una ceremonia cívica de homenaje del Ejército a la Marina. En el Cuartel "Ramón Zavala" el comandante del Batallón de Infantería N° 7, Francisco Luna Ortiz, ofreció una recepción en homenaje a los marinos del *Bolognesi*. En la Municipalidad hubo Sesión Solemne para declarar huésped distinguido al Comandante del buque, capitán de navío Raúl Delgado, quien además recibió de manos del Alcalde un pergamino para el Ministro de Marina. A media noche zarpó el buque con destino al puerto de Chimbote donde fondeó a las 0600 horas del día 15. En la madrugada del 16 partía el *Bolognesi* con destino a Bahía Salinas en la que permaneció fondeado hasta las 1600 del día 18, en que zarpó para Ancón en donde fondeó a las 1745 horas. En Bahía Salinas se dieron los últimos toques al buque para su ingreso al Callao el día sábado 19 a las 1130 horas. El día 18, en Ancón, el buque insignia B.A.P. *Almirante Grau* se encontraba fondeado, esperando el arribo de su gemelo. Al llegar, el B.A.P. *Coronel Bolognesi* disparó 13 cañonazos de saludo a la Insignia del Comandante General de la Escuadra enarbolada en el *Almirante Grau*, buque que dejó oir prolongadamente su sirena a la que

se sumó la del *Coronel Bolognesi*. Numerosas personas, desde la playa y desde las alturas que dominan Ancón, se dieron cita para presenciar el nuevo Crucero que venía a incrementar el poderío de nuestra Armada, merced al esfuerzo concretizado de la Colecta Nacional Pro-Marina y del Gobierno. Numerosas lanchas empavesadas y sonando insistentemente sirenas rodearon al nuevo Crucero y voces de alegría se escucharon atronando el espacio. Terminada la maniobra, el Comandante del B.A.P. *Coronel Bolognesi* se trasladó en una lancha de su nave hasta el buque insignia para presentar su saludo al Comandante General de la Escuadra, contralmirante Gustavo Mathey Morillas, con quien departió dándole cuenta del viaje desde Inglaterra. Entretanto los redactores de "El Comercio" llegaron al *Bolognesi* siendo recibidos por el segundo Comandante, capitán de navío Luis E. Vargas Caballero. El les manifestó que la navegación había sido excelente y que solamente se soportó tres días de mal tiempo desde la salida de Portsmouth y a lo largo de 7,850 millas navegadas hasta Ancón a las que se sumarían, finalmente, treinta millas que separan esa rada del puerto del Callao. Tuvo frases de elogio para la dotación del buque, destacando la capacidad demostrada en el transcurso del viaje y recalcando no haberse registrado la menor dificultad en la prolongada travesía. Entrevistado el Jefe de Navegación, capitán de corbeta José Carvajal Pareja, nieto del heroico vicealmirante Melitón Carvajal, sobreviviente de la épica jornada de Angamos, expuso algunos datos técnicos del viaje, tales como que en las pruebas de mar en Inglaterra el buque había rendido 31 nudos de velocidad, que la artillería había sido probada exitosamente, así como el funcionamiento de todas las instalaciones de la nave que había sido reacondicionada en 1956 dotándosele de todos los adelantos que le daban la capacidad de desempeñarse con la máxima eficiencia en el momento actual y que durante la larga travesía la labor había sido muy recargada pues solamente contaba con una dotaciòn de 265 tripulantes de los cuales 35 eran oficiales, lejos de la dotación normal de tiempo de paz que ascendía a unos 614 hombres. Finalmente comentó que pese al escaso tiempo de que se dispuso para el entrenamiento del personal y su familiarización con el buque, la dotación respondió ampliamente y los ingenieros ingleses que acompañaron la nave hasta las islas Azores sólo se desempeñaron como asesores. El Comandante Carvajal agregó que en todos los puertos a los que arribó el buque los marinos peruanos fueron excelentemente recibidos habiendo sido objeto de múltiples agasajos, cuyo recuerdo será imperecedero en cada uno de los miembros de la dotación de este valioso buque. Alrededor de las 1930 horas, 25 oficiales de la planta del *Bolognesi* fueron comisiona-

dos para participar en la Recepción que ofreció el Comandante General de la Escuadra a la sociedad de Ancón para retribuir las atenciones prodigadas tanto a la dotación del *Grau* como a la del *Bolognesi*. En la cubierta del buque insignia, donde tuvo lugar la Recepción, se encontraba el Ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, y altos jefes de nuestra Armada, quienes, en unión del Comandante General de la Escuadra, contralmirante Gustavo Mathey, y del Comandante del *Grau*, capitán de navío Federico Salmón de la Jara, recibieron a los visitantes e invitados. La Recepción fue animada por la banda de músicos del buque insignia y se desarrolló en un inusitado ambiente de animación y alegría. A las 0900 horas de ese inolvidable sábado 19 de Marzo de 1960 fue recibido a bordo del flamante Crucero *Bolognesi*, que lucía impecable e imponente, el Presidente de la República Dr. Manuel Prado, acompañado de su comitiva oficial. El Mandatario recibió los honores correspondientes a su alta investidura, izándose su insignia en el B.A.P. *Coronel Bolognesi*. A las 0930 horas zarpó la flamante División de Cruceros, columna vertebral de nuestra renaciente Escuadra. Como guía el *Bolognesi* y mil yardas a popa, en formación de columna, el *Grau*. Los B.A.P. *Lomas* y *Atico* acompañaron a los Cruceros en su ingreso al Callao. El arribo se produjo puntualmente a las 1130 horas. El Callao se preparó en forma entusiasta para dar multitudinario y cordial recibimiento al segundo nuevo Crucero adquirido por la Marina de Guerra del Perú que llevaba el glorioso nombre del Héreo de Arica. El Concejo Provincial, en colaboración con los distritales de La Punta y Bellavista, invitaron a la población a concurrir a dar la bienvenida al flamante Crucero. La invitación a la ciudadanía estuvo concebida en los siguientes términos "¡Pueblo Chalaco! Tu historia es un capítulo brillante de virtudes inmortales, por la soberanía de tu fe en los grandes destinos de la Patria. Con esa misma fe, acude a dar la bienvenida a la nave cuyo nombre es esencia de honor, patriotismo y deber!". Disponía ademas que para tan patriótico acontecimiento fueran embanderadas el indicado día las viviendas del Callao, La Punta y Bellavista, así como proveer iluminación extraordinaria en la ciudad los días 18 y 19. Fue dispuesto que las instituciones patrióticas, sociales y deportivas, así como las delegaciones escolares de la Provincia se instalaran entre La Punta y el Muelle de Guerra. Asimismo, que a la llegada del B.A.P. *Coronel Bolognesi* los barcos surtos en la bahía hicieran sonar sus sirenas, haciendo lo propio los cuarteles de las Compañías de Bomberos y Fábricas del puerto. La Municipalidad distribuyó 30,000 volantes rindiendo homenaje al Héroe de Arica y celebrando la llegada del buque de su nombre que como el *Almirante Grau* vie-

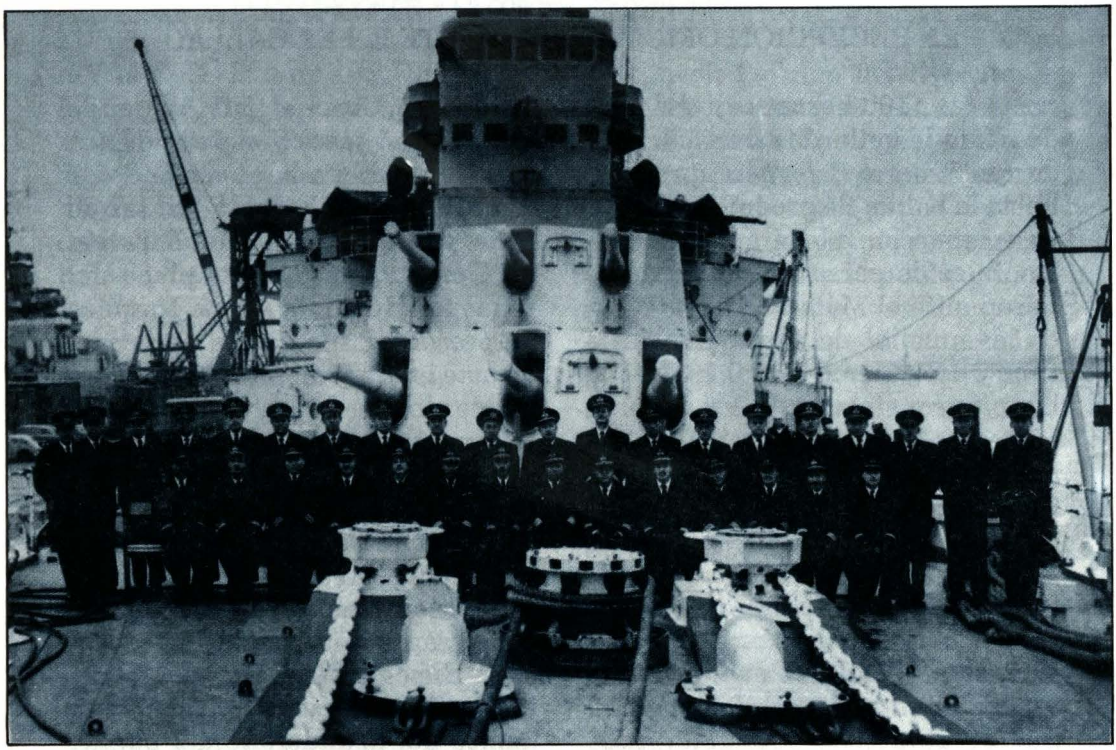
nen a reforzar nuestra Armada Nacional. Por su parte la Superioridad Naval dió las mayores facilidades al periodismo poniendo a su disposición los B.A.P. *Lomas* y *Atico* para que condujeran a los hombres de prensa al encuentro del nuevo buque en las afueras del puerto del Callao.

A bordo del *Bolognesi*, en el puente de mando, estuvieron especialmente invitados por el Ministro de Marina los nietos del Héroe, señores Pedro y Enrique Bolognesi. El Concejo Provincial de Lima invitó al vecindario de la Capital a embanderar la ciudad, izando el bicolor nacional en edificios públicos, casas comerciales, oficinas y domicilios particulares. Invitó asimismo al público a concurrir al puerto del Callao para recibir al gallardo buque. El Ministerio de Marina emitió un Comunicado Oficial indicando que el nuevo Crucero, conduciendo al Presidente de la República y a altas autoridades de la Nación especialmente invitadas, amarraría al Muelle de Reparaciones de la Base Naval del Callao donde se efectuaría la Recepción Oficial de acuerdo con la correspondiente Directiva dispuesta por la Comandancia General de la Marina. Agregaba que, durante la citada ceremonia, el Ejército Nacional entregaría al Comandante del Crucero la Bandera de Guerra y una Placa Busto del Coronel Francisco Bolognesi, Patrono del Ejército, y rendiría los honores militares correspondientes. Finalmente indicaba que el público en general podría visitar el Crucero a partir del día sábado 19, una vez que se retirase el Presidente de la República, hasta las 1800 horas; y los 5 días subsiguientes, desde las 1400 hasta las 1800 horas. Poco después de terminada la maniobra de amarre al muelle y la ceremonia de Recibimiento Oficial, el Comandante del buque, capitán de navío Raúl Delgado, manifestó: "El viaje ha sido espléndido; el buque y su dotación han respondido ampliamente y me encuentro plenamente satisfecho de la travesía y complacido de encontrarme otra vez frente a nuestras costas", y prosiguió: "En verdad me he encontrado impresionado al entrar a la rada de Ancón y ver al *Almirante Grau* fondeado, esperándonos. Es la primera vez que ambos buques se juntan en aguas peruanas y bajo el mismo amado bicolor". Finalmente agregó que su buque era magnífico y se encontraba en inmejorables condiciones, y que el personal había aceptado rápidamente el manejo de las instalaciones y se familiarizó con ellas". El Callao realmente vibró con la llegada del B.A.P. *Coronel Bolognesi*. La muchedumbre congregada frente al mar aplaudió con entusiasmo el ingreso de la nave al muelle del Arsenal Naval.

LA RECEPCIÓN OFICIAL DEL BUQUE EN EL CALLAO

A las 1100 horas se divisó desde tierra la gallarda silueta del poderoso Crucero *Bolognesi* aproando hacia la bahía. Se produjo entonces una conmoción a lo largo de la ribera; miles de personas se arremolinaron ante el Malecón Figuerero y en los muelles del Terminal Marítimo y del Arsenal Naval, mientras los pitos y sirenas de los buques surtos en la bahía, y los de las Fábricas y Cuarteles de Bomberos del Callao eran echados al vuelo, saludando jubilosamente el ingreso de la nueva Unidad de nuestra Armada. Aviones Camberra y cazas a chorro evolucionaban entre el Crucero y la Base Naval. En medio de ese impresionante marco, el *Bolognesi* hizo su aparición en la rada interior. La muchedumbre daba vivas a la Marina de Guerra y las bandas de músicos interpretaban marchas militares mientras el *Bolognesi* maniobraba para acoderar al lado sur del muelle de reparaciones deslizándose suavemente en maniobra que ponía de manifiesto la pericia marinera del Comando y de su tripulación. Como ya se ha mencionado, a las 1130 horas exactamente el buque estuvo amarrado. A las 1145 tuvo lugar una emotiva ceremonia para la cual el Presidente y su comitiva se ubicaron en el castillo del buque en donde estaba formada la Escolta de la nave formada por un oficial y cinco cadetes de la Escuela Naval y, delante de ellos, el Comandante del buque. El Coronel EP. Armando Ugarte, con casco y espada desenvainada, subió a bordo seguido de la Escolta de la Escuela Militar de Chorrillos que portaba un Pabellón de Guerra y una efigie-placa del inmortal Héroe de Arica. Después de presentar sus armas el coronel Ugarte expresó en alta voz el significado de patriotismo y heroismo que encarna el nombre del Coronel Francisco Bolognesi y entregó los obsequios a nombre del Ejército Nacional al Comandante Raúl Delgado, quien agradeció el presente y prometió defender, una vez más, aquel sagrado emblema de la Patria. Enseguida el teniente José Manuel Cossio, del Ejército, puso en manos del abanderado del buque, alférez de fragata Fernando Jiménez, el Pabellón de Guerra. A su vez, dos cadetes militares entregaban la placa-busto del Héroe de Arica a dos cadetes navales. En esos instantes se escuchó la Marcha de Banderas; las tropas presentaron armas. A continuación las bandas de músicos ejecutaron el Himno Nacional y nuevamente se escucharon los pitos y sirenas de los buques y embarciones. Finalizado este emotivo acto, el Presidente de la República abandonó la nave entre aplausos de la muchedumbre y los honores correspondientes a su investidura.

Terminada la ceremonia de Recepción Oficial, centenares de personas abordaron el Crucero. Estas



Primera dotación de oficiales de la Comisión que trajo de Inglaterra el B.A.P. Coronel Bolognesi

visitas se prolongaron hasta las 1800 horas. Antes de retirarse, y estando a bordo del buque, personalidades militares y políticas hicieron importantes declaraciones, algunas de las cuales trascribo a continuación: El Ministro de Guerra, general de división Víctor Tenorio Hurtado, dijo: "El Ejército se siente absolutamente optimista ante el arribo del *Bolognesi* para incrementar el poderío de nuestra Marina de Guerra y ser, al lado del *Grau* la mejor garantía para nuestra defensa continental y la integridad territorial, y a la vez, el mejor motivo para propender a la unión de marinos y militares. Con profunda emoción agradece el Ejército la brillante iniciativa que ha conducido a la adquisición del *Grau* y del *Bolognesi*". El alférez de fragata, señor Manuel Elias Bonnemaison, único sobreviviente del *Huáscar* se expresó así: "Siento todo el orgullo y emoción de un peruano que sufrió las consecuencias del abandono de nuestras defensas marítimas y que a la sombra de estas poderosas naves que no amenazan a nadie, verá más respetada la soberanía nacional". El Presidente del Senado de la República, ingeniero Enrique Martinelli Tizón, manifestó: "Con la

PRIMERA DOTACION DE OFICIALES

La planta de personal del *Ceylon* era de 56 oficiales y 695 tripulantes que daban un total de 751. Nuestro personal, no obstante el corto tiempo en que recibió el buque, realizó la travesía de Inglaterra hasta el Callao con sólo 35 oficiales y 233 tripulantes totalizando 268 miembros. La primera dotación de oficiales del B. A. P. *Coronel Bolognesi* fue la siguiente:

Oficiales Superiores

C. de N.	Raúl Delgado Espantoso	Comandante
C. de N.	Luis E. Vargas Caballero	Segundo Comandante
C. de F.	Javier Pinillos Cabada	Jefe de Armamento
C. de F.	Jorge Parodi Galliani	Jefe de Operaciones
C. de F.	José Rojas Hernandez	Jefe de Electricidad
C. de C.	José Carvajal Pareja	Jefe de Navegación y Secretario
C. de C.	Oscar Barco Sisley	Jefe de Administración
C. de C.	César Beltrán Battifora	Jefe de Ingeniería
C. de C.	Rafael Cabredo Ríos	Jefe de Construcción
C. de C. SN (MC)	Nicolás del C. Ramírez	Jefe de Sanidad

Oficiales Subalternos

Tte. 1ro.	Carlos Farfán Mariátegui
Tte. 1ro.	Jorge Villalobos Urquiaga
Tte. 1ro.	Eduardo Reátegui Macedo
Tte. 1ro.	Armando Mazzotti Pretell
Tte. 1ro.	Julio de los Ríos Rozas
Tte. 1ro.	José Guerola Lazarte
Tte. 1ro.	Jorge Castañeda Pilopais
Tte. 1ro.	Alejandro Valdivia Pedemonte
Tte. 1ro.	Jorge Novoa Altamirano
Tte. 2do.	Alejandro Cussianovich Cruisses
Tte. 2do.	Oscar Morante Newton
Tte. 2do.	Julio Delgado Alvarado
Tte. 2do.	Rodolfo Arévalo del Aguila
A. Fgt.	Carlos Valdez de la Torre
A. Fgt.	Oscar Rizo Patrón Belgrano
A. Fgt.	Víctor Gonzales Pacheco
A. Fgt.	Ernesto Montagne Vidal
A. Fgt.	Juan Ribaudo de la Torre
A. Fgt.	Fernando Jiménez Román
A. Fgt.	Carlos Ponce Canessa
A. Fgt.	Francisco Rabines Cardozo
A. Fgt.	Carlos Renzo Espinoza
A. Fgt.	Roberto Duboc Deza
A. Fgt.	Juan Freire Roncagliolo

más viva emoción patriótica he subido a bordo del B.A.P. *Coronel Bolognesi* que con su gemelo el *Almirante Grau* constituyen la espina dorsal de nuestra Escuadra de Superficie, merecedora del máximo apoyo por su honrosa y digna tradición, por el probado valor de nuestros marinos y por la trascendencia que tiene la Marina para la defensa de la integridad territorial". El Contralmirante Florencio Teixeira, Director de la Escuela Naval del Perú, manifestó: "Como peruano y profesional experimento profunda satisfacción al reemplazarse las Unidades que fueron dadas de baja. Como Director de la Escuela Naval tengo honda complasencia porque permitirán que mis alumnos realicen una práctica más efectiva redundando su mejor adiestramiento en beneficio de la Marina de Guerra del país". El Agregado Naval inglés, capitán de navío John R. Gower, declaró que: "El ex *Ceylon*, hoy *Coronel Bolognesi* tiene muy buen récord y es un tanto más moderno que el *Almirante Grau*, poseyendo mayor número de piezas de artillería antiaérea. Se trata de un excelente buque cuyo último Comandante inglés, Teiss, ha sido ascendido en enero último al grado de Almirante.

El B.A.P. *Coronel Bolognesi* desde su incorporación hasta su baja, prestó importantes servicios, destacando siempre por su eficiencia y fidelidad a su antiguo y último lema: "Segundo de nadie".

PALABRAS FINALES

La adquisición de estos dos Cruceros dio inicio al renacimiento de nuestra Fuerza de Superficie y fueron ellos la base en el resurgimiento de la Escuadra.

Al recordar las declaraciones de Dn. Manuel Elías Bonnemaison, sobreviviente del *Huáscar*, al arribo del *Bolognesi* al Callao, haciendo notar lo que sufrimos a causa de haber descuidado el Poder Naval en el siglo pasado, rindo homenaje a aquellos Gobiernos que patriótica y previsoramente fortalecieron nuestra Marina de Guerra, tal el caso del Gobierno del Presidente Manuel Prado, posteriormente el Gobierno Militar y el del Arquitecto Belaúnde, gobiernos que llevaron a nuestra Fuerza Naval al nivel que siempre le correspondió, mediante las adquisiciones de los dos modernos Cruceros de origen holandés *Almirante Grau* y *Aguirre*, la Fuerza Misilera de Fragatas, Corbetas y Destructores (los B.A.P. *Ferré* y *Palacios*), así como de los nuevos Submarinos en reemplazo de aquellos ya muy antiguos, poniendo término al injusto desequilibrio en que nos mantuvimos desde la infausta Guerra del Pacífico. Mi homenaje también a los oficiales de Marina que, en su momento, no omitieron

esfuerzos para lograr un Poder Naval adecuado a la defensa de la soberanía y los intereses de la Nación. A Pro-Marina que, en ejemplar demostración de patriotismo libró, por segunda vez en este siglo, una exitosa campaña para recolectar fondos para la compra de los buques, y finalmente, a nuestro generoso y sensible pueblo que, consciente de la necesidad de fortalecer la defensa de la Patria en el mar, respondió al llamado de Pro-Marina con la más amplia generosidad en todos sus niveles sociales y económicos, sin distinción de edades ni de sexo, a efectos del reemplazo de nuestros viejos buques dados de baja. Ciertamente que esta cruzada constituyó un maravilloso ejemplo de civismo y de amor a la Patria.

Ahora toca a los Gobiernos conservar el Poder Naval actual, manteniéndolo en condiciones de alistamiento y entrenamiento que le permitan actuar con la mayor eficiencia en cualquier momento que sea necesaria su intervención en cumplimiento del mandato que le señala la Constitución Política del Estado.

Cierro este recuerdo trayendo a la memoria las previsoras palabras de Federico El Grande: "La espada en la mano guarda en su vaina la del vecino".



El trabajo grupal en el cumplimiento de una misión: Caso B.A.P. *Lomas* y *Atico*

Contralmirante (r)
Jorge Parra del Riego

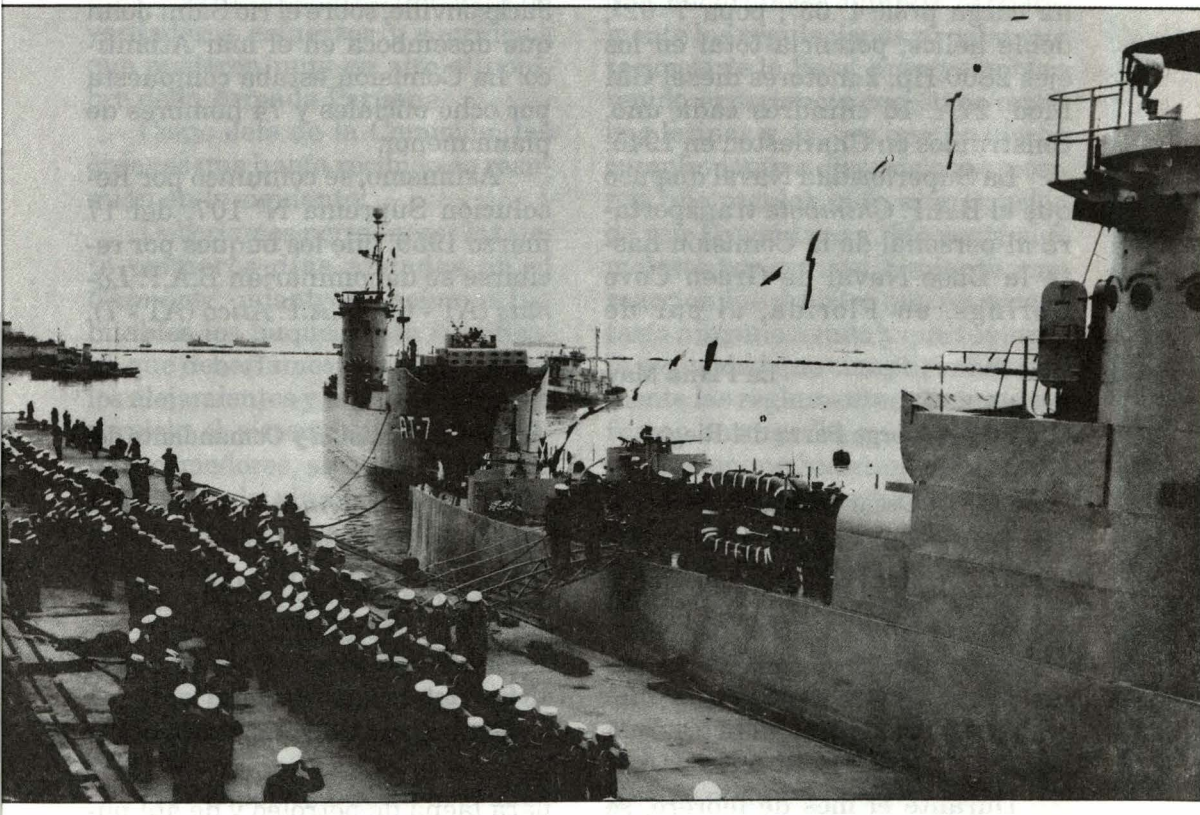
Cuando en enero de 1959, Madame Abigaíl, la pitonisa, me jugó a las cartas a instancias de una amiga, yo me sonreí incrédulo cuando me dijo que pronto realizaría un viaje a un país de lengua extranjera en donde iba a realizar un trabajo muy duro, con muchas dificultades, pero que a la postre terminaría en éxito.

Mi incredulidad estaba basada en el hecho que, hacía poco, había sido cambiado de colocación del B.A.P. *Callao* -que efectuaba viajes al Canadá y EE. UU.- a la Base Naval del Callao y, por lo tanto, no me cabía pensar en hacer nuevamente ningún viaje al extranjero.

Pero cual no sería mi sorpresa cuando, en el siguiente mes de febrero, me llegó mi nombramiento como Jefe de la Comisión encargada de traer desde los Estados Unidos, dos buques de desembarco tipo mediano (LSM) que el Perú acababa de adquirir de la Marina americana.

La compra tuvo su origen cuando el Gobierno de los EE. UU., ofreció a las Marinas sudamericanas este tipo de buques que se encontraban en "condición de reserva" en sus diversas bases.

Previo informe del Agregado Naval en Washington, contralmirante Luis Edgardo Llosa G. P., quien inspeccionó dos L S M (Landing ship medium) en la Base Naval de Green Cove Springs dando su conformidad, es que el Embajador del Perú en Washington se dirige, con oficio del 19 de diciembre de 1958, al Secretario de Estado de los Estados Unidos Sr. John Foster Dulles, indicándole que el Perú estaba interesado en comprar los dos LSM ofrecidos y que se encontraban en condición de "moth balls" en la Base Naval de Green Cove Springs al precio de U. S. Dollar 21,000.00 cada uno "as is, where is condition", es decir, "donde están y como están". El precio original de estas unidades era de



Día de la llegada de los B.A.P. Atico *y* Lomas *al Callao. Ambos buques fueron acoderados en el muelle de submarinos de la Base Naval.*

U.S. Dollar 250,000.00 Equivalía su compra, pues, a menos del 10 por ciento de su valor original; buques que fueron terminados al finalizar la segunda guerra mundial e inmediatamente entraron a condición de "reserva" bajo el sistema de "Dehumidificación dinámica" y terminado posteriormente en "Moth balls" (en conserva).

Estos buques de transporte mediano fueron diseñados para transportar tanques pesados y medianos del Ejército conjuntamente con su personal y llevarlos a playa utilizando su propia fuerza de propulsión (del buque) y abriendo su rampa de proa, que forma un puente entre tierra y cubierta a fin de facilitar el desembarque del material rodante. De 1059 toneladas de registro, con un cañón ametralladora de 40 m/m y dos de 20 m/m/ y con velocidad hasta de 14 nudos, tiene una eslora de 204 pies, manga de 35 pies, calado máximo a ple-

na carga proa 4' 03", popa 7' 02", doble hélice, potencia total en los ejes 2800 Hp. 2 motores diesel GM Mod. 27A. 16 cilindros cada uno, construidos en Charleston en 1945.

La Superioridad Naval dispuso que el B.A.P. *Chimbote* transportara al personal de la Comisión hasta la Base Naval de Green Cove Springs, en Florida, al sur de Jacksonville, sobre el río Saint John que desemboca en el mar Atlántico. La Comisión estaba compuesta por ocho oficiales y 74 hombres de plana menor.

Asimismo, se comunicó por Resolución Suprema N° 107, del 17 marzo 1959, que los buques por recibirse se denominarian B.A.P. *Lomas* (AT - 6) y B.A.P. *Atico* (AT - 7).

La Plana Mayor era la siguiente:

C. de C.	Jorge Parra del Riego	Jefe de la Comisión y Comandante del *Lomas*
C. de C.	Oscar Gonzales Olivera	Comandante del *Atico*
Tte. 1ro.	Guillermo Angulo D.	2do. Cmdte. *Lomas* y Jefe Ing.
Tte. 1ro.	Raúl Núñez Vizquerra	2do. Cmdte. *Atico* y Jefe Ing.
Tte. 2do.	Samuel Sánchez Checa	Jefe Dpto. Operac. *Lomas*
Tte. 2do.	Lizandro Paredes I.	Jefe Dpto. Operac. *Atico*
A. de F.	Julio Delgado A.	Jefe Armto. y Cub. *Atico*
A. de F.	Pablo Torres M.	Jefe Armto. y Cub. *Lomas*

Durante el mes de febrero, se completó la dotación de la Comisión embarcándose en el *Chimbote*. En los días previos al zarpe estuvimos muy ocupados consiguiendo libros y manuales sobre estos buques, y durante el viaje de ida los estudiamos con tal ahínco y dedicación que cuando llegamos a la Base de Green Cove Springs todo nuestro personal conocía los buques "de la quilla a la perilla".

Zarpamos de Callao el 1ro. de marzo de 1959. El *Chimbote* enrumbó al puerto de Huacho para embarcar harina de pescado y luego al puerto de Chimbote para completar la carga; seguimos a Talara para faena de petróleo y de ahí pusimos rumbo a Panamá y luego a New Orleans, donde debíamos dejar la carga de harina de pescado y, cumplida esta faena comercial, enrumbamos a nuestro destino.

El 1ro. de abril, a 09.40 hrs., tomamos práctico para entrar al río Saint John y navegar aproximadamente 50 millas río adentro donde se encontraba la Base. Amarramos al muelle No. 4 de la citada Base a las 14.30 horas en medio de un bosque de mástiles de buques en estado de "comisionamiento"... y a partir de ese momento 82 hombres de nuestra Marina, nombrados en comisión para tripular dos nuevas

unidades, protagonizarían actos de verdaderos esfuerzos y sacrificios que pusieron muy en alto el nombre de la Armada Peruana.

Como Jefe de la Comisión, las órdenes que había recibido se resumían en lo siguiente:

Deberíamos permanecer los siete primeros días alojados en el *Chimbote* mientras hacíamos habitables los buques; esto significaba que deberíamos poner operativo los alojamientos y sollados, poner en servicio el sistema sanitario, cocinas, comedores, sistema frigorífico y sistema de alumbrado eléctrico, preparación de los tanques de petróleo para estar en capacidad de recibir esta carga del *Chimbote.*

Al octavo día, el *Chimbote*, dejándonos ya alojados en nuestros propios buques, zarparía dando cumplimiento a su Orden de Viaje respectivo.

La Comisión debería permanecer una semana más en la Base terminando de efectuar arreglos básicos para luego pasar a un astillero privado para un recorrido de máquinas, entrar a un dique privado y zarpar lo más pronto posible al Perú.

A las 15:15 horas del día de nuestra llegada, me presenté ante el Jefe de la Base, capitán de navío G. K. Carmichael, y ante el Comandante del Florida Group Atlantic Reserve Fleet, capitán de navío D. A. Harris, de quien dependían las unidades que serían entregadas. Nos informaron que no nos podían prestar sino una mínima ayuda y que deberíamos cumplir estrictamente las regulaciones y reglamentaciones de la Base, pues ya habían tenido experiencia con otras marinas latinas y árabes que no dieron cumplimiento a disposiciones internas que regulaban la organización de esa Dependencia. Me sentí algo molesto por este recibimiento y mi reacción fue decirles que no necesitaría ninguna ayuda y que tuvieran la seguridad que cumpliríamos fielmente las reglamentaciones que me fueron entregadas por escrito.

Luego me hicieron entrega del documento que indicaba que los LSM Nos. 396 y 554 eran los que nos correspondían y el número del muelle donde estaban amarrados.

Cuando les indiqué que mis órdenes eran hacer habitables los buques en siete días, me miraron compasiva e irónicamente y luego tajantemente me dijeron que eso era imposible dada la condición de los buques, que lo sabían por experiencia y que, además, una Marina de un país sudamericano que había adquirido este tipo de buques, se había demorado dos meses para hacerlos habitables y cinco meses para su reacondicionamiento básico antes de ponerlos en un astillero privado. Mi respuesta fue que trataría de cumplir las órdenes que había recibido.

Al llegar a bordo, reuní a todo mi personal, les conté sobre el recibimiento e, inspirado quizá en un sentimiento lleno de orgullo herido, les dije que estábamos frente a un gran reto que implicaba una grave

responsabilidad; que como peruanos y como Marinos no podíamos menos que afrontarla con un magno sentido de patriotismo; que a partir de ese momento deberíamos trabajar como un sólo hombre con el máximo sacrificio. Dimos vivas al Perú, a nuestro Almirante Grau, que resonaron entre los cientos de naves solitarias y dormidas como un mensaje de fe y de coraje... Así fue como comenzó una tarea titánica.

Como no teníamos herramientas, ni las encontramos a bordo, las pedimos prestados al *Chimbote* y desde el día Martes 2 de marzo arrancamos a trabajar desde las 07.00 horas hasta las 23.00 horas en que recién dábamos el toque de silencio para el personal, pues a esa hora nos reuníamos los oficiales para hacer un recuento del trabajo realizado y del plan para el día siguiente. Al sexto día los dos LSM atracaron a la banda de babor del *Chimbote* para recibir 80 toneladas de petróleo diesel y 1570 litros de aceite Esso Diol cada uno, 398 raciones secas, 400 raciones de carne y 492 raciones de mar para ambos buques, que eran para consumirse en los próximos cinco días.

Al séptimo día tomamos nuestro último almuerzo en el *Chimbote* y en la tarde comenzamos a trasladar las pocas cosas que habíamos traído, y como no encontramos focos de alumbrado, tuvimos que "robarnos" algunos del *Chimbote*. El Comandante, capitán de fragata Oscar Iturrino Falco, un excelente Jefe y lo que se podría llamar un "gordito muy simpático y con un extraordinario sentido del humor" al respecto decía: "Acepto que les roben algunas cosas a los gringos, pero que nos roben a nosotros es para contarlo y no creerlo" y soltaba una jocunda carcajada...

Durante estos primeros días la Base sólo nos proporcionó un Chief Petty Officer (oficial de mar) como asesor para los dos buques, una máquina de soldar y, un par de días, un técnico en refrigeración y luego dos marineros de origen mejicano diz que como intérpretes. Cada cuatro horas pasaban unas patrullas en jeep y se quedaban un buen rato observando con las bocas abiertas nuestro febril trabajo de hormigas, que lo hacíamos hasta altas horas de la noche.

A las 17.30 horas del séptimo día, se presentó el Comandante del Florida Group Reserve Fleet, Comandante Harris, y me dijo que había sido informado que los dos LSM estaban habitables y que si le permitía pasar una inspección. Ordené rápidamente a mi personal ocupar puestos de inspección. Comprobó que los sollados estaban listos, limpios y ordenados, pasó a los servicios higiénicos y vio que las bombas de agua funcionaban, se acercó a las cocinas y un penetrante tufillo hirió sus fosas nasales con agradable olor a comida distinta, preguntó por las cámaras frigoríficas y ya estaban en proceso de alcanzar sus temperaturas de trabajo y finalmente, ante tanta eviden-

cia, y quizá con un secreto deseo de sorprendernos con algo, me dijo: ¿Y las bombas contra-incendio?

-Esta mañana, señor, ya las hemos probado- le contesté.

Me miró con expresión conmovida, miró al buque como buscando algo y finalmente me dijo:

-¿Me permitiría dirigirle algunas palabras a su personal?

Cuando el personal formó con sus uniformes que denotaban las huellas del duro trabajo, me pidió que tuviera la bondad de traducirles, y más o menos dijo lo siguiente:

"-Cuando me informaron que Uds. habían cumplido con hacer habitable los buques en el tiempo que les habian indicado, quise venir a ver personalmente algo que pensé era imposible en un tiempo tan escaso. He quedado sumamente impresionado de la enorme capacidad de trabajo y disciplina que Uds. tienen. En nombre del Grupo de la Flota de Reserva, y especialmente en el mío, quiero expresarles nuestra profunda felicitación y quiero decirles que Uds. han demostrado que un marinero peruano vale mas que tres marineros americanos. Desde ahora contarán con todo mi apoyo y el de la Base. Gracias".

A medida que iba traduciendo, la emoción que me embargaba y el nudo que sentía en la garganta, me hacia difícil interpretar sus palabras; noté que mi personal, aquel magnífico personal, tenía el pecho henchido de orgullo.

Antes de despedirlo y agradecerle sus palabras, con expresión compungida le expliqué que había encontrado la mayoría de los cajones de repuestos con huellas de haber sido violados y muchos repuestos reemplazados con piedras y que esto naturalmente tenía que informar a Washington y Lima. Me pidió que por favor no informara nada hasta que él pudiera resolver el problema.

Esa noche, estrenamos cocinas con un buen tacu-tacu con bistec y papas fritas, nos acostamos rendidos en nuestros propios camarotes y sollados después de una intensa semana de trabajo.

Al día siguiente, en horas de la mañana, vimos que venía en dirección al buque un tractor jalando un tren de carros cargados de cajones, en total 39, acompañados de una tarjeta del Comandante Harris. Eran los repuestos prometidos.

El 9 de abril, a 10.30 horas, el *Chimbote* en puesto de maniobra, mi personal formado en el muelle para dar la despedida al buque que con tanto afecto nos había cobijado. A 11.00 horas abre del muelle y dando los tres pitazos de despedida, comenzó a surcar el Saint John; y nosotros dimos inicio a otra etapa de trabajo llenos de vivencias y emociones.

Al iniciar una minuciosa inspección de las máquinas principales, de las auxiliares, de los sistemas de agua dulce y salada, sistema de gobierno, cabrestantes, etc.; después de 14 años de estar inoperativos, muchos de ellos se encon-

traban oxidados y con picaduras y era necesario hacer un profundo y prolijo recorrido desarmando la mayoría de sus partes para que pudieran estar realmente operativos.

Como estos buques habían sido conservados con una capa de un plástico especial, con el tiempo esta capa perdió sus cualidades, el óxido se infiltró y el agua de mar que había quedado en máquinas y tuberías picaron a gran parte de ellas.

Naturalmente, nada de esto se podía ver en una inspección a vuelo de pájaro como normalmente se hacen sólo para ver sus condiciones generales, y así lo hizo el Agregado Naval cuando vio a estas unidades por primera vez. Pero nosotros, que teníamos la obligación de ponerlos operativos y navegar en ellos hasta el Perú, asumiríamos una gran responsabilidad si no hubiéramos informado su estado real y así tuve que hacerlo al Estado Mayor General de Marina.

Este informe en un principio, molestó al Agregado Naval que vio como una contradicción a lo que él había informado. Pero cuando fue a pasarnos una inspección, que la hizo muy minuciosa, con la clara inteligencia que lo caracterizaba y su sentido honesto y comprensivo, el almirante Luis Edgardo Llosa nos dio la razón y nos apoyó a partir de ese momento.

La Marina nos había asignado para el reacondicionamiento, racionamiento, pago de sueldos y gratificaciones la cantidad de U. S. $ 14,000.00 [1] para cada buque pensando que sólo estaríamos dos semanas en la Base Naval, pasar luego a un astillero privado con la idea de que sólo se necesitaba una limpieza exterior y regulación de las máquinas, entrar a dique para limpieza y pintado y... buques listos para navegar. Pero, tal como estaban, precisaban ciertamente un recorrido distinto y completo con cambio de piezas de repuestos y esto, naturalmente, requería más tiempo y más dinero.

Un país sudamericano que había comprado seis LSM en la misma época que nosotros, los tenían ya en astilleros privados haciendo su recorrido y hasta ese momento les estaban costando por cada uno más de cien mil dólares.

Indudablemente que si seguíamos el procedimiento planeado para nuestros LSM, la cantidad original asignada no nos alcanzaría para ir a un astillero privado ni hacer faena de dique; por lo que le presenté al almirante Llosa el siguiente plan:

1) Quedarnos en la Base Naval por nueve semanas para hacer el recorrido completo con nuestro propio personal.

2) Manteniéndonos en la Base Naval, el presupuesto asignado podría alcanzarnos, mediante la polí-

(1) Of. V.100-94 de Minmar.– 26/1/1959.

tica de "la buena amistad".

3) Podríamos pedir el dique de la Base Naval y hacer los trabajos nosotros mismos ya que nos habíamos ganado una buena disposición para ayudarnos por parte de sus Comandos.

Después de muchas dubitaciones, logré convencer al almirante Llosa, quien me sugirió hablar por teléfono con el almirante Juan Torres Matos, Comandante General de la Marina, y le explicase el plan propuesto. Así lo hice, ayudado por el Comandante Harris, quien me adelantó que no tendría inconveniente en tenernos más tiempo en la Base en vista de nuestro comportamiento y respeto a las reglamentaciones de la Base.

El almirante Torres Matos, hombre de pocas palabras pero con un gran sentido de comprensión y muy profesional, me dijo:

- Muy bien, aprobado; dígale al almirante Llosa que le comunicaremos por mensaje. Buena suerte y adelante.

Posteriormente, por Oficio M.100-1628, del 24 de mayo 1959, del Director del Material, capitán de navío Alfonso Pareja M., se aprueba que los trabajos sean hechos por el propio personal.

Sólo nos faltaba una cosa para seguir adelante con el mismo empeño: el rancho. El valor asignado para comprar víveres frescos y secos no era suficiente; pedí un aumento de U.S. $ 0.30 por ración.

El día que el almirante Llosa nos pasó inspección, lo invité a almorzar a bordo y en complicidad con el oficial encargado del rancho y el cocinero comimos solamente locro con arroz y un café aguadito. Le dije que el rancho no nos alcanzaba para más, y, en verdad, así era.

Por oficio V.100-362, del 18 de abril de 1959, nuestro Agregado Naval, dándole parte al Sr. Ministro de Marina del resultado de su inspección, en su último párrafo de su extenso oficio le dice:

"No desearía terminar este oficio sin referirme al excelente trabajo que vienen realizando los jefes, oficiales y tripulantes que integran las dotaciones de los dos LSM y que les ha permitido se alojaran a la semana de haber llegado a bordo de sus unidades. El interés, entusiasmo, la eficiencia y el espíritu de trabajo que caracteriza a todo nuestro personal, ha ganado con toda justicia el elogio y la consideración de todo el personal de la Base de Green Cove Springs. Por la misma razón y a fin de contribuir a mantener la alta moral que me ha sido grato comprobar, me permito recomendar a Ud., señor Ministro, se atienda de urgencia el pedido que tiene formalizado el buque para que se aumente el valor de la ración a U.S.$ 0.60 por tripulante y se regularice la gratificación de viaje de los oficiales de mar".

El Sr. Ministro dispuso que se nos aumente a U.S. $ 0.70 por tripulante, y desde ese momento comimos... estupendamente.

Hecho nuestro plan, nos volvimos a enfrascar en la rutina de

07.00 a 23.00 horas. Nos esperaban intensos días de trabajo.

Durante las primera seis semanas, no tocamos tierra para nada, excepto para ir a misa los domingos en la Capilla católica, donde íbamos en formación y respetando las reglamentaciones de la Base.

En este interín, el Comandante Harris nos puso un oficial de enlace, el teniente Godfrey, quien venía dos veces por semana, y luego al capitán de fragata Richard Bromston, de muy grata recordación, pues su asesoramiento nos sirvió de mucho, además de ser una persona de exquisita sensibilidad y simpatía.

Durante mis matinales visitas a los almacenes de la Base en busca de repuestos, conocí a Mike Green, jefe del almacén n° 11, con quien hicimos una estrecha amistad y gracias a él conseguimos los repuestos más difíciles, pues cuando no los había en la Base, hacía pedidos de urgencia y luego nos los daba a nosotros. Su ayuda nos fue invalorable. Le encantaba almorzar en nuestra cámara y probar nuestra "rara" comida, acompañada de sendas copas de pisco.

El día viernes de la sexta semana, salimos francos todo el personal (excepto los de guardia) hasta el día Domingo a 23.00 horas. El Comandante Harris tuvo la gentileza de proporcionarnos dos ómnibus que nos llevaron hasta Jacksonville, una linda ciudad. Nos parecía mentira respirar otros aires y librarnos por una horas de los "fierros y las grasas". Tuvimos ocasión de hacer nuevas amistades que de alguna forma u otra nos ayudaron en nuestro trabajo. Tuve la oportunidad de conocer, por ejemplo, a Grace, una guapa chica que hablaba muy bien el castellano, pues había estado en Colombia en el Cuerpo de Paz. Me ayudó mucho a redactar mis oficios en inglés, poner en correcto inglés los discursos que tuve que pronunciar y fue mi mano derecha cuando a pedido de una importante Asociación civil de Jacksnville, di una conferencia sobre Sudamérica. Para esta conferencia me sirvió mucho el libro de Eudocio Ravines: "América Latina, un Continente en erupción".

Entre las personas que conocieron mis oficiales habían dos chicas que realmente eran bellísimas y además eran técnicas en enfermería. Cuando las invitamos a bordo y vieron nuestras enfermerías, pusieron el grito en el cielo, pues consideraron que eran cualquier cosa menos enfermerías; dijeron que el instrumental era ínfimo y muy viejo; habían unas cuantas medicinas y no tenían un sistema organizado para una mínima atención. En verdad no habíamos tenido tiempo en ocuparnos debidamente de este aspecto. Pero desde ese momento, Helen y Madelaine, que así se llamaban, fueron nuestras hadas madrinas, pues se aparecían derrepente en un taxi trayéndonos cajones con instrumentos recién salidos de fábrica, otras veces con medicinas en tal cantidad como para un pequeño hospital y muchos libros

sobre primeros auxilios y hasta uno sobre supervivencia en la mar. Jamás les preguntamos de dónde habían conseguido todos estos equipos y medicinas, sólo les demostramos nuestro profundo reconocimiento y para ellas fue su mejor recompensa...

Coincidió también en esta época la llegada del teniente 1ro. de Sanidad Naval Pío Aguilar, nombrado médico de la Comisión, quien ya encontró que nuestras enfermerías estaban admirablemente dotadas.

Los LSM, de acuerdo a la organización de la Marina norteamericana, usaban equipos de radio para comunicaciones sólo con un alcance de 250 millas. Los equipos que teníamos a bordo eran, pues, de este alcance y por lo tanto no eran suficientes para comunicarnos con nuestra Marina durante el viaje que deberíamos efectuar. Conversé de esto con el Comandante Harris en una agradable sesión de pisco sours. Me ofreció hablar con el Almirante Jefe de la Base Naval de Mayport, pues ellos contaban con equipos de mayor alcance. Al comienzo, el Almirante tajantemente dijo que no, pero el Comandante Harris se dio cuenta que estas cosas no eran para ser discutidas en una Oficina y le extendió una invitación a su casa, le ofreció darle una sorpresa con un nuevo trago. Mi mayordomo, especializado en preparar pisco sour, preparó también unos choritos a la chalaca que convencieron al Almirante, un hombre de una gran simpatía y muy culto y que me ofreció "ver la posibilidad de hacerlo".

Faltando dos días para nuestro zarpe tuvimos la grata sorpresa de recibir dos equipos TDE de radio de larga distancia con nueve cajones de repuesto para cada uno. Posteriormente, al entrar en aguas peruanas, le mandé un mensaje radial al Almirante agradeciéndole, en nombre de la Marina Peruana, su valiosa y gentil contribución.

Estábamos ya en los últimos días del término de nuestro recorrido y por lo tanto formulamos nuestro Plan de actividades.

Junio 1959:

15 al 20 de Junio: Pruebas en muelle.
Compensación de compases en el río Saint John.
Pruebas en la mar.

21 al 26 de Junio:

Día 22 y 23 Maniobras y ejercicios de ambos buques.
Día 24 Alistamiento logístico.
Preparativos viaje.

Día 25: Ceremonia de reafirmado del Pabellón.
A 11.00 horas oficiales y personal en puesto de ho-

nores en el muelle. Himno Nacional de EE.UU. Discurso del Jefe de la Comisión. Respuesta del Comandante de la Estación Naval. Afirmado de Pabellones. Himno Nacional del Perú.
Empavesado de unidades. Bendición de los buques por Capellán de la Base. Orden del Día por Jefe Comisión. Desfile. Honores al Pabellón. Toma de posesión por oficiales y tripulantes. Ocupar puestos de inspección.
Inspección material y personal por autoridades de la Base. Cocktail a bordo del B.A.P. Lomas.

Día 26 Zarpe a 09.00 horas con destino al Callao.

A las 19.00 del día 25, dimos una recepción en el Club de Oficiales de la Base. Asistieron cerca de 120 personas. Por intermedio de una amiga que era fly hostess de la línea aérea APSA me enviaron desde Iquitos tres docenas de orquídeas hechas de gramalote que eran exactas a las verdaderas. Las damas que asistieron a la recepción eran recibidas colocándoles esta flor, lo que causó sensación y la recepción fue un acto de verdadera amistad y camaradería. Nos costó en total 150 dólares, pues nuestros excelentes cocineros hicieron un menú muy original que gustó mucho a nuestros invitados "gringos".

Día 26 de Junio.– A 10.30 horas, el personal ocupa sus puestos de maniobra. Gran cantidad de personas en el muelle a despedirnos, entre ellos el Comandante del Atlantic Group Reserve y el Comandante de la Base Naval, oficiales, trabajadores civiles y amistades. 10.55, práctico a bordo. 11.00, zarpamos de la Base... ¡Adiós Grace, adiós Helen, adiós Madelaine! ¡Jamás olvidaremos esas caritas que tenían lágrimas en los ojos!... Al compás de "anchors away" ejecutado por la banda de la Base, los buques abrieron lentamente, y los pañuelos que revoloteaban como blancas gaviotas se hicieron cada vez más lejanos. 11.30, guardia de mar. 16.00, en la desembocadura del río Saint John deja el buque el práctico. Mando un mensaje por radio a los Comandantes del Grupo de reserva y de la Base agradeciendo atenciones.

Salimos a la mar; por fin somos parte de la Armada Peruana. Mando mi primera orden por señales de banderas: FORMAR BURRO, ETER CUATRO, RANCHO SEIS CERO CERO, COMPAS 106. A 18.40 se iza la señal: COMPAS 136, FORMACION COLUMNA ORDEN CERRADO, DESIGNACION AT - 6, AT - 7, DISTANCIA 400 METROS, VELOCIDAD 600 RPM.

Fuimos afinando el rumbo para navegar por sotavento de las Islas

Bahamas, atravesar luego el Canal del Viento entre Cuba y Haití, pasar frente a Kingston, Jamaica. A esta altura nos alcanzó la cola de un huracán que venía desde Cuba. Tuvimos balances hasta de 35 grados, pero los buques, muy marineros, se portaron muy bien, excepto que nadie durmió durante dos días. El 2 de julio, a 16.30 horas, fondeamos en la rada interior del puerto de Cristóbal. Recibimos la visita del agente del Canal y luego la de un capitán de corbeta de la armada americana que venía a presentar su saludo en nombre del Jefe del 15 Distrito Naval.

El 2 de julio, a 08.00 horas se inicia el pase del Canal de Panamá. 17.20 horas, fondo en la rada de Balboa. 19.00 horas zarpe con rumbo a Talara.

El 7 de julio, a 08.00 horas, se avista Talara; 10.15, práctico a bordo; 10.50,amarrado a muelle de petróleo. Visita del Capitán de Puerto capitán de fragata (r) Rafael Díaz Zumaeta. Día 8 de julio, a 08.00 se zarpa con rumbo al Callao.

A la vista del puerto del Callao, el 10 de julio, se ordena izar empavezado. Comienza la emoción, todos los buques fondeados en el puerto con empavesado al tope y tocando sirenas y pitos en señal de bienvenida, mientras los LSM, perfectamente pintados, en puesto de maniobra, enfilan a la rada interior en dirección al lado norte del muelle de submarinos en donde una compañía de marinería con banda de guerra se encuentra detrás de todo el Alto Mando de nuestra marina con el señor Ministro de Marina a la cabeza. A 09.55, buque insignia amarrado al muelle. Puestos de inspección; el señor Ministro y el Alto Mando a bordo.

No quiero terminar esta narración sin antes rendirles mi emocionado homenaje a los oficiales, oficiales de mar, cabos y marineros que formaron la primera dotación de estas naves y que con su alta moral, sacrificio, espíritu de cuerpo y admirable capacidad de trabajo supieron dar una lección de valor que concitó la atención no sólo del personal de la base de Green Cove Springs sino que trascendió mas allá del medio naval. Así lo confirma las expresiones aparecidas en el diario "The Florida Times - Unión", de Jacksonville, el día 14 de junio de 1959 que, a tres columnas, reproduce conceptos que en verdad nos honran.

De una de sus columnas, extractamos lo siguiente:

"De todos los extranjeros que han visitado la Estación Naval de Green Cove Springs en los años pasados, ningún grupo ha obtenido mayor popularidad que los nueve oficiales y los setenticuatro tripulantes de la Armada Peruana que arribaron el 1° de abril".

Y en otra parte de esta información al hacerle un reportaje al Comandante Harris, Jefe de la Estación, dice éste: "no es ninguna sorpresa que los peruanos tengan tan alta calificación; poseen una gran aptitud para aprender", y agrega:

"ciertamente su visita ha sido la más placentera desde todos sus aspectos y nos han dado una verdadera lección de trabajo".

En la bruma de los años, los recuerdos se mantienen latentes, algunos de estos hombres de la oficialidad y la tripulación ya nos han dejado; pero su espíritu, ese hermoso espíritu naval, se trasmite a las nuevas generaciones que es la esencia de nuestra tradición.



CONCURSO INTERNACIONAL DE ENSAYO

Convoca el INSTITUTO NAVAL *de los Estados Unidos de América*

Se invita al personal de la Marina de Guerra del Perú a participar en el referido Concurso, al que anualmente convoca el renombrado Instituto. Los trabajos premiados serán publicados en la revista "PROCEEDINGS".

Bases

Los autores participantes en el Concurso se harán acreedores a los siguientes premios: el primero, de $. 1,000; el segundo, de $. 750,00, y el tercero, de $ 500.00.

Los ensayos deben cubrir las áreas de estrategia, geografía y cultura que tengan vinculación individual o regional con las marinas de guerra y reflejar sus virtudes y sus relaciones con otras marinas. Podrán participar en el Concurso autores de todas las nacionalidades.

Los ensayos deberán ser originales y no pasar de 3,000 palabras. Deben ser remitidos a la Dirección de Información de la Marina, Cdra. 24 s/n. Av. Salaverry, Jesús María.

Los trabajos serán recepcionados hasta el 15 de Julio de 1996.

A los autores: indicar nombre completo, dirección, número de teléfono, datos biográficos.

El Instituto Naval de los Estados Unidos calificará los trabajos enviados y por carta avisará a los tres ganadores del Concurso.

El Instituto Naval publicará los ensayos ganadores del Concurso en la revista ***Proceedings***. Además seleccionará los trabajos que no alcanzaron adjudicarse los premios, los mismos que tendrán una compensación de un tanto por ciento.

CONCURSO INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA

Convoca el **INSTITUTO NAVAL** *de los Estados Unidos de América*

Se invita al personal de la Marina de Guerra del Perú, a participar en el referido Concurso, que anualmente convoca el renombrado Instituto. Los trabajos premiados serán publicados en la revista "PROCEEDINGS"

BASES

El Instituto Naval de Estados Unidos de América convoca al personal de las marinas de guerra al Concurso Internacional Anual en el área de Fotografía.

-Las fotografías podrán abarcar temas de índole naval o marítima de sus respectivos países y otros de los Estados Unidos. Todos pueden participar en el Concurso.

-El límite de fotos es de CINCO (05) por participante.

-La aceptación para el registro incluye fotografías en blanco y negro y fotografías a color o transparencias a color. No se aceptarán transparencias con arreglos o montajes.

-El tamaño mínimo de la impresión que se aceptará es de 8 x 10 cms.

-Los trabajos deben ser enviados previamente a la Dirección de Información de la Marina, hasta el 15 de Julio del presente año, la misma que las enviará directamente a International Navies Photo Contest, U.S. Naval Institute.

-Las fotos, impresiones o transparencias deberán ser correctamente enviadas, incluyendo el nombre, dirección y número de CIP o Libreta Electoral; además, adicionalmente, los datos de las fotos tomadas. No escribir en el reverso de la foto, tampoco sujetar con clips.

-Las fotos ganadoras del Concurso serán publicadas en el presente año, en la edición internacional de ***"PROCEEDINGS"***

-El Naval Institute considerará todos los otros trabajos enviados a Concurso.

-Los trabajos enviados a U.S. Naval Institute serán considerados de propiedad del oganizador del concurso.

Primer premio: $. 200 dólares.
Segundo y Tercero, con mensiones honrosas, de $. 100 y $. 50 dólares, respectivamente.

El viaje de auxilio del crucero *Lima* a Guayaquil

Teniente Primero
John Rodríguez Asti

Por estos días, en los que el tema de las relaciones Perú-Ecuador figura en las primeras planas, puede resultar muy interesante recordar un hecho que muestra permanente vocación de amistad fraternal haca el pueblo ecuatoriano por parte del Perú.

Y precisando el acontecimiento, éste se registró hace 100 años en el mes de Octubre de 1896, a raíz del gran incendio que arrasó con gran parte de la ciudad y puerto de Guayaquil, cuando el crucero *Lima* de nuestra Marina fue portador, en forma inmediata, de los auxilios para los danmificados de aquella catástrofe.

Las primeras noticias del incendio, provenientes de Guayaquil, fueron difundidas a través de las páginas del diario "El Comercio" en su edición de la tarde del día Martes 6 de Octubre, en un telegrama que informaba que se había desatado un gran incendio.

Efectivamente, aquel siniestro, que se había iniciado por razones desconocidas en la noche del día 5, avanzaba cada vez más y amenazaba con arrasar toda la ciudad. En su edición del día 7, "El Comercio" publicaba el reporte de su corresponsal, –quien, desde la Oficina de Compañía Telegráfica de Centro y Sud-América, ubicada en la localidad de Punta Santa Helena, distante ciento veinte millas de Guayaquil–, lograba ver desde allí el resplandor del incendio, hecho que nos puede llevar a imaginar su magnitud.

En los siguientes días, las noticias continuaban llegando, e informaban respecto a los daños que iban causando el fuego, y así, en su edición vespertina del 7, "El Comercio" reproducía un telegrama oficial enviado por el consul peruano en dicha ciudad: "Guayaquil, Octubre 7; señor Ministro de Relaciones Exteriores, Lima. Catástrofe horrorosa. Esta ciudad presa de temible incendio que destruyó más de la mitad. Mucha gente en la miseria. Quemados los cuatro bancos y varias fá-

bricas hasta la cervecería al fin de la ciudad. Total de pérdidas incalculable. Mi oficina y casa perdidas también. Cónsul General del Perú Barrera". Tal como lo relata el anterior despacho, más de la mitad de la ciudad quedó destruida, estimándose que un aproximado de 80 manzanas fueron devastadas y más de 25,000 personas quedaron sin hogar. El incendio, comparable al que arrasó la ciudad de Chicago en 1883, fue finalmente sofocado el día 8 de Octubre.

Mientras tanto, en Lima, autoridades como el Ministro de Relaciones Exteriores, Doctor Riva Agüero y el Alcalde de Lima, Sr. Aspíllaga, enviaron notas de condolencias a nombre del Perú y de la ciudad de Lima a sus homólogos ecuatorianos.

Los actos de solidaridad entre los nuestros no se hicieron esperar, tan es así que el "El Comercio" en su edición de la tarde informaba que se estaba preparando una expedición de auxilio que tenía por objeto socorrer a los pobladores de Guayaquil y para tal propósito el gobierno había ordenado se aliste un buque de la Armada para que zarpara en el menor plazo posible a aquel puerto ecuatoriano, siendo designado el crucero *Lima*.

Fue a través de la Sociedad de Beneficiencia Pública de Lima que se efectuaron todas las colectas y se recibieron donaciones de diversas entidades y personas, consistentes en alimentos, víveres, artículos de primera necesidad, frazadas, medicamentos; en general, todo lo indispensable para proteger y salvar a las víctimas de la intemperie.

También en esa ocasión se recibieron donaciones de la colonia italiana y de residentes ecuatorianos en la capital.

El crucero *Lima*, desde la noche del Viernes 9, empezó su alistamiento para el viaje y luego inició el embarque del material recolectado, continuando con su faena hasta el Domingo 11, al término de lo cual la cubierta de la nave se hallaba materialmente ocupada en su totalidad por los cinco mil y tantos bultos consistentes en arroz, manteca, frejoles, papa, garbanzos, frazadas, tocuyo y demás artículos, quedando la nave llena, inclusive la cámara de oficiales.

El gobierno, para el viaje designó como su Representante y Comisionado Especial al jefe de la Sección Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ernesto de Tezanos Pinto.

En adición a la dotación del buque, también viajaron el teniente primero Ramón Sánchez Carrión, secretario de la Comandancia General, el teniente segundo Federico Sotomayor, ayudante, un amanuense, un corresponsal de "El Comercio" [1], otro del diario "El País" y 12 pasajeros.

(1) Aquel corresponsal del diario "El Comercio" era el joven periodista Antonio Miro Quesada de la Guerra.

Es así como el día Domingo 11 el buque desatracó de la dársena del Callao a las cinco y media de la tarde, zarpando media hora después en demanda de Paita, para allí embarcar un práctico que lo condujese por la ría del Guayas.

A Guayaquil arribó el día Jueves 15, a las 12:00 del día, habiéndose retrazado luego de haber permanecido en espera en las inmediaciones de la isla Puná, por las condiciones desfavorables de la marea.

El buque fue recibido por el Capitán de Puerto de Guayaquil, quien acudió en representación del Presidente Alfaro. Luego sería visitado por el consul peruano en dicha ciudad, Barrera, y los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda ecuatorianos, así como el gobernador y otras autoridades.

Al día siguiente, luego que el Comisionado Especial del Gobierno, Sr. Tezano, efectuara las coordinaciones necesarias, se inició por la mañana el desembarque de los auxilios llevados, empleándose todo el día 16 y el 17 hasta las 11:00 de la mañana. Concluida la descarga, el Domingo 18 procedieron a embarcarse numerosos ciudadanos peruanos y sus familiares que deseaban repatriarse por haber sido víctimas del incendio, totalizando al final 227 personas [2]. El zarpe de Guayaquil se realizó el mismo día a 13:00 horas, en demanda de Paita. A este último puerto arribó el día 10, a 12:25 horas, desembarcándose allí 55 de los repatriados, luego de la visita del Prefecto y del Capitán de Puerto.

Luego zarparía a las 16:00 horas, tras haber embarcado dos presos rematados y dos bultos de rifles que remitía el Prefecto de Piura.

La llegada al Callao ocurrió el 21 de Octubre, y los repatriados desembarcaron el día siguiente sin mayor novedad, siendo alojados en el Cuartel del Arsenal donde se hallaba el Escuadrón "Libertad" N° 7.

De aquella manera, habiendo cumplido a cabalidad el propósito del viaje, el *Lima* concluyó su humanitaria misión que demostró la grandeza de nuestro pueblo hacia el del Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

1.– Palacios Rodríguez Raúl, Historia Marítima del Perú. T. XII, vol. 1, La República (1884 - 1906). Lima 1984.

2.– López Martínez, Héctor: "Centenario de la Cañonera Lima", en el diario "El Comercio". Lima, 30 de Agosto 1989.

3.– Diario "El Comercio". Ediciones del 6 al 22 de Octubre 1896.

(2) La cantidad de repatriados consignada por el comandante del Lima fue de 227, tal como figura en la página 208 del Tomo XII, Vol. 1, "La República (1884 - 1906)" de la Historia Marítima del Perú y cuyo autor es el Dr. Raúl Palacios Rodríguez, mientras que en la edición del Diario "El Comercio" del 22 de Octubre se menciona 235 personas.

MAQUINARIAS S.A.
Pinta su vehículo como nadie.



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 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.

CAUSA / LEO BURNETT

Reflexiones en el Quincuagenario de las Naciones Unidas: un ambicioso sueño para la paz

Capitán de Fragata
José Patroni Pastor



ANTECEDENTES

Desde los inicios de la historia escrita, hacen ya 2,500 años, a la humanidad le ha tocado vivir alrededor de 1,600 conflictos bélicos. Estas guerras despertaron muy pronto la nostalgia de una paz perdurable, confeccionándose minuciosos proyectos para ello. Con la creciente internacionalización de las acciones bélicas se tornó apremiante la disponibilidad de un orden de paz internacional. Desde fines de la primera guerra mundial, en 1918, se dejaron escuchar voces abogando por un mundo libre de daños.

El primer intento fracasó debido a la arrogancia, las imperfecciones y el abandono de los vencedores. La inflexibilidad de los Tratados de Paz de París y la crisis eco-

nómica de diez años después contribuyeron a preparar el terreno para el advenimiento de Hitler. La Sociedad de las Naciones, que hubiera podido consolidar el orden de paz de la postguerra, fue, desde un principio, un cuerpo mutilado, privado del ímpetu vital necesario a causa de la política aislacionista americana de los años veinte y treinta. Cuando Japón invadió China, así como Italia a Etiopía, y Alemania a Checoslovaquia y Ausrtia, fracasó por completo la Liga de Ginebra. La Sociedad de las Naciones fue incapaz de poner freno a las ansias bélicas de Hitler. La consecuencia fue la segunda guerra mundial, en la que el conflicto del Pacífico se combinó con el europeo para formar una única y desvastadora corriente marcial que duró poco menos de seis años, y que hizo que intervinieran casi medio centenar de países en todos los confines del mundo, costando la vida de cincuenta millones de personas y sembrando terror y destrucción por doquier. Al final de la guerra, los vencedores estaban agotados y los vencidos debilitados. Una vez más, los hombres de Estado pusieron manos a la obra para establecer un orden duradero de paz mundial, volviendo a invocar el sueño de un mundo de paz general.

NACE LA O.N.U.

El 25 de Abril de 1945, representantes de cincuenta países se reunieron en la ciudad de San Francisco para formular el texto de la Carta de las Naciones Unidas. "Preservar a las generaciones futuras del azote de la guerra", era, según los Estatutos de la ONU, el fin intrínseco de la nueva organización mundial, aprobada el 25 de Junio de 1945. La victoria sobre las potencias del Eje habría de convertirse en una victoria sobre la guerra en sí. El Capítulo VII de la Carta preveía la creación de un eficiente instrumento de paz.

No faltó alguien quien alimentara sueños todavía más audaces. Dos años después de la bomba sobre Hiroshima, el "New York Times" publicó un artículo afirmando que la protección definitiva contra las armas atómicas radicaría en la abolición de las guerras, cosa que a fin de cuentas, sólo se conseguiría a través de un gobierno mundial. En vista de las armas nucleares existentes, la humanidad no podría permitirse ninguna otra guerra, pues ello significaría el final de nuestra civilización. Un idealista pedagogo norteamericano, llamado Robert M. Hutchins, argumentaba, en 1947, que la implantación de un gobierno mundial era factible, en tanto que necesario. Sin embargo, en el momento de escribir estas frases ya se había desperdiciado la oportunidad -si es que alguna vez la hubo- de hacer realidad este sueño.



Abril de 1945: en San Francisco se firma la Carta de las Naciones Unidas, que es leída por el Presidente de los EE. UU.

Para ello hubiera sido necesario contar con la conformidad de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad: Estados Unidos, la Unión Soviética, Gran Bretaña, Francia y China; a los que la carta otorgaba el derecho de veto y con el cual podían evitar cualquier acción dirigida contra ellos mismos o capaz de perjudicar los intereses de sus respectivos aliados y protegidos. El sistema sólo podría haber funcionado si estos cinco países hubiesen sustentado la misma opinión. Lejos de ello, fue entonces cuando empezó la guerra fría entre Este y Oeste. Así, en lugar de un mundo surgieron dos, a los que, una vez iniciado el proceso de descolonización, vino a sumárseles el Tercer Mundo de los países recién independizados, no tardando este último en ser arrastrado por la corriente del conflicto Este-Oeste. Este conflicto, de dimensiones gigantescas, privó a la ONU de toda oportunidad de establecerse con carácter de potencia autónoma.

En Occidente, el imperativo de oponerse a la pretensión soviética de ejercer la hegemonía mundial relegó pronto a un segundo plano el pacifismo organizado y el entusiasmo por un "mundo único" de los primeros años de la postguerra. Por otra parte, en el Este nunca había existido la menor inclinación a confiar la propia seguridad a una organización internacional en la que llevaban la voz cantante los países del capitalismo monopolista. Stalin no pensaba ni remotamente en sacrificar sus ambiciosos planes en aras de ese mundo único, a no ser

que se tratase de un mundo comunista.

Fue así, como en 1947/1948, volvieron a ponerse en juego los mismos intereses y ambiciones, pretensiones, ansias y política de poder. Debido a que entre Norteamérica y Rusia, a las que pronto se les denominó "Superpotencias" debido a sus arsenales de armas nucleares, existían grandes desavenencias, el sistema de la ONU era incapaz de funcionar. El estallido de la guerra fría convirtió a la organización en un ente ineficiente. Hasta 1989 se hizo uso del derecho a veto en 279 ocaciones: con anterioridad a 1960 recurrieron a él solamente los soviéticos, a partir de entonces, en la mayoría de los casos lo hizo Occidente.

De este modo la ONU tuvo que observar impotente el surgimiento de conflictos entre las superpotencias. En cambio, sí lograron conquistar un campo de acción como instancia de conciliación en caso de diferencias que carecían de importancia para la confrontación mundial entre el Este y el Oeste. Ejemplos de su provechosa intervención los ofrecieron, ya en sus primeros años, Siria y Líbano, Irán, Egipto, Palestina, Indonesia, Cachemira, y más tarde, Chipre. Entre 1948 y 1987, las Naciones Unidas intervinieron con 13 misiones de paz en cuatro continentes, si bien "peacekeeping" no significa otra cosa que el envío de pequeños contingentes multinacionales de cascos azules (como máximo 2,000, generalmente menos de 500 hombres) con el consentimiento de las partes contricantes. Tareas más amplias no tenían. Aunque estas misiones fueron en ocasiones una verdadera bendición, nunca lograron que se perdiera de vista el hecho de que la organización mundial, durante el conflicto Este - Oeste, había fracasado rotundamente en la tarea que se habia autoimpuesto: acabar de una vez con el azote de la guerra. No fue capaz de evitar tres grandes conflictos que originaron grandes pérdidas y en los que intervinieron directamente las superpotencias: La guerra de Corea, la de Vietnam y la de Afganistán. Las Naciones Unidas fueron simples espectadores en cuatro contiendas entre árabes e israelíes y no desempeñaron actividades perceptibles durante dos conflictos armados entre la India y Paquistán. Tampoco en el segundo campo de actividades en el que, en 1945, se habían propuesto actuar las Naciones Unidas -el del desarme- registraron éxitos realmente dignos de mención.

Es cierto que se concertaron acuerdos: el Tratado de la Antártida (1961) y el Tratado sobre Astronáutica (1967), así como el de renuncia parcial a las pruebas atómicas (1969), que obligaban a las potencias atómicas, los cinco países con derecho a veto del Consejo de Seguridad, a renunciar a acciones, que al fin y al cabo no ambicionaban. La espiral armamentista siguió girando con creciente rapidez. Ni siquiera los acuerdos concerta-



dos directamente entre las dos superpotencias (Salt I, en 1972, Salt II, en 1979) contribuyeron a cambiar esta situación. Cierto es que hicieron que el mundo se sintiera algo más seguro, pero apenas vaciaron los almacenes de armas. Al término de la guerra fría, los arsenales de los EE. UU y la Unión Soviética albergaban alrededor de 50,000 armas atómicas de todos los calibres y alcances.

Por paradójico que parezca, el que la guerra fría no haya llegado a desembocar nunca en un conflicto bélico es gracias a la misma existencia de las armas nucleares, mas no al poder pacificador de las N. U. La lógica de la bomba atómica obligó a los protagonistas del conflicto Este-Oeste a adoptar una posición discreta y precavida. Fue así como, según Churchill, la supervivencia se convirtió en hermana gemela de la destrucción. En un principio se observaron intentos de modificar el "status quo" mediante presiones y amenazas, sobre todo en el marco de las dos crisis berlinesas de 1948/49 y 1958/61, así como también durante la crisis de Cuba, en 1962. Más tarde, también los gobernantes del Kremlin se doblegaron ante la lógica nuclear. Washington y Moscú se vieron condenados a la coexistencia pacífica, que, por poco satisfactoria que fuera, anidaba la única esperanza de cambio.

Con el advenimiento de los años 1989/90 se cumplió esta esperanza. Renació la confianza en que a partir de entonces, la ONU desempeñaría el papel que sus fundadores le habían asignado en 1945. Durante los últimos años de la guerra fría ya había supervisado la retirada de las fuerzas soviéticas de Afganistán y el armisticio entre Irán e Irak; también había asumido un papel conciliador y supervisor en Mozambique y Angola, en El Salvador, Namibia y Sahara Occidental.

Una vez más, los idealistas volvieron a soñar con un mundo único. Muchos contemporáneos veían ya al alcance de la mano el estable-

cimiento de un nuevo orden mundial. Y una vez más las realidades de la vida internacional defraudaron las esperanzas. Fue el Presidente de los EE. UU., George Bush, quien en 1990 proclamó el "nuevo orden mundial". Se trataba esta vez de recuperar Kuwait de las garras del dictador irakí Saddam Hussein, quien se había apoderado del país, y castigar al agresor de tal forma que nunca más pudiera ocasionar daños. Ninguno de los miembros permanentes en el Consejo de Seguridad se opuso. A principios de 1991 Irak fue abatido, en un espacio de 42 días, por un ejército internacional compuesto por un efectivo de 795,000 hombres.

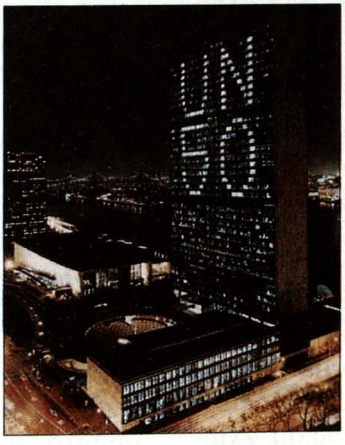
En la nueva era actual que siguió a la guerra fría, esta acción disciplinaria contra Bagdad fue considerada como un prometedor modelo para el futuro. De forma igualmente enérgica se procedería contra cualquier país que pusiera en peligro la paz, violara el derecho internacional o atentara contra los derechos humanos. Sin embargo, desde un principio los observadores realistas pusieron esta tesis en tela de juicio, quedando visible que no volvería a contarse más con el consenso de todos los miembros permanentes del Consejo de Seguridad. Poco después, empezó a ponerse en duda si en casos posteriores se volvería a encontrar un pionero dispuesto no sólo a crear la coalición, sino a aportar además el mayor esfuerzo bélico.

Los acontecimientos de los últimos tiempos han demostrado que cuando menos se ven afectados directamente los intereses de las potencias, tanto menos probable resulta su compromiso. Esta afirmación es válida, sobre todo, en aquellos casos en que no se trata de conflictos interestatales, sino de guerras civiles, como ocurre hoy en la mayoría de los casos. Sería de esperar, que el mantenimiento de la neutralidad se convierta en la regla y la intervención en la excepción.

En primer lugar, las misiones de la ONU en Camboya, Somalia y en Yugoslavia especialmente, han despertado grandes dudas en torno a la eficacia de las acciones de los cascos azules. Y las atrocidades de Ruanda han subrayado tanto la necesidad como la dificultad de estas intervenciones. En segundo lugar, el tremendo número de casos de emergencia rebasa los límites de la capacidad de la ONU. Poco se habla ya de intervenciones de caracter humanitario desde que las misiones fracasadas se han vuelto tan numerosas. Desde 1988, la ONU ha llevado a cabo más misiones de paz que entre 1948 y 1987. Poco menos de 10,000 cascos azules participaron en ellas en 1987, y 75,000 seis años más tarde. Los costos de estas misiones se han multiplicado por quince en los cinco primeros años posteriores a la guerra fría, cifrándose actualmente en casi cuatro mil millones de dólares al año. Y en tercer lugar, la ONU tampoco está en condiciones de cumplir

sus tareas paralelas consistentes no sólo en la prestación de ayuda militar, sino, además, en vigilar el mantenimiento de los derechos humanos, apoyar a los fugitivos y retornarlos a sus países, organizar elecciones y promover el desarrollo económico social. En su "Agenda para la Paz", el Secretario General Boutros Ghali amplió, en junio de 1992, el catálogo tradicional de tareas de la ONU, al sumar a ellas la prevención de conflictos, el aseguramiento de la paz y la consolidación de la misma. No obstante, la realidad le ha convencido de que un programa tan ambicioso tiene pocas probalidades de realización en un mundo como el nuestro.

Cincuenta años después de la asamblea de San Francisco, el Foro y la comunicación, el surgimiento de las Naciones, integrado hoy por 185 miembros, ha llegado a la misma conclusión que en sus primeros tiempos: el mundo sigue estando dividido en dos. Dividido en una zona de paz, democracia, respeto a los derechos humanos, orden cívico de una economía internacional, la desaparición de las fronteras en el ámbito de la técnica, los desafíos del medio ambiente, etc. Pero al mismo tiempo, la humanidad experimenta un retorno al nacionalismo, al regionalismo, al orgullo tribal, huraño y agresivo. Contra las grandes unidades se enfrentan otras más pequeñas y el pluralismo tolerante es combatido por las limpiezas étnicas. Conciencias exageradas de identidad dan lugar a luchas cul-



y bienestar; y en otra zona de disturbios, regímenes autoritarios, violaciones de los derechos humanos, turbulencias que llegan a la anarquía. Cierto es que son muchos los factores que apuntan hacia su unidad, como por ejemplo, el comercio turales. Lo cierto es, finalmente, que "un mundo para todos" constituye el objetivo a largo plazo, quedando en tela de juicio si nuestro mundo de Estados llegará a convertirse algún día en un Estado mundial único.

El conflicto del Golfo Pérsico

Capitán de Fragata
Jorge Muente Lozano

1. ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

a) Antecedentes históricos.

Los países del Medio Oriente, ya sea por motivos religiosos, territoriales, económicos, de liderazgo y de expansión, se han visto envueltos en una serie de guerras desde tiempos antiguos.

Como resultado de estas continuas guerras, alianzas y divisiones, el Medio Oriente fue ocupado primero por los árabes, luego por los turcos, los mongoles y finalmente por los turcos-otomanos, quienes dominaron todo el territorio hasta la primera guerra mundial, época en que la derrota turca cambió fundamentalmente la situación existente y sus consecuencias modificaron substancialmente el equilibrio en la región.

Los árabes se unieron a los aliados, mientras que los otomanos formaron parte de las denominadas "potencias centrales". Luego Irak, Transjordania y Palestina quedaron bajo el mandato de Inglaterra, el que culminó en 1932 cuando Irak asume su plena independencia como nación e ingresa a la "Sociedad de Naciones" (hoy conocida como "La Organización de Naciones Unidas" (ONU), dando lugar al Irak Hachemita. A partir de 1936 se inicia en Irak una etapa de intromisión militar en los asuntos políticos, disputándose el poder las facciones militares anglófila y germanófila. En 1941, el acceso al poder en Irak de Rashid Alí al-Gailani, jefe de la facción germanófila, provoca la intervención británica y el derrocamiento de su gobierno.

En 1948 es proclamado el estado israelí, ocupando básicamente dicho país el territorio en donde se encuentra actualmente, para lo cual cerca de 400,000 palestinos fueron desalojados.

En 1958 Irak y Jordania consti-



Bagdad, de noche, atacada desde el cielo.

tuyen la Federación Arabe y en ese mismo año un golpe militar dirigido por el General Abdul Karim Kassem, proclama en Irak la república, asesinando al rey Faisal II y al primer ministro Nuri as-Said. Al poco tiempo de iniciado el nuevo mandato en Irak, la supuesta república comienza a transformarse en una feroz dictadura, iniciándose una serie de manifestaciones en contra, por la izquierda al principio y luego por la extrema izquierda del partido "Baoth".

En Octubre de 1959, un comando baothista, en el que participa Saddam Hussein, atenta contra el gobierno del General Kassem, re-

sultando éste herido.

En 1961, poco después de haberse declarado Kuwait como nación independiente, tropas británicas apoyan a este país a rechazar una invasión militar de parte de su vecino Irak, el cual reclama que Kuwait forma parte de la provincia de Basora.

En 1963, en Irak es derrocado y asesinado el General Kassem por el Coronel Abdul Salam Aref, constituyéndose el "Consejo de Mando Revolucionario" como cuerpo supremo del Estado. El gobierno de Aref permanece hasta 1968, año en el que otro golpe de estado lo derroca, asumiendo el poder el General Al Bakr hasta 1979, en que es sucedido por el General Saddam Hussein, quien gobierna hasta la actualidad.

En 1967, ante el bloqueo egipcio, Israel ataca tanto en el Sinaí, como en territorio jordano y sirio, produciéndose la denominada "Guerra de los Seis Días", al final de la cual los israelíes ocupan todo el Sinaí, Gaza, la orilla Este del canal de Suez y las alturas del Golán en Siria.

En 1980 se inicia una cruenta guerra entre Irak e Irán en la cual ambas naciones sufren un gran desgaste sin poder afirmarse cuál de las dos resultó vencedora; dicho conflicto culmina en 1988, año a partir del cual Irak, con apoyo soviético, inicia una agresiva política armamentista llegando a convertirse a principios de los 90 en una de las potencias bélicas del Medio Oriente. Como dato anecdótico, en 1980, a principios de esta guerra, Kuwait apoya a Irak en contra de Irán; adicionalmente es importante resaltar que en 1981 Israel destruye un reactor nuclear iraquí en Bagdad y a su vez Irak afirma que en forma accidental en 1987 uno de sus misiles impactó en la fragata estadounidense "Stark", hecho que causó numerosas bajas.

A finales de los años 80 y principios de los 90, se inicia a nivel mundial un proceso de cambios y transformaciones importantes, entre los que destacan, la caída del "Muro de Berlín" y la reunificación alemana, el proceso de "Perestroika" en la Unión Soviética implantado por Gorbachov, con la consiguiente apertura del país, el desmantelamiento del "Pacto de Varsovia" y en general se inicia el derrumbamiento de los regímenes comunistas y su rechazo generalizado, hecho que crea la "unipolaridad" del poder en el mundo, posición que es asumida por Estados Unidos.

El 02 de Agosto de 1990 Irak invade nuevamente Kuwait, aduciendo que dicho territorio forma parte de su provincia de Basora, dándose inicio al "Conflicto del Golfo Pérsico".

b) Antecedentes económicos.

El petróleo, hoy en día la fuente energética básica para la industrialización y desarrollo de los países, cuenta con reservas mundiales probadas de 645,900 millones de barriles, de las cuales casi el 60%

(366,100 millones de barriles) se encuentran concentradas en el Medio Oriente. Del total de las reservas mundiales probadas el 34% es patrimonio de Arabia Saudita (150,000 millones de barriles como reserva probada) y Kuwait (67,000 millones de barriles como reserva probada). Por su parte Irak cuenta con 37,300 millones de barriles como reserva probada y de obtener el petróleo de su vecino Kuwait, incrementaría sus reservas probadas a 104,300 millones de barriles, con lo cual casi triplicaría sus reservas probadas actuales y se pondría a nivel mundial junto con Arabia Saudita a la vanguardia de los países productores de petróleo. Adicionalmente durante la guerra entre Irak e Irán, Irak se endeudó con Kuwait por un monto aproximado de USD 20,000 millones.

Durante la reunión de países exportadores de petróleo (OPEP), realizada el 25 de Julio de 1990 (seis días antes de la invasión de Irak a Kuwait), Irak propuso que la OPEP incrementara el precio del barril de petróleo a USD 25.00, lo cual fue rechazado, acordándose finalmente por la OPEP el precio de USD 21.00 por barril; en esa misma reunión Irak propuso que se acordara emplear acciones militares contra aquellos países miembros de la OPEP que incumplieran las cuotas de producción petrolera, denunciando adicionalmente que Kuwait había violado sus fronteras para apropiarse del petróleo iraquí.

Por su parte, Estados Unidos, los países miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE) y la mayoría de países desarrollados tienen una gran dependencia en la importación del petróleo, ante lo cual la invasión de Irak a Kuwait afectaría seriamente sus intereses económicos.

c) Antecedentes diplomáticos

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), a partir del momento en el que se produjo la invasión de Irak a Kuwait el 02 de Agosto de 1990, emite una serie de Resoluciones, las mismas que condenan la invasión a Kuwait y exigen el retiro inmediato e incondicional de sus tropas, imponen regurosas sanciones al comercio con Irak, declaran nula e inválida la anexión de Kuwait a Irak, demandando que permita la salida de extranjeros de Kuwait y de Irak, y que rescinda la orden de cerrar las misiones diplomáticas establecidas en Kuwait. Asimismo, permiten a los Estados el uso de Fuerzas Navales limitadas para asegurar el cumplimiento de las sanciones económicas, incluyendo el derecho a inspeccionar cargamentos, aprueban el envío de alimentos a Kuwait e Irak por razones humanitarias, pero sólo cuando su distribución sea realizada por grupos internacionales autorizados, condenan los asaltos de tropas iraquíes a las misiones diplomáticas de Francia y otros países en Kuwait, prohiben el tráfico aéreo con Irak y Kuwait, salvo por motivos humanitarios y finalmen-

te autorizan a los Estados a emplear todos los medios necesarios contra Irak, a menos que abandone Kuwait el 15 de Enero de 1991 o antes.

Un total de veintiocho (28) países, liderados por Estados Unidos e integrados por las principales potencias del mundo, entre las que destacan Francia, Gran Bretaña, Alemania Federal, Italia y España, entre otros, forman lo que se conoce como la "coalición" en contra de la invasión de Irak a Kuwait.

2. ESTRATEGIA GENERAL PLANTEADA POR AMBOS CONTENDIENTES

a) Modelo estratégico de la Coalición.

La estrategia general de la coalición fue la denominada "Prohibición del Neutral", de carácter político, que consiste en la prohibición generalizada de la neutralidad a los países del orbe. Esta estrategia aseguró la alianza con los países árabes y la Unión Soviética que era antigua proveedora y asesora militar de Irak y del Japón en su condición de potencia económica, en previsión de un posible apoyo a Irak. Esta estrategia es considerada de carácter ofensivo, de dominio político, de bloqueo y que finalmente se concreta con una ocupación militar.

La estrategia se adoptó con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:

(1) *Campo político:*

Liderazgo de los Estados Unidos; Causa Común con todos los países del mundo, en especial las potencias, contra el agresor, rechazando al invasor y generando el repudio mundial; apoyar a la ONU en todas sus resoluciones en contra de Irak, y evitar el ingreso de Israel a la guerra.

(2) *Campo económico:*

Bloqueo a Irak; asegurar áreas petrolíferas, y comprometer a los aliados con aportes económicos.

(3) *Campo sicosocial:*

Insistir ante la opinión mundial que la guerra es contra Saddam Hussein y no contra el pueblo iraquí; mostrar al mundo que el pueblo occidental rechaza la guerra, pero que sin embargo existe la firme decisión de no permitir invasiones ni conquistas, y obtener el máximo control de los medios de comunicación.

(4) *Campo militar:*



La aviación embarcada. Un F–15, cargado de misiles, sobre el protaaviones del que ha levantado vuelo.

Despliegue de fuerzas en la península arábiga para evitar que Irak la ocupe; conseguir la concurrencia de fuerzas multinacionales para dar consenso a la réplica, y mostrar desde el inicio gran poder bélico y tecnológico.

b) Modelo estratégico de Irak

La estrategia que aplicó Irak fue la "Presión Directa", la cual tiene como fundamento el uso de la fuerza para obtener, sin lucha o con una muy escasa lucha, aquello que se reivindica mediante la presión militar, pretendiendo vencer y alcanzar determinados objetivos al mínimo costo.

Esta estrategia está orientada a la percepción de las vulnerabilidades del régimen político del adversario y triunfa cuando parte de la población del territorio invadido se pronuncia a favor de las transformaciones ofrecidas.

La estrategia se adoptó con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:

(1) *Campo político:*

Asumir el liderazgo de los países árabes; formar en la península arábiga un bloque de países con capacidad de negociación con las potencias mundiales en apoyo de la causa palestina, y conseguir el ingreso de Israel a la guerra recurriendo a la provocación.

(2) *Campo económico:*

Obtener gran parte del control del área petrolera más importante del mundo; conseguir el apoyo de los países del tercer mundo mediante la disminución de los precios del barril de petróleo y/o donaciones, y no cancelar su elevada deuda con Kuwait (USD 20,000 millones).

(3) *Campo sicosocial:*

Conseguir el apoyo de la opinión mundial a su causa de reivindicación de antiguos territorios, que se los reclamaba como propios, dándole así al conflicto el carácter de "Guerra Santa", y crear un sentimiento en los pueblos árabes de unión fraterna debido a la religión, raza, idioma, costumbres, etc.

(4) *Campo militar:*

Dejar un precedente en el mundo del poderío bélico iraquí; tomar por la fuerza Kuwait y destruir toda resistencia, y organizar defensivamente el territorio ocupado.

3. ESTRATEGIA Y DESARROLLO DE LA CAMPAÑA.
(Principalmente Naval)

a) Misión de los Aliados.

Realizar operaciones militares para expulsar por la fuerza a las tropas de ocupación de Irak en Kwwait, con el fin de recuperar el territorio Kuwaití restableciendo la paz internacional y la seguridad en el área.

b) Primera fase de la guerra para los Aliados.

Obtener la superioridad aérea; destruir objetivos estratégicos (aeropuertos, bases militares, aeronaves en tierra, radares, centros de comunicaciones, plataformas lanzamisiles, plantas de armas químicas, fábricas de equipamiento bélico y puestos de comando; asimismo destruir las líneas de comunicaciones iraquíes.

c) Segunda fase de la guerra para los Aliados.

Obtenida la superioridad aérea y destruido el mayor potencial de Irak en la zona, conducir operaciones terrestres apoyadas por desembarcos anfibios, aerotransportados y operaciones aéreas para destruir o neutralizar la acción



Objetivo de las fuerzas coaligadas, obtener la superioridad aérea.

iraquí en la zona, y recuperar el territorio kuwaití, mediante la destrucción y/o rendición de las tropas iraquís.

d) Despliegue estratégico de los Aliados.

El despliegue aliado se efectuó entre los primeros días del mes de Agosto de 1990 y Febrero de 1991, transportándose al teatro de operaciones aproximadamente 500,000 soldados, seis (6) portaaviones, cuatro (4) portahelicópteros, dos (2) acorazados, más de 4,000 piezas de artillería, 2,400 aviones y 2,000 helicópteros.

(1) TRANSPORTE AEREO.

Para el transporte de personal se emplearon aviones civiles pertenecientes a la reserva aérea denominada CRAF (Civil Reserv Air Fleet). Los aviones de combate se trasladaron al área en forma directa, efectuando reabastecimientos en bases norteamericanas y aéreos. Adicionalmente algunas aerolíneas comerciales colaboraron con el transporte, como es el caso de la Japan Air Lines, Korean Air y Kuwait Air Lines.

El organismo militar de transporte áereo de mayor importancia fue el Comando de Transporte

Aéreo Militar (Military Airlift Comand, MAC), el cual utilizó 195 aviones, entre los que destacan el C-5 Galaxi, el Hércules C-130 y el C-141 Starlifter. Del total de 11,200 misiones realizadas, el 81% correspondió al MAC y el 19% al CRAF. Este transporte aéreo constituye hasta la actualidad el mayor realizado en la historia mundial.

(2) TRANSPORTE MARITIMO

Participaron el "Maritime Preposiotioning Ships Program", que depende de la Infantería de Marina, el "Fast Sealift Ships" y la "Ready Reserve Force", siendo conveniente mencionar que en este tipo de transporte existieron algunos retrasos.

(3) POSICIONES AL TERMINO DEL DEPLIEGUE INICIAL DE LOS ALIADOS

Al término del depliegue inicial las fuerzas aliadas quedaron desplegadas en las siguientes posiciones:

Fuerza Naval:

1. *En el Mar Rojo:*

• Tres (3) grupos de ataque de portaaviones de EEUU. el "Saratoga", "América", "Kennedy", cinco (5) cruceros, seis (6) fragatas, y cuatro (4) destructores.

• Un grupo de apoyo logístico compuesto por cuatro (4) petroleros, dos (2) buques de municionamiento, un (1) buque de aprovisionamiento y una (1) fragata.

• Grupo Multinacional de Interdicción (MIF), compuesto por seis (6) cruceros, tres (3) destructores y tres (3) fragatas.

• Fuerzas no americanas integrantes del MIF, un (1) destructor francés, una (1) fragata griega, una (1) fragata francesa y dos (2) corbetas españolas.

• Dos (2) submarinos aliados.

2. *En el Golfo Pérsico:*

• Tres (3) grupos de ataque de portaaviones de EE.UU., el "Midway", "Roosevelt", "Ranger", cuatro (4) cruceros, cuatro (4) fragatas y cinco (5) destructores.

• Un (1) grupo de combate de superficie compuesto por un (1) buque de mando, dos (2) acorazados, un (1) crucero, dos (2) destructores y dos (2) fragatas.

• Tres (3) grupos anfibios con treintidós (32) buques en total que transportaban dos (2) brigadas de Infantería de Marina y una unidad de intervención (MEU).

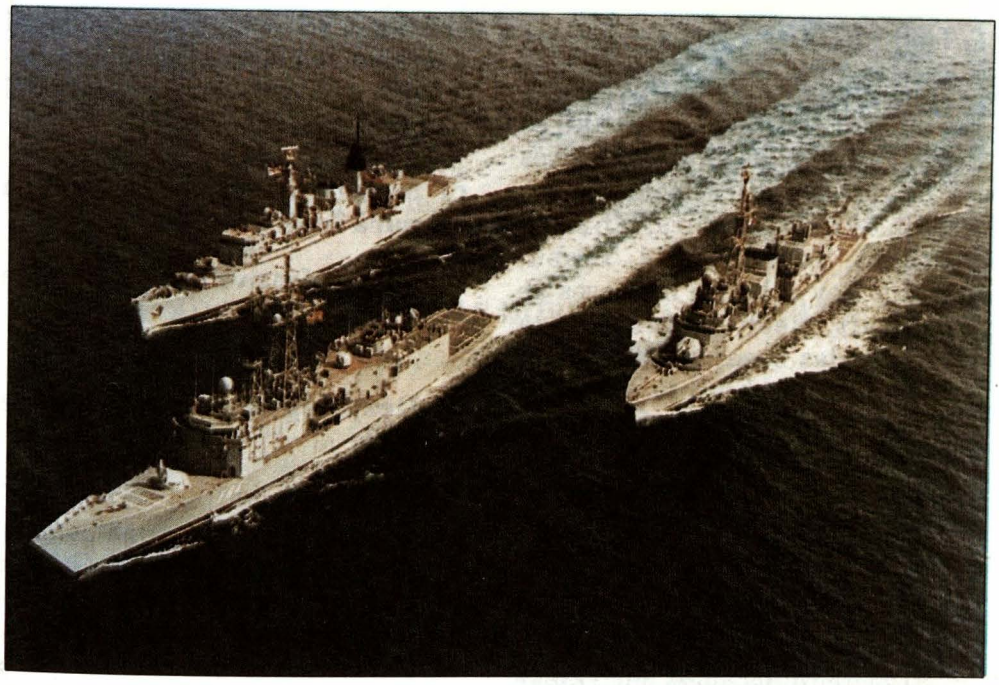
• Un (1) destructor y dos (2) fragatas francesas.

• Tres (3) destructores, dos (2) fragatas, cuatro (4) transportes y cinco (5) dragaminas inglesas.

• Tres (3) fragatas italianas.

• Dos (2) fragatas holandesas.

• Dos (2) destructores canadienses.



Unidades navales de España, Reino Unido y Francia operando en el Golfo Pérsico.

- Una (1) fragata noruega.
- Una (1) fragata danesa.
- Una (1) fragata y tres (3) dragaminas belgas.
- Dos (2) fragatas australianas.
- Un (1) destructor y una (1) fragata argentina.

3. *En el Mar Mediterráneo:*

- Seis (6) submarinos aliados en el lado occidental.
- Siete (7) submarinos aliados en el lado oriental.

4. *En el Mar de Omán:*

- Quince (15) submarinos aliados.

5. *Fuerzas navales de los países aliados de la zona:*

- Cuatro (4) fragatas, cuatro (4) corbetas, cuatro (4) dragaminas y trece (13) patrulleras de Arabia Saudita.
- Trece patrulleras de Barheim.
- Nueve (9) patrulleras de Qatar.
- Doce (12) patrulleras de Omán.
- Quince (15) patrulleras pertenecientes a la Unión de Emiratos del Golfo.

Fuerza Aérea:

Las unidades de la Fuerza Aérea de los EE. UU. y sus aliados se desplegaron en las diferentes bases de Arabia Saudita, como Riad, Judail, Nufut, Sharura, Khamis, Mushayt, Sulayl, Yiddá, Yanbú, Tabuk y Rey Jalib; en las bases de Thumrait, Seeb y Mascate de Omán; en las bases de Abu-Dhabi y Dubai de los Emiratos Arabes Unidos y en la base de Bahrein. Los B-52 tenían sus bases en las islas de Diego García; en Morón, España; en Incirilik, de Turquía, y en Faiford de Inglaterra.

Ejército:

El ejército desplegó sus tropas al Sur de Kuwait, con la finalidad de que el enemigo creyera que el ataque principal se orientaría en la dirección de la ciudad de Al-Kuwait.

a) Misión de Irak

Mantener los territorios ocupados y lograr que fuerzas militares de otros países árabes intervengan en la guerra en apoyo de Irak ante la agresión de Israel, con el fin de consolidad la anexión del territorio kuwaití.

b) Primera fase de la guerra para Irak

Defensa antiaérea de los objetivos estratégicos en territorio de Kuwait; lanzamiento de misiles tierra-tierra sobre ciudades de Israel y Arabia Saudita, y maniobra defensiva a lo largo de la frontera del territorio conquistado.

c) Segunda fase de la guerra para Irak

Contraofensiva con el apoyo de los países árabes.

d) Despliegue estratégico de Irak

Fuerza Naval:

La pequeña Marina de Guerra de Irak se desplegó a inmediaciones de los puertos de Irak y Kuwait, sin aventurarse mar afuera para evitar ser destruida por la poderosa Marina de la Fuerza Multinacional. Todo el mar de Kuwait e inmediaciones de la costa fue minado.

Las Fuerzas navales iraquíes estaban compuestas por: cuatro (4) fragatas, seis (6) corbetas, doce (12) lanchas lanzamisiles y torpederas, cinco (5) patrulleras de altura, veintiséis (26) patrulleras de costa, siete (7) buques anfibios y cinco (5) dragaminas.

Fuerza Aérea:

La aviación iraquí se desplegó en las diferentes bases aéreas de Basora, Nasiriya, Osirak, Hila, Bagdad, Samara, Kirkuk, Arbil, Mosul, Baiji, Dar Bandika y Habaniya. La mayor parte de los aparatos se mantuvieron en sus re-

fugios blindados.

Ejército:

El ejército iraquí se desplegó de la siguiente forma: por el Norte, al Sur de la ciudad de Basora; por el Sur, entre el golfo arábigo-pérsico y la antigua zona neutral, y por el Oeste, a lo largo de la carretera que une Arabia Saudita, la antigua zona neutral y Basora.

4. ACCIONES TÁCTICAS DURANTE LA CAMPAÑA
(Principalmente Navales)

a) Campaña naval

(1) AMENAZA

Las aguas del golfo carecen de profundidad (40 Mts. en promedio), no siendo aptas para operaciones submarinas. Irak no dispuso de submarinos, por lo que para los aliados no existió esta amenaza; sin embargo, el área del golfo es apta para operaciones de minado. La amenaza de superficie para los aliados estuvo representada por las seis (6) lanchas lanzamisiles y seis (6) torpederas. En cuanto a la amenaza aérea toda la zona del golfo quedó bajo el radio de acción de la aviación iraquí, representando el mayor peligro los Mirage F-1 armados con misiles "Exocet".

(2) ORGANIZACION OPERATIVA Y RELACIONES DE COMANDO DE LOS ALIADOS

El Comandante en Jefe fue el General de cuatro estrellas Schwarzkopf, el cual tenía bajo su comando a los componentes de Ejército, Marina, Aviación e Infantería de Marina. Todas las fuerzas navales aliadas dependían del Vicealmirante en Jefe del componente naval (COMUSNAVCENT).

(3) MISIONES DE LOS ALIADOS

Las Misiones del componente naval fueron: Obtener la superioridad aérea y de superficie; defender a la Fuerza contra la amenaza aérea; efectuar operaciones de "Strike" y Operaciones MIF (interdicción).

(4) OPERACIONES AERONAVALES

Como se indicó anteriormente, existieron seis (6) grupos de portaaviones, tres (3) en el Mar Rojo y tres (3) en el Golfo Pérsico. Cada grupo, bajo el mando de un Contralmirante, se componía de un (1) portaaviones y su escolta, en la cual siempre existía un crucero antiaéreo. Cada grupo de portaaviones contaba con las siguientes aeronaves: dos (2) escuadrones de aviones interceptores, dos (2) escuadrones de aviones de ataque, un (1) grupo de lucha antisubmarina, un

(1) grupo de alarma temprana, un (1) grupo de guerra electrónica y un (1) grupo de helicópteros para salvamento. Desde el inicio de las operaciones los grupos de portaaviones del Mar Rojo actuaron en las zonas Norte y Sur, desde donde se efectuaron, mediante incursiones aéreas, los "Strikes" sobre territorio iraquí, estableciéndose adicionalmente cerca a la costa egipcia una zona en donde el tercer grupo de portaaviones efectuaba mantenimiento y aprovisionamiento logístico. En promedio se efectuaron cuatro (4) "Strikes" aéreos por día; pero, luego de ir alcanzándose los objetivos, el número de "Strikes" aéreos se incrementó; asimismo, a mediados de Febrero de 1991, un (1) grupo de portaaviones del Mar Rojo se trasladó al Golfo Pérsico.

La eficacia aliada de las operaciones aeronavales fue de tal magnitud que casi ningún avión enemigo logró la posición de despegue, derribándose a los pocos aviones iraquíes que reaccionaron al inicio y no se produjeron bajas por enfrentamientos entre fuerzas amigas.

(5) OPERACIONES DE SUPERFICIE

La fuerza principal de superficie se desplegó frente a las costas de Kuwait, en la parte más septentrional del Golfo Pérsico, teniendo como elementos principales a los acorazados "Wisconsin" y "Missouri" con su artillería de 16" y misiles "Tomahawk"; contando también con dos (2) cruceros clase "Ticonderoga", así como dos (2) fragatas y dos (2) destructores ingleses. El dominio del mar por parte de los aliados fue completo, destruyéndose a las unidades iraquíes con misiles lanzados desde helicópteros; a su vez, se proyectó el poder sobre tierra desde un principio mediante el lanzamiento de misiles "Tomahawk" sobre blancos previamente seleccionados y ataques de artillería sobre la costa de Kuwait. La presencia de los acorazados como buques esenciales para el apoyo de fuego naval, contribuyó al engaño efectuado a los iraquíes de un supuesto desembarco anfibio que nunca llegó a producirse.

Como resultado de estas operaciones, el crucero "Princenton" sufrió la explosión de dos (2) minas bajo su casco y otro acorazado sufrió por error el impacto de la artillería antimisil de una fragata escolta.

(6) OPERACIONES DE CONTRAMINADO

Estas operaciones estuvieron a cargo de los dragaminas norteamericanos y británicos, siendo de gran importancia por las condiciones de poca profundidad de las aguas del Golfo Pérsico y su facilidad para ser minadas. Inicialmente se lograron localizar y destruir cerca de treinta (30) minas lanzadas a la deriva y posteriormente éste número se incrementó a doscientas (200). La presencia de minas fue un factor limitante en la velocidad de nave-



Vista de una de las acciones en tierra.

gación y por ende en la movilidad de las fuerzas navales aliadas en el Golfo Pérsico.

(7) LA FUERZA ANFIBIA

La fuerza anfibia aliada estuvo constituída por 18,000 hombres, distribuídos en dos (2) grupos de ataque con un total de treinta (30) buques anfibios. Esta fuerza tomó posiciones frente a la costa de Kuwait haciendo presumir a los iraquíes la ejecución de un próximo desembarco anfibio, más aún con la evidencia del bombardeo efectuado por los acorazados sobre la costas

kuwaití, sin embargo este desembarco de gran magnitud nunca se llegó a realizar y la fuerza anfibia fue utilizada como "flota en presencia", según declaraciones del propio General Schwarzkopf.

b) Campaña Aérea

La campaña aérea se desarrolló en tres (3) fases, la primera fase se inició a las 0300 Hras. del 17 de Enero de 1991, pocas horas después de haberse cumplido el ultimátum dado por la ONU a Irak para que desaloje territorios de Kuwait. Durante esta primera fase la aviación aliada destruyó importantes objetivos estratégicos iraquíes, tales como sistemas de radares, centros de comando, control y comunicaciones, cuarteles generales, industrias y laboratorios relacionados con el desarrollo de armas nucleares y químico-bacteriológicas y algunas plataformas de lanzamiento de misiles "Scud". Los resultados de esta primera fase fueron buenos en el interés de los aliados, ya que pese a no destruir un número considerable de aeronaves iraquíes las que quedaron no contaban ya con sistemas de radar en tierra e instalaciones de apoyo.

Durante la segunda fase, que se inició en la segunda semana de operaciones, los objetivos de los aviones aliados fueron las principales rutas de aprovisionamiento de las tropas iraquíes en el Sur del país y en Kuwait. Al final de esta segunda fase el 90% del transporte y aprovisionamiento iraquí hacia el teatro de operaciones fue interceptado.

La tercera y última fase de la campaña aliada aérea se inició atacando las posiciones de primera línea de las tropas de Irak en Kuwait, al mismo tiempo que se intensificaron los bombardeos masivos sobre las divisiones de la Guardia Republicana iraquí al Sur de Basora, con el objetivo de ablandar las posiciones defensivas y mermar la capacidad operativa de la columna vertebral de Saddam Hussein, es decir más de 100,000 hombres de las divisiones republicanas.

c) Campaña terrestre

Luego de haberse obtenido la superioridad aérea y la destrucción de los más importantes objetivos estratégicos por acción principalmente de las fuerzas aéreas aliadas, se inició el 24 de Febrero de 1991 la maniobra ofensiva terrestre aliada conocida hoy en día como la "Batalla de las Cien Horas", por lo corto de su duración y la cual consistió básicamente de tres (3) maniobras:

(1) Penetración múltiple en el frente de la frontera de Kuwait con Arabia Saudita.

(2) Desbordamiento en la retaguardia inmediata de las fuerzas de ocupación.

(3) Envolvimientos terrestres y aéreos para cortar las vías de abastecimiento de Irak.

Por su parte, las fuerzas de Irak actuaron de la siguiente forma:

(1) Establecieron la defensa en la línea de frontera Kuwait-Arabia Saudita.

(2) Se replegaron ante la presión de fuerzas superiores.

(3) Dispusieron el lanzamiento de misiles "Scud" a Israel" y Arabia Saudita.

(4) Finalmente se retiraron de territorio iraquí.

Al término de la campaña terrestre el balance fue completamente favorable para las fuerzas aliadas, las cuales ingresaron a la ciudad de Al-Kuwait, capital de Kuwait, el 27 de Febrero de 1991, lográndose la liberación del país y por ende el retiro de las tropas de Irak al día siguiente, el 28 de Febrero de 1991.

5. CONCLUSIONES

El conflicto del Golfo Pérsico ha demostrado la actual importancia estratégica del Medio Oriente para las principales potencias y en especial para los Estados Unidos, al encontrarse en esta región aproximadamente el 60% de las reservas mundiales probadas de petróleo. Los recursos energéticos hoy en día comienzan a representar un serio problema al crecer la demanda de los mismos en mayor proporción que su producción. Al verse afectada la economía de las principales potencias mundiales, ante el inminente monopolio en la producción de petróleo que crearía Irak al poseer las reservas de Kuwait se forma la denominada "coalición", la cual se formula el objetivo de liberar a Kuwait y desalojar de dicho territorio a las fuerzas de Irak. Sin embargo la pregunta que vendría al caso es ¿La liberación de Kuwait se buscó, a toda costa y con un despliegue masivo de fuerzas multinacionales nunca antes visto, sólo para defender a un país invadido y restablecer la paz en la región o el trasfondo y por ende la razón principal fue la defensa de los intereses económicos de los países afectados? La respuesta es obvia, como en la mayoría de conflictos ocurridos en la historia mundial, la causa de esta guerra fue esencialmente económica. Por un lado, Estados Unidos y sus aliados defendieron sus intereses en peligro y, por otro lado, Irak pretendió incrementar considerablemente su poder y economía a costa de Kuwait.

En el aspecto militar, las fuerzas aliadas en corto tiempo alcanzaron los objetivos de liberar a Kuwait y desalojar de dicho país a las fuerzas de Irak; sin embargo, no se destruyó el "Centro de gravedad"

de Irak, es decir de donde emanaba todo el poder y hacia donde se debieron orientar los principales esfuerzos aliados, es decir al propio Saddam Hussein, quien hasta hoy en día continúa al mando del gobierno de Irak y de quien en más de una oportunidad se han recibido noticias en relación a su permanente espíritu belicista y de hostigamiento a sus vecinos; por lo tanto se podría afirmar que es probable que con el conflicto se haya resuelto una de las consecuencias del problema, la cual fue la invasión de Irak a Kuwait, pero quizás no el origen del mismo.

Este conflicto ha demostrado la gran importancia que representan hoy en día los medios de comunicación en las operaciones sicológicas orientadas hacia la opinión mundial y adicionalmente se han comprobado la efectividad de las políticas de bloqueo económico en el real debilitamiento de un país, pese a que este hecho no fue reconocido nunca por Irak, pero fue comprobado a todas luces.

En el aspecto del conflicto en sí, la decisiva maniobra terrestre aliada se efectuó luego de obtenerse la superioridad aérea y la destrucción de los principales objetivos estratégicos por medio de incursiones aéreas y el lanzamiento de misiles estratégicos "Tomahawk" desde unidades navales.

Finalmente, en cuanto a las operaciones navales, es necesario destacar el uso de las minas por los iraquíes, con lo cual afectaron la velocidad y movilidad de las fuerzas navales aliadas; la proyección del poder a tierra, con el lanzamiento de misiles "Tomahawak", y el uso por los aliados de la poderosa fuerza anfibia como una "Flota en Presencia" frente a las costas de Kuwait, lo cual engañó a los iraquíes, al esperar éstos un desembarco anfibio que nunca se realizó.

BIBLIOGRAFÍA

- Registrada por Miranda Guille, Jorge; General de Brigada E.P.; *La Guerra del Golfo Pérsico,* Servicios Gráficos JOVITA, Lima Jul. 1992.
- Albert Ferrero, Julio, Contralmirante Real Armada Española; *Las Operaciones Navales en el Golfo Pérsico,* Revista General de la Armada, Oct. 1991.



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

Liderando la Revolución C4I

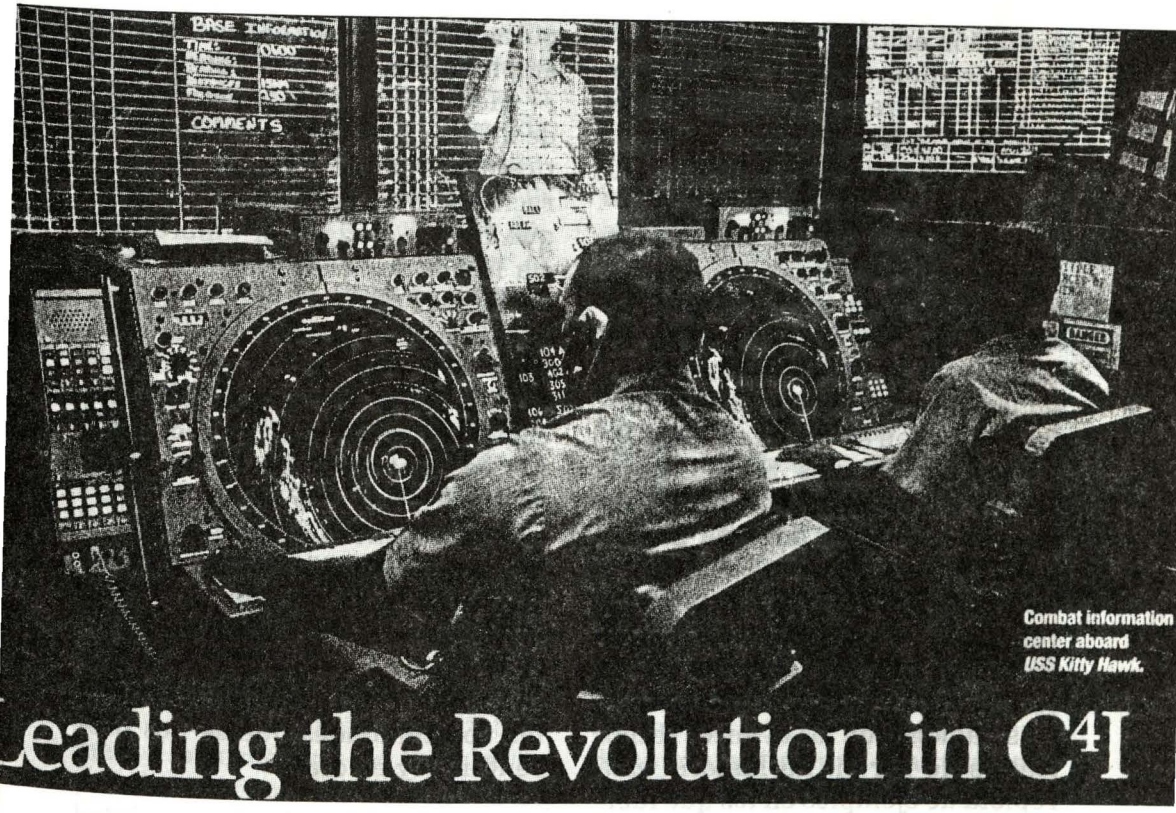
Almirante U.S. Navy
Jeremy M. Boorda[1]

La Revolución de la Información es precursora de notables cambios en el objetivo y la conducción de la guerra. Un aspecto importante de esta revolución es la Guerra de la Información -una poderosa capacidad de comando, control, comunicaciones, computación e inteligencia (C4I)-, con una profunda influencia de la forma como las fuerzas navales disuaden y afrontan las guerras si fuera necesario. Para discutir sobre las guerras en la era de la Información, es vital apreciar cómo la Marina recolecta, disemina y utiliza la información. Nuestra aproximación es única puesto que enfatiza el concepto de presencia adelantada (estacionamiento avanzado). Simplemente dígase que no se captaría nuestra visión de C4I a no ser que se comprenda la importancia de lo que es tener a las fuerzas navales en posicionamiento adelantado.

Presencia adelantada

Por doscientos años la Marina y la Infantería de Marina han proporcionado fuerzas para resolver eventos en ultramar. Las autoridades del Comando Nacional y los Comandos en Jefe (CINCs) que se enfrentan a las guerras requieren de fuerzas navales en posiciones adelantadas, listas para responder o para disuadir las crisis, permitiendo una rápida transición a la guerra. Más aun, mientras que todos los Institutos tienen un rol en la presencia adelantada, estoy convencido que las fuerzas navales serán relativamente más significativas a medida que las unidades del Ejército y de la Fuerza Aérea estén de regreso a los Estados Unidos.

(1) El Almirante Jeremy M. Boorda es Jefe de Operaciones Navales de la U.S. Navy; anteriormente fue Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas del Sur de Europa.



Combat information center aboard USS Kitty Hawk.

Leading the Revolution in C4I

Centro de Información de combate a bordo (USS Kitty Hawk*).*

La Marina y la Infantería de Marina, correspondientemente, jugarán roles prominentes en la Guerra de la Información. La presencia adelantada requiere que la Marina agresivamente se aproxime a la guerra de la información como una fuerza comprometida y capaz. A diferencia de otros Institutos, la Marina debe tener incorporada la Guerra de Información en la flota y ser capaz de conducir Guerra de Información desde el momento en que las fuerzas dejan el continente americano hasta el final de un prolongado desplazamiento de guerra.

La Revolución en Asuntos Militares

Estamos en una revolución no menos importante que el advenimiento de la propulsión a vapor, la aviación embarcada en portaaviones, o la de los submarinos nucleares. La tal llamada revolución en asuntos militares ha movido información y la necesidad del dominio de la información como tema central en el pensamiento de la guerra. El desarrollo de tecnología avanzada en la información y en las comunicaciones continuará. La imple-

mentación exitosa de estas innovaciones, requiere de su integración a la estructura de fuerzas y a los conceptos operacionales.

Por lo tanto, la manera como organizemos y utilizemos la tecnología, es crucial. Los aspectos organizacionales quién sabe sean más importantes que la técnica. La Marina será un socio total en la revolución para impulsar sus inversiones en tecnología, atacar vulnerabilidades en sistemas enemigos y proteger los propios. En la Guerra de la Información, en realidad no estamos hablando de nada nuevo. Debemos reconocer que el éxito en anteriores campos de batalla ha venido como consecuencia de formas innovadoras de considerar y de combinar las nuevas tecnologías, y no solamente de los avances tecnológicos de por sí. La historia está repleta de ejemplos en los que fuerzas numéricamente inferiores salieron victoriosas porque ellas controlaron información vital. A menudo ambos lados tuvieron similar tecnología, pero una obtuvo la ventaja por emplearla en forma innovadora.

Por ejemplo, la Marina empleó la Guerra de la Información para derrotar a los japoneses en Midway. Así, ¿qué es lo verdaderamente nuevo y revolucionario? Es el intento de institucionalizar -como otros lo han hecho anteriormente- el empleo de la información para la ventaja táctica. Al utilizar el ejemplo de Midway, no fue la Guerra de la Información la que marcó la diferencia; aquello fue la información y pura casualidad sin el beneficio del empleo de una gran estrategia.

Hoy en día entendemos el valor de utilizar la información sistemáticamente para influenciar las operaciones y aprovechar el hecho de que hemos cruzado el umbral hacia la era de la información. Para las fuerzas navales expedicionarias el más crucial apoyo sería la información, ya que nuestras tácticas fluyen del proceso de la información. Nosotros sólo podríamos obtener la ventaja sobre el enemigo siendo los primeros en usar efectivamente tácticas ofensivas y defensivas de información como parte de nuestro arsenal de guerra; así que el reto es la institucionalización de la innovación de la Guerra de la Información, capitalizándola con las oportunidades que se nos presentan hoy en día.

Fuerza capacitada

La Marina y la Infantería de Marina siempre han proporcionado fuerzas de combate verosímiles avanzadas. Por lo tanto, nuestras armas de Guerra de la Información, y los sistemas de Comando y Control y la asociada pericia, deben estar inmersos en la fuerza, listos para ejecutar la Guerra de la Información. Las fuerzas navales con estacionamiento adelantado necesitan una estructura global de C4I *in situ*. Por ejemplo, nosotros tenemos una capacidad incorporada en el JFACC que nos da una estructura para edificar una capacidad conjun-

ta de C4I en el teatro. Mas aun, debido a nuestro estacionamiento adelantado, que le permite a la Marina estar en posición a medida que la crisis se desarrolla, la Guerra de la Información nos dará la capacidad para influenciar las decisiones del enemigo, preparar el espacio de batalla antes de las hostilidades y disponer la batalla en nuestros propios términos. La guerra en base a la información, utilizando comando y control avanzado con la asociada alta seguridad de su conexión permitirá la integración de la información al campo de batalla y, a su vez, aumentarán los efectos de la potencia de fuego y maniobrabilidad ofensivas de nuestras dispersadas unidades. La guerra basada en la información permite a las fuerzas explotar totalmente la tecnología de las armas para incrementar la velocidad de la batalla. Negar la habilidad de un enemigo a comunicarse, yéndose contra sus redes de comando y control y anulándole sus sensores proporcionará una ventaja en el campo de batalla. También la guerra basada en la información le permitirá a los Estados Unidos la flexibilidad operacional para orientar sus fuegos y ubicar sus fuerzas en tiempo real y derrotar un enemigo en el momento que nosotros escogiéramos. En el campo de batalla del futuro, nosotros no estaríamos en capacidad de obtener la victoria decisiva sin un comprensivo sistema global de Comando y Control. La base fundamental es una robusta arquitectura de C4I.

Copérnico

Reconociendo la información como un arma, la Marina en 1990 emitió la arquitectura Copérnico. Esta es una iniciativa para hacer que los sistemas C4I sean una respuesta para el combatiente, entrenarlo en el campo rápidamente, capitalizarlos en los avances de la tecnología, y modelar la doctrina para que refleje los cambios. La arquitectura Copérnico es la estructura de cómo trabaja C4I. Representa a satélites que transmiten datos, computadoras que procesan información, y combatientes que necesitan la información para tomar decisiones tácticas. Debe notarse que no se trata de un sistema sino de una arquitectura. En otras palabras, uno no puede salir y comprar o tocar a Copérnico.

Esta arquitectura representa un plan detallado de acción para capturar cambios tecnológicos. Es un intrépido cambio paradigmático de C4I hacia un diseño unificado y estrategia de agenciamiento específicamente dirigido al combatiente conjunto. Sus diseñadores reconocieron que las estrategias de adquisición aisladas no funcionan; los ingenieros están muy alejados de los usuarios. En cambio la meta es combinar las estrategias y las tecnologías para crear una sólida alerta situacional donde la integración de la información sea sin junturas y los combatientes sean capaces de

acceder a la información en virtud a sus demandas.

Desde el principio, no fue intención de que Copérnico sea un programa formal de adquisición, puesto que no existía un programa entendible del Departamento de Defensa (DoD). La intención era servir como una arquitectura definitiva y de una estrategia unificada para programas conjuntos multiinstitucionales de C4I. El sistema de comando táctico a flote de la Marina (NTCS-A) es un caso puntual. Este dinámico sistema es parte del sistema del Comando Marítimo Conjunto (JMCS). Está instalado en más de 200 buques, reemplaza una variedad de sistemas menos capaces e integra información en una sola pantalla

Estructura Conjunta

La Fuerza Armada dio un importante paso hacia una verdadera estructura conjunta de C4I en 1992, cuando el Estado Mayor Conjunto siguió el liderazgo de la Marina, en el cual ésta emitió el concepto '*C4I para el Combatiente*'. Este concepto basado en Copérnico avisoró una arquitectura conjunta que proporcionaba información oportuna sensor-a-disparador directamente a los combatientes. Seguidamente el Ejército publicó la '*Estrategia Enterprise*' en 1993 y la Fuerza Aérea editó '*Horizonte*' en 1994. Importantes partes de aquellos documentos están reflejados en el esfuerzo de Copérnico. Esta arquitectura, más que una rápida copia de la estructura actual de C4I, es un programa dinámico y evolutivo que es lo suficientemente flexible para adaptarse a los rápidos cambios tecnológicos. Este año la Marina publicará un plan actualizado que redificará a Copérnico tal cual evolucionó, discutirá estrategias de adquisición, y delineará el camino hacia el futuro. El énfasis para todas estas iniciativas permanecerá constante a medida de que Copérnico evoluciona para encontrar la meta conjunta de C4I para el combatiente.

La Marina es el arquitecto de facto del C4I conjunto, y su Sistema Conjunto de Comando de Información Marítima (JMCIS) es la columna vertebral del Sistema Global de Comando y Control (GCCS). La vasta experiencia de la Marina y de La Infantería de Marina en la digitalización del espacio de batalla en los últimos 30 años es un modelo para construir un cuadro táctico comprensible y común en el mar y sobre el terreno.

Visión

Para que esta visión se haga una realidad, los sistemas C4I deben ser construidos bajo una estrategia conjunta del Comando Conjunto. Copérnico proporciona este enfoque para la Marina y la Infantería de Marina. Nuestra aproximación demanda la implementación de la tecnología de estado-del-arte con operadores altamente entrenados. Esto

se obtiene observando en el campo las demostraciones de tecnología avanzada tal como el equipamiento Challenge Athena –que ofrece un alto volumen de comunicaciones de datos a flote– para satisfacer los requerimientos de la flota de los CINC. De hecho, el vicesecretario asistente de Defensa para asuntos de Inteligencia y Seguridad, en declaraciones efectuadas ante el Congreso identificó a Challenge Athenas como uno de los más innovadores y exitosos esfuerzas de diseminación que se pueda imaginar. Las demostraciones utilizan la arquitectura abierta y stándares comerciales para proveer interoperatividad aliada y conjunta.

Utilizando a la flota como un laboratorio C4I, los operadores obtienen invalorable experiencia con los equipos a medida que los diseñadores de los sistemas responden a los clientes. Después de un período de demostración, la tecnología avanzada se convierte en un sistema operacional debidamente probado y entregado a las fuerzas con personal entrenado que los puedan operar.

La Arquitectura Copérnico, a pesar de que no está en su forma definitiva, está probada por las fuerzas y es operacional. Es un sistema dinámico y robusto que proporciona C4I global en apoyo de la Estrategia Militar Nacional. Es parte de la visión conjunta.

Ejercicios y Doctrina

El equipamiento C4I se aprecia en una demostración interoperativa de guerra conjunta, *Kernel Blitz '95,* la cual abarca dos océanos y un continente. Integra a un grupo anfibio inmediato, una fuerza de contramedidas de minas geotransformada, un grupo de batalla simulado de portaaviones, B-52 y B-1 de la Fuerza Aérea, aviones AWAC, y unidades de evacuación médica (Medevac) del Ejército, con modelos y simuladores para ofrecer entrenamiento conjunto realístico en un teatro de guerra sintético en un ambiente europeo.

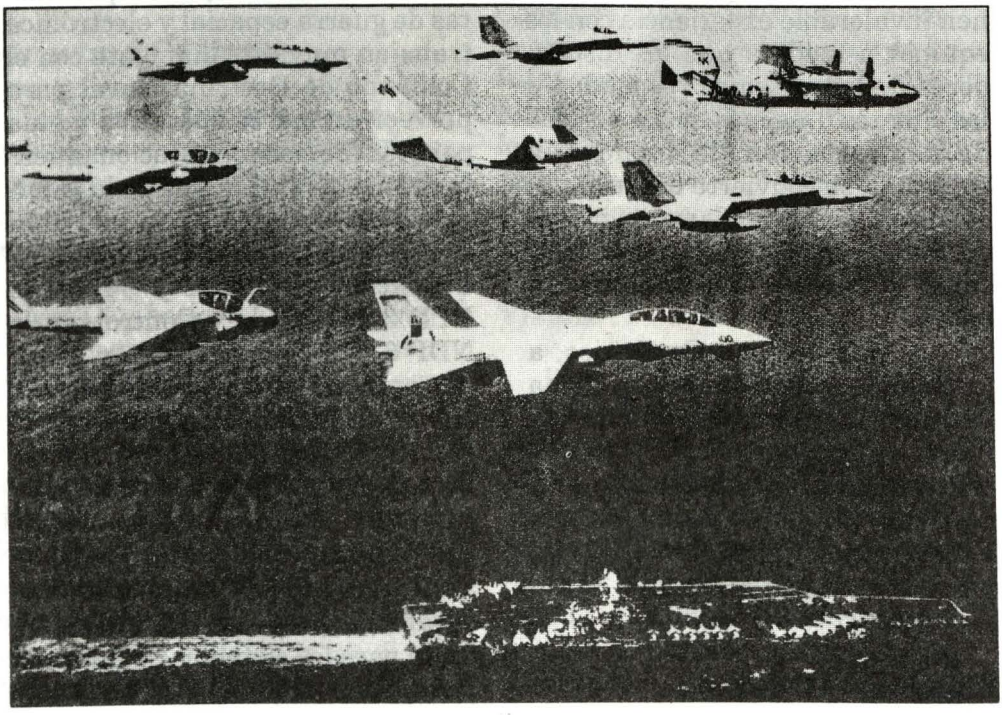
El C4I de la Marina, dentro del contexto de la Guerra de la Información, no tendría éxito si no contara con la doctrina que lo apoye. Para alcanzar esto, los especialistas de guerra espacial y electrónica trabajan muy cercanamente con el Comando de Doctrina Naval para proveer un marco operativo y guía para las fuerzas con estacionamiento avanzado. La Guerra de la Información está contenida en las Publicaciones de Doctrina Naval (NDP), Operaciones Navales y C4I en la NPD 3. Comando y Control, en la NDP 6. Esta comprensiva y analítica aproximación a la Guerra de la Información, que combina estrategia, táctica y doctrina, prepara integralmente al equipo Marina / Infantería de Marina para el siglo 21. Esto hace que la Marina sea la alternativa lógica para liderar el desarrollo de la arquitectura conjunta para los sistemas de información y de C4I.

Retos

La implementación de la Guerra de la Información será, en un futuro cercano, un requerimiento mayor. Existen dos problemas específicos que tienen que ser afrontados. Primero, el costo del software en desarrollo está incrementando exponencialmente, a pesar de que el costo del hardware se mantiene mas o menos constante. Segundo, que la tecnología está avanzando más rápido que lo que se podría integrar dentro de la flota. Como resultado la tecnología podría convertirse en obsoleta en el momento que el sistema sea entregado a las fuerzas. Ya es tiempo que la Marina cambie básicamente su aproximación para la adquisición de sistemas de información. Una de las maneras es la modelación y la simulación, para probar el desarrollo del producto y disminuir el tiempo requerido para que las fuerzas operen un nuevo sistema.

Finalmente, para que la Marina mantenga el liderazgo en la super carretera de la información debería tener un fuerte apoyo en el espacio, al grado de que el espacio

Para que la Marina mantenga el liderazgo en la supercarretera de la información debe tener un frente de apoyo en el espacio.



sea un medio para ser explotado por el combatiente, no es una misión, ni la cuarta dimensión del campo de batalla. El espacio ofrece acceso a la cobertura y conectividad en tiempo real. La Marina tiene sistemas espaciales integrados en cada faceta de sus operaciones para mejorar el soporte de comunicaciones, navegación, vigilancia y de ambientación. Hemos obtenido impresionantes ganancias en el espacio, a pesar del hecho que la Marina recibe solamente el 4% del presupuesto y que el 2% del personal está ubicado en operaciones militares espaciales.

Esto ha sido logrado a través de la innovación, agilidad y la competencia por las ideas. La Marina ha tenido éxito en el espacio a través de iniciativas como las del programa de satélite de seguimiento de ultra alta frecuencia, un modelo para delinear estrategias de adquisición a través de contratos de varios años a precio fijo y tomando ventaja de capacidades de lanzamiento de comercialización competitivas. Con la naturaleza de la guerra naval, que es móvil y ampliamente dispersa, el apoyo del sistema espacial es integral a la estrategia, la doctrina y a la táctica.

Hemos cruzado el umbral y debemos adaptarnos a pelear y ganar las guerras en la era de la información. Es el momento de ser positivos y de mantener a las Fuerzas Navales por delante de la ola de la información. Hacia ese fin establecí la actividad Guerra Naval de la Información, el Centro de la Guerra de la Información de la Flota y la Oficina de Modelación y Simulación. Mas aun, la Marina emitió un plan maestro de estrategia de comunicaciones militares por satélite y de defensa de la infraestructura de la información. También organicé un equipo multidisciplinario de especialistas *(Tigre team)* bajo el mando del Jefe de Educación y Entrenamiento Naval para que la Guerra de la Información sea incorporada en cada nivel del entrenamiento individual y de la flota. Está claro que la información ha llegado a ser un factor mayor en la guerra y crecerá en importancia. Unansenos a redefinir cómo es que las guerras son peleadas y ganadas.

* De la revista *Joint Force Quarterly*, Otoño 1995. Traducción por el contralmirante (r) Luis Cabrejo Gutiérrez.



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)

Tecnología Inalámbrica en redes de Área Local

Capitán de Fragata
Juan Polo Wood

En el mes de abril vi un reportaje sobre un joven llamado Jesús. Jesús era miembro de un grupo de teatro que estaba montando la "Pasión de Jesús". Irónicamente, el joven Jesús estaba haciendo el papel de Judas. Después de haber entregado a su maestro, según el relato bíblico, Judas fue y se ahorcó. El joven Jesús, subió a una tarima muy alta se colocó la soga alrededor del cuello... Jesús había practicado bastante este acto, había un segundo cable que sería enganchado a un chaleco que traía y que protegería su caída. Desafortunadamente, en el apuro por saltar, Jesús no logró conectar bien el segundo cable, saltando realmente al vacío con una cuerda amarrada a su cuello. Los espectadores le vieron saltar y hacer los ademanes propios del artista fingiendo morir ahorcado. Pero, después de unos momentos, sus compañeros notaron algo raro. Jesús (Judas) seguía quejándose, cada vez más débilmente. Todos intentaron salvarle, pero en su nerviosismo, no lograban soltar la cuerda. Finalmente fue bajado y llevado de urgencia al hospital, donde le recibieron con el cuello destrozado. La última noticia que recibí es que estaba vivo, pero seriamente limitado. Tenía que respirar y alimentarse por un tubo en su garganta.

Varios se estarán preguntando: ¿Y esto qué tiene que ver con el tema? Pues, éste es un ejemplo un poco dramático de lo que está sucediendo en la vida real de la computadoras jóvenes de nuestro tiempo. Quisieran volar, pero el cable que tienen atado al pecho (o al tomacorriente) no les permite más movilidad que el largo del cable. Algunas computadoras más modernas han logrado desconectarse del primer cable al usar baterías para almacenar energía, pero, ingrato les resulta el viaje cuando la independencia del primer cable sólo hace más obvio que hay un segundo cable... y

que está amarrado al cuello. Una computadora que funciona pero no tiene acceso a los datos queda muy seriamente limitada.

Los inalámbricos están de moda. "Nada por aquí, nada por allá". Supongo que la revolución inalámbrica fue empezada por Pinocho... "Mira abuelito, sin hilos. Soy inalámbrico"... En otra ocasión les contaré la verdadera historia de Pinocho, pero por ahora, yendo al tema, nos concentraremos en los inalámbricos.

¿QUÉ ES TECNOLOGÍA INALÁMBRICA?

La Tecnología Inalámbrica es el método por medio del cual se intenta eliminar el uso de cables para transmisión de información, sustituyéndolos por transmisores/receptores que funcionan en diferentes frecuencias como las Infrarrojas y las de Radio.

Planeo darles un paseo por el mundo inalámbrico y para empezar hablaremos del problema inalámbrico, analizaremos las tecnologías inalámbricas y tocaremos en forma suscinta las soluciones.

Problemática Inalámbrica

La realidad inalámbrica de área local contaba con los siguientes problemas: Velocidad, Confiabilidad, Confidencialidad y Movilidad.

Velocidad

No se puede comprender la realidad inalámbrica sin antes ponerla en contexto con las redes alámbricas. Las redes alámbricas cuentan con velocidades de 4 a 100 Mbps. La red inalámbrica promedio corre a 512 Kbps. Recuerdo unos 9 años atrás cuando usaba una PC 8086 con 512 KB de memoria, sin disco duro, y la conectaba a un 'server' 286 a través de una red G-Net que corría a la increible velocidad de 1 Mbps. En esa época parecía imposible que se pudiera conseguir velocidades mucho mayores que ésta. Al pasar los años, esta velocidad ha ido mejorando hasta que hoy la red alámbrica promedio de nuestro tiempo corre a velocidades de entre 4 a 16 Mbps. El pedir que me traslade a una red inlámbrica era como pedir que deje de usar mi Pentium y regrese unos 9 años atrás a una 8086. Uno de los primeros retos al entrar al mercado inalámbrico era mejorar la velocidad de transmisión de la red inalámbrica.

Confiabilidad

¿Se puede confiar en una red que trasmite sus datos a través del aire? La mayor parte de las aplicaciones han sido escritas asumiendo que la red siempre estará allí; que el programa será ejecutado en una red alámbrica, y que esa computadora nunca será removida de la red. Es decir, podemos encontrar muchas aplicaciones en el mercado que prueban la presencia de la red en el momento de intentar la co-

nexión. Una vez que la conexión ha sido lograda, no vuelven a 'dudar' del medio. Esta situación existe en todos los niveles del modelo redes y hace que aplicaciones y manejadores escritos de esa manera sean más difíciles de utilizar en un ambiente inalámbrico.

El problema de la confiabilidad del medio en las redes alámbricas se puede caracterizar como 'previsión de lo esperado', es decir, cuando uno conecta su computadora a la red Ethernet o Token Ring, uno espera tener comunicación constante a menos que algo serio pase. Al escribir los manejadores para un adaptador Token Ring o Ethernet uno lo diseña asumiendo que todo funcionará bien, y pone unas cuantas excepciones para cuando las cosas no funcionan bien.

En el mundo inalámbrico esa percepción es totalmente diferente, lo normal es que algo no funcione. Al diseñar los manejadores, el diseñador debe asumir que la transmisión tendrá problemas y poner unas cuantas excepciones para... las veces en que sí funciona.

La comunicación inalámbrica sería más simple si no existieran paredes, puertas y escritorios, dado que tiene dificultad para atravesar estos objetos.

Tanto la luz infrarroja como la radio frecuencia tienen mucha dificultad para poder diferenciar entre datos y basura. Hay tanta interferencia radial y reflejos de luz visible e invisible flotando por el ambiente, que la basura es un evento común en el ambiente inalámbrico.

Confidencialidad

Aquí llegamos al tercer problema: la confidencialidad.

Este es un problema mayormente de percepción. Mucha gente se asusta cuando piensa que sus datos van a estar "flotando" por el aire, al alcance de cualquier oído interesado. Existe el miedo de enviar datos financieros o confidenciales en una forma abierta a través del éter; pero esos temores son en su mayoría injustificados, por las siguientes razones:

En primer lugar, el medio inalámbrico es muy complicado y todavía no están disponibles los equipos para lograr interceptar datos en el aire.

Hay una diferencia grande entre interceptar la voz que está destinada al oído humano y los datos que están destinados a ser interpretados por una computadora. Normalmente, podemos captar el sentido de una conversación aun si perdemos la primera y la última parte de ella, o si no escuchamos una o dos palabras.

En cambio, las computadoras no son tan perdonadoras, si no han visto el encabezamiento, será prácticamente imposible descifrar el contenido; además, uno o dos bits que se salten puede determinar la diferencia entre poder, o no, interpretar los datos.

En segundo lugar, los datos enviados por el aire no están más o menos seguros que los que se en-

vían a través de la línea telefónica, o la red local. Si los datos que intercambias son tan confidenciales que tienes ese temor, deberías encriptar la información a nivel de aplicación, independientemente del medio por el que lo envíes.

Sin embargo, la confidencialidad de la información es un problema real y debemos hacer algo al respecto.

Movilidad

Llegamos así al cuarto problema: la movilidad. Este es tal vez el centro del problema. Realmente, la Movilidad no es parte del problema inalámbrico, es al revés: resolver el problema inalámbrico es uno de los pasos necesarios hacia la movilidad. Pero, en síntesis, el mundo se está moviendo hacia una revolución móvil, y es en ese contexto que la revolución inalámbrica tiene sentido. La razón de ser de los adaptadores inalámbricos es llegar a ser más independientes, tener una mayor movilidad.

Sin embargo, esta movilidad puede tener diferentes significados.

Para uno, la movilidad es poder rearreglar los escritorios de un salón sin tener que estar desconectando y reconectando cables.

Para otro es poder ir de un lado a otro de un almacén ingresando información en un computador portátil.

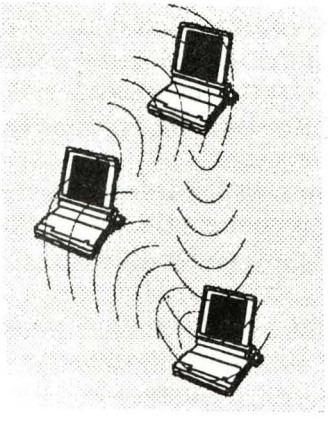
Mientras que para un tercero, movilidad es simplemente poder llevar su computadora de viaje y al regreso poder sincronizar la información de su desktop con la de su notebook.

ANÁLISIS: TOPOLOGÍAS

Durante nuestro análisis de las tecnologías inalámbricas para redes de área local estaremos tocando redes infrarrojas y redes de radio frecuencia, sin embargo, antes de entrar a los detalles técnicos de cómo funcionan cada una de éstas, es necesario que nos familiaricemos con las topologías que pueden ser utilizadas por las diferentes redes.

Punto a Punto

Una conexión de punto a punto es aquella en la que cualquier miembro puede establecer contacto, enviar o recibir información de cualquier otro miembro de la red.

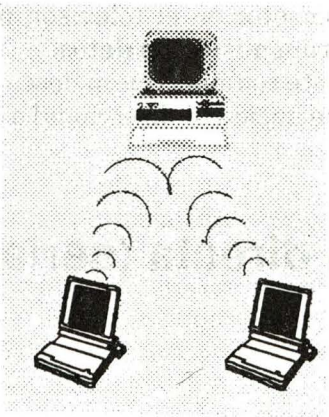


Uso

Esta topología es muy útil para establecer redes temporales, instalaciones rápidas, intercambio de archivos o trabajos de impresión.

Punto a Base

Una conexión de punto a base es aquella en la que todas las computadoras en la red trasmiten y reciben de una estación base.

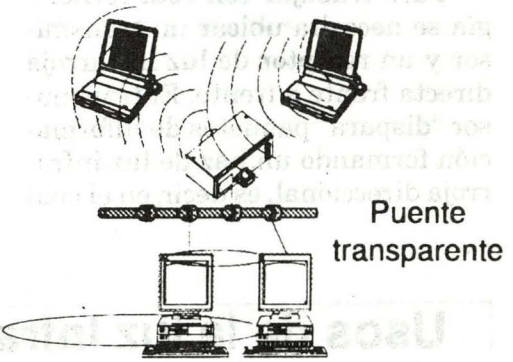


Uso

El uso más frecuente de esta topología es en oficinas pequeñas. Se instala una central con una antena interna o externa que sirve como un servidor de datos.

Punto de acceso

En este caso, se establece una topología de punto a punto o de punto a base, y se conecta una de las computadoras de la red a una red de área local (LAN) proveyendo un puente de acceso transparente.



Uso

Esta topología es apropiada para compañías en las que la movilidad es tan importante como el acceso a los datos en tiempo real. Por ejemplo, almacenes, tiendas, bancos, etc.

LUZ INFRARROJA

Descripción

Una de las tecnologías utilizadas para la transmisión de datos inalámbricos es la luz infrarroja. Los rayos infrarrojos están en la categoría de luz no visible.

Esta técnica ha sido utilizada exitosamente por varios años en la industria de artefactos de consumo.

La mayor parte de los televisores, equipos de sonido, etc., utilizan esta tecnología en sus controles remotos.

Al explorar esta tecnología descubriremos que hay dos ramas básicas: directa y difusa.

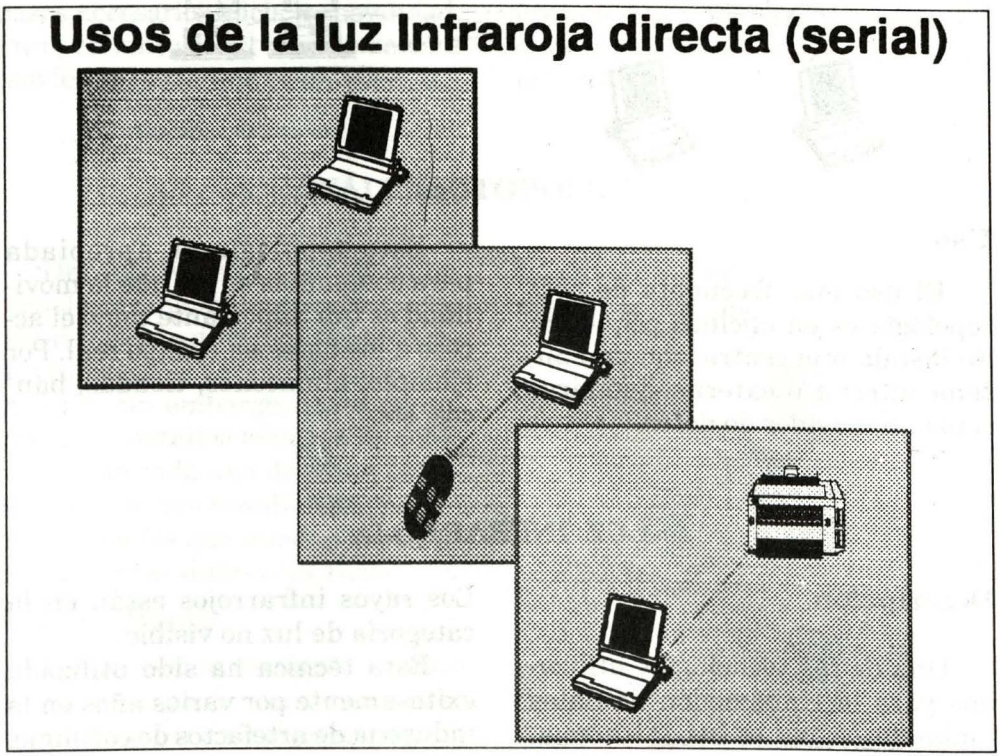
LUZ INFRARROJA: DIRECTA

La luz infrarroja directa está prácticamente descrita por su propio nombre.

Para trabajar con esta tecnología se necesita ubicar un transmisor y un receptor de luz infrarroja directa frente a frente. El transmisor "dispara" paquetes de información formando un haz de luz infrarroja direccional, es decir, en el cual todos los paquetes van navegando en la misma dirección.

Esta es la tecnología utilizada en algunos televisores, si uno "apunta" el cañón del control remoto en una dirección diferente a la del receptor en el televisor, no habrá transmisión de datos.

Note también que si desea tener comunicación bi-direccional o doble,



cada lado debe contar con un juego de transmisor/receptor. Los televisores, por ejemplo, sólo cuentan con un receptor y los controles remotos con un transmisor; de allí que cuando uno compra un control remoto 'programable', debe entrenar al control. Si la transmisión fuera doble, el control podría "aprender" del televisor.

Como en toda tecnología, cada innovación es diferente, lo cual fuerza la necesidad de crear un estándar y una organización reguladora. (En nuestro caso, el ente regulador es la Asociación de Datos Infrarrojos (IrDA), por sus siglas en inglés). Esta asociación tiene un estándar público para la transmisión de datos por medios infrarrojos a velocidades de hasta 115 Kbps en distancias de hasta un metro.

Se ha desarrollado esta tecnología hasta llegar a trasmitir datos a velocidades de 1 MBps. En la actualidad los fabricantes están coordinando la estandarización de datos infrarrojos con el protocolo de 1 Mbps.

Se ha logrado también incrementar la distancia máxima de transmisión de uno a tres metros.

Usos

Ahora, ¿qué uso se puede dar a esta tecnología? Bueno, la luz infrarroja directa no tiene mucha aplicación para lo que comunmente llamamos redes de área local, sino como adaptador serial. Hay tres usos principales:

Transferencia de archivos - (Cable serial)

El primero es el trasmitir archivos de una computadora a otra. El escenario aquí es el de una computadora estacionaria y una móvil, y la necesidad de sincronizar la información. También se puede usar para compartir información con otras computadoras móviles. En este caso, el puerto serial infrarrojo es una emulación de un cable serial. Se puede utilizar el mismo software que uno utiliza con un puerto serial conectado con cable.

Control remoto

El segundo uso es como control remoto. Hay dos aplicaciones de este uso:

RATON

Se puede utilizar un "ratón" que esté activado para transmisión infrarroja y controlar una computadora sin necesidad de estar físicamente atado a ella. Este sistema es muy popular entre ejecutivos y personas a las que el cablecito del ratón les molesta demasiado.

CONTROL REMOTO

Otra aplicación es para controlar remotamente la computadora durante una presentación, utilizando tecnología infrarroja directa.

Hay todavía un tercer uso que promete ser popular y es la impresora compartida. En una oficina pequeña, varios usuarios pueden

compartir una impresora al enviar sus trabajos de impresión a través de puertos seriales infrarrojos. Así, cinco o seis usuarios pueden compartir la impresora sin mediar ningún cable ni tener que usar el odioso "printer switch".

La tecnología de luz infrarroja directa provee soluciones muy efectivas para los ambientes en que se requiera comunicación efectiva entre dos artefactos que puedan ser posicionados uno directamente en frente del otro y en que la distancia no sea mucha. Pero hay lugares donde la luz infrarroja directa no es una posibilidad real. Para ello se ha desarrollado otra tecnología usando la luz infrarroja, la luz infrarroja difusa.

LUZ INFRARROJA: DIFUSA (REDES DE ÁREA LOCAL)

La luz infrarroja difusa es una tecnología en la cual el transmisor de luz infrarroja no emite todos sus rayos en la misma dirección, sino que los rayos salen en diferentes direcciones y son reflejados por las paredes u obstáculos adyacentes.

El receptor, a su vez, tiene la capacidad de recibir rayos desde diferentes ángulos.

El transmisor y el receptor mantienen un protocolo para la validación de la información. Estos detalles son ocultados de los niveles superiores por medio del uso de una interface ODI o NDIS.

Usos

La luz infrarroja difusa es utilizada en ambientes donde se necesita algo que va más allá de la sincronización de archivos y que requiere un acceso múltiple y simultáneo. Su instalación ha probado ser muy efectiva en ambientes donde las computadoras tienden a ser movidas con frecuencia, como en clínicas, salas de estudio, etc.

Al combinar la luz infrarroja difusa con la tecnología de punto de acceso se consigue una poderosa pero flexible herramienta de trabajo.

Ventajas

¿Cuáles son los pro y los contra de utilizar esta tecnología?

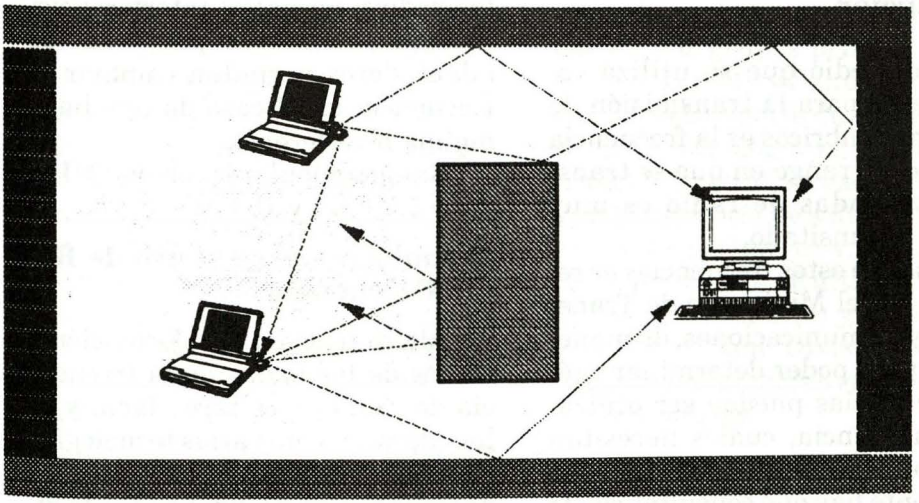
A diferencia del adaptador para puerto serial de luz infrarroja directa, la tecnología difusa o difundida provee una interfase estándar de la industria para los niveles superiores de las aplicaciones de redes de área local.

Bueno, redes infrarrojas son fáciles de instalar y fáciles de remover. No se necesita instalar cables y retirarlos después. La ausencia de cables alivia el problema de cables corriendo por todas partes. Una red infrarroja es generalmente una opción barata y veloz.

Desventajas

El uso de la tecnología de luz infrarroja difusa es una de las últi-

Escenarios con luz Infraroja difusa (LAN)



La luz infraroja difusa encuentra su camino alrededor de los obstáculos rebotando en objetos apropiados

mas innovaciones en el mercado. Esta tecnología sí puede utilizarse para redes de área local. Pero, ¿por qué todo debe que tener un pero?, esta tecnología también tiene sus idiosincracias y no puede ser instalada en todas las circunstancias. Hay tres características de la luz infrarroja que deben ser consideradas con cuidado.

La luz infrarroja no puede penetrar ningún obstáculo. La luz infrarroja, por estar en la frecuencia de la luz, tiene una penetración similar a la de la luz visible. Paredes, puertas, escritorios, etc., son suficientes para encerrar la luz infrarroja en los confines de una sola oficina. Demasiados obstáculos, o rutas imposibles también dificultarán la tarea de estos transmisores/receptores.

La luz infrarroja difusa depende de objetos sólidos en los cuales debe rebotar costantemente hasta llegar a su destino. En situaciones en que estos objetos no existan, entonces su radio de acción será muy parecido al de la luz infrarroja directa, deberá situarse el transmisor directamente frente al receptor.

Además, aunque pudiera penetrar algunos obstáculos, su pequeño alcance le hace inaceptable en situaciones en que se necesita un rango mayor a 10 x 10 mts.

La tecnología de luz infrarroja difusa está siendo utilizada exitosamente en adaptadores para red de área local.

RADIO FRECUENCIA

Descripción

Otro medio que se utiliza comunmente para la transmisión de datos inalámbricos es la frecuencia de radio. El rango en que se transmite las ondas de radio es muy amplio y transitado.

El uso de estas frecuencias es regulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera que para poder determinar cuáles frecuencias pueden ser utilizadas sin licencia, cuáles necesitan licencia y cuáles pueden ser usadas libremente hay que consultar con la Oficina del Ministerio encargada de regular su uso.

Hay frecuencias que son utilizadas exclusivamente por los servicios de inteligencia del país, otras frecuencias se dedican para el uso de servicios de emergencia y policiales. Hay frecuencias que han sido dedicadas para el uso comercial de cierta tecnología específica, como es la tecnología celular y la transmisión vía satélite.

Una técnica muy común es el reciclaje de frecuencias por posición geográfica. Esta técnica se usa para la tecnología inalámbrica para redes locales. Se establece una cierta frecuencia o rango de frecuencias fijas que se reciclan al usar transmisores/receptores de baja potencia, es decir, una compañía puede estar usando la misma frecuencia que otra que queda a dos puertas, puesto que por la poca cobertura de las radios, no habrá interferencia. Además, la mayor parte de los adaptadores permiten cambiar la frecuencia en el caso de que haya alguna interferencia.

Rangos populares son 900 MHz, 2.4 y 5.7 GHz y 18 GHz.

Tecnologías para el uso de Radio Frecuencia

Ahora transmitir información a través de las ondas de la frecuencia de radio no es tarea fácil, y se han desarrollado varias tecnologías para lograrlo. Entre todas las tecnologías podemos indentificar fácilmente dos grupos: la Banda Angosta y el Espectro Amplio.

BANDA ANGOSTA

Banda angosta se refiere a la tecnología que utiliza una sola frecuencia específica para sus transmisiones, muy parecido a la forma en que las emisoras de radio trasmiten su programación: 95.1 FM, 1500 AM, etc. Para usar este tipo de tecnología una compañía (o institución) debe obtener una licencia.

Una de las dificultades de la transmisión de datos sobre las ondas radiales es poder determinar la diferencia entre la información, el eco, y el 'ruido' (noise). Cuando uno envía un serie de ondas de radio, dependiendo de la complejidad del terreno, esas ondas pueden tomar diferentes caminos ara llegar hasta el receptor. De manera que el re-

ceptor puede recibir una o más copias del paquete enviado por el transmisor.

Hay diversas técnicas para poder determinar cuáles son los paquetes verdaderos y cuáles las copias y/o ruido, pero cuando uno envía una serie de bytes que son idénticos, como al enviar los veinte ceros que preceden al verdadero número, entonces la tarea se hace no sólo muy dificil, sino prácticamente imposible para el receptor. Se ha desarrollado una técnica para trasmitir información en Banda Angosta, la cual es combinar la información con un patrón de ondas seudorandom más altas para evitar la repetición de caracteres. Este patrón ha sido perfeccionado con mucho cuidado para minimizar las posibilidades de que la información varíe en sentido opuesto que el patrón y se convierta en un patrón regular.

ESPECTRO AMPLIO

Descripción

Espectro amplio se refiere al uso de múltiples frecuencias en la transmisión de información a través de las ondas de radio. Por lo general, no se necesita una licencia para transmitir usando la tecnología de espectro amplio (o múltiples frecuencias). Al usar múltiples frecuencias se reduce el riesgo de recibir información duplicada y se mejora las posibilidades de poder determinar si se han recibido todos los paquetes enviados.

Varias tecnologías

Para poder utilizar múltiples frecuencias también se han desarrollado varias tecnologías, divididas en dos grupos principales: Secuencia Directa y Salto de Frecuencia. En la categoría de secuencia directa la tecnología se llama DSSS (Drect Sequence Spread Spectrum), y en la categoría de salto de frecuencia sobresalen dos: CSMA/CA (Carrier Sense Múltiple Access/ Collision Avoidance) y la mas nueva TDMA (Time Division Multiple Access). Los nombres casi describen las tecnologías.

SECUENCIA DIRECTA

Secuencia directa o DSSS es la tecnología que usa una serie de frecuencias enviando paquetes de información en cada una de esas frecuencias usándolas en orden secuencial.

SALTO DE FRECUENCIA

Salto de frecuencia describe el concepto por medio del cual los adaptadores envían paquetes en diferentes frecuencias, escogiendo la frecuencia basándose en un algoritmo y no en forma secuencial. Hay dos algoritmos que prevalecen CSMA/CA y TDMA.

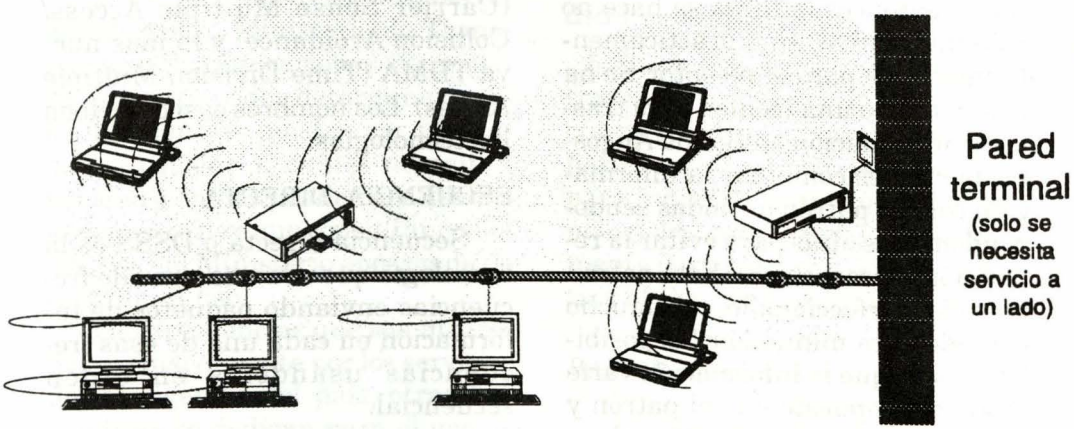
CSMA/CA

CSMA/CA es una técnica usada no sólo en medios inalámbricos sino también en diferentes ambientes como redes, etc. La explicación de esta tecnología en pocas palabras es que el adaptador escucha la frecuencia antes de enviar, y si coli-

siona con otros adaptadores entonces escoge otra frecuencia basada en un algoritmo irregular.

TDMA, por el contrario, utiliza un algoritmo que genera un lapso de tiempo random para la retransmisión de los datos en los diferentes canales.

Escenarios con Radio Frecuencia



Ventajas

- Una de las ventajas de Radio Frecuencia sobre luz infrarroja es que las ondas de radio si pueden atravesar obstáculos como paredes, escritorios, etc.
- Otras de las grandes ventajas de usar la Radio Frecuencia es que la ondas de radio se propagan mejor alcanzando efectivamente distancias mayores. La radio frecuencia permite cubrir edificios enteros sin mucha complicación.

Así, la Radio Frecuencia se hace ideal para situaciones como grandes almacenes, plantas de ensamblaje, ambientes educativos, salones de conferencias en los que es necesario cubrir áreas donde no llega la 'línea de vista' y cuyo tamaño hace prohibitivo el uso de infrarrojos. Dependiendo de la topología, con radio frecuencia se puede ofrecer una red de punto a punto muy poderosa o extender el alcance de una red ya existente.

Desventajas

Pero, la radio frecuencia también tiene algunas desventajas; típicamente el costo será mayor que una red alámbrica y es posible que sea necesario el proveer cierta infraestructura que los infrarrojos no necesitan.

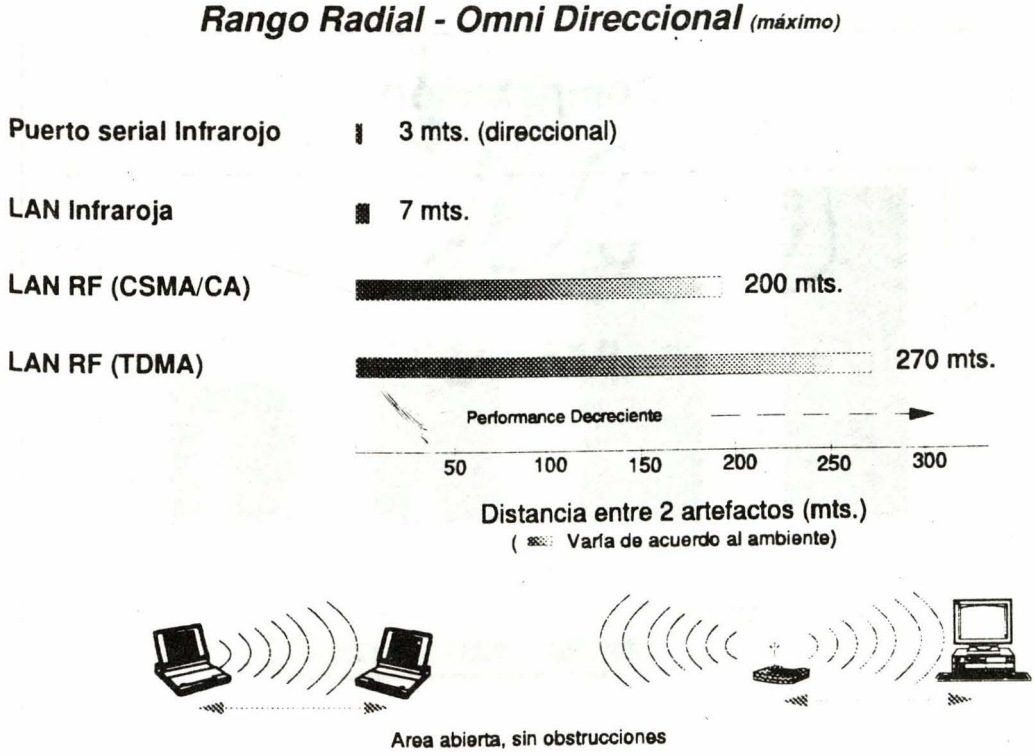
¿Es la radio frecuencia la red perfecta para toda ocasión? Tampoco, pero nos ayuda a resolver muchos problemas. Está especialmente diseñada para solucionar los problemas de cableado de usuarios parcialmente móviles, es decir, móviles dentro de un área determinada. La radio frecuencia ofrece mucha mayor movilidad que los infrarrojos.

Rangos de Alcance:

Para tener una mejor idea de las diferencias de alcance entre las diferentes tecnologías, analicemos el siguiente cuadro:

Mientras que un adaptador serial infrarrojo puede alcanzar distancias de hasta 3 metros, una red basada en radio frecuencia que usa la tecnología TDMA puede alcanzar distancias 100 veces mayores.

En realidad, ustedes encontrarán diferentes instalaciones cubriendo diferentes distancias, además encontrarán diferentes unidades de referencia. Algunas compañías hacen propaganda a su máxima distancia absoluta, otras argu-

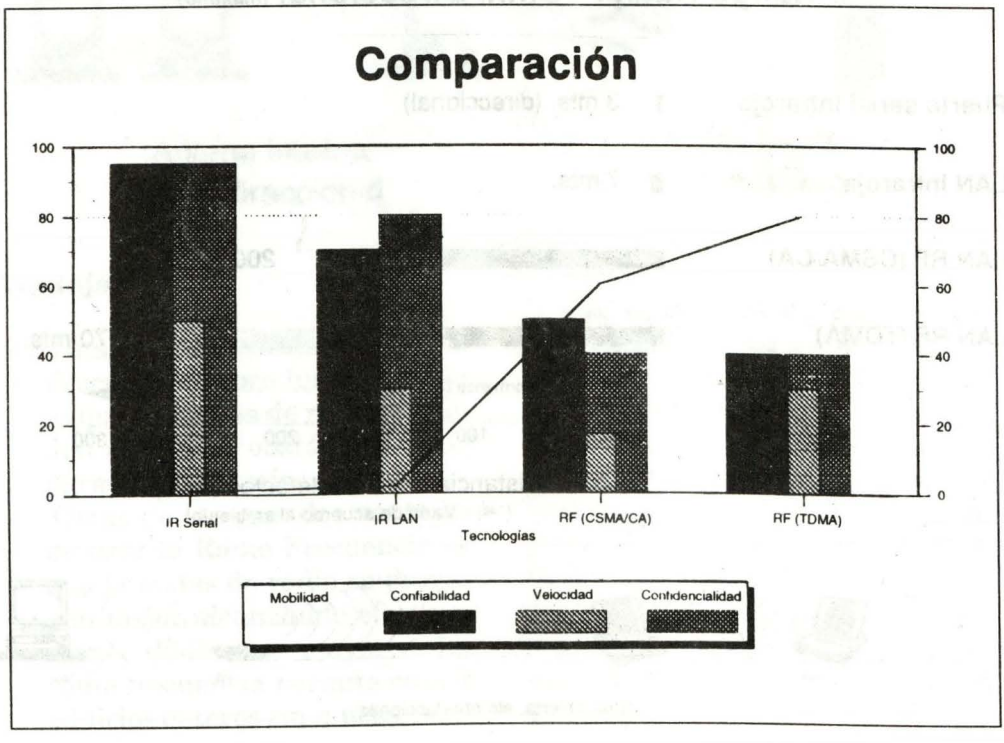


mentan que a esas distancias el equipo no funciona realmente bien. Aparte de las discusiones propias del esfuerzo vendedor, este cuadro nos da una idea del potencial y limitación de cada tecnología.

En este cuadro no sólo es importante notar la diferencia de cobertura, 3 metros, 7 metros, 200 metros y 270 metros, sino que conforme uno se va alejando de su destino, la performance disminuye. Este fenómeno no es tan apreciado en sistemas alámbricos. Cuando uno está corriendo una aplicación en una red Token Ring, la diferencia entre accesar la computadora que está próxima a la nuestra y la que está al otro lado del edificio no es perceptible. En cambio, cuando hablamos de redes inalámbricas la diferencia es muy perceptible, la performance será degradada al alejarnos de la estación base. La razón es que al crecer la distancia crecen también las posibilidades de corrupción. El ambiente inalámbrico no es un ambiente controlado como el alámbrico, sino un medio que está constantemente bombardeado por interferencia.

Comparacion:

Esto nos lleva al siguiente cuadro, mostrado abajo, que nos muestra una interesante relación entre las diferencias.



Hay una relación inversa entre la Movilidad y la Confiabilidad y la Confidencialidad. Es decir, al tiempo que la Movilidad va aumentando, la Confiabilidad y la Confidencialidad van disminuyendo.

También es interesante notar que la velocidad disminuye al aumentar la movilidad, con la excepción de los adaptadores basados en la tecnología TDMA, que ofrece tanto mayor movilidad como mayor velocidad que las redes basadas en CSMA/CA.

Soluciones:

- *La Computadora Portátil con puerto infrarrojo.- En el mercado desde 1994.*
- *El adaptador infrarrojo de redes de área local.- En el mercado desde Marzo 1995.*
- *Red de Area Local de nivel de entrada en RF.- En el mercado desde Junio 1995.*
- *Red de Area Local en RF.- En el mercado desde Junio 1995.*



ISO 9002

Calidad

PETRO LUBE



PETROPERU

LIDERAZGO

Capitán de Corbeta
Roberto Barrós Reyes

Os insto a ser oficiales ambiciosos listos para obrar, llenos de iniciativa, energía y estímulo. Nuestras fuerzas armadas necesitan hoy día oficiales que puedan motivar, innovar y dirigir, que traten lo que no se ha tratado, que intenten alcanzar lo inalcanzable, o que miren más allá de lo posible. De igual modo tendrán que hacerle frente a la responsabilidad. Descubrirán que la máxima de que "el comandante es responsable por todo lo que su unidad hace o deja de hacer" tendrá que volverse cosa natural para Uds. La responsabilidad significa devoción a la tarea por desempeñar, al igual que integridad y juicio. La responsabilidad obliga al oficial a mantenerse listo y dispuesto para el desempeño de sus deberes bajo las peores condiciones.

General de División F. W. Boye, Hijo

El don de mando es algo que no puede definirse con pocas palabras. Aunque es algo que se puede adquirir, no es aceptable que se pueda comprar como un artículo cualquiera. Es intangible y, por lo tanto, ninguna arma diseñada jamás podría reemplazarlo.

Resulta difícil separar por completo los principios de mando militar e industrial. Ambos tienen mucho en común. El buen liderazgo es esencial en toda acción organizada en que haya envuelto un grupo. El que comanda -oficial militar o jefe en la industria- tiene que proyectar poder, un poder galvanizante que coordine y promueva los mejores esfuerzos de sus seguidores suministrándoles el ingrediente que buscan, ya sea éste dirección, apoyo, estímulo o hasta imaginación y nuevas ideas.

La prueba de un líder descansa en la reacción y respuesta de sus seguidores. El no debe de recurrir a tener que imponer su autoridad. El caciquismo en sí nunca ha producido un líder. El líder debe hacer sentir su influencia sentando el

ejemplo e infundiendo confianza en sus seguidores. La grandeza de un líder se mide por los logros de sus seguidores. Esta es la prueba final de su eficiencia.

Quisiera señalar mi concepto de la diferencia entre algunos excelentes oficiales de estado mayor y un buen comandante.

Todos hemos conocido oficiales de estado mayor llenos de ideas excelentes, quienes podían concebir planes excelentes, siempre y cuando alguno otro tomase la decisión. De nada vale un plan a menos que haya alguien más que se asegure de que se ejecute debidamente. Por eso es que todo el trabajo de conseguir información, estudiarla, tomar una decisión y formular un plan es sólo un diez por ciento de la tarea. Asegurarse de que el plan se ejecute debidamente es el otro 90 por ciento.

El oficial de estado mayor contribuye en el primer proceso, pero es el comandante el que es responsable por la ejecución del plan. Un oficial bien adiestrado es aquel que puede servir efectivamente, ya sea como oficial de estado mayor o como comandante, de acuerdo a su posición del momento.

Esto parece llevarnos a una definición de un líder como el que ejecuta o consigue que otros hagan una tarea.

Planes completos

Conocí al vicepresidente de una compañía que formulaba buenos planes pero que nunca se aseguraba de que sus planes produjesen los resultados esperados.

Hoy día los problemas son complejos y el buen trabajo de estado mayor juega una gran parte en resolverlos. He conocido comandantes que no eran muy listos, pero entendían a la gente y sabían seleccionar a los mejores para sus estados mayores. Un buen lider es aquél que consigue que otros, ya sean estados mayores o comandantes subordinados, hagan el trabajo.

Crítica constructiva

Además, ningún líder lo sabe todo. Un líder debe estimular a los miembros de su estado mayor a que le dejen saber si ellos creen que él está errado. El debe solicitar críticas constructivas. Para un líder es un grave error rodearse de un estado mayor que sólo sepa decir "Sí".

En una de las dependencias en que presté servicios (Frente Ucayali) yo era miembro del estado mayor, y conjuntamente con los demás miembros del estado mayor presentábamos en forma abreviada el contenido de los estudios de estado mayor, mencionando los puntos importantes de los problemas envueltos, los diferentes cursos de acción tomados en cuenta y la acción recomendada.

Al final de la primera semana de estada en el Frente Ucayali, el Comandante nos llamó a su oficina y comenzó la discusión diciendo: "Estoy decepcionado con ustedes".

Al preguntarle la razón, nos dijo: "Ustedes no han disentido siquiera una vez con lo que yo he hecho durante la semana". Le dijimos que simplemente estábamos en pleno acuerdo con todos los papeles que se habían presentado, que sabíamos lo que él quería y que añadiríamos nuestros comentarios a cualquier cosa que creyéramos que se debía cuestionar.

Al día siguiente le presentamos un documento tal como se había recibido y entonces expresamos algunas ideas que, en nuestra opinión, hacían cuestionable la acción recomendada. El Comandante dijo: "¡Vaya, esto es lo que quiero. Si no oigo todos los argumentos contra una acción, no estoy seguro de si estoy yo en lo acertado o no!".

Los asentidores

Si a usted lo destinan a un estado mayor -y después de todo, hay más oficiales de estado mayor que comandantes- trate de ser un buen oficial de estado mayor y evite ser un "asentidor". Sugiero a todos los comandantes que informen a los miembros de sus estados mayores que quien no difiera de vez en cuando con lo que se va a hacer es de poco valor y que quizás debería ser transferido a algún otro lugar en que de vez en cuando quizás tenga alguna idea.

Por supuesto, esto debe ser durante el período en que se formula la decisión. Una vez tomada la decisión, todo el mundo debe apoyarla ciento por ciento. En este aspecto, los británicos fueron admirables durante la Segunda Guerra Mundial. No importaba cuánta discusión provocaba un asunto; una vez tomada la decisión ya no se expresaba más dudas. Tal parecía como si todos aquéllos envueltos en formular la decisión nunca hubieran abrigado otras ideas que las expresadas en ella.

Un atributo esencial de un buen líder es la habilidad para reconocer, seleccionar y adiestrar líderes subalternos. El Coronel Rusell Reeder, en su libro titulado *Born at Reveille*, relata un viaje que hizo para conseguirle al General Marshall información sobre "liderazgo" de los subalternos. Entrevistó al Coronel Bryant Moore sobre los problemas en Guadalcanal, quien le informó qué era:

¡Don de mando! Aquí el problema principal son los líderes y usted tiene que encontrar algún medio de eliminar los que son débiles. Esto es difícil cuando se está en combate. El jefe de pelotón que no puede ejercer mando, que no puede prever los acontecimientos, y que no puede reaccionar impulsivamente en una emergencia, constituye una detracción.

Aquí hace calor, como usted puede apreciar. Los hombres luchan, se agotan con el calor. Salen de la línea vomitando y tirando su equipo. Los líderes tienen que ser líderes y tienen que mantenerse alertos para establecer líneas de control de rezagados y ponerle coto a esto.

A los hombres se les ha enseñado que deben tomar pastillas de sal, pero los líderes no se ocupan de que lo hagan. El resultado es agotamiento por calor.

Los buenos líderes parecen morir pronto; los líderes inferiores causan la muerte a sus hombres. El problema mayor es don de mando y nombrar como oficales a las personas apropiadas.

¿Cuáles son los atributos característicos de un líder? Los atributos esenciales que debe poseer son muchos, pero algunos son más importantes que otros.

El líder deberá conocer su trabajo, sin tener necesariamente que ser un especialista en todas sus fases. Un artículo reciente señalaba que el hombre es la única criatura del mundo animal que no se ha especializado. Todas las demás criaturas han desarrollado ciertas habilidades bien especializadas, pero esta especialización les ha impedido que desarrollen nuevas cualidades o aptitudes generales.

Mientras esto ha sucedido, el hombre se ha mantenido aparte, observando el procedimiento, y ha podido evitar la trampa de la especialización.

Existen criaturas más velocer que el hombre, nadan mejor, ven más lejos y oyen más. Para sus propósitos, el hombre se desempeña bastante bien en estas áreas, sin caer presa de ninguna de ellas, sin convertirse ni esencial ni exclusivamente en corredor, nadador o rastreador de otras criaturas. El hombre ha podido avanzar cuanto ha querido en cualquier dirección sin perder su habilidad de retornar a lo fundamental. ¿Cómo se relaciona este proceso biológico al problema del líder o del administrador en el campo de los negocios?. Sólo como sigue: las especialidades predominan en casi todos los problemas que el líder militar o el administrador de negocios tienen que afrontar.

Este individuo debe adentrarse lo suficiente en su problema para comprenderlo y manejarlo inteligentemente sin convertirse en un especialista en cada fase del problema. Por ejemplo, no es menester ser uno un experto en tanques para hacer el debido uso de una unidad de ellos bajo su mando.

Thomas J. Watson, de la firma International Business Machines, dijo en una ocasión: **En un ejecutivo, el genio es su habilidad para tratar airosamente en cuestiones que no comprende.**

Esto nos lleva a otro principio de liderazgo que se ignora con frecuencia, tanto en los servicios militares como en los negocios, y que se debe tener presente.

Aunque uno no precisa ser un especialista en todas las fases de su trabajo, **deberá tener un proporcional grado de interés en todos sus aspectos y los responsables deberán estar enterados de este interés.**

Supongamos que, como oficial subalterno, usted pasara la mayor parte de su servicio en la artillería. Ahora comanda una unidad com-

puesta de otras armas y especialidades. Usted no se pasaría todo el tiempo con sus unidades de artillería, querrá pasar proporcionalmente igual tiempo con las otras unidades. Además de querer aprender todo lo posible acerca de sus unidades subordinadas y sus comandantes, usted desearía dejarles saber que a usted le interesan sus trabajos y progreso.

Encomios

Usted deberá, pues, visitar y mostrar interés en lo que sus subordinados hacen, aun cuando usted no sepa mucho de la técnica de sus trabajos. Y cuando haga esta visita, trate de encomiar así como de hacer correcciones o críticas.

Tendemos a dejarnos oir cuando las cosas van mal. Esto es un hecho tan reconocido que, por eso, una parte esencial de muchas firmas de negocios son un departamento de quejas y reclamaciones. A mi entender, en ningún lugar existe un departamento comparable que se entienda con los encomios. **Por otra parte, no hay mejor manera de realzar la moral que una frase de encomio (no tiene que ser extravagante) por una labor bien desempeñada.**

Todos recibimos suficientes críticas y aprendemos a aceptarlas. A pesar de sus inigualables logros, Sir Winston Churchill tuvo ocasión de decir: "La crítica me ha beneficiado enormemente y en ningún momento padecí por carecer perceptiblemente de ella". Recordemos, pues, que el encomio también tiene un papel que desempeñar. Quizás el mejor exponente de este principio de dar crédito para realzar la moral y obtener resultados fue Napoleón con su idea de usar un cuarto de pulgada de cinta.

Energía mental y física

La energia mental y física son ambas necesarias para un Liderazgo eficiente. ¿Cuántos líderes realmente buenos hemos conocido que fueran holgazanes o débiles o que no pudieran soportar la presión? El General William T. Sherman fue un buen ejemplo de un líder con energía mental y física sobresalientes. Durante el avance desde Chattanooga hasta Atlanta muchas veces se mantuvo por varios días sin dormir más de dos o tres horas por la noche y cabalgaba constantemente haciendo reconocimientos. Muchas veces conocía las disposiciones y el terreno tan bien que podía sacar al enemigo de sus posiciones sin librar un combate mayor y con mínimo de bajas.

Inversamente, un comandante enfermo de poco vale. No es justo para las tropas tener un líder que no funcione cabalmente. Con frecuencia se señala que Napoleón no perdió una batalla decisiva hasta Waterloo, cuando ya él era una persona enferma.

Un líder debe poseer comprensión, consideración humana para los demás. Los hombres no son au-

tómatas y no se debe tratarlos como si fueran máquinas. No quiero decir con esto que se los deben mimar, pero los hombres son criaturas sumamente inteligentes, complicadas, que responden favorablemente ante la comprensión y la consideración humana. De esta forma, el líder conseguirá el esfuerzo máximo de cada uno de ellos. El también obtendrá lealtad, y en este aspecto conviene recordar que la lealtad se aplica en dos direcciones. El líder sincero intercederá por el bien de sus subordinados cuando así sea menester.

Firmeza

Un buen líder tendrá que ser testarudo algunas veces. Armado con el valor de sus convicciones, tendrá que pelear muchas veces para defenderlas. Cuando toma una decisión después de un análisis extenso -y está seguro de que está en lo cierto- debe mantenerse firme a ella aunque llegue al punto de la testarudez. El General Ulysses S. Grant nos provee de un buen ejemplo de este rasgo. El nunca sabia cuándo se suponía que estuviese derrotado.

No quiero sugerir que siempre hay sólo una solución para un problema. Generalmente hay sólo una mejor solución, pero cualquier buen plan, ejecutado osadamente, es mejor que la indecisión. Casi siempre hay más de un modo de obtener resultados.

La personalidad es de suma importancia para triunfar como líder. **Un líder con buena personalidad ciertamente hallará que le es más fácil influir en sus subalternos y obtener mejores resultados de ellos.**

Otra cualidad que contribuye al "liderazgo" eficiente es el **carácter**. Esta palabra tiene muchos significados. Sirve para describir a una persona de ideales elevados y en quien se puede confiar absolutamente. Esta persona será reconocida inmediatamente como tal por sus compañeros.

Todos los líderes precisan poseer estas cualidades, y los grandes líderes son aquéllos que poseen una o más de ellas en grado sumo. Algunos líderes no llegan a hacerse grandes porque son débiles en una o más de ellas.

Existe otro ingrediente para ser un buen líder, y es **suerte**. A él tiene que surgirle la **oportunidad**. Naturalmente, cuando surja la oportuniad él tendrá que saber aprovechar la **ocasión**.

Algunos preguntarán: "¿Por qué hablamos de las cualidades de liderazgo?". Ellos mantienen que o se tiene don de mando o no se tiene; que los líderes nacen, que no se hacen. Puede que algunos nazcan con cierta cantidad de "liderazgo". Con frecuencia vemos niños que parecen estar inclinados a hacerse cargo y dirigir a sus compañeros de juego. Los otros chicos siguen a estos dirigentes sin protestar. Sin embargo, estoy convencido que el **don de mando** puede desarrollarse y mejorarse por medio del **estudio y del adiestramiento.**

Responsabilidad y experiencia

No existe mejor manera para desarrollar el don de mando que asignarle, a un chico u otro individuo, un trabajo que envuelva responsabilidad y dejarlo que lo resuelva. Evite decirle cómo hacerlo. Esa es la base de todo nuestro sistema de órdenes de combate. Por ejemplo, le decimos al comandante de unidad subordinada qué es lo que queremos que él haga y a él le dejamos los detalles.

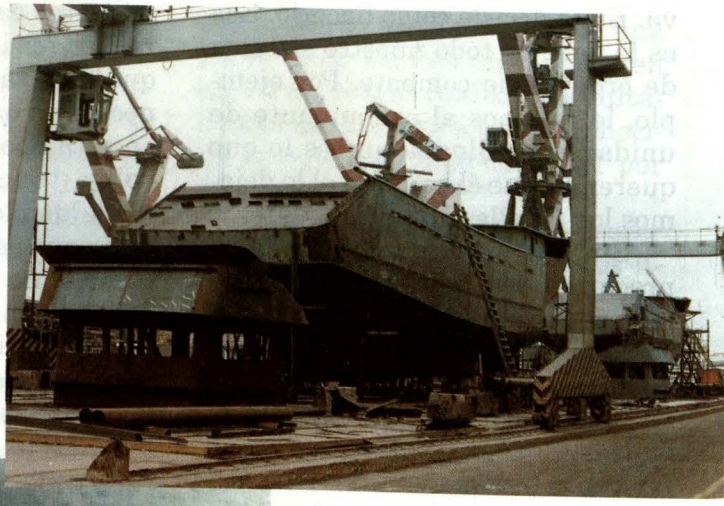
Sin embargo, no debe menospreciarse la experiencia. Alguien mencionará que Napoleón ya había comandado ejércitos antes de tener 30 años de edad y que Alejandro El Grande murió a la edad de 33 años. Quizás Alejandro hubiera sido más famoso sí hubiera vivido hasta una edad más avanzada y adquirido más experiencia. En este aspecto, prefiero la teoría del General Bolívar Buckner, de que: "**El buen juicio proviene de la experiencia y la experiencia del mal juicio**".

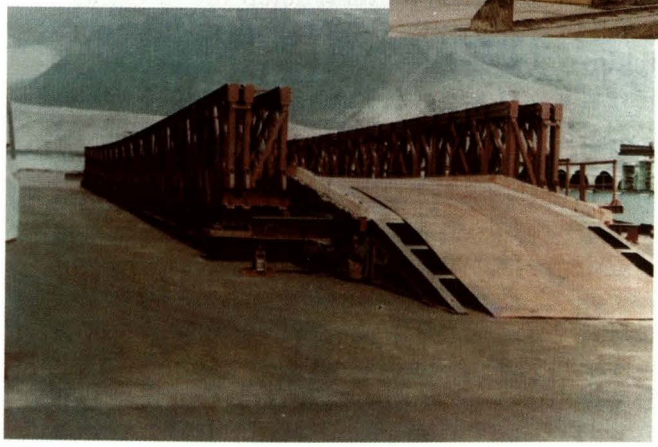
Todo el sistema de las escuelas militares está diseñado para desarrollar oficiales que sepan pensar, que conozcan los pormenores que se necesitan para rendir buen servicio en esta época de complicaciones y, sobre todo, que provean "liderazgo"donde se requiera. No quiero decir que éste sea "liderazgo" ordinario, sino don de mando de alto calibre que asegura la victoria en cualquier situación o emergencia.

El responsable por este sistema de escuelas y por la calidad de los métodos de instrución fue el General George C. Marshall, un líder por excelencia.

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

"Una navegación segura y un mar más limpio"

Capitán de Navío (r)
José Luis Guerola Lazarte

Entre el 11 y el 18 de febrero visitó el Perú, invitado por nuestra Marina, el Sr. William A. O'Neil, Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI). La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas cuyas funciones están relacionadas exclusivamente con el ámbito marítimo. Su sede está en Londres y hoy en día cuenta con 152 Estados Miembros.

La OMI se constituyó mediante un convenio adoptado bajo los auspicios de las Naciones Unidas en 1948. Establecida formalmente en 1959, esta Organización ha logrado ganarse el apoyo de la comunidad marítima internacional a fuerza de pragmatismo, eficacia y, sobre todo, por haber sabido concentrarse en las cuestiones técnicas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación procedente de los buques, temas éstos que preocupan a los Estados Miembros. Las prioridades de la OMI se resumen a menudo con el lema "Una navegación más segura y un mar más limpio".

Ha sido precisamente esta preocupación la que ha motivado esta visita. Aunque en la actualidad sólo seis buques mercantes de navegación internacional enarbolan el pabellón nacional, desde que con la eliminación del sistema de reserva de carga la marina mercante nacional virtualmente ha desaparecido, más de 2,000 buques de diversas nacionalidades y tipos visitan nuestros puertos anualmente. El Perú posee también una importante flota pesquera. Teniendo en cuenta, en particular, el desarrollo de la industria química, gran parte de la carga que estos buques transportan está clasificada como peligrosa, potencialmente peligrosa o nociva perjudicial para el medio marino.

Aun cuando la OMI ha logrado establecer a nivel mundial, mediante la adopción de aproximadamente 45 instrumentos interna-

cionales, un régimen marítimo integral y bien coordinado de normas internacionales que cubren las diferentes facetas de la actividad marítima, continúan ocurriendo accidentes marítimos. Cada año tienen lugar más de 200 pérdidas totales de buques mercantes de navegación internacional. Cada año también pierden la vida, en promedio, más de 900 tripulantes. De vez en cuando, desastres como el hundimiento del transbordador "Estonia", ocurrido en 1994, originan la pérdida de vidas de muchos pasajeros. En el "Estonia" perdieron la vida más de 900 personas.

El problema es más complejo debido al hecho que, en el caso de buques mercantes, frecuentemente estas pérdidas de buques ocasionan derrames de hidrocarburos y de otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, que pueden causar serios daños al medio ambiente marino y a la población aledaña al siniestro. Un accidente con explosivos o gases tóxicos podría poner en riesgo la vida de numerosas personas en los puertos y zonas vecinas. Durante los últimos diez años las estadísticas del "Lloyd's" indican que en el Perú se ha producido la pérdida total de 20 buques pesqueros de más de 100 TRB.

Está reconocido que la causa principal de los siniestros marítimos es el error humano, al que se deben más del 80% de estos accidentes. De allí que se considere a nivel internacional que el elemento crucial en la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino es el factor humano, desde que los buques sólo pueden ser tan buenos como los hombres que lo tripulan. Se puede adoptar cualquier número de convenios técnicos para elevar las normas respecto a la construcción de buques y del equipo que deben llevar a bordo pero, en el análisis final, la gente de mar es la responsable de la operación segura de los buques.

En su visita a nuestro país el Sr. O'Neil ha quedado gratamente impresionado, especialmente por el avance de dos programas de alta eficacia desarrollados en los últimos años: el de búsqueda y salvamento marítimos, ejecutado bajo responsabilidad de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y el de cartografía y navegación, a cargo de la Dirección de Hidrografía y Navegación, organismos ambos de la Marina en la esfera de competencia del Ministerio de Defensa.

Efectivamente, en los últimos tres años nuestro país ha logrado modernizar completamente su sistema de búsqueda y salvamento en el mar con la adquisición de unidades aéreas y el repotenciamiento de unidades de superficie de búsqueda y salvamento, el establecimiento de tres modernas estaciones de radiocomunicaciones marítimas en Paita, Callao y Matarani, y el establecimiento en el Callao de un moderno sistema denominado COSPAS-SARSAT, un sistema satelital desarrollado recientemente en forma conjunta por Francia, Estados

Unidos, el Canadá y la Federación Rusa. De otro lado, la Dirección de Hidrografía y Navegación está en el proceso de desarrollar cartas electrónicas para la navegación, y ha automatizado totalmente sus sistema de producción de cartas náuticas y portulanos utilizando la más moderna tecnología. Opera, además, un eficiente sistemas de ayudas a la navegación marítima.

De otro lado, los avances logrados en otras esferas de actividades marítimas serán fortalecidos en base a los programas que se puedan desarrollar en el futuro con el apoyo de la Organización Marítima Internacional. A este efecto fue importante, en el marco de la visita del Sr. O'Neil, la firma de una Declaración en la que las autoridades peruanas han reafirmado su intención de continuar desarrollando un programa eficaz para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar, en armonía con los intereses marítimos nacionales y teniendo en cuenta las características de nuestro comercio marítimo, y de continuar haciendo esfuerzos para prevenir la contaminación del medio marino por los buques o por otras actividades marítimas.

En esta Declaración, el Secretario General de la OMI ha expresado su intención de apoyar los objetivos de las autoridades nacionales, particularmente en lo que respecta a la implantación de un programa nacional en las áreas de seguridad marítima y prevención y control de la contaminación del medio marino, así como en la formación de los recursos humanos en áreas de competencia marítima. Se espera que, en base a esta declaración de intenciones, se pueda canalizar apoyo hacia otros programas, en particular hacia las actividades que lleva a cabo la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Grau", que en la actualidad está principalmente dedicada en la formación de oficiales de pesca, dada la drástica reducción del número de buques que enarbolan el pabellón nacional.

El Sr. O'Neil ha señalado que hará todos los esfuerzos posibles para fortalecer e intensificar el programa de cooperación técnica de la OMI hacia el Perú con los recursos que pueda ser viable asignar en el marco del Programa Integral de Cooperación Técnica de la OMI, y que también buscará el apoyo multibilateral para este fin.

Es un hecho de que por más eficaces que sean las medidas que se adopten, nunca será posible eliminar totalmente la probabilidad de un accidente marítimo. No obstante, la toma de conciencia de la realidad respecto a la seguridad marítima, la identificación de los riesgos existentes y la adopción de las medidas oportunas, pueden reducir a un mínimo la probabilidad de la ocurrencia de graves siniestros. La grata visita del Secretario General de la OMI debe haber dado lugar, sin duda, a la formulación de nuevas iniciativas que contribuirán a asegurar una navegación más segura y un mar más limpio", que ha

sido, en esencia, el tema de transfondo de todas las reuniones realizadas.

En las visitas realizadas a los ministros de Relaciones Exteriores, Defensa, Transportes Comunicaciones Vivienda y Construcción, al Comandante General de la Marina, al Director General de Capitanías y Guardacostas y al Director de Hidrografía y Navegación se abordaron importantes temas, incluidos el de la necesidad para el Perú de que se excluya la harina de pescado, el hierro, el zinc y otras sustancias de exportación peruanas del futuro Convenio sobre responsabilidad e indemnización por el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas que será próximamente adoptado en la OMI, desde que estas sustancias no presentan los riesgos que sí tienen otras sustancias realmente peligrosas y contaminantes; el problema para los países ribereños del transporte marítimo de desechos de combustible nuclear de Francia al Japón; el del cumplimiento de las normas internacionales de formación, titulación y guardias para la gente de mar, de conformidad con las enmiendas de 1995 al Convenio internacional vigente a este respecto; el de la necesidad de fortalecer el régimen de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las naves extranjeras que visitan nuestros puertos a fin de, preservándonos de peligros, erradicar los buques deficientes, entre otros.

La visita al Perú del Secretario General de la OMI debe haber contribuido, sin duda, a fortalecer la imagen internacional del Perú, pues ha de haber evidenciado el celo puesto en asegurar el cumplimiento por nuestro país de los compromisos internacionales que tiene contraídos por su condición de país marítimo, en especial en razón de su estratégica posición geográfica en el sureste de la Cuenca del Pacífico.

Ahora en sus manos



Sólidas como su firma
¡ Exclusivas como usted !

- *Incluye Seguro de Protección por robo y/o pérdida a todo riesgo.*
- *No necesita tener cuenta corriente y/o ahorros.*
- *Puede realizar retiros en efectivo.*
- *Más de 8,000 establecimientos afiliados a Nivel Nacional.*
- *Tarjetas adicionales para su familia.*
- *Solicite hoy mismo su Tarjeta Personal FINSUR MASTERCARD NACIONAL o GOLD INTERNACIONAL, en soles o dólares, y ponga en movimiento el mundo de sus proyectos.*

FINSUR

FINANCIERA REGIONAL DEL SUR

Su nueva fuerza financiera

Oficina Principal: Av. Paseo de la República 3705 - San Isidro Central telefónica : 4402944 422-9800
Agencia Arequipa: General Morán 113 - Arequipa Telf.: 054-234088

El Plan Brady

Capitán de Fragata
Víctor Rojo Tejero

El Plan Brady es una metodología, creada por el economista Nicholas Brady, que permite a los países deudores concertar un acuerdo con los bancos acreedores en cuanto a la forma de pago de su deuda con plazos adecuados (puede ser hasta de 30, 40 años o mas, conforme al arreglo a que se llegue).

El Plan Brady incorpora deudas de corto y largo plazo con la banca, y la deuda con proveedores (empresas que en el pasado nos vendieron productos a crédito, con financiamiento otorgado por algún banco) como, por ejemplo, el caso específico de Ferrostaal, cuya deuda es producto de la venta a la Marina de Guerra de cuatro submarinos en 1977, y cuyo pago se interrumpió en 1984, aunque posteriormente, en 1988, la Dirección de Crédito Público del MEF suscribió un convenio de refinanciación, pero éste se ejecutó en menos de 1% del monto adeudado, antes de suspenderse su aplicación en 1991. En 1994, Ferrostaal se dirigió al gobierno indicando que dicha deuda, registrada originalmente a su nombre como deuda de proveedores, había sido financiada por cinco sindicatos de bancos que agrupaban a un total de 25 bancos, principalmente alemanes.

Así como en el caso de Ferrostaal, se encuentran las compañías que hicieron obras en el país, como represas, hidroeléctricas, y otras.

A fines de 1995, el Perú logró un Pre Acuerdo Brady con el "Comité Asesor de Bancos" (CAB).

Por un lado, el Pre Acuerdo abarca tanto deudas de mediano y largo plazo con la banca comercial como deudas de corto plazo y capital de trabajo

Se han considerado también deudas con proveedores con y sin garantía oficial.

La inclusión de proveedores en el marco del Acuerdo Brady es un rasgo poco común, que no ha estado presente en algunas negociacio-

nes recientes de otros países.

La deuda de largo plazo con la banca era originalmente de US $ 3,200 millones, a los que se suman otros US $ 1,100 millones de intereses dejados de pagar, lo que hace un sub total de US $ 4,300 millones.

La deuda de corto plazo es de otros US $ 650 millones, más US $ 600 millones con proveedores, lo que da un total original aproximado de US $ 5,600 millones.

El problema es que la deuda de largo plazo con la banca ha generado, además, intereses sobre intereses, así como moras y multas por no pagar. No se ha calculado exactamente a cuánto asciende ese monto. Se comenta que los intereses sobre intereses son mayores que el monto adeudado original; es decir, unos 4,500 a 5,000 millones adicionales.

Si consideramos esa cifra como un nivel máximo, la deuda con la banca comercial de largo plazo debe estar por los US $ 9,000 millones, y la deuda total sujeta al acuerdo, incluyendo la de corto plazo y la de proveedores, por encima de los 10,000 millones de dólares.

Las opciones negociadas en el Pre Acuerdo consideran reducciones del principal y de los intereses vencidos y no pagados, bajo mecanismos que incluyen, en el caso del principal, un proceso de recompra de los papeles antiguos bajo un mecanismo de "subasta holandesa" y un posterior intercambio de los papeles restantes por varios tipos de bonos.

La reducción del principal pasa por dos esquemas sucesivos. En primer lugar, en la subasta holandesa las ofertas de los tenedores de papeles de deuda peruana se ordenarían de mayor a menor porcentaje de descuento hasta completar el monto total del valor nominal de deuda que el Perú plantee para este mecanismo. El más bajo porcentaje de descuento ofertado dentro de dicho monto será el que se considere para todas las ofertas aceptadas.

En segundo lugar, el monto que quede de papeles de deuda de los tres rubros considerados en el Pre Acuerdo, luego de la subasta holandesa, sería canjeado por tres (3) tipos de bonos (dos bonos a la par, con diferentes plazos y condiciones para la tasa de interés, y un (1) bono con descuento del principal), cuyas condiciones tienen implícito un descuento de valor presente de los flujos de pago.

En el caso de los intereses, intereses sobre intereses, moras y penalidades acumuladas (P.D.I.) para cada uno de los más de 120 contratos incluidos en el Pre Acuerdo, desde el momento que cada uno entró en *Default* (término de plazo para pagar o renegociar un compromiso), la reducción se genera a partir de cuatro (4) esquemas sucesivos:

En primer lugar, todas las moras y penalidades han sido eliminados en el pre acuerdo. En segundo lugar, los intereses sobre intereses son reducidos a partir de un recálculo simple. En este caso, se

considera un monto anual de interés sobre interés igual a 2.5% del monto de intereses contractuales involucrados. Este esquema representa una diferencia (muy importante) con respecto a Ecuador y Panamá, en cuyos acuerdos los intereses sobre intereses se recalcularon sobre la base de una tasa libor. En tercer lugar, los intereses contractuales son reducidos a partir de un recálculo de los mismos a una tasa libor a tres meses más 13/16%. Por último, las P.D.I. son también reducidas a partir del canje de los P.D.I. resultantes de las reducciones anteriores por un bono cuyas condiciones significan un descuento implícito.

De acuerdo con las estimaciones preliminares adelantadas por el gobierno, la reducción total de intereses para el conjunto de los tres tipos de deuda involucrada, sería de 40%.

La reducción del principal podría ser de alrededor 45%; por lo que la reducción global de la deuda alcanzaría el 42%.

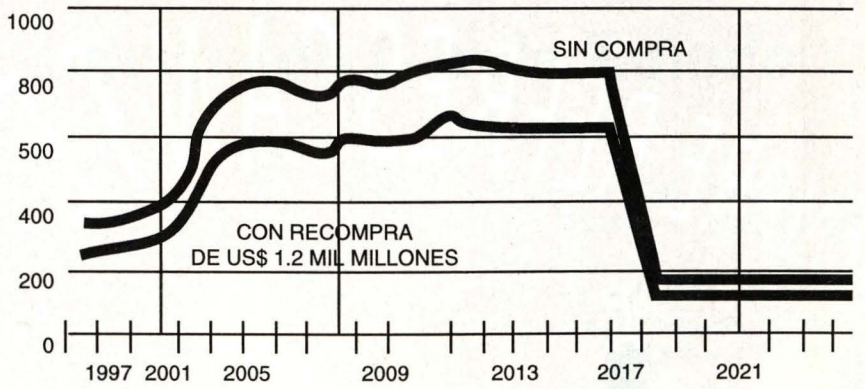
El total de la reducción, en términos exactos, como la magnitud de los flujos futuros por servicio de deuda y por colaterales, dependerá fundamentalmente de la reducción que se pueda lograr en la subasta holandesa, de la composición que establezca cada acreedor para reestructurar el principal, del monto de papeles que logre aplicarse en privatización hasta la fecha de cierre del Acuerdo Brady y del monto que eventualmente pudiera haber recomprado el gobierno peruano por fuera del Acuerdo Brady.

Este acuerdo podría significar para el Perú una reducción mayor que la obtenida por Ecuador y más bien cercana a las condiciones logradas por Polonia.

El punto clave, sin embargo, es si el Perú podrá cumplir con el flujo de pagos implícito en el acuerdo, y cuál será el efecto que ello tendrá sobre la delicada situación de la balanza de pagos y sobre el presupuesto.

Una aproximación al monto de pagos por el Plan Brady en los próximos años lo sitúa alrededor de los US $ 350 millones anuales. Esta cifra se podría elevar a US $ 350 millones anuales si además se financia el colateral de los bonos cupón cero, que viene a ser un pago de una sola vez que hay que realizar al comienzo del Plan. Estas cifras podrían reducirse si, como se ha venido "voceando", el gobierno ha comprado 1,000 a 1,200 millones de dólares de su deuda original a través del mercado secundario. Ver Cuadro N° 1.

El Plan Brandy no desequilibrará de la noche a la mañana la balanza de pagos, aunque en este caso no hay que perder de vista que la negociación de la deuda con el Club de París sólo alcanza hasta este año, y que es probable que una nueva renegociación implique mayores pagos desde mediados del próximo año, aunque no sepamos en qué magnitud. Tal vez 100 o 200 millones adicionales, que empiezan a



CUADRO Nº 1: SERVICIO DE LA DEUDA POST BRADY

sumar cifras más respetables.

Como se observa en el cuadro 1, presentado arriba,los pagos pueden crecer abruptamente a inicios del próximo siglo, ya que esta deuda renegociada estará pactada en su mayor parte con tasas fluctuantes, y un alza en las tasas de interés internacionales puede elevar muy fuertemente el servicio de la deuda.

En estos primeros años tendremos tasas de interés menores y no amortizaremos el principal. Aunque ésta no es una preocupación a corto plazo, podría ser un problema que dará más de un dolor de cabeza a los gobernantes del futuro.

Comentarios Finales:

- El Plan Brady significa terminar de establecer una relación fluida con los acreedores bancarios, así como también establecer el pago de lo adeudado en una forma mucho más holgada.
- Representa también para el Perú, ante el Sistema Financiero Internacional, la sensibilidad y predisposición de honrar sus deudas, lo que conlleva a incrementar su imagen de credibilidad y de sujeto a crédito internacional, aunque hoy en día es el sector privado el que se está endeudando.

Bibliografía:

- **Perú Económico,** Noviembre 1995. Artículo: "*El Brady*". *Negociación con la Banca Comercial.* Autor, Sr. Alvaro Quijandría.
- Revista **Actualidad Económica.** Nov.-Dic- 1995. *Editorial: Desenredando el BRADY.*
- Revista *Semana Económica,* del 03 Diciembre 1995.


SIEMPRE REFRESCANTE
Coca-Cola
SIEMPRE
SIEMPRE SENTIR DE VERDAD
Coca-Cola

Reynaldo García Sañudo

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Por el amor que tengo a mis hermanos
y a mis amigos, déjenme decir:
"Que vivas siempre en paz".

Salmo 122, verso octavo.

Año 1970. Era domingo 31 de mayo, cuando Lima tembló en el mismo estertor que en ese instante remecía gravemente el norte peruano. El Perú estaba soportando el gravísimo terremoto de Ancash que dejó alrededor de 70,000 muertos y la desaparición de la ciudad de Yungay. Algunas palmeras de la plaza principal resistieron a pie firme el aluvión. Allí están aún, porque el espíritu es permanente como las raíces aunque todo lo demás desaperezca. El mismo día la televisión nos trajo vía satélite imágenes de México 70, aquel torneo donde el equipo peruano de fútbol derrotó a Bulgaria por 3 goles a 2 luego de ir perdiendo por 2 a 0. El capitán de corbeta Jaime Carrera Rivera se encontraba de jefe de Servicio en el B.A.P. *Almirante Grau* y yo de oficial de guardia en Ingeniería. El sacudón fue muy fuerte, llegó con nuestro buque amarrado en el muelle de reparaciones de la Base Naval del Callao. Esperábamos la cisterna de agua, y confundimos inicialmente el golpe en la banda con un mal abarloamiento de la cisterna. "Ese maniobrista es emulo de Grau, teniente!", diría el flamante alférez de fragata Reynaldo García (*emulo*, era un juego de palabra mal acentuada respecto a émulo, que a él le gustaba emplear y se la volví a escuchar en otra oportunidad refiriéndose a un error de alguien, en otro buque). Enrique Neira, Herbert Ponce, Juan Rodríguez, compartieron también con su compañero de promoción severo adoctrinamiento a bordo del buque insignia cuyo Segundo Comandante era el capitán de fragata Guillermo Angulo Denegri, y Comandante el capitán de navío José Conterno Montani. Yo era oficial de calderas. El Comandante Angulo, excelente jefe y muy exigente, en el aspecto disciplinario especialmente, me nombró en el cargo adicional de oficial de personal "Porque si Ud. viene de ser Se-

gundo Comandante de una corbeta (B.A.P. *Diez Canseco,* en 1969), entonces debe conocer de reglamentos casi como yo". En verdad no conocía tanto, pero aprendí mucho y los alféreces conmigo en el largo año 70. Todos quienes servimos por entonces en el B.A.P. *Almirante Grau* debemos mucho de nuestra formación naval al Comandante Angulo, de mérito excepcional si se considera que estaba ya padeciendo una enfermedad cruel de la cual no pudo recuperarse nunca.

En una de esas largas e inolvidables conversaciones de guardia en navegación recuerdo haber comentado con el alférez García la importancia del tiempo que vivíamos, pues un año antes, el domingo 20 de julio de 1969 el hombre había llegado a la Luna, satélite natural que desde entonces perdió vigencia para la ciencia y para los cuentos, hasta para los enamorados (sólo la luna de miel persiste como acurrucando el vocablo luna, aunque sin duda absolutamente desvirtuada en su acepción galáctica). Posiblemente por entonces me comentó su intención de calificarse como aviador naval, especialidad que siempre me apasionó y apasiona, pues soy un aviador naval frustrado. Así las cosas, trascurrió 1970. Muchísimos recuerdos guardamos muchas personas de lo que fue el nobilísimo crucero ligero 81 (CL-81) que llegó al Callao también en domingo, 31 de enero de 1960, construido en Inglaterra y representante del Reino Unido en la bahía de Tokio con ocasión de la rendición del Japón.

Al igual que el Comandante Carrera, hacían guardia de Jefe de Servicio, Julio Raygada García, Juan Ribaudo de la Torre, Jofré Alfaro Salazar, quienes en navegación andaban pendientes también (aunque menos que nosotros, la siempre sufrida gente de Ingeniería) de que la combustión fuera perfecta, es decir ni humo blanco ni humo negro, humo invisible, porque las papeletas entraban a menudo por las chimeneas... En una ocasión, por el intercomunicador llamé al Comandante Alfaro, quien se encontraba de guardia en el puente, y el diálogo, breve, trascurrió así: "Comando de máquinas" (desde la sala de máquinas, naturalmente); pero en vez de responderme el Comandante Alfaro: "Adelante máquinas", me dijo: "Humo negro contesta". Repliqué: "Interrogativa comando". Y de inmediato el mismo Comandante me respondió: "Arreglas tu combustión antes que suba el Comandante Conterno, o ya sabes". Agradecí (y corregí la combustión).

En el verano de 1971, coincidí nuevamente con el alférez de fragata Reynaldo García a bordo de otro noble buque: B.A.P. *Mollendo,* petrolero de gran capacidad, en el que navegamos también muchas millas con un Comandante que considero el mejor navegante que he conocido en la Marina: el capitán de navío Kurt Plate Castro; oficial de navegación era el alférez García y con él hacían también guardia en

navegación Alejandro Sánchez Salazar y Walter García Arata; en Ingeniería trabajé nuevamente con Enrique Neira Carmelino y Eugenio Beltrán Chávez. Estos dos últimos oficiales nombrados, es decir Neira y Beltrán, conformaban con Sánchez Salazar y yo, el Departamento de Ingeniería que tuvo actuaciones realmente épicas en tiempo de paz, especialmente cuando el buque debió soportar temporales maravillosos frente al Cabo Hatteras, llegando a Inglaterra. En todos los casos, el Comandante Plate nos dio lecciones prácticas de buen navegante, y también siempre percibí aun en momentos críticos buen humor y capacidad profesional en los jóvenes García Sañudo, Sánchez Salazar y García Arata en el puente (Sánchez Salazar era también oficial de Carga del buque y como tal manejaba una complicada caja de cálculo de estiba con gran eficiencia. Cuando se le complicaba el asunto, se levantaba de la mesa de trabajo, estiraba los brazos hacía arriba, miraba al cielo y decía "A mí me han dicho que, piano piano, se llega lontano".

Anduvimos por Oxford Street en la época del auge de la minifalda, y las inglesas proclamaban (con un par de buenas razones por lo menos) la autoría de la moda que impuso Mary Quant. A todos se nos salían los ojos. Y del grupo, quien mejor hablaba inglés era García Sañudo, lo cual a veces exasperaba a Eugenio Beltrán quien le reprochaba su "exageración" al hablar; también le molestaba (especialmente cuando nos encontrábamos en una ciudad norteamericana) que Reynaldo fuera tan aficionado a la goma de mascar. Este entonces decía más o menos lo siguiente, dirigiéndose a Beltrán: "Chief (era su manera respetuosa en la introducción siempre que iba a bromear), lo que usted llama "exageración" es acento (y acentuaba el acento norteamericano) y el chicle es básico para el acento; así es que usted, para empezar, vaya comprándose un par de docenas de "buble gum", y si puede doce docenas que es igual a una gruesa". Beltrán le respondió: "Mejor por qué no compras tú doce docenas de huevos fritos que te van a ser más útiles que el chicle". Desde entonces creamos para ambos maravillosos amigos, ocurrentes y excelentes hombres, un par de apelativos, que son cariñosos y no voy a revelar. Volviendo a Oxford Street, recuerdo un mini-motín callejero de Sánchez Salazar o Neira: "Yo no voy a seguir mirando a estas inglesas de reojo, ustedes sigan comprando, yo los espero apoyado en este poste y me voy a romper el ojo unos quince minutos". El Segundo Comandante del *Mollendo* era el Comandante Raúl Parra Maza, también hombre de buenos sentimientos que supo conducirnos con exquisito tacto y comprensión, habida cuenta que nos pasábamos en el mar muchos meses. Nos aconsejaba: "Escuchen música" (yo tenía mis discos rompibles de Tania Libertad y Tchaikowsky que llevaba

a la cámara en horas de fajina). El Comandante Plate también gozaba de la música, mientras jugaban naipes con "Pocho" Paredes, el médico de a bordo (¡cómo no!), Jorge Jiménez Román, jefe de Navegación, y el Comandante Parra. Kurt Plate, sospechosamente, siempre ganaba en el juego, a lo que parece, "diabólicamente" ayudado por Jiménez y el resto de jugadores; pero cuando excepcionalmente perdía, se molestaba y a veces se la agarraba con mi música (yo no sé jugar cartas) y murmuraba algo contra mí, pero al poco rato se le iba el mal humor y para hacer las paces hacía como que dirigía la orquesta y me interrogaba o más bien afirmaba: "Ese es el Concierto número 2 de piano y orquesta" (y seguía dirigiendo imaginariamente). Yo, entonces "vengativamente" le respondía: "No". Y era suficiente para que él se carcajeara y me dijera algo amable (ciertamente se equivocaba a veces, pero yo no le perdonaba que criticara a Tania Libertad, quien por entonces acababa de llegar casi de su tierra norteña, Zaña, y hoy es una figura mundial de la canción, y no ha mucho tiempo realizó en Nueva York dos conciertos inolvidables por los que recibió un cheque, merecido por supuesto, también inolvidable.

El lunes 15 de enero de este año bisiesto, en circunstancias en que hacía su trabajo con la maestría y responsabilidad que todos le conocemos, así como los aviadores navales, y sus alumnos en especial, Reynaldo García no pudo evitar un accidente de su profesión. El estaba a los mandos de su avión y se encontraba a pocos minutos de la cabecera de pista del aeropuerto de Arequipa. Dios, ese Gran Comandante, a menudo tan difícil de comprender, dispuso que ese avión (como otros miles de aviones y de vidas) no llegara a su destino. Nos queda el consuelo de saber que "Coliche" (por primera vez en mi vida lo llamo así) vive ahora eternamente. Que cuida de los suyos con el celo con que siempre lo hizo y que, con su edificante y contagioso buen humor, sonreirá más de una vez, desde el cielo, con la lectura de estas modestas líneas que sus amigos respetuosamente, dedicamos a él, a su familia, y a todos los aviadores navales que han ganado un mundo mejor con su esfuerzo y con su sacrificio para que la Marina sea mejor cada día.

El prestigio ganado en tantos años por Reynaldo García, su honradez profesional, su bonhomia, serán siempre motivo de una reflexión para quienes lo conocimos, un grato recuerdo que será acompañado también por una sonrisa, que esa es la clase de oración mejor, que él nos pediría.

El contramaestre Carzola

Jesús Torres Chavera

La ceremonia fue austera. La colocación de ofrendas, la proclama y el desfile se cumplieron en el tiempo estipulado. Finalmente, cuando las salvas de honor tronaron confundidas con los clarines y redoblantes, la Plaza Grau chalaca, ubicada frente al mar, se vio atestada de público. De entre aquel entusiasta gentío se destacó una figura inconfundible para muchos... ¡El contramaestre Carzola!

Los años apenas si habían dejado huellas en su físico, sólo el tono claro de su cabello denotaba cierta semblanza patriarcal. Después del saludo y de un cálido abrazo inquirió fulminante en tono de broma:

–¿Y mi maquinita de afeitar?

La interrogación no me tomo desprevenido, la intuía.

–Aún la uso, y a pesar de haber tratado de sustituirla, ninguna pudo acomodarse mejor.

Entablado el diálogo arrumbamos al Muelle de Guerra donde apoyados en su balaustrada, conversamos largo y tendido. Los recuerdos se remontaron hasta los lejanos días previos a nuestro encuentro a bordo del petrolero B.A.P. *Sechura*. Las imágenes retrospectivamente se agolparon en la mente, inicialmente difusas, luego casi corpóreas.

Eramos bisoños grumetes y nuestro primer destino fue la Escuela Naval, en La Punta. Comparándola con la Estación Naval de San Lorenzo, la Escuela Naval fue como ir del infierno al paraíso. Allí teníamos agua dulce todo el día, abundante rancho, francos día por medio, además de una función de cine semanal; y como estábamos en verano llenábamos los ojos con las lindas bañistas.

Una cuadra de añosas maderas fue nuestro alojamiento. Desde allí veíamos por las tardes a los cadetes, tan jóvenes como nosotros, en sus diarias actividades deportivas. Más tarde muchos egresaron como destacados oficiales. Con la llegada

del invierno nuestro paraíso empezó a refrescar. Las guardias nocturnas nos aguijoneaban con el frío y la humedad, siendo el puesto de Punta-Punta, en el extremo sur, el más temido, porque de cuando en cuando las olas lamían su base amenazando introducirse en nuestro cubil. En fin, éramos voluntarios y "asimilamos el castigo" hasta la llegada de otro grupo de novatos que cubrieran las guardias menos "tibias", cumpliéndose asi la ley del más antiguo.

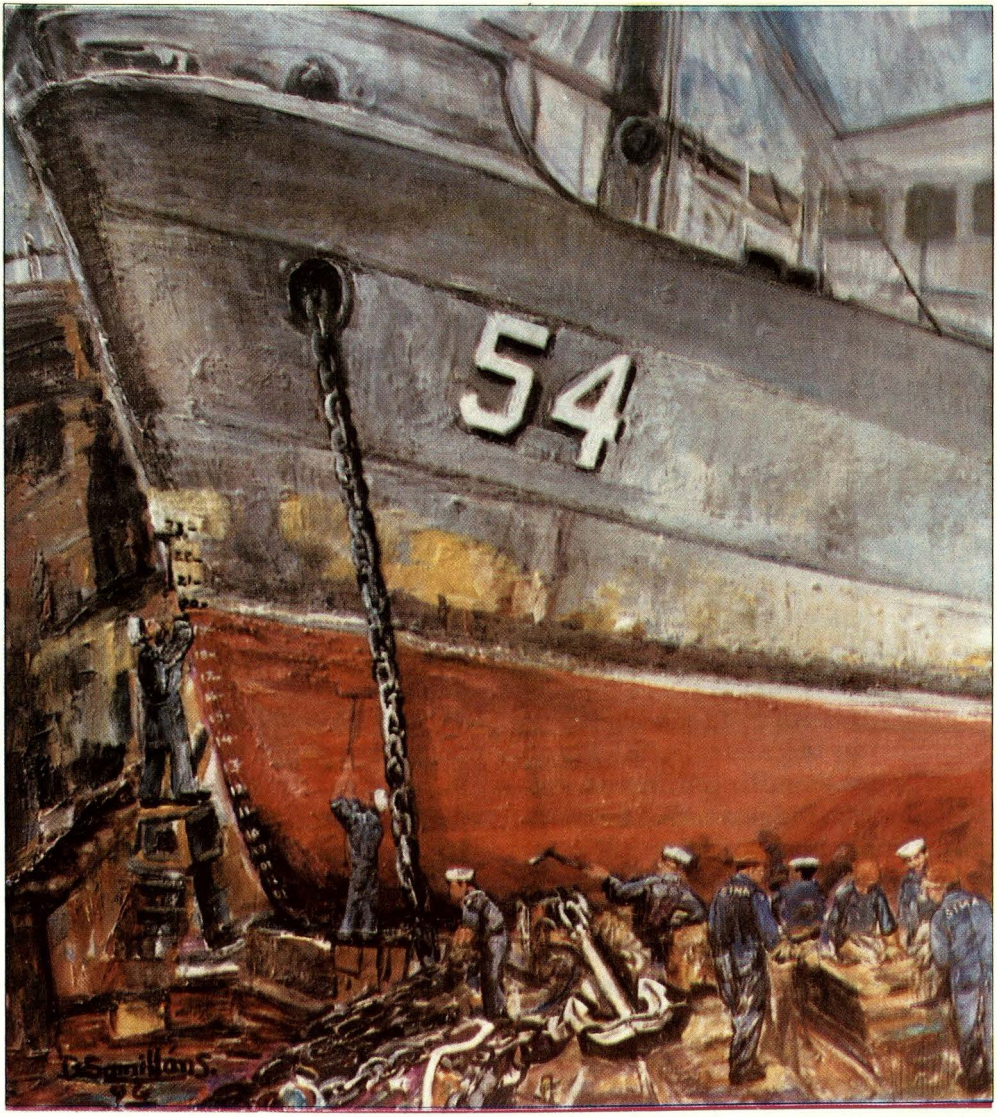
Pero ser antiguo sin haber navegado empezó a ser un desafío. Todos queríamos sentir los pies plantados en la cubierta de un barco y aprender a llevar el cuerpo aun en los más pronunciados balances, o situarnos en lo alto del puente y extasiarnos contemplando de tarde en tarde el reguero de luces iluminando algún puerto lejano.

Felizmente llegó el día en que cambió nuestra suerte y varios de nosotros, coys al hombro, fuimos en calidad de depositados a bordo del petrolero *Sechura*, iniciando lo que más tarde sería una valiosa y romántica experiencia marinera que marcaría nuestas vidas por siempre.

Inicialmente no nos hicimos a la mar. En aquellos días nuestro futuro buque se encontraba en el dique seco del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) para su carenado y recorrido anual. Allí lo abordamos a mediados de agosto de 1960. Estaba en calzos y apuntalado por doquier desafiando la gravedad. Nos pareció inmenso a pesar de sus 385 pies de eslora, 52 de manga y aproximadamente 9,000 toneladas de desplazamiento.

Al transponer la pasarela y pisar por primera vez su cubierta metálica comprendimos que allí realmente se trabajaba. Aquí un ruidoso rasqueteo, allí un piqueteo incesante; los hombres con sus herramientas manuales, eléctricas y neumáticas parecían desafiar al reloj. Las emanaciones del azarcón que más tarde se nos harían tan familiares ascendían desde las sentinas hasta disiparse arriba, en la cruceta del trinquete. Hacia la proa, y desde el fondo de su pañol, la cadena del ancla parecía trepar como una gigantesca serpiente de hierro hasta el escobén, por donde se descolgaba hasta el fondo del dique, en donde también sería objeto de un prolijo mantenimiento. Mientras que en popa obreros calificados extraían con ayuda de grandes tecles la hélice que con leves muestras de desgaste y llena de incrustaciones, contrastaba con el bruñido eje. El timón, que también yacía por allí, parecía una gigantesca rebanada de pan tostado. Respirábamos hondo al pensar que de un momento a otro nos veríamos enrolados en aquella febril rutina.

En la primera semana nuestras trazas empezaron rápidamente a cambiar. Inicialmente la ropa se tornó de un falso color que recordaba el olvido, las gorras no guardaban ni en las costuras su color original. Nuestras manos se ampollaron por



"En dique", acrílico del pintor David Samillán S.

el uso de rasquetas, picos y escobillas metálicas. Uñas, manos, brazos, y hasta gruesos mechones de cabello se nos embadurnaban de pintura con asombrosa rapidez por la falta de práctica.

Algunas veces nuestra faena la hacíamos a bordo, ya sea en alguna cubierta, mamparo o compartimento; otras veces la efectuámos en el fondo del dique ayudando a un grupo de operarios de overall oscu-

ro que, como descomunales hormigas, aguijoneaban con largos raspadores las planchas de la obra viva, desprendiendo las ampollas de herrumbre, yuyos y las compactas colonias de diminutos choros.

Los días pasaron volando, tornándose cada vez más fuertes y curtidas nuestras manos. Consiguientemente, hubo un mejor y racional uso del material.

Después del toque de diana venía el desayuno y luego en formación íbamos hasta el portalón desde donde cada quién se dirigía a su área asignada. A media jornada los marinos y civiles que laborábamos conjuntamente teníamos rostros y manos renegridos por el sudor mezclado con el óxido y residuos oleaginosos. Así ascendíamos, cual densa marea, inundando las instalaciones de la cafetería "El Perno Loco", para engullir butifarras, empanadas y bebidas o café. Luego retornábamos abstrayéndonos nuevamente en la tarea, hasta que el ascendente aullido de la sirena que anunciaba el término de la jornada nos hacía encaminar en tropel a las duchas para tratar de quitarnos la traza de seres desenterrados. Después de una veloz acicalada salíamos de franco.

En aquellos días una visión panorámica de los alrededores del dique, los talleres y el astillero, denotaban como hoy, una intensa actividad. Desde el momento en que ingresaban los buques hasta que se retiraban, el movimiento no conocía tregua. Ingenieros, técnicos, obreros y marinos comulgaban unidos en el recio trabajo, sucediéndose los turnos uno tras otro. El vibrante sonido provocado por las herramientas era como las notas de un gigantesco himno al trabajo. El dinamismo mostrado por estos hombres era admirable. Eran hombres originarios de todos los lugares del Perú, como el señor Burgos y el contramaestre Carzola, por ejemplo.

El señor Burgos era un trabajador ya mayor, de mediana estatura y un tanto rechoncho. Su cabeza pequeña, sus orejas cortas, sus ojos saltones y su hirsuta barba le daban la apariencia de un lobo marino. Casi siempre vestía pantalón y camisa de marinero en faena, en invierno se abrigaba con una chompa azul de cuello alto y un raído gabán del mismo color. Su testa de escaso pelo la coronaba con un gorro, también de marinero, extendido completamente cubriendole el cogote. Unas gastadas y viejas botas de goma le servían para proteger sus pies. Todo en él indicaba un tiempo indefinido y jamás conocí su edad. Todos lo llamaban "Burguitos" a secas.

Años despues su figura nos sería muy familiar trajinando por algún lugar de la Base Naval, ya sea por la poza o talleres del dique, así como a bordo de alguno de los diversos buques amarrados a muelle. Aclararemos que el momento predilecto de su aparición era durante las horas de rancho. Los kukis o rancheros se referían a él como "la Draga" ¡... por la cantidad de comi-



El BAP Sechura *en aguas de puerto.*

da que digería! Del buen "Burguitos" se comentaban las más disparatadas anécdotas (¡aseguraban que en una oportunidad había sido colisionado por un buque!). En fin, fue un personaje conocido y que a todos conocía, siempre anduvo risueño y servicial. Yo lo imaginaba como un regordete ekeko lejos de su terruño.

Más tarde, cuando concluyeron los trabajos a bordo, el dique fue inundado y el B.A.P. *Sechura* salió con una renovada estampa. Acoderada en el muelle antedique y sin ningún lastre, su borde presentaba una descomunal elevación, parecía un gran castillo a flote. Desde allí alcancé a divisar a "Burguitos" silbando de pie en un chinchorro, retiraba algunas maderas que flotaban en la poza. Realizaba su tarea con tanta responsabilidad que seguramente imaginaba ser el capitán de un navío.

Muy temprano al otro día nos esperaba una agradable sorpresa: saldríamos a probar máquinas. Apoyamos voluntariamente a bordo a nuestros compañeros mayores durante la maniobra de zarpe. Cobramos algunas espías y alguno hasta se animó a volear un "givilay". "Burguitos", infaltable, ayudó solicito en el muelle. Y cuando hubo desembarcado el práctico y traspu-

simos la última baliza que señalaba el canal de ingreso al puerto, nuestro estómago quiso cambiar abruptamente de localización, y es que como el buque salía con los tanques vacíos, éstos aumentaban su flotabilidad, aumentado consecuentemente los estragos de nuestra primera borrachera de mar por los continuos bandazos y cabeceos.

Al retornar por la tarde al amarradero, nuestro comandante comprobó a satisfacción los trabajos efectuados por el SIMA. El buque quedó expedito para operar. Nosotros traíamos en nuestros haber las primeras millas navegadas y nos sentíamos henchidos de orgullo.

En aquellos días, imberbes aún, sólo una tenue sombra de bozo caía desde el labio superior bifurcándose hacia la barbilla. Y ya sea que con el afán de lucir más acordes con nuestra flamante condición de tripulantes cancheros, o tal vez con la intención de borrar algún resto de pintura, aquel día decidimos empezar a razurarnos. Esta circunstancia hizo que conociera más de cerca al contramaestre Carzola.

Moreno, alto, de pronunciadas mandíbulas, cabello lacio azabache, bigotes muy bien delineados y unos anteojos de gruesas lunas enmarcaban su rostro. Chalaco, desde muy joven se enroló también como voluntario en nuestra Armada.

Acudí a él en demanda de un préstamo: su maquinilla de afeitar... ¡incluida la hoja, claro! El contramaestre accedió no sin antes bromear refiriendo que el bozo se extirpaba con una buena lavada de cara.

La maquinilla en mención era de cobre, constaba de tres partes y se desarmaba desenroscando el manguito. Las hojas que utilizaba eran aquellas que en colegio utilizábamos para sacar punta a los lápices, las conocidas como "yilé".

La operación fue rápida. La maquinilla se deslizó veloz con la espuma del jabón . Primero de arriba hacia abajo y luego a la inversa por cada carrillo; después arrazó con todo vestigio piloso crecido a la sombra de la quijada y, finalmente, con cierta nostalgia de nuestra parte, la hoja barrió inmisericorde el bozo que ya creíamos ver como erguido mostacho. Al final del ceremonial del primer afeite, la sensación de ardor fue sofocada con abundante agua fría y un poquito de loción gorreada también al derecho contramestre.

Ahora el espejo reflejaba nuestra nueva imagen, más nítida y enfocada. El lavabo se llevó para siempre las pilosidades que sombrearon la imagen al carboncillo de un jovencito que, como muchos, quiso ser marinero y navegar por los siete mares.

Así iniciamos el ritual de los hombres velludos que tratan de parecer lampiños. Aquella tarde no lo imaginé, pero, sin saberlo, en aquel momento iniciaba un salto en el tiempo, porque pasarían muchos años antes de ver nuevamente al contramaestre Carzola.

En efecto, al no poder retornar-

le su maquinilla porque él ya había iniciado su franco, no tuve más remedio que guardarmela para hacerlo el día lunes. Pero, como siempre, el devenir tiene sus propios rumbos ajenos a los humanos deseos. Pues resulta que ante una urgencia el *Sechura* hubo de hacerse a la mar el sábado por la noche, para lo cual se ubicó y llamó a bordo a toda su dotación excepto a nosotros, los "depositados".

Cuando nos enteramos de los hechos y encontramos el muelle vacío, una amarga desazón nos embargó... ¡nuestra primera travesía se nos iba de las manos! Para consolar tamaña tragedia sólo tuvimos las bromas de "Burguitos" que, apoyado en una bita y mirando el horizonte, comentó:

- Ustedes perdieron el viaje...¡yo pierdo mi desayuno!

Hoy puedo decir que ese salto en el tiempo duró hasta hoy... ¡35 años después!

Al concluir nuestra conversación concluyó también aquel proceso regresivo de imágenes que terminaron por diluirse. El viejo contramaestre Carzola parecía revitalizado con el avivamiento de los recuerdos: Nos despedimos cuando en los buques de nuestra escuadra, fondeados en la rada chalaca, arriaban el empavesado de gala y el farito del Muelle de Guerra empeza a guiñar el ocaso.



Historia de un puerto que emerge: El Callao

Virginia Lacherre Calderón

Desde hace muchos siglos arrancó palabras de elogio de sus habitantes y de quienes lo visitaban; por su mar bondadoso, su desembarcadero accesible, sus aguas frías, por ser puerto ideal para la metrópoli, por su amplitud, su fondo y su seguridad, por su buen clima atmosférico, su ritmo de trabajo imperante y porque a través de él llegaba a Lima hermosos artículos y provisiones, nos referimos al puerto del Callao.

El informe de Alonso Martín de Don Benito enviado por Francisco Pizarro desde Pachacamac, en el cual destaca la bondad de la bahía del Callao; dio como resultado para que Lima fuera fundada el 15 de enero de 1535 y elegida como capital del virreinato del Perú.

Entonces, el Callao estaba diseminado en rancherías del Pitipiti Viejo, por Chucuito, donde un brazo de río desembocaba al mar, y en los totorales del Pitipiti Nuevo, en ambos lugares, los indígenas construían sus embarcaciones para la pesca y para su recorrido por el litoral.

Conocido como "Puerto de Lima" durante la Colonia, el puerto del Callao no tiene partida de nacimiento. El padre Bernabé Cobos, en su obra "Historia de la fundación de Lima", señala la dificultad de poder determinar la fecha de su fundación, no obstante, a través de sus escritos se sabe que las primeras edificaciones -tambos o bodegas- se hicieron por el año 1537.

La buena fama del Callao como puerto se debió a la isla San Lorenzo, llamada antiguamente Isla de Lobos, atalaya de vigías, cárcel de virreyes, peñón artillado, refugio de indios pescadores y cementerio pirata, que lo protege de los efectos de los vientos alisios (del SE).

Es en 1566 que toma forma de pueblo, al cual el cabildo de Lima asignó un alcalde para que administrase justicia. Residían entonces cerca de mil españoles con sus car-

gas de esclavos e indios.

En cuanto al origen de su nombre, que fue empleado por primera vez en documentos oficiales, en las instituciones que para el sometimiento de Gonzalo Pizarro dio en Panamá el 11 de febrero de 1547 el licenciado Pedro de la Gasca a Lorenzo Aldana, sin embargo otros consideran que la primera mención se realiza cuando el 6 de marzo de 1537, el cabildo metropolitano autoriza a Don Diego Ruíz para que levante un tambo o mesón: "donde se metieran las mercaderías que se desembarcaban", hay dos puntos de vista, el primero que la palabra "Callao" es de origen español, derivada del vocablo celta "caliavo" que significa "piedra pelada chica" que se encuentra en las orillas y cauces de los ríos y arroyos. En gallego existe el vocablo "callao", y en el glosario de voces marítimas antiguas se empleaba para definir un fondo marino de guijarro, tal como las playas y el fondo de las aguas del Callao. El segundo, sostiene que la palabra "callao" es de origen aborigen. Antes de la llegada de los españoles era lugar de "curación de las dolencias del espíritu" y en lenguaje aborigen: "callao" o "ceayao" (que deriva de "ceayzy") significa: "llamar o invocar al espíritu del paciente enfermo de tal dolencia". La denominación de "chalacos" en que se acostumbra nombrar a los habitantes del Callao, probablemente derive de vocablos aborígenes de origen quechua o aimara o tal vez al caso de que antiguamente habitó en las márgenes del río Rímac la tribu de aborígenes pescadores "chalatos". El historiador Javier Pulgar Vidal sostiene que "chalaco" tiene origen quechua, deriva ya sea de "challa" que en runa simi significa "piedra menuda", o de la palabra "cchalla" que en aimara significa arena, sin embargo, existe otra versión como que deriva de la palabra "encallado", en alusión a un determinado buque que encalló cerca a lo que es hoy La Punta.

El Callao fue durante épocas virreinales lugar de descanso para los virreyes, quienes antes de hacer su ingreso para tomar su posesión en Lima, optaban por pasar unos días en la hacienda Bocanegra y en el pueblo de Bellavista.

En 1544 fue nombrado, por el cabildo, el capitán Juan de Arechaga como primera autoridad marítima del puerto, "señor del navío San Andrés, para el cargo de Capitán y Guarda de dicho puerto, para que ningún navío salga del puerto en tanto que Justicia y Regimiento lo provean".

En 1571, por Real Cédula, se nombra un capitán de puerto y director de la academia de pilotaje, un ayudante y 1er. maestro que lo era el 2º piloto de la Armada.

Fue lugar estratégico para corsarios y piratas. Uno de ellos, Francis Drake, quien el 13 de febrero de 1579, aprovechando la oscuridad de la noche, registró buques y cortó sus cables, dejándolos al abandono.

Nuevamente, el temor se hizo sentir entre los pobladores del Callao y los de Lima, el 21 de julio de 1615, con la presencia del pirata George Spilbergen, quien luego de cañonear el puerto, se alejó a los ocho días, acto que según narran fue atribuido a las oraciones de Santa Rosa de Lima.

Hechos trascendentales en la historia tienen como punto de partida el puerto del Callao; tales como la flota que saliera de este puerto, siendo virrey Don García Hurtad de Mendoza en 1590, que descubrió las islas Marquesas y Marianas.

Otra de ellas, es la expedición de las naves "Los Reyes", al mando de Alvaro de Mendaña y "Todos los Santos", al mando de Pedro Sarmiento de Gamboa, que partiera del Callao el 10 de abril de 1595, descubriendo archipiélagos de la Oceanía y las islas Salomón y Marshall. La expedición, compuesta por las naves: la capitana, llamada "San Jerónimo", en donde iba Mendaña con su esposa Isabel Barreto [1], la segunda nave, la almiranta llamada "Santa Isabel" al mando de Lope de Vega, la tercera la goleota "San Felipe" con su capitán Felipe Corso y la cuarta era la fragata "Santa Catalina" en la que estaba de teniente Alonso de Leiva, zarpa con colonos y soldados, cientosiete mujeres, niños y gente de servicio, con la intención de colonizar las islas que se encontrasen. Es así que el 5 de julio de 1505 se descubre la primera isla Santa María Magdalena, luego vinieron otras a las que denominaron San Pedro, Dominica, Santa Cristina con un hermoso puerto llamado Madre de Dios, Santa Cruz, en donde con muchas dificultades se empezó a colonizar, pero las ambiciones y malos tratos a los nativos por parte de los españoles ocasionaron una orgía de sangre, por entonces, Mendaña enfermó, pero antes de que muriera nombró a su esposa con el título de Adelantada, capitana de la flota y gobernadora de las islas descubiertas, es decir las islas Marquesas.

A Isabel Barreto se le presentan horas difíciles, al regresar con soldados y sacerdotes a colonizar y evangelizar las islas descubiertas y someterlas a la corona, descubre las islas de Bárbados hoy Carolinas, el archipiélago de Marianas, Guam, Sirpana, Mindanao. Durante el trayecto perdió todas las naves y mucha gente con el deseo de regresar al Perú, inclusive la "San Jerónimo" con la que llegó a Manila, y que a pesar de su aspecto fue recibida con los honores de toda una almiranta.

Jacobo L'Ermit (almirante Clerk), el 2 de junio de 1624, al mando de una flota de 12 naves con

(1) Limeña según el Dr. José A. del Busto como la Dra. Judith Prieto de Zegarra, por revelaciones hechas a ambos, mas en alguos diccionarios e enciclopedias se le considera dama española oriunda de Galicia.

174 cañones, amenazó nuestro puerto, pero una enfermedad que lo llevó a la muerte, lo hizo desistir de su propósito. Fue enterrado en la isla San Lorenzo, con honores de acuerdo a su rango militar.

En 1657, el conde de Alba de Liste establece en el Callao la primera academia marítima de América bajo la dirección de matemático limeño Ruiz Lozano, la que sin embargo tuvo corta vida.

El siguiente siglo, dejó un mal recuerdo para el pueblo chalaco. El 28 de octubre de 1746 un movimiento sísmico de grandes proporciones, seguido de un maremoto, arruinó al Callao. De sus 5 mil habitantes sólo se salvaron 200. Se dice que el mar se salió más allá de un cuarto de legua. Entonces, se celebraba la festividad de los santos apóstoles Simón y Judas Tadeo, cuando a las 10 y 30 de la noche sobrevino la catástrofe. Apenas tres minutos fueron suficientes para destruir la obra paciente de 200 años. De los 23 buques que existían en la bahía 19 se hundieron en el Callao. El bergantín de guerra "San Fermín" fue varado más allá del centro de la población en la esquina del mercado conocida por la Cruz Blanca.

Diás después de esta tragedia fue encontrada en un potrero cercano a la iglesia de la Legua una efigie de Jesucristo cubierta con una túnica blanca y otra de color carmesí. Una corona de espinas y por cetro una caña. Fue aclamado como el "Señor del Mar" por los trabajadores del puerto como su patrono y protector. Han transcurrido más de dos siglos desde un 28 de octubre de 1746, y este culto religioso aún continúa arraigado a su pueblo.

Ante la catástrofe, mencionada, el trigésimo virrey del Perú, don José Manso de Velasco acordó alejar la ubicación del pueblo del Callao y que la ciudad se edificara en Bellavista, y que sobre las ruinas se construyera una fortaleza para defenderse de los piratas y corsarios. Así surge la fortaleza del Real Felipe, cuya primera piedra fue colocada el 01 de agosto de 1747.

Cabe referir que el pueblo chalaco también es gran devoto de la Virgen del Carmen. Casi todos los virreyes venían primero al Callao antes de hacerse cargo de la administración del Gobierno del Perú, y en la ermita de la Virgen del Carmen, en La Legua, que existía desde 1606, se detenían para recibir la insignia de mando e ingresar más tarde a Lima.

La tradición cuenta que la Virgen del Carmen desapareció la leyenda del diablo en la carretera Colonial, que entonces aterraba en su recorrido porque estaba poseída por el demonio. Una vez, el pescador Taita Chanque, residente en el Callao, iba en burro llevando pescado fresco a Lima, cuando por el camino a la altura de la iglesia, se encontró con una criatura que con infinito desconsuelo lloraba abandonada. El ver al niño, el humanitario pescador se condolió y dijo protestando: "qué malas son las gentes, y como votan a la interperie a

sus pobres hijos..." Se bajó del burro y con paternal cuidado cargó al niño y arrullándolo en sus brazos lo acariciaba con pena. La criatura abrió los ojos y volviéndose al pescador le dijo: "Mira mis dientes". Tayta Chanque los miró absorto, petrificado, y vio que cada diente en la boca abierta era una brasita de candela. Sintió que se asfixiaba y que su pecho le quemaba... Entonces arrojó al suelo a la criatura y sintió una explosión... Al siguiente día, unos agricultores hallaron semimuerto al desventurado Chanque. Con las atenciones que entonces se le prodigaron refirió su triste aventura, y poco a poco fue perdiendo la razón. ¡Había cargado al diablo que la Virgen del Carmen arrojaba pública y definitivamente de la carretera!.

Los cañones del Real Felipe se enfrentaron po primera vez a las naves argentinas "Hércules" y "Halcón" al mando de los almirantes Brown y Bouchard, que se sumaron a la causa de la independencia americana, el 16 de enero de 1816.

El 05 de noviembre de 1820 es capturada en el Callao la fragata española "Esmeralda" por Cochrane y por Guise.

El 19 de setiembre de 1821 el general Don José La Mar capitula entre las fuerzas patriotas que comandaba el general Las Heras, entregando al Real Felipe.

El 08 de octubre de 1821, San Martín expidió en el Callao el primer decreto creando la Marina de Guerra Nacional.

El 27 de octubre de 1821 fue izado en uno de los torreones del Real Felipe la bandera nacional, cambiando su nombre por el de Castillo de la Independencia. El baluarte del Rey se denominó Manco Cápac, el de la Reina por el de la Patria, el del Príncipe por Jonte (en homenaje al auditor de guerra del ejército libertador), el de Princesa por el de De la Tapia (teniente del batallón N° 4, caído en defensa de la patria), el San José por Natividad, el San Miguel por Castillo del Sol y el fuerte San Rafael por el Castillo de Santa Rosa. Posteriormente la fortaleza recobró su antiguo nombre de Real Felipe.

El virrey La Serna fue vencido el 9 de diciembre de 1824 en Ayacucho, firma la Capitulación la cual contempla la entrega del castillo del Callao a las fuerzas patriotas. Es Bolívar quien exigió al brigadier Rodil la entrega pero se negó rotundamente, los sitiados consumieron "caballos, mulas, gatos, perros y hasta ratas", según las memorias del jefe español, quien se rindió finalmente el 22 de enero de 1826.

El Callao, el 7 de octubre de 1826 fue escenario de la primera batalla naval entre patriotas a órdenes del almirante Guise y las fuerzas realistas del capitán Roque Guruceta que fueron derrotadas, retirándose a su refugio de San Lorenzo.

El 08 de marzo de 1834, la Convención Nacional, con motivo de su gallarda actitud de apoyo al gobier-

no del general José Luis de Orbegoso, le otorga el título de "Fiel y generosa ciudad, asilo de las leyes y de la libertad".

En la madrugada del 01 de enero de 1835, se subleva en el Real Felipe el sargento Pedro Becerra, del batallón "Maquinguayo", el general Felipe Santiago Salaverry, Jefe de Estado Mayor del Ejército, toma por asalto por única vez en su historia el Real Felipe y debela el movimiento.

El 22 de febrero de 1836 el general Salaverry desconoce el Gobierno del general Orbegoso que se hallaba en el Sur y se proclama en el Real Felipe, Jefe Supremo de la República.

El 20 de agosto de 1836 el mariscal Andrés de Santa Cruz, tras sofocar algunos alzamientos en el sur del país y derrocar al general Felipe Santiago Salaverry, responde al pedido del pueblo chalaco y designa al puerto del Callao como Provincia Litoral. En el documento se señala que "el puerto necesita una autoridad independiente en el mando militar y marítimo".

En 1840, el Callao presencia un acontecimiento: la llegada del primer buque a vapor de propiedad de la compañía inglesa The Pacific Steam Navigation Company, llamado "Perú.

El 17 de mayo de 1851 se inauguró el primer ferrocarril en Sudamérica; su recorrido fue del Callao a Lima con la primera locomotora que llevó el nombre de "La Callao".

Singular mención merece el correo marítimo. Las cartas viajaban rápidamente por el litoral peruano. A fines de 1854 una carta proveniente de Washington vía los vapores, demoraba en llegar al Callao diecisiete días.

El 25 de octubre de 1856 zarpa del Callao la fragata "Amazonas" para dar la vuelta al mundo, al mando del capitán de navío José Boterín, retornando al Callao el 24 de marzo de 1858.

Es el 22 de abril de 1857, ante un intento golpista de Manuel Ignacio de Vivanco contra el gobierno de Castilla, fueron enviadas tropas al norte y sur de la República para develar la revolución. El general José María Plaza, jefe de la guarnición, observó el inminente peligro y sin pérdida de tiempo organizó la defensa, arengando a sus escasos efectivos. El pueblo que presenciaba la difícil situación de los leales, vibró de patriótico entusiasmo... ¡Armas y trincheras! era la expresión de los hombres, los jóvenes y hasta las mujeres quienes se desplazaron en busca de sus puestos: en las playas, en las explanadas y torreones del Real Felipe, en las calles hoy llamadas Daniel Nieto, Adolfo King, Constitución, Libertad y en las primeras cuadras de la Av. Saenz Peña. Todos los chalacos estaban allí, para defender la humillación hecha a su pueblo y a la Constitución.

Los quejidos de las víctimas civiles y militares que se regaban por doquier, se multiplicaban. Una bala

en el cráneo y cae muerto el general Plaza. Horas de horror y exterminio enardece el valor del espíritu chalaco que permanecía en pie de lucha, hasta que al mediodía llega con refuerzos de Lima el general Manuel Diez Canseco para consumar la soberbia de los revoltosos.

La victoria se hace en el suelo viril y el enemigo es derrotado y perseguido hasta sus embarcaciones que emprende la retirada hacia el Sur, salvándose así el gobierno constitucional del mariscal Don Ramón Castilla.

Esa misma tarde, la Convención Nacional aprueba la moción que declara: "Que la provincia litoral del Callao ha merecido bien de la Patria combatiendo hasta rendir a los enemigos de la Constitución que desembarcaron en la mañana de hoy. Decreta: Artículo Unico: la expresada provincia se denominará "PROVINCIA CONSTITUCIONAL".

Una fecha memorable para América y especialmente para el Callao, es el 2 de mayo de 1866, cuya bahía fue escenario de aquel combate que logró consolidar la independencia de las ex colonias de España.

Pequeñas naves, no obstante estar mal artilladas, defendieron el centro de nuestra línea; y como el "Tumbes", al mando del capitán de corbeta Juan José Raygada Montero, donde flameaba la insignia del Comandante General de la Marina, supieron avanzar, aunque en desigual combate, honrando a nuestra patria y a la Marina de Guerra.

Colaboraron a esta exitosa gesta, la ubicación de baterías en el litoral y tropas venidas de Lima y otros pueblos que se apostaron en las cercanías del Callao (Chacaritas), la caballería se ubicó en Bellavista y los bomberos en las calles de la ciudad.

No podemos dejar de citar la Factoría de Bellavista, que fue puesta a órdenes de la Comandancia General de la Marina en 1867 con el propósito de darle mayor proyección. Desarrolló patriótica labor durante la Guerra del Pacífico, así lo testifican documentos hechos por el propio Miguel Grau.

Un importante aporte para el movimiento portuario y recaudación de renta para el país lo costituye la construcción del muelle dársena (1875). Posteriormente, en febrero de 1929 se construye el Terminal Marítimo.

Por esta época, un gran número de inmigrantes italianos se afincaron en Chucuito, desarrollando múltiples actividades. En 1876 se concentraron en el puerto 1,298 italianos disminuyendo la cantidad con el devenir de los años.

Por 1882, el balneario de La Punta era un caserío habitado por pocas familias. Se observaba movimiento de gente de diciembre a marzo, que acudían a sus playas. Diez años después se funda el Club Regatas Unión en recuerdo de la corbeta peruana que el 17 de marzo de 1880 rompió el bloqueo de Arica, al mando del capitán de na-

vío Manuel Villavisencio. Las competencias de regatas eran motivo para reunir a un singular número de familias limeñas en las tardes de domingo.

Inicialmente funcionó en el terreno del "aromito", lugar con un hermoso paisaje marino que desapareció con la construcción del Terminal Marítimo. En 1942, el gobierno le concedió mil metros cuadrados en el sector comprendido entre el Malecón Figueredo y La Punta.

La Marina de Guerra inicia una nueva etapa con la adquisición de el crucero "Lima", que llegó al Callao el 31 de agosto de 1889. El "Grau" y el "Bolognesi" son mandados construir durante el gobierno de José Pardo, se compran 6 lanchas rápidas para que operaran en la selva.

El 13 de julio de 1890, arribaron al puerto del Callao los restos de quienes combatieron en Angamos, San Francisco, Tarapacá, Alto de la Alianza, Arica y Huamachuco, para ser conducidos 2 días después a Lima en medio de un gran fervor patriótico.

En 1897, se inaugura la Plaza Grau en el Callao. Durante el acto, el entonces presidente de la República, Nicolás de Piérola, dijo: "El trozo de granito y bronce que circundamos en este instante y que el benemérito pueblo chalaco, presidido por su distinguido municipio ha levantado en este pórtico del hogar nacional, conmemora una gloria verdaderamente peruana; pero como todas las grandes cosas brillante y amplia, vivifivadora y fecunda, duradera, con la duración sin medida de los tiempos".

La presencia de los japoneses data de abril de 1899. Los primeros inmigrantes arribaron al Callao a bordo de la nave "Sakura Maru", quienes fueron trasladados a las haciendas de la costa para trabajar como braceros. Otros se dedicaron a la labor de peluqueros, vidrieros y comerciantes.

Entrando el presente siglo, en 1905 se inaugura el tranvía eléctrico que unió al Callao con la capital. Queda atrás el lamparín y las luces a gas y es remplazado por el alumbrado eléctrico.

Este mismo año el médico Alberto L. Barton, en el modesto laboratorio bacteriológico del hospital Guadalupe de Callao, logra descubrir el germen causante de la "verruga peruana" que posteriormente, en su honor, seríadenominado bartonella bacilliformes por científicos de la Universidad de Harvard, como Richard Strong, Charles T. Brues, Ernst E. Tyzzer y A. W. Sellards.

No le fue fácil llegar a la verdad. Tenaz, perseverante, venía experimentando desde hacía años. Ya en 1899 había escrito: "el microbio de la enfermedad de Carrión es un bastoncito protoplasmático, corto, grueso, de extremidades redondeadas muy móvil, ávido de oxígeno, facilmente coloreable, que se encuentra en el bazo, en la sangre y, probablemente, en todo el organismo de los atacados de fiebre grave

de Carrión y capaz de reproducir por su inoculación en los animales la erupción verrucosa".

La muerte de Daniel Alcides Carrión, quien se inoculó sangre de un enfermo verrucoso para de esa manera estudiar todo el proceso de la enfermedad dio origen a valiosos estudios.

Otros hechos, también de importancia para la historia del Callao, es la llegada del general Roque Saénz Peña, el 06 de noviembre de 1905, sobreviviente de la batalla de Arica, a bordo del transporte "Iquitos", arriba a la inauguración del monumento al héroe Francisco Bolognesi.

En enero de 1911 arriba al Callao, el pionero de la aviación peruana Carlos Tenaud en su monoplano "Bleriot", y el segundo vencedor de la travesía de los Alpes, Juan Bielovucic, quien luego de efectuar vuelos sobre Lima, traslada sus hangares a la pampa del mar bravo del Callao, un terreno cubierto de grama, punto de cita y esparcimiento de varias generaciones, en donde alguna vez hubo una tribuna de madera, una pista de carrera de caballos y deportistas.

Los trabajadores del puerto en enero de 1913 conquistaron la jornada de las8 horas para los jornaleros del Callao, luego de una constante lucha para reducir las tareas que se prolongaban hasta 12 horas.

La necesidad de contar con un servicio de reparación de buques hace que a partir de 1903 el Callao contara con el dique seco de la Compañía Peruana de Vapores y el dique seco de la Marina de Guerra que seis años después incorporó otro.

El 20 febero de 1931, se subleva en el Real Felipe con fuerzas de la Guardia Civil, el general Pedro Pablo Martínez, contra la Junta Militar de Gobierno que presidía el teniente Coronel Luis M. Sánchez Cerro. El movimiento fue prontamente debelado.

Ostenta el Callao estatuas como la de José San Martín inaugurada el 13 de enero de 1931, la de El Obelisco, levantado frente a Santa Marina que simboliza el heroismo de los chalacos de los batallones "Guardia Chalaca" y "Guarnición de Marina" fue inaugurado el 10 de agosto de 1936 y el de la Plaza Santa Rosa de Chucuito al Coronel José Gálvez y defensores de la Patria que perecieron en el combate naval del 2 de Mayo y que se inauguró el 20 de agosto de 1936.

La década del 40 el Callao se caracterizó por sus salas cinematográficas. El Porteño que primero se llamó Mundial y luego Majestic, el Badell, el Dos de Mayo, el Bellavista, el Callao y el Ideal fueron los más concurridos y los que proyectaban películas en su mayoría mexicanas y argentinas.

En 1940, el Callao es nuevamente azotado por un terremoto. Las viviendas y construcciones que en su mayoría eran de adobe y quincha quedaron destruidas, motivando el crecimiento y en otros

casos el nacimiento de pueblos jóvenes en el primer puerto.

El 03 de octubre de 1948, el Real Felipe tuvo actividad. Había sido tomado por sorpresa por oficiales de mar y marinería que se habían sublevado en los buques de la Escuadra para derrocar el Gobierno del doctor José Luis Bustamante y Rivero. El Batallón de Infantería N° 39, de guarnición en el cuartel de Arsenal, hoy desaparecido, al lado del Centro Naval, resistió valientemente el ataque hasta la llegada de los refuerzos de Lima. Después de enérgica acción, con pérdidas de vidas, los sublevados fueron dominados en las tres bases que habían capturado: en la Escuela Naval, en el Real Felipe y en el Arsenal Naval.

Posteriormente, en 1950 se crea el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), que hasta el día de hoy marcha acorde con la tecnología naval, brindando servicios de reparación a buques de guerra y mercantes, nacionales y de bandera extranjera, contribuyendo al desarrollo del país con las construcción de embarcaciones, puentes, torres de alta tensión, etc.

En la década del 50, la provincia constitucional era casi una metrópoli. Su distancia a Lima se acortó al inaugurarse las avenidas Argentina y Colonial, que enlazaron la provincia a la capital. Posteriormente se construyen importantes avenidas como la Costanera, Venezuela, de la Marina, etc.

Las antiguas edificaciones de corte morisco y barroco dieron paso a modernas construcciones de cemento y hormigón, a edificios, a hospitales remodelados y a las llamadas unidades vecinales.

Observó una impresionante actividad pesquera, fue precisamente la época en que se inica el llamado "boom" pesquero y surgen las fábricas procesadoras de pescado y astilleros. De los años 50 a la actualidad han transcurrido muchas décadas y ha experimentado una serie de progresos importantes.

Los ilustres personajes e instituciones chalacos

Notable fue la participación del pueblo chalaco durante la Guerra del Pacífico, muchos de sus hombres formaron los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca", la columna "Constitución" y el batallón "Callao", y muchas instituciones chalacas, las que colaboraron en solventar la guerra. Otros pelearon en Arica como artilleros, integrando las guarniciones de las unidades navales como soldados y tripulantes a bordo del "Huáscar" y de la corbeta "Unión".

Aquella gente porteña cuyos nombres estarán siempre presentes en la historia del Callao figuran los hermanos Richarson, componentes de una sólida familia de diez hermanos. Eduardo combatió en San Juan y más tarde en Miraflores, era capitán provisional o "temporero" de la 6ta. compañía del Batallón Cazadores de Junín N° 89. Su hermano prestó servicios siempre que

fue llamado por el gobierno como hombre de orden a sostener las instituciones nacionales. El 8 de mayo de 1879 Mariano Ignacio Prado le extiende el despacho de teniente coronel de la Guardia Nacional, en mérito a su patriotismo y aptitudes. A la vez fue nombrado jefe de la Columna Naval de Iquique, donde era gerente de una compañía salitrera. Al retornar a la capital integró la 1ra. compañía del Batallón N° 2 de la Reserva, esperó a pie firme el ataque enemigo.

Gregorio N. Real es otro destacado chalaco que participó en la defensa de Lima en 1881, tuvo a su cargo el hospital de sangre de Santa Sofía, local que aún existe en la Av. Grau. Médico de profesión nació en el Callao en 1830. Distinguido alcalde del puerto de 1869 a 1872, a él se debió la proyección del mercado, de la iglesia matríz y la reconstrucción urbana de Bellavista.

Manuel Arellano, combatió también en Miraflores en donde sucumbió, estuvo en el "Huáscar" en toda la campaña naval.

Adolfo King Loane, combatió en Arica hasta inmolarse. Participó también en el combate de Abtao a bordo de la fragata "Apurímac" como amanuense.

Por otro lado, el nivel periodístico del pueblo chalaco se vió trducido en publicaciones como el "Depositario" que atacó duramente al poder español, "El Desengaño" (1824-1825), "El Triunfo del Callao" (1824-1825), "El Redactor" y "El Playero" (periódico eventual), "El Chalaco" (1861), "El abrigo del pueblo" (1861), "El Callao" (1883), diario que circula en la actualidad, "El Heraldo Masónico", "El Porvenir".

El periodismo chalaco del siglo 20 quedó rubricado en publicaciones como El Auxiliar del Comercio (1901), la Reacción (1904), El Imparcial (1904), El Puerto (1912), La Sanción (1915), La Provincia (1923), Vida Porteña (1913), El Intransigente (1933).

En el plano cultural y médico hacemos un alto para nombrar algunos de los hijos ilustres del Callao: los novelistas José Ferrando (1910-1947), autor de *Panorama hacia el Alba* y dejó un libro inédito *La frontera Norte,* Manuel Augusto Bedoya (1888-1942), Katia Saks (1939), los poetas Carlos Emilio Siles (1865-1888), Carlos Contreras Espichán (1901-1953) y Carlos Concha Boy (1910-1929); los historiadores Enrique Demetrio Tovar (1888-1947) y Germán Stiglish (1877-1928), marino que alcanzó el grado de capitán de navío, que exploró el Alto y Bajo Tambopata e hizo estudios del Madre de Dios y el Manú, y del Itsmo de Fitzcarrald; los periodistas y escritores Carlos Latour (1864-1887) y Nestor Gambetta (1894-1966), especial reconocimiento merece el tenor Alejandro Granada (1898-1962), considerado como uno de los diez mejores del mundo; los médicos Luis Oscar Romero, quien hizo el diagnóstico clínico y bacteriológico por primera vez en el Perú de la peste bubónica, enfermedad que amenazó al Callao,

y Juan M. Byron, bacteriólogo que hizo investigaciones sobre el bacilo de la tuberculosis a tal punto de contraer la enfermedad.

Entre las primeras instituciones que se fundan y que van a dar grandes frutos al Callao figuran: la Sociedad Democrática Filantrópica (1858), las compañías de bomberos Unión Chalaca N° 1 (1860), Garibaldi N° 3 (1873), la Salvadora del Callao (1873), The Club, club social que se funda en 1867 y que durante la ocupación en 1881 recibió el privilegio de acuñar su propia moneda, la que circuló durante la Guerra con Chile, el Club Regatas Unión (1892), el Colegio 2 de Mayo (1868), el Callao High School (1891), que luego se le denominaría Colegio América del Callao y muchas más instituciones que nos faltaría espacio para mencionarlas.

La industria cervecera en el Callao, que tuvo un gran desarrollo merece mención aparte. La primera Pilsen se embotella el 15 de octubre de 1863, por Federico Bendels, su fundador. También hizo conocidas las marcas Polar, Pilsen, Export Callao y Extracto de Malta.

Se fundan el primer molino harinero en Chucuito: el Santa Rosa (1875), le seguirán luego el Nicolini (1906), Cogorno (1911), muy conocidos en el medio. Se crea la fábrica de fósforos La Llama, también en Chucuito.

Las aguas gaseosas fueron también una fuente de trabajo para los chalacos, popular entre ellas se hizo la Kola Chalaca.

Por otro lado, están los clubes deportivos que ha brindado lauros y momentos de enardeciente algarabía, de tristeza y de rabia al Callao, entre ellos: el Club Atlético Chalaco, Club Ciclista Callao, Club de Tiro de Bellavista, la Societá Canotieri Italia, el Bilis, el Sport Boys, entre otros.

Este es el Callao, escenario de importantes episodios de nuestra historia y cuna de grandes hombres y hoy sede de instituciones que contribuyen al progreso del país como son las principales dependencias de la Marina de Guerra, muy identificada con su pueblo, el Instituto del Mar del Perú, la Universidad Nacional del Callao, la Empresa Nacional de Puertos, el Terminal Marítimo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, además de empresas privadas y otras entidades, son motivos más que suficientes para reconocer su trayectoria y repetir esa frase acuñada por los chalacos: ¡Chim pum...Callao!, grito de guerra muy natural de la tierra chalaca, exclamación que brota espontánea y resuelta cuando se pone a prueba el valor y el buen nombre del Callao, es la lucha en los reclamos de justicia, en el éxito de convicciones políticas o en el júbilo del deporte, es la voz que surge libre y vigorosa como una nueva expresión de aplauso o de vitorear la rebeldía, la nobleza y la altivez de su hijos, es fanatismo impetuoso que repercute en el Perú y fuera de él con sonido original, como su origen, como silbido de bala: Chim Pum Callao.

BIBLIOGRAFIA

- "Genio y figura del Callao", Néstor Gambetta, 1967.
- "Mi Provincia Constitucional", Julio Ríos Guzmán.
- "El Callao, su historia en imágenes", Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
- "Historia Marítima del Perú, Serie Monografías / Tomo I, Los puertos del Perú, Miguel Flórez Nohesell.
- Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol. I, siglo XVI - Historia Interna.
- Historia Marítima del Perú, Tomo III, Vol. 2, siglo XVI - Historia Externa.



1996

Eugenio Cogorno Molino Excelsior S.A.
Mariscal Miller 450 3er. Piso Callao
Telf. : 4293600 - 4298484
Ventas Tef.: 4659852 - 4659843

CALIDAD DESDE 1928

ENERO

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRERO

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29		

MARZO

D	L	M	M	J	V	S
31					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

ABRIL

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

D	L	M	M	J	V	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO

D	L	M	M	J	V	S
30						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

JULIO

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SETIEMBRE

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	5	4	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

OCTUBRE

D	L	M	M	J	V	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

NOVIEMBRE

D	L	M	M	J	V	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

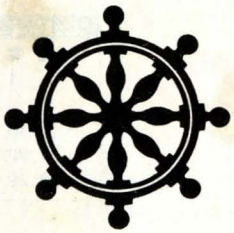
DICIEMBRE

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Cogorno®

... Tradición de buen sabor !







Atardecer en el litoral norteño