REVISTA DE MARINA



Revista de Marina

AÑO I | LIMA, 15 DE ABRIL DE 1907 | NUM. 1

Dando cumplimiento á lo dispuesto en los Estatutos del Centro Naval, á la vez que satisfaciendo una necesidad que desde hace tiempo se dejaba sentir en el seno de nuestro personal, aparece esta Revista en la que los oficiales de marina, así como todos los dedicados á las cosas de mar, encontrarán informaciones extractadas de revistas extranjeras y publicaciones de todos los que, pertenecientes al Centro, deseen

la existencia de publicaciones como la presente, que exteriorizando el pensamiento, revelen el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar.

Como en la actualidad las invenciones navales se multiplican de manera asombrosa, haciéndose por esto el campo de los conocimientos del marino más y más vasto, se requiere, de manera imperiosa, que el oficial de marina, si no quiere abdicar su honroso puesto, quedando rezagado en sus conocimientos, siga con atención esas rápidas evoluciones, lo que solo conseguirá leyendo el sin número de revistas que en el día se publican en todos los idiomas; pero como esto presenta graves dificultades, porque no todos están en condiciones de hacer frente al desembolso que ocacionan esas suscripciones, ni todo lo contenido en ellas les interesa directamente, á parte de que no podrían salvarse los inconve-

NP/cast/5808

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de N. Julio J. Elías Murgia

MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA
ENERO - FEBRERO - MARZO, 1997
SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Jaime Monge Acuña

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE OPERACIONES
Capitán de Fragata
Mauro Cacho de Armero

JEFE DE PRODUCCIÓN
Capitán de Fragata
Carlos Salazar Muro

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
TS2. Elmer Córdova P.

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

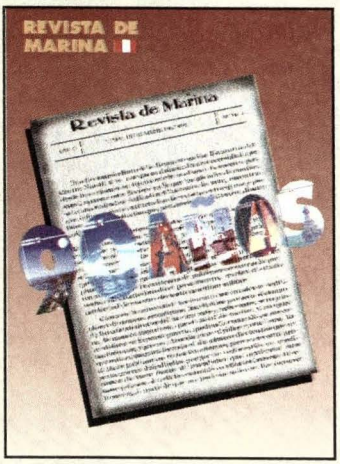
PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

DISTRIBUCIÓN
OM2. Walter Quispe Prado

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
IMPRESORA ANDINA S.A.

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



REVISTA DE MARINA
Nonagésimo Aniversario

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

90 memorables años

El 15 de abril de 1907, es una fecha memorable en el marco de la vida institucional, en lo que atañe al campo de la información: nace la Revista de Marina. inscribiéndose desde entonces, como la primera publicación especializada en el ámbito castrense nacional, y cuyos propósitos continúan vigentes tras noventa años de dilatada travesía.

Este proyecto editorial que se concibió en el Centro Naval del Perú, por oficiales de Marina, quienes la fundaron, en su primer editorial especificaron que estaba destinada al apoyo del desarrollo marítimo y que garantice la supremacía en el mar, así como el de incentivar el estudio constante de los diferentes aspectos de la guerra y la cimentación del espíritu naval.

Este espíritu naval que fluye con los años, hizo posible las metas propuestas cuyos lineamientos continúan en su siguiente y definitiva etapa, al constituirse como revista oficial de la Marina de Guerra del Perú.

Cuando reflexionamos en torno a la vida efímera de muchos proyectos editoriales, sentimos el orgullo de que la Revista de Marina, nació desplegando sus velas con apasible viento y con rumbo seguro.

Han pasado nada menos que 90 años de exitosa navegación. Desde esa lejana fecha, en miles de páginas se compendia la historia de este extenso tramo de la vida institucional; en ellas está el fruto de la imaginación, el florecer constante del esfuerzo y la vocación, el talento y la inquietud innovadora de su gente. Pero lo que es más, está presente, inalterablee e inconfundible, el espíritu naval del marino peruano.

Es esta fuerza vital que se plasma y se proyecta en cada línea como testimonio del acontecer, en artículos científicos, en trabajos didácticos de instrucción y formación naval; o, artículos de historia y de homenajes vibrantes y oportunos y, entre otras crónicas nacionales e internacionales de la época; en suma: en esta armoniosa conjunción, se siente la palpitación de una Marina que creció con el siglo, merced a la fuerza moral de sus hombres.

En este nonagésimo aniversario de la Revista de Marina, ya en las postrimerías de esta centuria, se rinde homenaje a los fundadores, reconocimiento a la pléyade de directores que la guiaron por expectante horizonte y a los articulistas navales y civiles que, con su profesionalismo vitalizaron el proyecto.

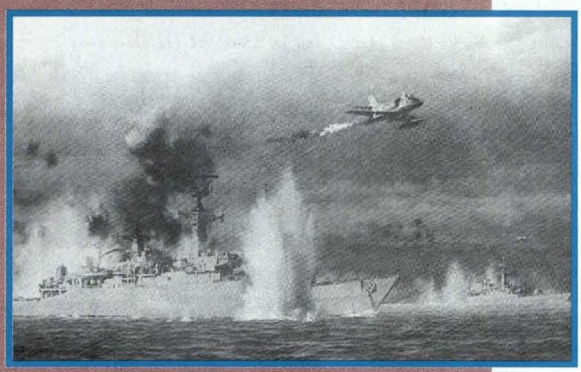
Es responsabilidad nuestra, tomar el desafío que demanda esta producción editorial, máxime cuando somos parte de las postrimerías de los 90, de la asombrosa trasformación técnica, psicológica y social del mundo de hoy. Tenemos la certeza que así será, por cuanto tenemos fe en la máxima realización de las potencialidades del oficial de la Marina de Guerra del Perú y, en el talento y lucidez de nuestros colaboradores que harán factible para que la Revista de Marina, continúe siendo uno de los nexos que nos une, y fuente apreciable de información, valores y conocimientos navales que nos peculiarizan.

EL DIRECTOR

ENERO - FEBRERO - MARZO, 1997

POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES

Apuntes sobre terminación de guerras



13

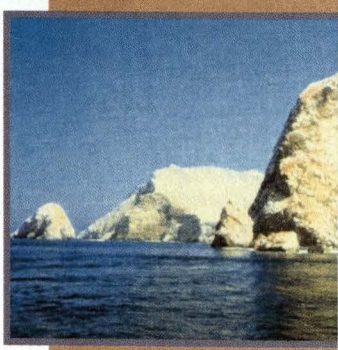
AVIACIÓ

Helicópter

70

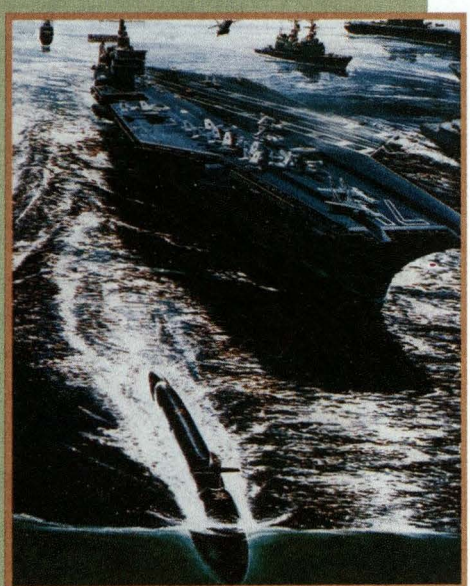
RECURSOS MA

La fertilidad del M



ESTRATEGIA

Forward... From the Sea



47

ECOLOGÍA

Proyecto "R

95

AVAL

ıvales: Los ojos de la Flota



OS

eruano



77

N"



SUMARIO

EDITORIAL 5

HOMENAJE
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú:
Homenaje a la Revista de Marina 9

POLITICA Y RELACIONES INTERNACIONALES
Apuntes sobre terminación de guerras 13
Calm. Humberto León Rabines Gironda

GEOPOLÍTICA
Seguridad y Geopolítica 22
Calm. (r) Julio de los Ríos Rozas

ESTRATEGIA
Estrategia 33
Calm. (r) José García Valdivieso

Forward...From the Sea 47
C. de N. Manuel Lores Salinas

Cooperación, principio vital en toda guerra 61
C. de N. Eloy Ledesma Rebaza

AVIACIÓN NAVAL
Helicópteros Navales: Los ojos de la Flota 70
Tte. 1º Erik Mariscal Villavicencio

RECURSOS MARINOS
La fertilidad del Mar Peruano 77
David Attenborough

PESCA Y DERECHO DEL MAR
El Acuerdo de Nueva York para la
pesca en la Alta Mar 83
Calm. (r) Jorge Villalobos Urquiaga

ECOLOGÍA
El Proyecto "RADIN" ¡Un reto!
¡Una respuesta! 95
Tte. 1º Jorge Gutiérrez Muñoz

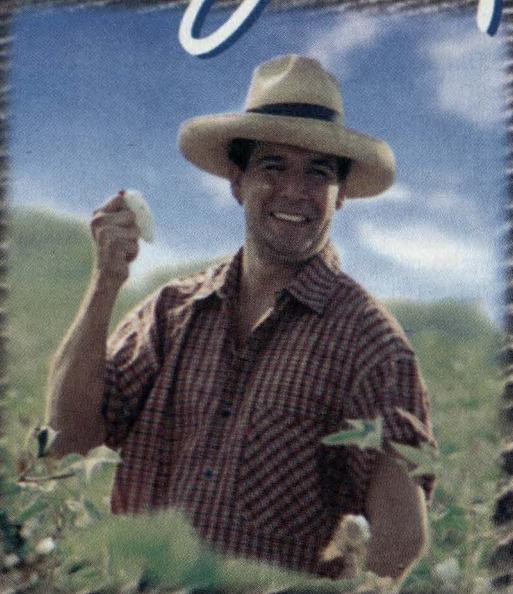
INTERESES MARÍTIMOS
El Puerto del Callao: ¿esperanza
a aprovechar o frustración a lamentar? 109
C. de F. Luis Felipe Villena G.

MISCELÁNEAS
¡Que no mueran nuestros inventos! 112
C. de N. Luis Bouroncle Llerena

INSTITUCIONES
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú 115

Detrás de cada gran momento,
detrás de ese gran logro, estamos...

Siempre Contigo





Con apoyo todo sueño se vuelve realidad. Apoyo significa, colaboración, cercanía, absoluta confianza. Todo lo que nosotros, en el Banco de Crédito, queremos darte. Por eso estamos... siempre contigo.



BANCO DE CREDITO

Siempre Contigo

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú: Homenaje a la *Revista de Marina*



Tte. 2º Manuel A. Clavero, primer director de la Revista de Marina.

Cuando en el mes de abril de 1907, sale a la luz el primer número de la *Revista de Marina*, la institución naval da un paso trascendental en su devenir y convierte en realidad un viejo anhelo del personal Superior: el contar con un órgano escrito que contribuyera a la mayor cultura y superación profesional de sus jefes y oficiales. A partir de ese momento, ellos podrían encontrar toda aquella información relacionada con las ciencias del mar, conocer los avances tecnológicos a bordo de las nuevas construcciones, así como su empleo en la estrategia y las tácticas de la guerra en el mar, permitiéndoles actualizar sus conocimientos acorde con el adelanto experimentado en las más importantes Marinas de la época. Por otra parte, sus páginas, abiertas a todos los miembros de la Armada y profesionales afines, les brindarían la oportunidad de prestar su colaboración para alcanzar el objetivo buscado, así como contribuir con sus ideas y planteamientos a la mejor organización de la Marina y el bienestar de sus integrantes.

Hay, en el inicio de la *Revista de Marina,* una circunstancia muy especial y grata para el Instituto de

Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Es el Centro Naval el punto de partida de dos actividades, que, distanciadas por poco más de medio siglo, iban a trazar rumbos paralelos en beneficio de nuestra propia Marina. En abril de 1907, de acuerdo con la preocupación de los socios y lo establecido por sus primeros estatutos, la Junta Directiva acuerda editar el primer número de una publicación que con el transcurso del tiempo se convertiría en portavoz y medio de difusión profesional de la Armada del Perú, ocupando lugar destacado al lado de similares publicaciones del continente.

En setiembre de 1963, el acta de la Junta Directiva del mismo Centro Naval, tradicional hogar social y testimonio de la permanente inquietud constructiva del Oficial de Marina, registra una página con la partida de nacimiento de la *Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú*, alcanzando así, junto a la dirección del flamante Museo Naval, una decisión largamente soñada: Llevar adelante el proyecto de escribir una Historia que describiera y analizara todo el acaecer relacionado con nuestro mar a lo largo de miles de años.

Quiso así el destino que hombres de distintas generaciones, separadas en el tiempo pero identificadas con el mismo uniforme, igual vocación y cariño por la Marina, hicieran realidad, bajo el mismo techo, dos entidades llamadas a perdurar, prestigiando a la propia Institución.

Hombres y corporaciones están sujetos a circunstancias unas veces penosas y gratas o de optimista esperanza en otras ocasiones. Al llegar el año 1907, nuestra Marina, duramente golpeada por el drama de la guerra y después de tres décadas de abandono, la pérdida de los más elementales medios de subsistencia y con insignificante poder naval, ve surgir en el horizonte, con el arribo de los cruceros de escolta "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", una esperanza y un promisor futuro. El Oficial de Marina de la generación de postguerra, extraordinario ejemplo de abnegación y sacrificado cumplimiento del deber, veía al fin el comienzo de un resurgimiento esperado durante muchos años. Los nuevos cruceros, indudablemente idóneos y dotados de modernos sistemas de propulsión, de armamento, equipos antes no conocidos y adecuadas condiciones de habitabilidad para las planas mayores y tripulantes, representaban por sus características, alta velocidad y gran radio de acción, un nuevo y efectivo campo profesional y un reto para una preparación y desempeño idóneo a bordo. Era, innegablemente, el mejor momento en la moral de nuestros oficiales.

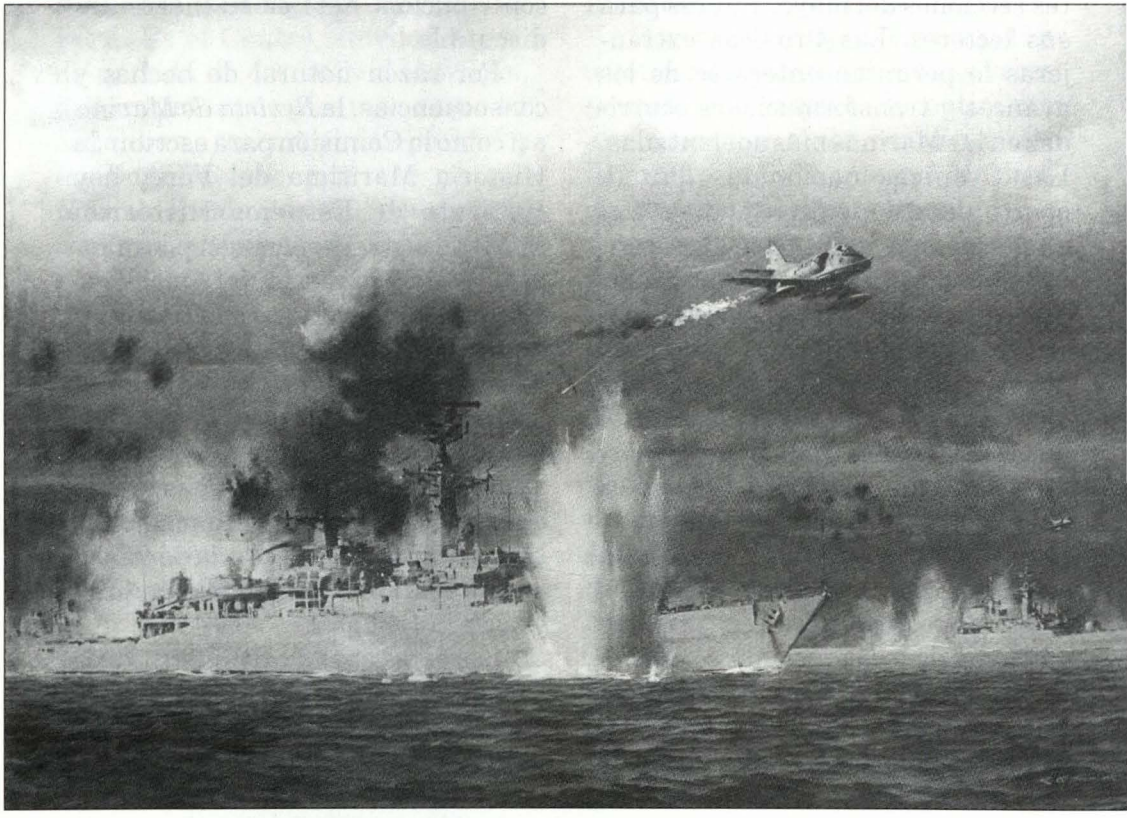
La *Revista de Marina* surge entonces como lógica consecuencia de las condiciones del instante. De aquí su éxito desde la aparición del primer número. Con evidente acierto, la dirección de la revista establece diferen-

tes secciones del mayor interés para sus lectores. Las Crónicas extranjeras le permiten enterarse de los avances y transformaciones ocurridas en las Marinas más adelantadas. Las Crónicas nacionales dan la oportunidad de sentirse al día con el quehacer de la Institución. Sus páginas dan cabida a las colaboraciones presentando ideas, trabajos profesionales y sugerencias en bien de nuestra marina militar. Se analiza y discute la historia naval a través de las apreciaciones de las más importantes acciones navales de principios del siglo. Las "Cartas al Director", unas veces firmadas, otras bajo seudónimos o con letras iniciales enviadas por los autores, son pruebas efectivas de una creciente corriente de fe y optimismo. Con la Revista de Marina, comienza a resurgir una nueva Marina. Esta es su mayor contribución. Este es su mérito indiscutible.

Por razón natural de hechos y consecuencias, la *Revista de Marina* así como la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, hoy Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, nacen por mandato de la inquietud del Oficial de Marina. Por el respeto a la tradición naval. Por el afán de superación profesional. Por la devoción al cumplimiento del legado histórico. Hoy ambas mantienen igual rumbo. Ambas se apoyan mutuamente. Ambas tienen que perdurar y ser cada día mejores. Nuestra biblioteca se precia de contar en sus estantes con la colección íntegra de la Revista.

Sea éste el saludo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú a nuestra *Revista de Marina* al cumplirse su nonagésimo aniversario.





MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Lima - Libro Mayor

El autor aborda el concepto del modelo racional de la guerra, formula las mecánicas más comunes de inicio de los conflictos armados, los problemas más frecuentes para terminar la guerra y para alcanzar una paz negociada, también señala algunos factores que hacen que la guerra continúe y otros que obligan a negociar o abandonar el conflicto.

Apuntes sobre Terminación de Guerras

Contralmirante
Humberto León Rabines Gironda

En las guerras populares, originadas por cuestiones religiosas, étnicas y, hasta hace poco, dominantemente, por cuestiones ideológicas, las pasiones se agitan tan fuertemente que el comportamiento de sus actores se torna completamente irracional. A diferencia de éstas, la guerra entre Estados tiende a ser racional, lógica, sujeta a que los líderes tengan que dar cuenta de sus actos ante sus pueblos o ante la opinión pública mundial. En la realidad, esta racionalidad pura nunca se dará.

Uno de los aspectos menos comprendidos de estas guerras es cómo terminan. En parte, esta deficiencia se puede deber a la dificultad práctica e intelectual de relacionar las campañas militares con su fin último. Otra razón posible es el énfasis en la disuasión de conflictos, que puede alterar nuestro enfoque de evitar la guerra. En cualquier caso, la idea de pensar cómo terminar una guerra presupone que ya se ha empezado una la antítesis de la disuasión. De cualquier forma, la cabeza del gobierno debera en algún momento del conflicto afrontar el problema de cómo terminar la guerra en lugar de como mantenerse peleando. Clausewitz advierte "no tome el primer paso sin haber considerado el último"

EL MODELO RACIONAL

"La guerra es un instrumento de la política".
(Clausewitz)

Cuando el líder de una nación debe entrar en guerra lo debería hacer por fines políticos claramente definidos. Pero estos fines políticos no se dan en un vacío, sino que deben ser alcanzados empleando

medios militares. En consecuencia, el jefe de un gobierno para considerar la posibilidad de una guerra debería consultar con los mandos militares si los fines políticos que pretende pueden alcanzarse empleando la fuerza.

En este proceso imaginario, el jefe de gobierno establece los objetivos políticos y asigna recursos. Como se puede entender, la asignación de recursos es un ingrediente indispensable, pues fija el límite del esfuerzo de la nación en esta guerra. Si el proceso fuese puramente racional, una de las causas por la que podría terminar esta guerra sería cuando se agoten los recursos; por lo que éstos deben ser empleados con una estrategia que permita alcanzar los objetivos políticos antes que se agoten.

Los mandos militares deberán, en este modelo, transformar los objetivos políticos en objetivos militares. Deberán determinar cuál es la condición final deseada en el teatro de guerra, qué secuencia de acciones permitirá obtener esa condición final deseada y si los medios y recursos asignados le permiten ejecutar esa secuencia de acciones. Lo que los mandos militares están haciendo es examinar si existe una estrategia militar que soporte los fines políticos con un riesgo aceptable. Frente a cualquier amenaza o voluntad que se oponga existe un riesgo. La magnitud del riesgo de alcanzar los objetivos debe ser racionalmente evaluada y finalmente comunicada al jefe del gobierno.

El jefe de gobierno debería asegurar la coherencia entre fines y medios en el empleo de una estrategia frente a una amenaza con un riesgo aceptable. Mientras los mandos militares se empeñan en ganar las campañas, batallas y combates, el jefe político de la nación debe continuar evaluando cómo marchan los poderes y potenciales costos propios y del enemigo. Cuando este poder relativo comienza a ser desfavorable, o si la guerra resulta muy cara, debería, en este modelo, comenzar a reconsiderar sus objetivos, negociar o abandonar.

A diferencia de la irracionalidad y emotividad de las guerras populares, este modelo se aproxima mejor a la guerra entre Estados. (Un buen ejemplo fue la Guerra Fría en su aspecto de guerra nuclear).

Esta forma de concebir el proceso de decisiones para entrar en guerra es el modelo racional, donde la lógica mental y razonada se impone sobre las pasiones ideológicas, raciales, religiosas e intereses particulares.

DEL STATUS QUO A LA GUERRA ENTRE DOS ESTADOS: CRISIS

La paz total, en nuestro mundo moderno, no existe; la guerra total entre Estados no es, por otro lado, común. La tónica de conflictos hoy en día se da en un espectro muy amplio. Los Estados para mantener su seguridad ejecutan una amplia gama de operaciones militares y no militares hechas por sus fuerzas armadas. Estas operaciones no han llegado felizmente a una guerra nuclear pero sí a una guerra total. Muchas de estas operaciones pertenecen a conflictos armados con objetivos limitados. Un gran número, a operaciones de forzamiento y mantenimiento de la paz (generalmente con fuerzas combinadas apoyadas en resoluciones de seguridad colectiva). La mayoría son operaciones no militares, de apoyo contra las nuevas amenazas (drogas, terrorismo, inmigración ilegal, ayuda humanitaria, contrabando, piratería, búsqueda, rescate y salvataje, etc).

En este contexto, que refleja un mundo inestable y frágil ante convicciones religiosas, étnicas, intereses y rivalidades no resueltas, no es difícil que un incidente cambie el *status* quo o equilibrio (que no es necesariamente paz).

Generalmente los políticos, diplomáticos y en particular el jefe del Estado se encuentran muy involucrados y preocupados de la crisis que precede a la guerra. En esta crisis los Estados se mueven entre mantener su credibilidad como potencia y el mantener controlada la situación para que no desborde en una guerra no deseada.

Las crisis comienzan cuando se rompe el status quo entre dos potencias, aparece el incidente que, en lugar de deflatarse por un sinnúmero de razones, que van desde las emotivas o irracionales hasta las de desinformación, el incidente escala convirtiéndose en crisis. Si se siente débil, la tendencia es a exagerar; si se percibe que el adversario está provocando sobre lo que conocemos como nuestras vulnerabilidades la respuesta será posiblemente escalar la crisis. En las crisis el fin es doblegar al adversario, manteniendo la paz con el menor riesgo de nuestros intereses nacionales. Pero esta fórmula es más difícil cuando se trata de similares o cuando no hay un gran desbalance de intereses. La competencia de riesgos, si bien buscando evitar la guerra abierta, será la norma. En la crisis las potencias tratan de no perder su capacidad disuasiva. Tenderán a actuar irracionalmente, dejando la responsabilidad al adversario de escalar. Son clásicas actitudes durante las crisis, hacer públicas sus intenciones de manera que por política interna no pueda dar marcha atrás (técnica del puente roto, dejando una salida honorable

al adversario).

En sustancia, durante la crisis el trabajo diplomático es sumamente intenso no sólo en relaciones bilaterales sino en los foros internacionales.

ALGUNOS PROBLEMAS EN LA TERMINACION DE LA GUERRA

"La guerra es un acto de fuerza para obligar que el enemigo haga nuestra voluntad".
(Clausewitz)

Durante el desarrollo del conflicto armado las preocupaciones del gobierno se incrementan en mantener sus alianzas, coaliciones y la opinión internacional a su favor, además de la preocupación inmediata de la operación militar en curso para alcanzar la victoria. Mientras que en la crisis se juega a quién arriesga más, durante el conflicto armado se trata de mantener un control de las acciones, difícil generalmente de alcanzar. Los esfuerzos son por controlar la escalada, en limitar los costos y riesgos, mantener el concepto de disuasión con la amenaza de infringir más daño de manera de convencer al enemigo que es mejor para él ceder o no actuar.

El planeamiento militar previo a un conflicto se desarrolla normalmente para la primera fase de las operaciones; la gama de posibilidades suele ser tan grande que generalmente el militar no puede conocer el resultado y reacciones del enemigo después de las primeras operaciones y mucho menos predecir las circunstancias en que terminará la guerra. Por esto, sobre la marcha de la guerra el militar prosigue el proceso continuo de apreciación de la situación, formulación de un plan, ejecución de campañas, operaciones, batallas, combates y acciones.

Conforme la guerra progresa no son raros los cambios de objetivos; más aún, el cambio de la finalidad de la guerra. Estos cambios ocasionados por el desenlace de las operaciones militares, justificables, explicables o no, pueden ocasionar que la guerra continúe. El prototipo clásico de la Guerra del Peloponeso es un ejemplo del cambio de objetivos y de una guerra que posiblemente pudo resolverse antes.

Clausewitz plantea el principio de continuidad, interpretado como que la guerra debe lógicamente pelearse hasta el final sin interrupción. Esto significa de que si se va ganando posiblemente se va a originar la llamada enfermedad de la victoria, es decir, más demandas al enemigo (cambios de objetivos). Pero también si las cosas van mal, la posición para negociar es débil y la

tendencia será esperar a que las cosas mejoren para estar en buen pie para buscar una paz negociada.

Se puede vislumbrar la naturaleza paradójica de la terminación de una guerra: si un lado expresa su interés de terminar la guerra, el oponente lo puede apreciar como un signo de debilidad. Por esto es que *para tener una posición fuerte durante las negociaciones, es casi siempre necesario pretender que uno está listo para ir a pelear.*

Clausewitz también sentencia que "en la guerra el resultado nunca es final" y que "la guerra no contiene, en sí misma, todos los elementos para una decisión completa y final". Es que la victoria posiblemente es una causa necesaria pero no suficiente para una paz permanente. Hay otro elemento necesario para esa paz duradera: el derrotado a través de las negociaciones diplomáticas debe aceptar de buena fe los términos ofrecidos. Si esto no ocurre la negociación será entendida como una imposición injusta y pronto desembocará en otra agresión. El corto periodo de paz entre la Gran Guerra y la Segunda Guerra Mundial ilustran este pensamiento.

La paz sigue a la victoria o la derrota de las fuerzas armadas de un adversario.También sobreviene cuando uno de los adversarios se retira unilateralmente (Bolivia en la Guerra del Pacífico) a consecuencia de que no puede alcanzar la victoria, o porque los costos de la guerra han llegado a niveles inaceptables en vidas, dinero, etc. (EE.UU. en Vietnan). Pero también se puede alcanzar la paz a través de las negociaciones.

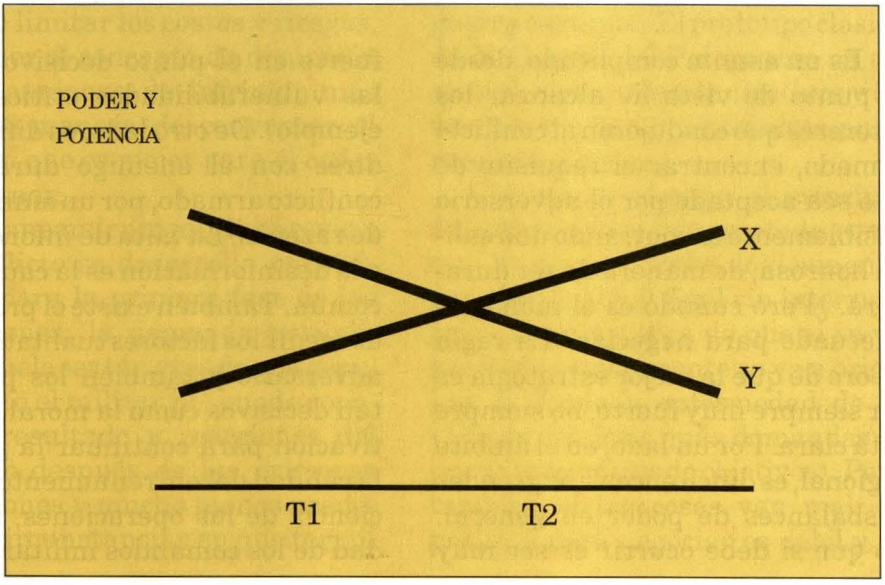
PAZ NEGOCIADA

Es un asunto complicado, desde el punto de vista de alcanzar los intereses que condujeron al conflicto armado, encontrar el requisito de que sea aceptado por el adversario posiblemente encontrando una salida honrosa, de manera de ser duradera. ¿Pero cuándo es el momento adecuado para negociar? La regla de oro de que la mejor estrategia es ser siempre muy fuerte, no siempre está clara. Por un lado, en el ámbito regional, es difícil encontrar grandes desbalances de poder en general. Lo que si debe ocurrir es ser muy fuerte en el punto decisivo (sobre las vulnerabilidades críticas, por ejemplo). De otro lado, es difícil medirse con el enemigo durante el conflicto armado, por un sinnúmero de razones. La falta de información y la desinformación es la causa más común. También existe el problema de medir los factores cualitativos del adversario y también los propios, tan decisivos como la moral, la motivación para continuar la guerra, la calidad del entrenamiento, la eficiencia de las operaciones, la calidad de los comandos militares, etc.

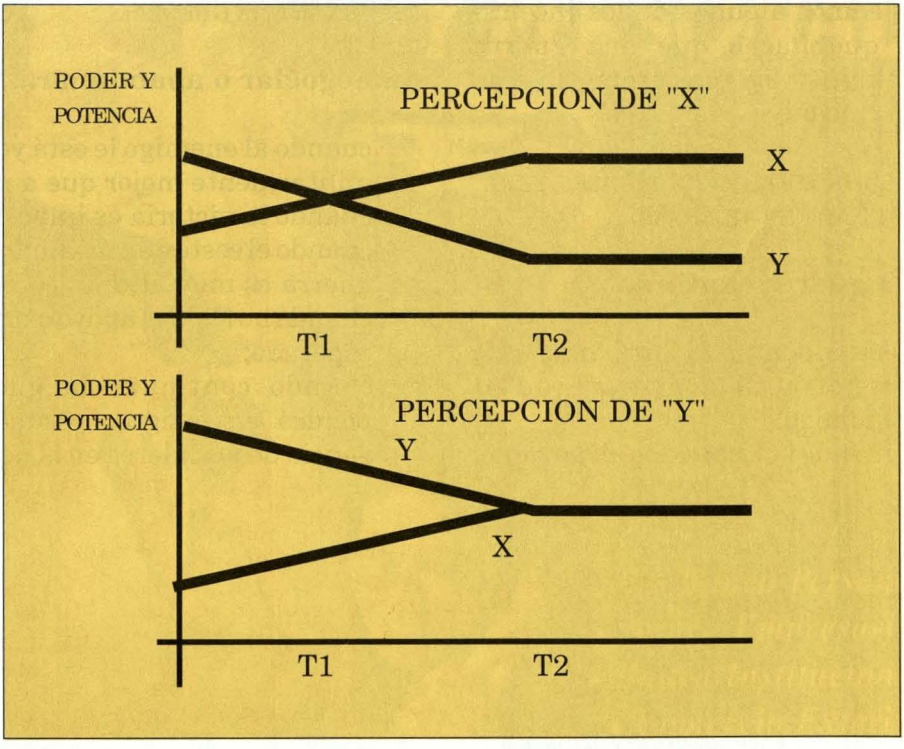
Idealmente uno debiera identificar un "punto óptimo" para terminar la guerra. Hagamos un ejercicio: grafiquemos en el eje de las coordenadas el poder y potencial para hacer la guerra de los adversarios "X" e "Y" , mientras que en el eje de las absisas graficaremos diversos momentos en el tiempo. En el cuadro Nº1 se ve cómo al inicio de la guerra el adversario "X" ha partido débil. "Y", por el contrario, ha iniciado la guerra muy fuerte. Por mecanismos que incentivan a la guerra, "X" se ha mantenido en la guerra, no ha ido a negociar, y le ha comenzado a ir mejor. "Y", ha comenzado a debilitarse y no ha podido imponer sus condiciones a su enemigo. Hay un momento en que, en realidad, ambos son igualmente fuertes y en capacidad de negociar a la par. Se supone que de no existir la niebla de la guerra ambos, además, se percibirán iguales y su capacidad de disuasión de uno sobre el otro estará equiparada. Bajo estas condiciones es posible negociar. Se ha encontrado el "punto óptimo". El desarrollo de las curvas en el tiempo vuelve a desequilibrar los poderes y este desnivel ocasiona la aparición de incentivos para continuar la guerra.

Pero, en la práctica, es poco probable que cada uno de los adversarios se perciba, y perciba a su enemigo cómo realmente es, o que ambos, al menos, tengan la misma percepción de la situación relativa entre ellos. De esta consideración pueden surgir una serie de cuestionamientos.

Cuadro 1. El punto óptimo



¿Realmente se puede identificar un punto óptimo para terminar una guerra? ¿De repente sólo es posible visualizarlo retrospectivamente, cuando ya es muy tarde? ¿Cuáles son las dificultades en ambos lados para que los dos contendientes encuentren el punto óptimo de equilibrio simultáneamente? A modo de ejemplo, el cuadro Nº2 ilustra la diferencia en percepciones.



Cuadro 2. Diferentes percepciones

CÁLCULO RACIONAL DE TERMINACIÓN DE LA GUERRA

El cálculo del balance del poder y potencial para pelear la guerra, o, si se quiere, el poducto de aplicar la voluntad a los recursos de la nación para pelear, se ve ensombrecido por las percepciones inexactas y desiguales. Frecuentemente la información obtenida es incompleta y contradictoria y casi siempre no confirmada. A esto hay que añadir la naturaleza humana. Cómo satisfacer los costos hundidos, el prestigio

personal del jefe del Estado o de su gobierno, sus deseos personales, la ideología, las carreras y el futuro político, las pasiones que se agitan en la población, etc. Estas consideraciones empujan al estadista a no percibir la realidad o a no seguir una lógica racional.

Veamos algunos de los incentivos que hacen que una guerra continúe y los que propician una negociación:

ALGUNOS INCENTIVOS DÉBILES PARA TERMINAR UNA GUERRA:

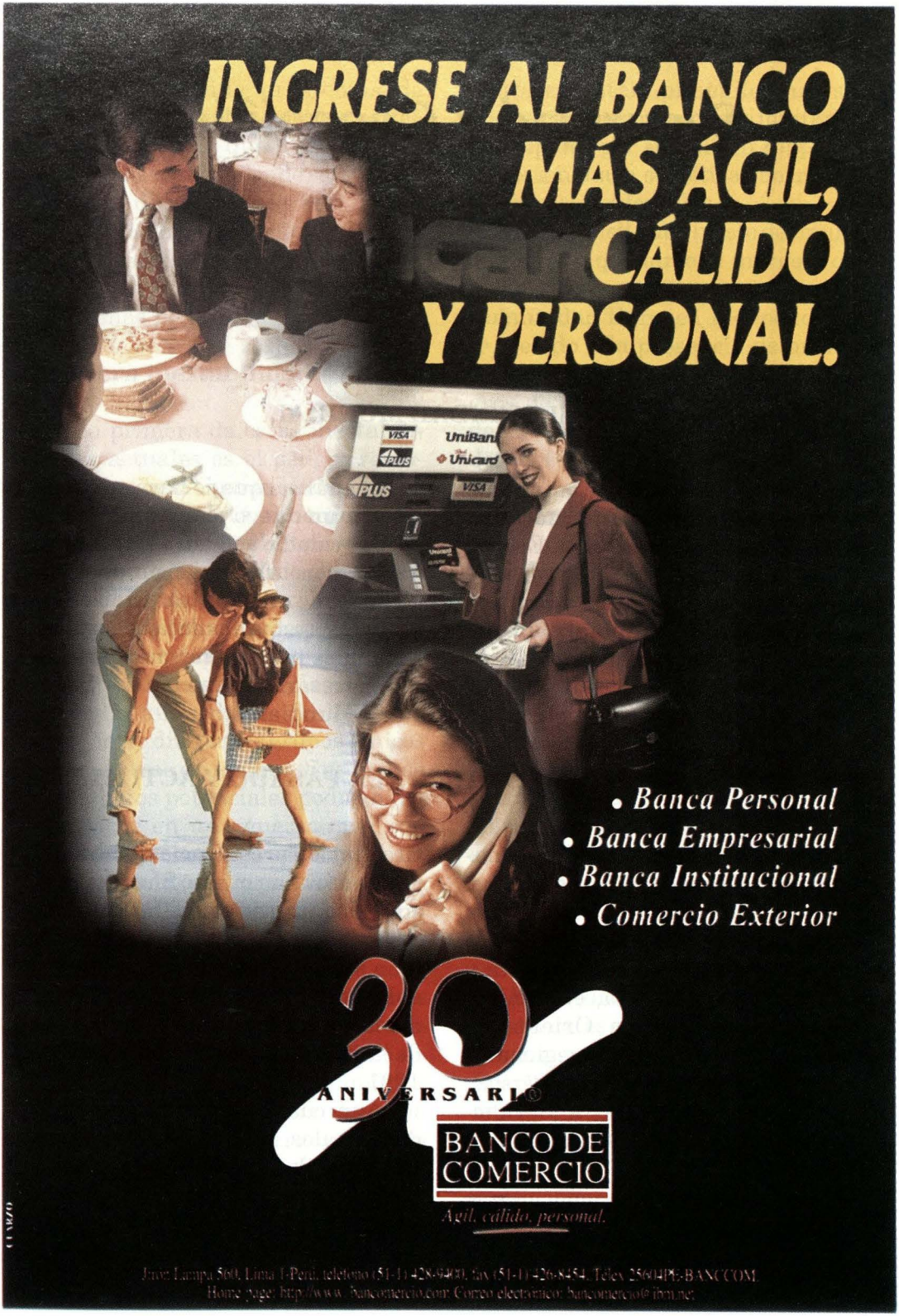
"...la guerra continúa..."

* cuando uno lo está haciendo mejor militarmente que el enemigo;
* cuando la victoria es alcanzable;
* cuando el enemigo hace demandas inaceptables (Ej. rendición incondicional);
* cuando abandonar la guerra pondrá en peligro la supervivencia de los líderes en el poder.

ALGUNOS INCENTIVOS FUERTES PARA TERMINAR UNA GUERRA:

" ...negociar o abandonar... "

* cuando al enemigo le está yendo militarmente mejor que a uno.
* cuando la victoria es imposible.
* cuando el costo de continuar una guerra es muy alto;
* cuando no llega el apoyo exterior esperado;
* cuando continuar la guerra pondrá en peligro la supervivencia de los líderes en el poder.


INGRESE AL BANCO MÁS ÁGIL, CÁLIDO Y PERSONAL.
VISA
PLUS
Unicard
• Banca Personal
• Banca Empresarial
• Banca Institucional
• Comercio Exterior
30
ANIVERSARIO
BANCO DE COMERCIO
Ágil, cálido, personal.
Jirón Lampa 560, Lima 1-Perú, teléfono (51-1) 428-6200, fax (51-1) 426-8454, Télex 25601PE-BANCCOM
Home page: http://www.bancomercio.com Correo electrónico: bancomercio@ibm.net

Seguridad y Geopolítica

Contralmirante (r)
Julio de los Ríos Rozas

LA SEGURIDAD MUNDIAL

Este es un nuevo término que abarca la Seguridad Internacional y la Seguridad Nacional. Es por decir, un término reciente que conlleva tener en cuenta los cambios en la situación mundial, el cual incluye un reconocimiento táctico de las amenazas del pasado y de las inestabilidades actuales. Del contexto del análisis que se hará se puede sugerir un nuevo planteamiento de la Seguridad Nacional e Internacional, y, con tal fin, se propone un conjunto de nueve "globalizaciones" de diversos aspectos de la Seguridad, las cuales podrían formar parte de una necesaria definición de "Seguridad Mundial".

AMENAZAS INTERNACIONALES DEL PASADO Y ACTUALES

Entre otras amenazas internacionales del pasado, cabe mencionar, con respecto a más de cuatro décadas atrás, aquéllas de la amenaza de la guerra fría de la Unión Soviética y del Pacto de Varsovia, el dominio soviético de Europa Oriental y diversas crisis y guerras regionales en el Oriente Medio, el Golfo Pérsico, Asia Sudoccidental, Asia Meridional, Asia Suroriental y la Península de Corea.

Los cambios revolucionarios que se han producido en la Unión Soviética, bajo la presidencia de Mikhail Gorbachov han puesto fin al dominio soviético en esa región. En cuanto a las crisis y guerras regionales, si bien siguen existiendo, su índole y solución futura pueden haber cambiado como resultado de la crisis de la guerra del Golfo Pérsico 1990-1991.

Aun cuando esos cambios fundamentales en la situación internacional han reducido considerablemente la amenaza de un conflicto entre el Este y el Oeste,

siguen existiendo problemas de seguridad. De hecho, existían varias inestabilidades que representan problemas potenciales de seguridad, algunos de los cuales son consecuencia del fin de amenazas anteriores. El fin de la guerra fría ha convertido, en cierto modo, al mundo en un lugar más peligroso.

Primera inestabilidad

La primera de estas inestabilidades actuales es el peligro resultante de que la Comunidad Europea Independiente está al borde de un colapso económico político y social total. Como resultado de ello, existe la posibilidad de insurrecciones y conflictos internos derivados de luchas por el poder entre la unión o el centro, de una parte, y las repúblicas o las autoridades locales, de la otra, entre diferentes grupos étnicos o entre otras divisiones. Sus luchas y conflictos potenciales podrían desembocar en una guerra civil con posibles luchas por el control de armas, incluso de armas nucleares y químicas. En esa situación, podría existir el peligro de una guerra nuclear accidental.

Algunos expertos militares soviéticos están incluso difundiendo actualmente el mantenimiento de importantes capacidades similares por si se produjera una invasión occidental para sofocar una guerra civil en la Comunidad Europea Independiente. Al mismo tiempo, algunos expertos militares occidentales están pidiendo que se mantenga sus capacidades militares principales por si pudiera reaparecer la amenaza soviética contra los intereses occidentales.

Sería difícil que el resto del mundo pudiera quedarse al margen, de producirse una guerra civil en la Comunidad Europea Independiente, debido a la presencia de armas nucleares estratégicas y a los peligros de lanzamientos occidentales de esas armas; los problemas derivados del número de refugiados; la posible utilización de incidentes internacionales para reducir la presión de la situación interna y la concebible toma final del poder por un hombre dictatorial y enérgico, un nuevo Stalin.

Este nuevo dictador podría fomentar los disturbios en el extranjero y reanudar la guerra fría por la misma razón que tuvo Stalin, a saber: la utilidad de una amenaza extranjera para justificar la represión en el interior, si esa represión se considera necesaria para mantener intacto al país.

Segunda inestabilidad

La segunda de las inestabilidades actuales es el peligro resultante de una guerra civil en Yugoslavia. En cierto sentido, la situación es análoga a la de la Comunidad Europea Independiente, ya que entraña conflictos étnicos y el fracaso de políticas económicas y sociales, pero afortunadamente sin la

presencia de armas nucleares. Con todo, la participación de las principales potencias en los Balcanes podría extender el conflicto, como sucedió al comienzo de la primera guerra mundial.

Tercera inestabilidad

En tercer lugar, se debe mencionar las posibilidades potenciales de inestabilidad en Europa Oriental, la que que afronta problemas económicos, políticos y sociales sumamente difíciles.

Las revoluciones de 1989 provocaron la llegada de gobiernos democráticos en la mayor parte de los países de Europa Oriental, pero la historia mundial ha visto otros casos en que una primera revolución que desembocó en la democracia fue seguida de una segunda revolución que condujo a alguna forma de régimen totalitario, particularmente cuando la población sentía gran descontento y no se habían cumplido sus esperanzas. Esta es, precisamente, la situación actual en Europa Oriental. De la misma manera que los pueblos de esos Estados han rechazado el molde comunista debido a sus ineficiencias, hay quienes pueden también rechazar el modelo democrático, a causa de sus propias deficiencias, en favor, posiblemente, del fascismo que está al acecho, encubiertamente, en algunos de esos Estados.

Existen aun otros tipos de inestabilidad potencial en Europa Oriental, con inclusión de la posible creación de grandes empresas de exportación de armamentos y de la producción de armas nucleares en algunos de esos Estados ahora que están libres de la Unión Soviética que, anteriormente, había regulado esas cuestiones.

Cuarta inestabilidad

La cuarta inestabilidad potencial es China, tras el fracaso de una revolución que ha creado el descontento entre su población. Como en la Comunidad Europea Independiente, existe la posibilidad de disturbios civiles y de guerra civil en un Estado poseedor de armas nucleares.

En esta situación podría darse una utilización deliberada o accidental de esas armas con efectos mundiales.

Quinta inestabilidad

La quinta inestabilidad potencial es la posibilidad de un conflicto en la península de Corea, que sigue siendo una nación dividida, incluso cuando naciones anteriormente divididas como Vietnam, Yemen y Alemania se han reunificado. La República Popular Democrática de Corea (Corea del Norte), tiene actualmente la posibilidad de producir armas atómicas, al mismo tiempo que la República de Corea (Corea del Sur) hace ya tiempo que disponía de la capacidad de construir ese tipo de armas.

Sexta inestabilidad

En sexto lugar, existen las inestabilidades restantes en otras regiones de conflicto efectivo o potencial que incluyen las diversas guerras civiles que se están librando en muchos lugares del mundo. Particularmente preocupantes son los conflictos del Oriente Medio, que de hecho se extienden sobre el arco más amplio del mundo islámico, desde Marruecos hasta Pakistán.

Todas estas inestabilidades actuales deben tomarse en consideración al definir la "Seguridad Mundial"; pero existen otros cambios en la situación internacional que deben también tenerse en cuenta. De particular importancia es el hecho de que los sistemas modernos de comunicación y transporte han creado un planeta sumamente conectado e interdependiente. Como consecuencia de las inestabilidades universales y de las interdependencias mundiales, los métodos tradicionales de garantizar la seguridad son cada vez menos pertinentes y los decisores y analistas políticos están tratando de idear nuevos mecanismos con respecto a la seguridad. Los métodos tradicionales se aplican a la seguridad militar principalmente en el contexto Este-Oeste de la guerra fría y sobre todo en Europa. En realidad, el momento presente ofrece una inmensa posibilidad, la posibilidad de que los decisores de los políticos puedan remodelar el mundo. Habría que remontarse cuatro décadas, al período inmediatamente siguiente a la segunda guerra mundial, para hallar un período comparable de mutación, incertidumbre y posibilidades. El reto consiste, ahora, en crear un nuevo sistema de seguridad mundial que refleje las realidades del mundo presente y, particularmente, los cambios fundamentales que se han producido en el sistema internacional en los últimos años.

LA GLOBLALIZACION DE LA SEGURIDAD

Un paso necesario en la fase siguiente de los estudios sobre la seguridad será, sin embargo, el fundamental de definir de manera simple lo de "Seguridad Mundial". Se sugiere nueve aspectos de una definición de la "Seguridad Mundial" a efectos de que el concepto sea relevante para la década 90 y el siglo próximo.

Cada uno de ellos adopta la forma de la "globalización" de determinado aspecto de la Seguridad e implica la interpretación de este aspecto del tema de una manera universal.

Primera globalización

La primera globalización guarda relación con el concepto de la propia

seguridad. Debido a la interdependencia mundial es necesario tratar la seguridad desde una perspectiva global y no desde una perspectiva nacional e incluso internacional. Por esta razón, los conceptos tradicionales de "Seguridad Nacional" y "Seguridad Internacional" deben ser sustituidos por el concepto más reciente de la "Seguridad Mundial", que aquí se define como la ausencia o la evitación de amenaza a los intereses vitales del planeta.

El mundo está tan conectado e integrado que resulta imposible limitar la seguridad a las fronteras nacionales. En particular, la seguridad no se gana a expensas de otro Estado sino mas bien conjuntamente con la seguridad de otros Estados conexos.

Utilizando el lenguaje de la economía, la seguridad es un tipo de bien público; por lo que el aumento de la seguridad de otros no disminuye la seguridad propia. En periodos anteriores, la seguridad nacional se citaba frecuentemente como un ejemplo de bien público, un tipo de bien respecto del cual el aumento del consumo de una persona no disminuye el consumo del bien por otra persona. No obstante, en la actualidad este tipo de interpretación se puede hacer no sólo a nivel nacional de la persona individual, sino también en el nivel internacional de naciones individuales. Así, pues, la seguridad mundial, de lograrse, es un bien público internacional, por lo que el aumento de la seguridad de una nación no significa una pérdida de seguridad para otra.

Segunda globalización

La segunda globalización se refiere al contenido y a la substancia de la seguridad, que debe extenderse más allá de la dimensión tradicional militar.

La seguridad mundial debe tratar, como parte sus preocupaciones legítimas, de las "amenazas" contra los intereses vitales del planeta de carácter militar, político, económico, ambiental, o de otra índole, interrelacionados. Incluso con una definición más estrecha y tradicional de la seguridad, que entraña la preocupación de amenazas militares contra los intereses vitales de una nación soberana o de un grupo de naciones aliadas, la seguridad mundial tropieza con problemas más amplios derivados de la inestabilidad militar, con inclusión de los conflictos fronterizos y de otros conflictos regionales, los conflictos étnicos internos, las guerras civiles y el terrorismo.

De particular gravedad es la posibilidad de insurrección, enfrentamiento y guerra civil en Estados que son poseedores de armas nucleares, que podrían originar amenazas nucleares, el uso de armas nucleares e incluso una guerra nuclear accidental o por inadvertencia.

Mas allá de esas amenazas militares, existen amenazas políticas

y otras clases de amenazas contra los intereses vitales del planeta que deben ser consideradas como parte de la seguridad mundial.

Tercera globalización

La tercera globalización concierne a las regiones de interés para la seguridad. El centro principal de preocupación con relación a la seguridad en los últimos 50 años ha sido Europa. Actualmente, sin embargo, es preciso analizar no sólo los problemas de seguridad de Europa sino también de las otras regiones, particularmente de regiones del Tercer Mundo donde existen conflictos reales o potenciales, con inclusión del Oriente Medio, el Asia Sudoccidental, el Asia Sudoriental, el Asia Nororiental, el Cuerno de Africa y Africa Meridional. Una zona importante en lo que respecta a la preocupación por la seguridad mundial es el Oriente Medio, incluido el Golfo, dado su emplazamiento geoestratégico, sus recursos petrolíferos, las armas emplazadas en la región y los múltiples conflictos y antagonismos fundamentales de la región más amplia que, como se ha señalado, se extiende por encima del arco de Africa del Norte al Asia Sudoccidental. La crisis y la guerra del Golfo han concentrado la atención del mundo en esta región, pero no debe olvidarse que la guerra entre la República Islámica del Irán e Iraq, en número de víctimas fue la tercera guerra del siglo. Queda, asimismo, el conflicto permanente Árabe-Israelí, el problema de la Ribera Occidental y Gaza, la cuestión de los Palestinos, la cuestión del futuro del Líbano, la influencia del fundamentalismo musulmán y diversos conflictos entre árabes. La crisis del Golfo y la guerra resultante pueden ser sólo, de hecho, un precursor de todo un conjunto de crisis regionales a las que se podrían ver arrastrados los Estados Unidos, la Comunidad Europea Independiente y otras naciones. Podría igualmente ser un precursor de un conflicto más amplio Norte-Sur, que opusiera al Norte industrializado contra el Sur un desarrollo económico, político y hasta militar.

Cuarta globalización

La cuarta globalización concierne a los mecanismos utilizados para conseguir la seguridad, siendo un mecanismo cada vez más importante para alcanzar esta meta la cooperación internacional, entendida aquí como una acción coordinada entre dos o más naciones para lograr un objetivo común. Esa cooperación internacional constituye un mecanismo importante para abordar los problemas mundiales y alcanzar metas mundiales incluida la seguridad mundial.

Por ejemplo, la tradicional cooperación entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea Independiente en la esfera del control de armamentos y la no proliferación

de armas se ha ampliado a la cooperación en el control de crisis regionales, no sólo en la crisis y guerra del Golfo, sino también en Namibia, Camboya y otras regiones.

En general, la cooperación multilateral es un mecanismo fundamental para conseguir la seguridad mundial y entre otros ejemplos de esa cooperación en el pasado cabe mencionar la constitución de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la organización del Pacto de Varsovia; el régimen a la no proliferación nuclear y el régimen al control de la tecnología de misiles; la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), y el Sistema de los Siete Grandes para la cooperación económica internacional y la cooperación de las naciones y fuerzas en la crisis y guerra del Golfo. Habría que crear nuevos mecanismos de cooperación multilateral para abordar otras amenazas a la seguridad mundial. En realidad, la cooperación internacional podría presentar un nuevo paradigma para la seguridad mundial, sustituyendo a enfoques anteriores de la seguridad nacional e internacional.

Quinta globalización

La quinta globalización atañe a las instituciones que se necesitan para conseguir la seguridad. Para lograr la seguridad mundial es preciso replantear las instituciones que podrían utilizarse para resolver el problema de la nación colectiva a fin de obtener la cuantía óptima de un bien público. En particular se debe replantear la función de las instituciones regionales internacionales como medio de alcanzar la meta de la seguridad mundial. Las Naciones Unidas han surgido últimamente como un órgano importante para resolver conflictos regionales y oponerse a la agresión que es la función, de hecho, que estaba destinada en su origen, particularmente por intermedio del Consejo de Seguridad. En el plano regional, la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa tiene la posibilidad de desempeñar un papel mucho más importante de la seguridad europea y se podrían crear instituciones nuevas similares para otras regiones del mundo.

Análogamente, las instituciones regionales e internacionales, existentes y nuevas, podrían jugar un papel importante en lo que respecta a las amenazas militares y no militares contra los intereses vitales del planeta.

Sexta globalización

La sexta globalización está relacionada con los cambios en la distribución de poder. La seguridad mundial debe tener en cuenta los cambios en la distribución de poder que se han producido en el sistema internacional. La era bilateral de las "superpotencias" está superada dadas las modificaciones funda-

mentales que se han producido en la Comunidad Europea Independiente y los cambios nuevos fundamentales pero no obstante importantes que se vienen produciendo en los Estados Unidos, con inclusión de los déficit presupuestario y comercial y las reducciones de los presupuestos de defensa. Los Estados Unidos y la Comunidad Europea Independiente seguirán ejerciendo una considerable influencia en la seguridad mundial, y la transformación constante de su relación bilateral, que ha pasado del enfrentamiento a la cooperación, podría desempeñar un papel más importante en la garantía de la seguridad mundial. Entre tanto, la integración económica y política de Europa está convirtiendo verdaderamente a este continente en una Potencia Mundial militar, política y económica. Tanto Europa Occidental como la Europa Central, que acaba de surgir, estarán dominados por la reciente Alemania Unificada, que es la principal potencia de Europa por su fuerza económica y financiera, su base de población, su situación geoestratégica, sus capacidades militares y su capacidad de dirección. Contemporáneamente, el Japón se ha transformado en una potencia mundial importante por sus repercusiones económicas y está empezando a tener una considerable influencia en otras esferas igualmente, como en la Política. China debe ser igualmente considerada como una potencia mundial importante desde su base de población, su economía, su situación geoestratégica y su posibilidad potencial de influir en otros Estados. Por consiguiente, cualquier estudio de la seguridad mundial tendrá que tener presente no sólo a los Estados Unidos y a la Comunidad Europea Independiente, sino también a Europa Central, el Japón y China, que están asumiendo papeles cada vez más importantes para afrontar las amenazas militares, económicas, ambientales y de otra índole contra los intereses vitales del planeta.

Séptima globalización

La séptima globalización atañe al control de los armamentos como un enfoque de la seguridad mundial. El aspecto principal del control de los armamentos en las dos últimas décadas ha estado constituido por los enfoques bilaterales de las armas estratégicas nucleares y de alcance intermedio, como lo demuestran las negociaciones sobre la limitación de las armas estratégicas (SALT), las fuerzas nucleares de alcance intermedio y las negociaciones sobre reducciones de las armas estratégicas (START), así como los tratados correspondientes. Ahora, es necesario abordar un programa mundial más amplio con respecto al control de los armamentos, un programa que abarque no sólo tres enfoques bilaterales de las armas nucleares, sino también planteamientos multilaterales y unilatera-

les con respecto a las armas nucleares, químicas y convencionales, sobre una base mundial.

El control de los armamentos constituye una forma útil de abordar muchos problemas y, consecuentemente, de evitar sus amenazas implícitas contra los intereses vitales del planeta.

Octava globalización

La octava globalización está relacionada con los problemas no militares de la seguridad mundial, incluidos los problemas económicos, ambientales y de otra índole. Las amenazas económicas a la seguridad mundial, derivados de la interdependencia económica universal, incluyen las repercusiones de una ampliación de la crisis de la deuda internacional, la falta de liquidez internacional, la imposibilidad de controlar los recursos estratégicos, el saldo importante de los déficit de pagos, el posible colapso de ciertas economías nacionales, el posible fracaso de instituciones financieras importantes, la posible utilización de obstáculos tradicionales y nuevos al comercio internacional y a los movimientos internacionales de capital y las potenciales guerras comerciales.

Las amenazas ambientales a la seguridad mundial derivadas de la interdependencia del medio ambiente terrestre, abarcan el calentamiento mundial como resultado del efecto invernadero, los daños causados a la capa de ozono como resultado de la emisión de cloroflurocarbonos y los efectos potenciales de accidentes o sabotajes en las instalaciones de energía nuclear y otras instalaciones nucleares. Otras amenazas contra los intereses vitales el planeta comprenden el terrorismo internacional y el tráfico internacional de drogas. De particular importancia son las relaciones entre las amenazas militares, económicas, ambientales y de otra índole a la seguridad mundial, influyendo y estando influidos cada una por las demás.

Novena globalización

La novena globalización atañe a la teoría de la seguridad. Será preciso formular nuevas teorías y nuevos análisis con respecto a la seguridad mundial para sustituir las teorías tradicionales de la seguridad, como los de contención, el equilibrio de poder, la disuasión y la estabilidad hegemónica.

Estas nuevas teorías tendrían que tener explícitamente en cuenta la interdependencia mundial, la naturaleza de las nuevas amenazas a la seguridad, los cambios en la distribución del poder y las relaciones bilaterales y multilaterales entre las grandes potencias. Un aspecto importante de estas nuevas teorías puede muy bien ser la cooperación mundial como mecanismo para alcanzar la seguridad mundial, que se pueden estudiar utilizando

las técnicas de la teoría de los juegos, la simulación y otros métodos analíticos. Otros aspectos de estas nuevas teorías se concentran en la interacción entre la política interna y la seguridad mundial, basándose en la observación empírica de que las democracias liberales por lo general no entran en guerra con otras democracias liberales, lo que hace pensar en el valor de esta forma de gobierno para la seguridad mundial.

Estas nueve "globalizaciones" de aspectos de la definición de la Seguridad señalan la necesidad de replantearse en su totalidad el concepto de la seguridad en torno a la seguridad mundial.

Esta nueva conceptualización de la Seguridad como Seguridad Mundial debe abarcar las nueve esferas siguientes:

1) El concepto de Seguridad
2) El contenido de Concepto de Seguridad
3) Las regiones de interés
4) El mecanismo utilizado para conseguir la Seguridad
5) Las instituciones necesarias para conseguir la Seguridad
6) Los cambios en la distribución del Poder
7) El objetivo y los métodos del Control de Armamentos
8) Los problemas no militares de la Seguridad Mundial
9) La teoría de la Seguridad.

BIBLIOGRAFÍA

- Michael D. Intriligater: *Dificultad para definir la "Seguridad". Definición de Seguridad Mundial.*
- DESARME. Revista periódica de las NN.UU. Volumen 14, N° 4-1991.



MODERNIZACION DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

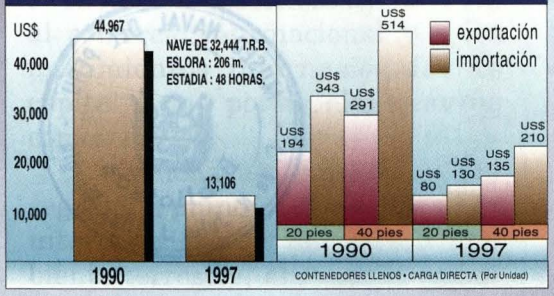
Los Puertos de ENAPU operan como Terminales de Almacenamiento (*)

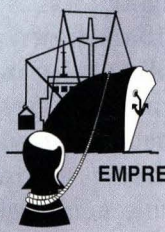


Ofreciendo mayores ventajas

- **Reducción de costos en manipuleo y transporte**
- **Seguridad y garantía de la carga almacenada**
- **Tarifas altamente competitivas**
- **Almacenamiento libre de pago por 10 días**

REDUCCION DE TARIFAS





enapu S.A.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

(*)AUTORIZADOS POR LA SUNAD

MTC

Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

Estrategia

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

¿Qué es una cosa que piensa?

"Es una cosa que duda, concibe, afirma, niega, quiere, no quiere, imagina o siente. Por cierto, no es poco si todo esto pertenece a mi naturaleza", enunciado que posteriormente diera lugar al famoso:
"Cogito, ergo sum", ("Pienso, luego existo").

Es en pleno siglo XVII que el filósofo, matemático y físico francés René Descartes enuncia el pensamiento que antecede, con lo que puso el marco filosófico de la esencia humana: EL PENSAMIENTO, y como consecuencia de él, la capacidad creadora como herencia de su propia naturaleza.

De otro, lado vemos que la ESTRATEGIA ha sido y es consecuencia de un pensamiento que no es otra cosa que una filosofía aplicada al entorno existencial para la consecución de un objetivo. Pensamiento regido desde la antigüedad por dos grandes disciplinas, la HISTORIA y la POLÍTICA, y teniendo siempre presente que al ser la ESTRATEGIA consecuencia de la decisión política, y ésta, a su vez, consecuencia de la GRAN POLÍTICA, es a su vez HISTORIA PREDICTIVA. Quiere esto decir que al hacer ESTRATEGIA del saber humano estamos haciendo HISTORIA.

La Historia provee el conocimiento y la experiencia de acontecimientos y hechos memorables de los cuales deben extraerse enseñanzas para ser considerada su aplicación por analogía, arrojando luces sobre determinadas situaciones por comparación. Sin embargo, cada generación debe determinar por sí misma cuáles circunstancias son hechos comparables. Hemos visto que la Historia, por definición, es la narración y exposición de acontecimientos

y hechos memorables y que su estudio, para que tenga valor, debe ser bajo el método autocrítico, donde, además, el historiador debe retrotraerse a la época de ocurrencia de los hechos a fin de juzgarlos de acuerdo con el entorno de la época.

El conocimiento de la Historia, según lo manifestado por un antiguo general chino, tiene una relación estrecha con el tiempo, enunciando aquél que: "QUIEN NO CONOCE LA HISTORIA VIVE EN EL PASADO", lo que tiene por objeto que no se vuelvan a cometer los mismos errores; sin embargo, no debe pasarse por alto la ley de Wolf, quien sostiene que: "LOS QUE NO ESTUDIAN EL PASADO REPETIRÁN SUS MISMOS ERRORES". Esta parte de la ley confirma lo aseverado por el general chino, concluyendo la ley de Wolf en la afirmación de lo siguiente: "QUIENES LO ESTUDIEN ENCONTRARÁN NUEVAS FORMAS DE EQUIVOCARSE", y si a esta aparente paradoja aunamos las definiciones no clásicas de dos hombres que tienen una indesligable relación con la Historia, tales como Napoleón Bonaparte, quien se pregunta: ¿Qué es historia? para responderse a sí mismo, que "es una sencilla fábula que todos hemos inventado", y Albert Einstein, padre de la teoría de la relatividad, quien asevera que: "lo único que se sabe de la historia es que los pueblos no saben de historia", vemos que a pesar de estas aparentemente discrepantes definiciones ellas mismas nos llevan al convencimiento de lo imprescindible de su conocimiento y lo necesario de su estudio.

Brevemente analicemos ahora la otra disciplina: la POLITICA, la cual, como es comprensible, tiene una amplia y variada gama de definiciones y, por la importancia que reviste para efectos del presente ensayo, tomaremos algunas que nos permitan comprender los alcances de la misma; así tenemos desde las anónimas que enuncian que: "en política como en la guerra, lo primero que hay que prever es lo imprevisto", hasta aquéllas manifestadas por los hombres cuyo solo nombre nos lleva a recordar su tránsito por la vida pública de sus respectivos Estados, amén del reconocimiento de su estatura como estadistas; así tenemos: Napoleón, quien manifiesta que: " en política, ni hasta el absurdo es un obstáculo"; Otto von Bismarck, quien preconiza que: "la política no es una ciencia exacta", o Sir Winston Churchil, quien propugna que: "el político debe ser capaz de predecir lo que va a pasar mañana, el mes próximo y el año que viene, y de explicar después por qué no ocurrió", hasta la definición clásica que establece que: "política es el arte, doctrina u opinión referente al gobierno de los Estados; por extensión, arte o traza con que se conduce un asunto o se emplean los medios para alcanzar un fin determinado (léase objetivo)".

Por lo expuesto, vemos que la

POLITICA es la llamada a definir y establecer el o los grandes Objetivos Nacionales que, a la postre, son el norte hacia donde deben de encaminarse todos los esfuerzos intuyendo el futuro a fin de encausar el gran potencial del Estado-Nación dentro de un complejo sistema cuidadosamente desarrollado para lograr el bienestar general de los habitantes del Estado- Nación, fin supremo por excelencia del gobierno; ergo, política.

Es pertinente no dejar pasar la oportunidad para enumerar brevemente las características más importante de un Objetivo:

* Particularmente me inclino por el hecho de tener sólo un gran Objetivo Nacional que amalgame a toda la nación; sin embargo, ello no debe de ser excluyente y puede haber más de uno, pero no demasiados, a fin de no perder de vista lo que se desea conseguir, la meta a alcanzar.
* El enunciado debe ser concreto, breve, específico, de fácil recordación y siempre relacionado o proyectado al futuro. Debe ser reconocido a todo nivel como una necesidad perentoria para tener futuro y continuar siendo Estado- Nación.
* No debe estar circunscrito al tiempo; es tan grande y complejo a la vez que no debe de establecerse un tiempo para su consecusión, puesto que al no alcanzárselo de acuerdo con un programa establecido crearía frustración y desencanto. Sin embargo, el gran objetivo debe ser dividido en metas y submetas, a las que sí se les debe establecer un cronograma de ejecución o concreción. Estas metas y submetas deben de ser cuidadosamente enunciadas y dimensionadas, debiendo cada una de ellas contribuir permanentemente al logro máximo, que es el de alcanzar el gran Objetivo Nacional.
* Finalmente, el gran Objetivo Nacional debe se ser de pleno conocimiento de toda población y ésta, a su vez, debe de estar perfectamente consciente de que el lograrlo significa mejores niveles de vida para las futuras generaciones.

El establecimiento y el enunciado del gran Objetivo Nacional nos provee de la decisión política que, aunada a la HISTORIA, nos va a permitir desarrollar la o las estrategias necesarias para la consecución del Objetivo Nacional.

Clásicamente, la ESTRATEGIA está definida como fusión de la creatividad, conocimiento para orientar y controlar la aplicación del poder hacia la consecución de un objetivo, definiéndosela también como "el arte para dirigir las operaciones militares".

Del contenido de la definición concluimos que la ESTRATEGIA participa tanto del arte cuanto de la

ciencia y que lo que enlaza ambas aptitudes del estratega es la Imaginación Creadora, la filosofía que permite distinguir al verdadero estratega del resto.

No sería justo en un ensayo de este tipo dejar de mencionar someramente a los creadores de la estrategia moderna donde, a consecuencia de lo apretado del espacio, seguramente vamos a cometer la ligereza de dejar de considerar a algunos de ellos.

Empezando con Nicholas Machiavello con sus dos obras cumbres "El príncipe" y "El arte de la guerra", tenemos en esta etapa denominada como de los orígenes de la guerra moderna a tres hombres conocidos como los forjadores de la revolución militar al innovar la táctica y el pensamiento estratégico.

El príncipe de Orange, Maurice de Nassau, quien fuera el arquitecto militar de la emergente república holandesa, en sus guerras de independencia contra España; Gustavo Adolfo de Suecia, quien participó en la Guerra de los Treinta Años, y Raymundo Montecuccoli, mariscal de campo y reformador militar maestro en la guerra basada en las fortificaciones y la maniobra. Su obra más importante, "El arte militar". Les siguen Sebastián Vauban, ingeniero militar que revolucionó el arte del asedio y las fortificaciones defensivas dentro del número de las bocas de fuego, y otros más conocidos, como Federico el Grande, de Prusia, que lideró la unificación alemana convirtiéndo a ésta en potencia mundial; Francois Guibert, militar y reformador francés, quien publicó su "Ensayo general de la táctica" y Heinrich von Bulow, soldado prusiano y teórico, militar, quien escribió "Espíritu del nuevo sistema de guerra", basando su sistema estratégico en precisos principios matemáticos, intentando transformar la guerra en una ciencia exacta; vienen luego Napoleón Bonaparte, general y emperador francés, uno de los más celebrados personajes de la historia occidental, quien extendió temporalmente la dominación francesa sobre la mayor parte de Europa.

Jomini, general e historiador, cuyos estudios y trabajos sobre los principios de la guerra han hecho de él uno de los fundadores del pensamiento militar moderno; escritor prolífico, sus principales obras son: "Tratado de las grandes operaciones militares" y "Principios de estrategia"; finalmente, completa esta trilogía Carl von Clausewits, escritor y estratega militar que escribió su famosa obra "Sobre la guerra".

Tenemos después otro grupo de pensadores de la época, desde la revolución industrial hasta la Primera Guerra Mundial, dentro de los que citaremos a Adam Smith, Alexander Hamilton y Friederich List en lo relacionado a los fundamentos económicos del poder militar; Engels y Marx en lo tocante a la guerra revolucionaria; Moltke y el auge del Estado Mayor, y éste,

juntamente con Schlieffen, en la doctrina del envolvimiento estratégico; Delbruck y la historia militar; Suvorov y el pensamiento militar ruso; Bugeud, Galliéni y Lyautey y el desarrollo de las guerras coloniales francesas; Mahan y la historia naval, y finalmente el grupo de pensadores de la época de la independencia de los EE. UU., tales como George Washington, pensador clásico al estilo europeo, Charles Lee y su concepto de guerra de guerrillas; Nathanael Greene y su guerra de partisanos, y Thomas Jefferson y su pensamiento del ciudadano soldado o milicia.

Posteriormente, durante el periodo entre las dos guerras mundiales, se genera una pléyade de pensadores que continúan enriqueciendo los conceptos de la estrategia moderna, adoptando nuevas concepciones en función al desarrollo tecnológico.

Sería muy tedioso y vasto citar la gran cantidad de líderes políticos que desarrollaron su pensamiento como estrategas, estando enmarcadas su ideas dentro de lo enunciado por Clausewitz cuando manifiesta que "la guerra es la continuación de la política por otros medios"; sin embargo, no podemos soslayar a dos grandes pensadores de esta época, como Liddell Hart y Charles de Gaulle, quienes exploraron lo relacionado con el riesgo limitado y la defensa móvil; asimismo, durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y al término de ella prolíferaron los teóricos de la estrategia aérea con todas sus connotaciones.

Al término de la Segunda Guerra Mundial nace la generación de estrategas nucleares, poniéndose en en boga conceptos tales como la paridad nuclear, la disuasión nuclear, el poder retaliatorio y la escalada del conflicto, entre otros; también se desarrollaron nuevos conceptos sobre la guerra convencional en la edad nuclear; guerras revolucionarias o de liberación, conflictos de baja intensidad y lo que ha dado en llamarse"estrategia sin tiempo", relacionado con la estrategia subversiva.

Vamos ahora a explorar sucintamente el pensamiento de dos de los más grandes estrategas de todos los tiempos, ya que a pesar del trascurso del mismo y la evolución tecnológica sus pensamientos siguen vigentes.

Citaremos en primer lugar a Carl von Clausewitz, uno de los grandes clásicos del arte y ciencia de la guerra, cuyos principios tienen más de una centuria desde su concepción y siguen vigentes, siendo motivo de estudio, análisis y comparación en las principales escuelas de estudios estratégicos a nivel mundial.

Clausewitz es uno de los más importantes pensadores de estrategia militar de amplia influencia en la práctica e instrucción militar en los dos últimos siglos. Nacido en Alemania el 1° de junio de 1780, en 1792 obtuvo su ingreso al Colegio de Guerra de Berlín, luego de siete

años en la campaña del Rhin contra el ejército de la Francia revolucionaria. Durante su formación en Berlín, bajo la guía de su mentor Gerhar von Scharnhorst, estudió filosofía y literatura y desarrolló las bases de sus conceptos estratégicos.

Tiempo después se convirtió en uno de los líderes de la reorganización del ejército prusiano bajo la dirección de Scharnhorst. Fue Jefe de Estado Mayor del Ejército durante la campaña de Waterloo y posteriormente sirvió durante doce años como director del Colegio de Guerra, tiempo durante el cual desarrolló sus estudios y escribió su trabajo sobre estrategia volcándolo en su famoso libro "On war", "Sobre la guerra".

Basado en las experiencias de Federico el Grande y Napoleón, analizó el trabajo de genios militares por aislamiento de los factores que significaron su éxito en la guerra. Sus conclusiones se han mantenido vigentes a través del tiempo y a pesar del que ha trascurrido no necesariamente generan discusiones en el campo tecnológico. Entre otros, él enfatizó la importancia de los factores psicológicos y eventuales que eluden el cálculo exacto y la aproximación crítica a los problemas estratégicos.

Estableció que la estrategia debía encarar tres blancos principales: las fuerzas enemigas, sus recursos y su voluntad para pelear.

Su obra "On war" ha tenido y tiene una profunda influencia sobre los modernos conceptos estratégicos, y su más importante contribución es la dirección política en los asuntos militares.

Negó permanentemente el hecho de que la guerra fuera un fin en sí mismo, siendo interesante remarcar que tanto Marx como Engels debatieron su obra y que Lenin estudió sus doctrinas políticas durante su exilio en Suiza. La teoría comunista sobre la naturaleza de la guerra incluye conceptos tales como la guerra imperialista, los cuales fueron originados desde la obra de Clausewitz y cuya autoría ha sido reconocida por el mundo comunista en su oportunidad. A mediados del siglo XX, con la aparición de nuevos sistemas de armas de largo alcance, la significancia de los conceptos de Clausewitz relacionados exclusivamente con la guerra terrestre han disminuido; no obstante, muchas de sus ideas básicas permanecen válidas como en la época en que fueron enunciadas.

Sintetizar brevemente los conceptos de Clausewitz, además de atrevido, es sumamente arriesgado; sin embargo, en forma muy sucinta citaré algunos de sus grandes conceptos los cuales en su oportunidad deberán de ser ampliamente explorados por el lector interesado en extenso:

* Las guerras son siempre limitadas.
* Existen tres medios de adquirir conocimiento:
- La experiencia

- El arte filosófico de preguntarse las tendencias de la guerra, y
- El método histórico de la autocrítica

* La guerra es la continuación de la política por otros medios.
* Todos sabemos que las guerras empiezan por razones políticas; los políticos nunca tendrán una guerra y generalmente son los conductores que guían las negociaciones al final.
* El objetivo político es la meta y la guerra es el medio para alcanzarla, medio que nunca debe considerarse desligado de un propósito.
* No pueden existir conceptos como victoria militar y derrota política; cada derrota es sólo una salida política.
* No puede existir un trabajo de planeamiento inteligente sin un entendimiento de las expectativas sobre las condiciones políticas.
* La guerra no representa el fracaso de la diplomacia; la guerra es la continuación de la diplomacia y es siempre la última alternativa como una opción de gobierno.
* Finalmente quiero citar el "centro de gravedad", uno de los puntos sobre los cuales puso permanentemente su mayor énfasis Clausewitz y que es la esencia de su pensamiento y que él lo define como: "El corazón del movimiento político alrededor de lo cual todo se centraliza; es la fuerza más decisiva que se puede encontrar y debe acertarse con el fin de conseguir sus objetivos".

No debemos dejar de lado que el fin supremo de la guerra es la derrota o sometimiento de la voluntad del enemigo y que existen tres fuerzas para expandir un imperio y que son el temor, la gloria y la codicia. "Temor", que impele a expandirse y conquistar para evitar que otro lo domine, teniendo en consideración que imperio que no crece, languidece, se atrofia y muere; "Gloria", reputación, fama y honor resultante de hacer las cosas bien, y "Codicia": es mejor adelantarse y tomar lo del posible enemigo antes de que él lo haga.

Como vemos, en todos estos conceptos siempre está presente la estrecha relación entre ESTRATEGIA y POLITICA y ello se vislumbra perfectamente en la definición de von Moltke, el alumno más avanzado de Clausewitz, quien asevera que: "La estrategia es un conjunto sistematizado de enseñanzas, es la aspiración del saber a la vida práctica".

El segundo hombre al cual me he referido es el general del ejército francés André Beaufre, quien dejó el servicio activo el año de 1962 habiendo alcanzado el más alto rango del escalafón militar de su país en tiempo de paz y cuya fama como pensador estratégico contemporáneo tiene gran alcance.

El general Beaufre, arquetipo del pensamiento estratégico actual, al pasar al retiro ha continuado in-

vestigando, reflexionando, estudiando y dando a publicidad sus inquietudes intelectuales y espirituales en el orden de la estrategia, de la política, de las relaciones internacionales, de la historia política y militar de nuestro siglo y aun de la filosofía.

El general Beaufre ha publicado tres obras. La primera de ellas: "Introducción a la estrategia", de la que el capitán Sir Basil Lidell Hart en su momento enuncia que: "ganar la guerra no es un objetivo político, es el género de paz, que sigue a la guerra, el verdadero objetivo político", y al prologar la mencionada obra manifiesta que la misma es una obra clásica en un manual de esta disciplina, manifestación que fuera corroborada por el tiempo. Posteriormente Beaufre publicaría "Disuasión y Estrategia", y finalmente sus Memorias.

Al igual que con Clausewitz y con todos los grandes pensadores estratégicos de todas las épocas, pretender resumir sus conceptos dentro de la estrechez del espacio sería tarea de cíclopes; por lo que nos limitaremos a enunciar algunos de los principios básicos y generales en los cuales se asientan sus conceptos, dejando en los lectores su inquietud de profundizarlos con la revisión de sus obras.

Beaufre parte de considerar que la comprensión de los fenómenos históricos depende de dos disciplinas: la Historia en sí y la Política, y no de la Estrategia, ya que ésta, al final de todo, es historia y es un arte de ejecución de la política.

La estrategia total no es algo meramente militar, es una técnica gubernamental indispensable en la que la política moderna debe emplear este método para elegir y alcanzar sus objetivos; sin embargo, subsiste su esencia eminentemente política.

Como vemos, la noción de estrategia total tiende a reducir la autonomía de la estrategia propiamente militar, para subordinarla más estrechamente a una concepción estratégica de conjunto, directamente guiada, comandanda por el concepto político y puesta en acción por hombres políticos.

La gran política, o política total, reside fundamentalmente en la elección de los objetivos y del cuadro de acción, dependiendo en gran parte de elementos subjetivos, en tanto que la puesta en acción de esa decisión política resulta de un razonamiento que debe ser esencialmente objetivo y proceder de los métodos de la estrategia.

El hecho de rechazar la etiqueta de estrategia conduce a menospreciar o al menos minimizar la importancia y trascendencia de los métodos elaborados por la estrategia militar para razonar sobre los problemas de este orden, la gran innovación que se impone en nuestros días es infundir en la conducción de la guerra y de la paz el máximo posible de rigor estratégico en reemplazo del proceso intuitivo.

Hay que tener siempre presente que la conducta de una política depende de la estrategia total, definida ésta como la elección de los medios tendientes a alcanzar los objetivos fijados por la política.

Según Beaufre, la estrategia de la acción es un aspecto positivo cuyo correspondiente negativo es la estrategia de la disuasión; así, si se quiere realizar algo pese a los otros hay acción, y si se quiere impedir a otro que emprenda algo hay disuasión.

Así como en la antigüedad los romanos representaban el pasado y el futuro a través del rey bifronte Jano, así podemos ahora considerar a la acción y disuasión de la estrategia como el Jano contemporáneo, donde la acción es un concepto de valor positivo que representa la realización de un objetivo político pese a la voluntad opuesta de uno o varios participantes, concepto definido mediante nombres que señalan los diferentes grados de esfuerzo (guerra, crisis, amenaza, intervención, presión, incitación) pero que lo fracciona hasta hacerle irreconocible, aun cuando todos esos modos de acción son inevitablemente utilizados y combinados cada vez que la política busca imponer una solución positiva a otros Estados.

De otro lado, la disuasión tiene por objeto fundamental evitar el conflicto, lo que implica alcanzar el objetivo político gracias a la parálisis del adversario, o sea, a través de una capacidad negativa que permita evitar la gran prueba de fuerza. Nacida como consecuencia de la capacidad nuclear, la disuasión se ha convertido en la clave de la estrategia contemporánea y puede ser capaz de extenderse a todas las modalidades de empleo de la fuerza o limitarla si comprende sólo una parte del espectro; además, puede tratarse de disuasión lateral o multilateral donde ambos conceptos se explican por sí solos; sin embargo, hay necesidad de puntualizar un antiguo principio estratégico que enuncia la necesidad de mantener permanentemente el equilibrio entre el número de sus amigos y el de sus enemigos.

La distinción esencial entre disuasión y acción gira en la intención puramente defensiva, en el caso de la disuasión, y ofensiva, en diversos grados, cuando hay acción.

Toda empresa estratégica comporta una combinación de disuasión y de acción,tanto más de disuasión cuanto más reducida es la acción; tanto más de acción cuanto menos constringente sea la disuasión. La simetría entre ambas no es perfecta; la disuasión puede jugar su rol protector en ausencia de toda acción, porque ella reposa sobre la existencia de fuerzas y de la amenaza de acción que éstas constituyen. Ambos conceptos, acción y disuasión, son complementarios y parte constitutiva de la estrategia. Una comparación gruesa de la disuasión en la estrategia sería con el juego de póker cuando se blufea

y ello está basado fundamentalmente en la desinformación del enemigo a fin de sembrar grandes dudas con el objeto de lograr lo que ha dado en llamarse "parcela de incertidumbre".

Ahora bien, tanto una como otra tienen un costo el cual está íntimamente relacionado con los factores siguientes:

- La proporcionalidad entre desarrollo y seguridad, y
- La magnitud de la amenaza y de la pérdida.

Este costo debe ser compensado en la actualidad enfatizando y optimizando todo lo relacionado con:

. Misionamiento de la fuerza.
. Organización.
. Efecto sinérgico entre fuerzas.
. Equipamiento, y
. Estudio real del PCR. (a nivel país), para lo cual, y como consecuencia, deben de formarse fuerzas de élite con las siguientes características:

- Potencia (capacidad de masa)
- Rapidez (capacidad de movilidad).
- Profesionalismo (instrucción y entrenamiento.
- Eficiencia (que produce realmente un efecto para lograr algo).
- Eficacia (que produce el efecto en el momento deseado).

Es pertinente señalar que desde los inicios de la civilización actual han existido tres objetivos buscados por todos aquellos entes dedicados a ejecutar la confrontación bélica, y ellos son:

. El alcance de las armas, donde evolucionamos desde la longitud de las espadas y lanzas, el alcance de las flechas, las catapultas, el cañón, los proyectiles inteligentes, etc., hasta los misiles intercontinentales y las armas de órbita sideral.
. La velocidad, que va desde el infante, el jinete, el carro de combate, el misil, el avión, hasta las armas laséricas que corresponden a una velocidad similar o igual a la de la luz, y finalmente,
. La letalidad, donde, comparativamente, el actual armamento nuclear tiene una capacidad promedio mortal cien mil veces mayor que la existente cuando se inició la era de la máquina de vapor.

Ante esta situación, la guerra moderna a nivel de ejército o países convencionales o no nucleares está en función de dos elementos:

. Poseer una capacidad de tecnología intermedia con capacidad de destrucción masiva, y
. Dominio del espectro electromagnético a fin de emplearlo al máximo, negándole el uso del mismo al enemigo; lo cual *per se* daría el comando y control del teatro. A quien lo posea, proporciona dos cosas fundamentalmente: una gran capacidad de disuasión y una amplia posibilidad de acción.

Para finalizar, considero pertinente señalar que casi siempre, y de

acuerdo con alguna ley natural, en cada siglo parece emerger un país con el poder, la voluntad y el intelecto e ímpetu moral para formar el sistema del entorno internacional de acuerdo con sus propios valores. Así tenemos, en el siglo XVII, Francia con el cardenal Richelieu introduce la aproximación moderna a las relaciones internacionales basadas en la Nación-Estado, motivadas por el interés nacional como propósito final u objetivo. En el siglo XVIII, Inglaterra elabora el concepto del balance del poder dominando la diplomacia europea por los siguientes doscientos años. En el siglo XIX, la Austria de Mitternich reconstruye el acuerdo común europeo y la Alemania de Bismarck lo desmantela diseñando la diplomacia europea dentro de un cruel e insensible juego político. En el siglo XX ningún país ha influenciado las relaciones internacionales tan decisiva y al mismo tiempo tan ambivalentemente como en EE.UU. de N.A.

De todo esto podemos obtener como conclusión que los imperios no tienen interés en operar dentro del sistema internacional, ellos aspiran a ser el sistema, puesto que no necesitan un balance del poder. Cabe señalar de que Europa no recupera el liderazgo mundial perdido después de la Primera Guerra Mundial, coincidente con el ingreso en la arena política de los EE.UU. (1917), dándose desde entonces una multipolaridad mundial que tiene su época cumbre en la década del 30 y que culmina al final de la Segunda Guerra Mundial, en que se da inicio a la bipolaridad de las dos grandes potencias y a la Guerra Fría, la cual en la práctica toca a su fin con la caída del muro de Berlín en 1990 y con la escisión del Imperio Soviético como consecuencia de la perestroíka y el glasnot de Gorbachov y de los latentes nacionalismos no resueltos en más de setenta años.

Esto nos demuestra, entre otros, que durante la Guerra Fría los varios elementos del poder evolucionaron en diferentes formas; así la Unión Soviética alcanzó el nivel de superpotencia militar y al mismo tiempo fue un enano económico; de otro lado un gigante económico como el Japón es irrelevante en el campo militar al haber crecido y desarrollado bajo la sombrilla nuclear de los EE.UU.

Por consiguiente se prevé en términos generales que el siglo XXI estará marcado por grandes contradicciones; de un lado, la fragmentación con las cada vez má fuertes corrientes sesecionistas, y de otro, la globalización con tendencias, tales como la de los bloques continentales. El mundo del futuro podría estar constituido por, al menos, seis grandes potencias U.S.A., Europa, China, Japón, Rusia y, probablemente, la India, así como multiplicidad de potencias intermedias y de pequeños países.

Al mismo tiempo las relaciones internacionales devendrán, por primera vez, en una real globalización

con comunicaciones instantáneas, el mundo y accionar económicos operando simultáneamente en todos los continentes y un gran conjunto de materias para ser resueltas a nivel mundial; materias éstas tales como: la proliferación y el desarme nuclear, la eliminación de desechos radioactivos, la situación del medio ambiente, la explosión demográfica, la independencia económica, la eliminación de todo tipo de colonialismo y la libre determinación de los pueblos respecto a la forma de gobernarse y de cómo coexistir con el resto de la comunidad internacional, etc.

Finalmente, considero pertinente dejar sentado que la Estrategia no es simplemente el arte de prepararse para los conflictos armados en los cuales una nación puede verse involucrada, ni el planeamiento para el uso de sus recursos y el despliegue de sus fuerzas de tal manera de alcanzar el éxito. Es, en un amplio sentido, el moderno equivalente de lo que fue en los siglos XVII y XVIII: una RAZÓN DE ESTADO.

En suma, es la racional determinación de los intereses vitales de una Nación, aquello que es esencial para su seguridad, sus propósitos fundamentales en sus relaciones con otras naciones y sus prioridades con respecto a sus objetivos.

La historia nunca nos dice cómo actuar, pero es prolífica en casos de estudio de los cuales podemos obtener ideas y recomendar recetas. Ella nos recuerda que, dentro de un contexto temporal, la estrategia efectiva es siempre un calculado empleo de la fuerza y el arte de gobernar para obtener un objetivo político.



Av. Faucett 377 - Callao

Su Mejor Opción

En YPF lo atendemos mejor. Hemos logrado que una acción tan rutinaria como llenar el tanque de combustible, se convierta en un momento más que agradable. Tanto así, que nuestros empleados - cada vez que usted nos visite - lo primero que harán será limpiar las lunas y faros de su automóvil.





En nuestra Estación de Servicio también contamos, las 24 horas del día, con un Centro de Comida Rápida de la afamada cadena norteamericana AM/PM, en donde podrá comer una exquisita hamburguesa en compañía de su familia y amigos mientras nosotros lavamos su carro, llenamos su tanque o cambiamos el lubricante con productos YPF.*



Además, gracias a la adquisición de la Refinería La Pampilla** - a través de REFIPESA - podemos ofrecer a nuestros afiliados y clientes, un abastecimiento de combustible asegurado.

Ya iniciamos nuestro primer lanzamiento y muchos más le seguirán. Si usted quiere formar parte de nuestra familia, comuníquese con nosotros al teléfono (01) 421-3107 o envíenos un fax al 421-8591.

YPF, una realidad con muchas ideas para usted y con el compromiso de ser parte del desarrollo del Perú y los peruanos. YPF, la mejor alternativa en Estaciones de Servicio.

YPF

Una empresa en acción

* YPF - Lubricantes ha sido certificada con la norma internacional ISO 9002, cumpliendo con los requerimientos de calidad.

** 60% del paquete de acciones de La Pampilla S.A. / 25% del paquete de acciones de REFIPESA.



Arriba: un avión norteamericano Avenger *dispuesto para el despegue en el portaaviones* Kitkun Bay. *A consecuencia la orden cursada por Nimitz a las 10 horas del día 26 de octubre, el almirante Halsey, con el grueso de la III Fl norteamericana, se vio obligado a interumpir el contacto con la formación de Ozawa, renunciando así a la posibilidad aniquilar al enemigo. Abajo: el portaaviones japonés* Zuiho *navegando a toda máquina y dispuesto a intervenir en combate contra las unidades navales de la III Flota estadounidense de Halsey. La formación de Ozawa salió de la bata de cabo Engaño muy diezmada, después de haber perdido siete buques de los diecisiete con que contaba.*



Cooperación, principio vital en toda guerra

Capitán de Navío
Eloy Ledesma Rebaza

"Jamás se me ha ocurrido atribuir los lamentables incidentes de esta batalla naval a una falta de discernimiento por parte de cualquiera de los jefes que intervinieron en ella"... "En la acción naval, dos comandantes norteamericanos que habían de dirigir las operaciones eran independientes el uno del otro, uno bajo mi mando y el otro bajo el mando del almirante Nimitz, a 8,050 km. de distancia, los dos, como ya he dicho, operaban en las mismas aguas y en la misma batalla".

General Douglas Mac Arthur.

Cooperación significa, en todo los casos, conjunción de esfuerzos orientados a lograr determinados fines. Aplicado a una situación de guerra, el término implica *unidad de comando,* unidad que permite asegurar la fusión y cohesión de voluntades para la aplicación decisiva de toda la potencia de combate de las fuerzas de que se dispone.

La unidad de esfuerzo tiene como requisito básico la cooperación de todos los elementos integrantes de un comando. La dirección de una fuerza, o de un conjunto de fuerzas, debe corresponder al más alto jefe designado especialmente.

Los comandantes no sólo deben asegurar la unidad de esfuerzo dentro de sus organizaciones, sino que deben, además, fomentarlo con los elementos de apoyo y los elementos apoyados, y de igual modo con los servicios afines y los aliados. La exigencia fundamental para la unidad de esfuerzo dentro de los organismos de las Fuerzas Armadas estará dado siempre por un sistema efectivo de mando, el cual, para proveer propósitos, dirección y motivación, dependerá del liderazgo, así como de un claro entendimiento de las doctrinas, tácticas y técnicas para minimizar los efectos de las fricciones internas. Los jefes darán el ejemplo, comunicarán claramente sus intenciones, promoverán el trabajo en equipo y los valores; aceptarán responsabilidades, tomarán decisiones fundamentales y aceptarán riesgos. Los

sistemas de comando y control recalcan las medidas implícitas de coordinación, de adiestramiento con doctrinas, métodos y técnicas comunes, así como ejercicios de combate bien ensayados. Las misiones serán claras y concisas. Los planes serán sencillos, los mecanismos de control serán fáciles de aplicar, entender y comunicar. Se utilizarán las relaciones habituales a fin de maximizar la efectividad del trabajo en equipo.

La cooperación implica, además de la unidad de comando, acción de conjunto de todas las fuerzas del aire, tierra y mar. El esfuerzo en conjunto debe aplicarse en todos los escalones del mando, e individualmente todos deben desempeñarse con lealtad y disciplina; esforzándose deliberadamente por alcanzar el objetivo y cumplir su misión bajo cualquier condición en la que se encuentre.

Las experiencias obtenidas en la conducción de guerras y batallas producidas a lo largo de la historia demuestran que el éxito y la eficacia de las mismas han dependido, en gran medida, del mayor o menor grado de cooperación y la unidad de comando entre las fuerza involucradas desdes las fases iniciales del planeamiento y durante la ejecución misma de las operaciones.

Cada operación, dependiendo de éstas de su naturaleza, tipo de fuerzas y el medio donde éstas deben actuar, deben estar bajo un solo comandante. Esto permite a los comandos subordinados flexibilidad mental y rapidez en las decisiones.

En esencia, la unidad de comando incluye la cooperación de todos los escalones subordinados en la escala de comando para realizar el trabajo de equipo.

La mejor garantía para alcanzar el éxito en el ataque durante una batalla es la cooperación efectiva entre las diferentes fuerzas o componentes que participan en la misma. Para lo cual el comandante responsable debe coordinar todos aquellos aspectos que impliquen el empleo eficiente y eficaz de las fuerzas que le sean asignadas para cumplir con su misión.

En la dirección, conducción, comando y control de una guerra intervienen factores de tipo político, económico y psicosocial, en donde los sectores que tienen la responsabilidad de armonizar criterios para lograr el éxito de la misma deben estar imbuidos en todos los detalles que implican las operaciones de sus áreas de responsabilidad, para evitar de esta manera errores durante la ejecución de las mismas y obtener el máximo de cooperación conjunta para lograr el éxito. Se debe evitar errores y malas inteligencias durante el curso de las operaciones.

Para lograr el éxito en las operaciones conjuntas es necesario una estrecha coordinación de los elementos terrestres, aéreos y navales; lo cual se facilita mediante un planeamiento y entrenamiento conjunto

adecuado, el mismo que debe ser iniciado lo más previamente posible a fin de que se dé tiempo para las coordinaciones necesarias, debido a la diferencia de equipos y procedimientos empleados.

Así, por ejemplo, para asegurar una eficiente coordinación de los "fuegos de apoyo" disponibles de las fuerzas terrestres, aéreas y navales durante una operación conjunta, se debe organizar y establecer los diferentes puestos de comando, centros de coordinación de fuegos o de enlace, a fin de lograr una estrecha coordinación y asesoramiento en la conducción de los pedidos de "apoyo de fuego" para las fuerzas que los necesiten.

Cuando la situación limite la posibilidad del comandante para ejercer la conducción de las operaciones en forma directa y oportuna, deberá promoverse y darse mayor iniciativa a los comandantes subordinados. Para tal efecto, las órdenes serán menos detalladas, particularmente las que se dan a aquéllos elementos sobre los que no se puede ejercer una acción directa, y se les dotará con los medios necesarios que les permita cumplir su misión. El comandante deberá interesarse principalmente sobre aquéllos elementos cuya misión es de decisiva importancia en las operaciones.

Para poder graficar los conceptos anteriormente señalados, he creído conveniente señalar un ejemplo práctico de la historia respecto a cómo, la no aplicación de este principio, que a veces resulta obvio, da como resultado pérdidas innecesarias de material y personal.

LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE, UN EJEMPLO PRÁCTICO DE LA FALTA DE COOPERACIÓN (1944)

Las Filipinas eran el ala oriental de la llamada "Esfera del Sur" en las operaciones japonesas en las regiones del Sur, y se constituyeron en la línea principal de defensa contra los ataques norteamericanos. El ala occidental eran Birmania y Malaya, y las dos alas juntas protegían el acceso japonés a las regiones del sur. Desde el punto de vista de la Estrategia Política y Operacional japonesa, la conquista de Filipinas era esencial para la ejecución de la guerra contra Inglaterra y Estados Unidos. La pérdida de estas líneas no sólo representaría una grave amenaza para las comunicaciones de los japoneses con las regiones del sur sino que también dificultaría en gran manera el envío de refuerzos y aprovisionamiento.

Quien dominara las bases navales y aéreas en las islas Filipinas dominaría la arteria principal de suministros para las fábricas japonesas.

Si esta arteria era cortada, los

recursos de Japón desaparecerían muy pronto y su capacidad para mantener su potencial de guerra contra los atacantes aliados quedaría reducida hasta el extremo de que sus bases principales serían vulnerables a la captura.

Dada su importancia estratégica, los aliados decidieron invadir las Filipinas desembarcando en el Golfo de Leyte.

La toma del Golfo de Leyte por las tropas aliadas, significó el movimiento más peligroso de toda la guerra del Pacífico. Esto lo sabían muy bien los japoneses, quienes conscientes del nuevo giro que se produciría en la guerra, decidieron jugarse el todo por el todo poniendo en acción su caudal más valioso, la Flota Imperial, en una operación gigantesca para rechazar la invasión y mantener su posición en las Filipinas.

Esta determinación para desalojar a los norteamericanos de las playas filipinas los llevó a la puerta del triunfo cuando tuvo lugar una de las batallas navales más grandes de los tiempos modernos. En realidad fueron cuatro enfrentamientos entre el 23 y 26 octubre de 1944, la batalla del Golfo de Leyte.

La flota japonesa se hallaba desde hacía mucho tiempo en aguas del Sur, y el almirante Suemo Toyoda, su Comandante, mantenía su insignia en Singapur.

El almirante Toyoda, al tomar conocimiento de la invasión de Leyte por los norteamericanos, reunió todas las fuerzas y partió hacia Leyte con el fin de recuperar esa parte del territorio filipino que, como ya se ha señalado, era decisiva para el futuro desarrollo de la guerra.

El almirante Toyoda dividió la flota combinada en tres grupos distintos: una Fuerza Central al mando del almirante Takeo Kurita; una Fuerza del Sur (vanguardia) al mando del vicealmirante Kiyohide Shima; y una Fuerza del Norte, al mando del vicealmirante Jisabuto Osawa.

La Fuerza Central pasaría por el estrecho de San Bernardino, al norte de Leyte, y a continuación seguiría la ruta del Sur con dirección al Golfo de Leyte. La Fuerza del Sur progresaría a través del mar de Mindanao y del estrecho de Surigao, de forma que las dos flotas, en un movimiento coordinado de pinzas, convergieran simultáneamente en los flancos de los aliados y atacaran las partes blandas de éstos, o sea los buques destinados al trasporte de tropas y de pertrechos en el Golfo de Leyte. La Fuerza del Norte, en el mar de Filipinas, 480 kilómetros al Norte del estrecho de San Bernardino, actuaría como un señuelo para apartar a la poderosa Tercera Flota norteamericana de la protección de la entrada al Golfo de Leyte.

Las fuerzas navales norteamericanas que protegían la invasión de Leyte estaban dispuestas en dos cuerpos principales. La Séptima Flota, al mando del vicealmirante

Thomas C. Kinkaid, protegía los accesos Sur y Oeste al Golfo de Leyte, mientras la Tercera Flota, más poderosa, al mando del almirante Halsey, operaba a la altura de Samar para cubrir el estrecho de San Bernardino y los accesos del Norte y del Este. El superior inmediato del almirante Halsey era el almirante Nimitz, en Hawai; el almirante Kinkaid estaba bajo el mando del general Mac Arthur, y se hallaba con él en Tocloban. Aunque se daba por descontando que tal división de mando entrañaba ciertas desventajas, Washington suponía, teórica aunque equivocadamente, que una consulta frecuente y un enlace constante cooperativo vencerían todas las dificultades que se opusieran a una apropiada coordinación. La batalla que tuvo lugar seguidamente vino a demostrar los peligros inherentes a una falta de mando unificado y los errores y malas inteligencias que pueden surgir cuando en el curso de operaciones de excepcional importancia, el comandante, últimamente responsable, no tiene el pleno dominio de todas las fuerzas que toman parte en la operación.

El 23 de octubre de 1944 se hizo evidente que los japoneses iban a recurrir a su Escuadra.

El primer contacto entre las fuerzas rivales se produjo el 23 de octubre en el Paso Palawan, entre las islas de este nombre y los arrecifes que bordean el mar de China del Sur. Avistadas las fuerzas centrales del almirante Kurita por los submarinos *Darter* y *Dace,* éstos informaron a Halsey del contacto efectuado.

Una vez enviado el mensaje de contacto, los submarinos hundieron tres cruceros pesados enemigos, entre ellos el buque insignia de Kurita. Hacia el mediodía siguiente, Halsey había organizado y movilizado a los portaaviones rápidos en un amplio frente. El grupo del contralmirante Sherman quedaba situado al Norte, el del contralmirante Bogan frente al estrecho de San Bernardino, y el del contralmirante Dawson al frente de Samar a 115 Km. Pero antes de que estos grupos pudieran iniciar sus ataques contra los buques de Kurita, ahora en el mar de Sibuyan, los aviones japoneses de Luzón atacaron al grupo de Sherman, que era el mejor situado para ocasionar mayor daño a Kurita.

Kurita había solicitado repetidamente cobertura aérea del almirante Fukudome, comandante supremo de las fuerzas aéreas en las Filipinas y Formosa, pero Fukudome había decidido que la mejor manera de socorrer a Kurita era atacar a los grupos de trasporte. A las 14 horas los aviones de reconocimiento norteamericanos informaban que los buques japoneses se dirigían hacia el Oeste, como si estuvieran retirándose, pero la realidad era que se estaban reagrupando y comprobando los daños

sufridos. Kurita, a fin de evitar futuros ataques desde el aire, solicitó permiso para retirarse y enfilar hacia el estrecho de San Bernardino aquella misma noche, pero Toyoda le ordenó que siguiera avanzando.

El día 24, a medio día, la Fuerza Central japonesa, al mando del almirante Kurita, sufrió los efectos de un constante bombardeo por las fuerzas del aire de la Tercera Flota, mientras sus buques sorteaban nerviosamente los peligrosos arrecifes camino de San Bernardino. El *Misashi,* uno de los más modernos y potentes acorazados del Japón, con cañones de 18 pulgadas, fue hundido; su hermano gemelo, el formidable *Yamato* fue impactado, un crucero pesado fue inutilizado y varios cruceros y destructores sufrieron averías. La fuerza incesante de estos ataques aéreos, unido a la de los torpedos lanzados por los submarinos de la séptima Flota, hicieron que el almirante Kurita, que carecía de cobertura aérea, retrocediera en su ruta a fin de reagrupar sus fuerzas. Este repliegue transitorio, ejecutado a las 3.33 de la tarde, fue posteriormente interpretado por unos aviadores demasiado optimistas como una retirada general de la Fuerza Central japonesa. El almirante Kurita, no obstante, no tenía la menor intención de abandonar su empeño y a las 5.14 del mismo día las fuerzas navales bajo su mando avanzaron nuevamente hacia el estrecho de San Bernardino. Poco tiempo después recibió un mensaje del almirante Toyoda, en Tokio:

"*Todas las fuerzas serán lanzadas al ataque, fiadas en la divina providencia*".

Mientras tanto, la Fuerza del Sur del almirante Nishimura partió, tesonera, al mar de Mindanao. Ampliamente informado por medio de señales, el almirante Kinkaid había destacado casi la totalidad de las fuerzas de cañoneras y torpederas al mando del almirante Oldendorf para interceptar y destruir la flota japonesa en camino. El almirante Oldendorf, desplegó sus escuadrones de lanchas PT (Patrulleras Torpederas) en la entrada del estrecho Surigao, en cierto lugar en donde los japoneses tenían que reagruparse en columnas para poder salvar el estrecho paso.

La emboscada resultó perfecta. La flota japonesa fue prácticamente aniquilada. Sólo un destructor solitario pudo escapar. El almirante japonés cayó a los abismos marítimos junto con su buque insignia. Esto fue el remate de la entrada Sur al Golfo de Leyte.

En las últimas horas de la tarde del día 24, aviones de reconocimiento de la Tercera Flota informaron que una muy nutrida flota combatiente que incluía a varios portaaviones, navegaba a la altura de la costa noroeste de Luzón, a 480 Km. aproximadamente del estrecho de San Bernardino. El almirante Halsey pensó, aparentemente , que la Séptima Flota del almirante

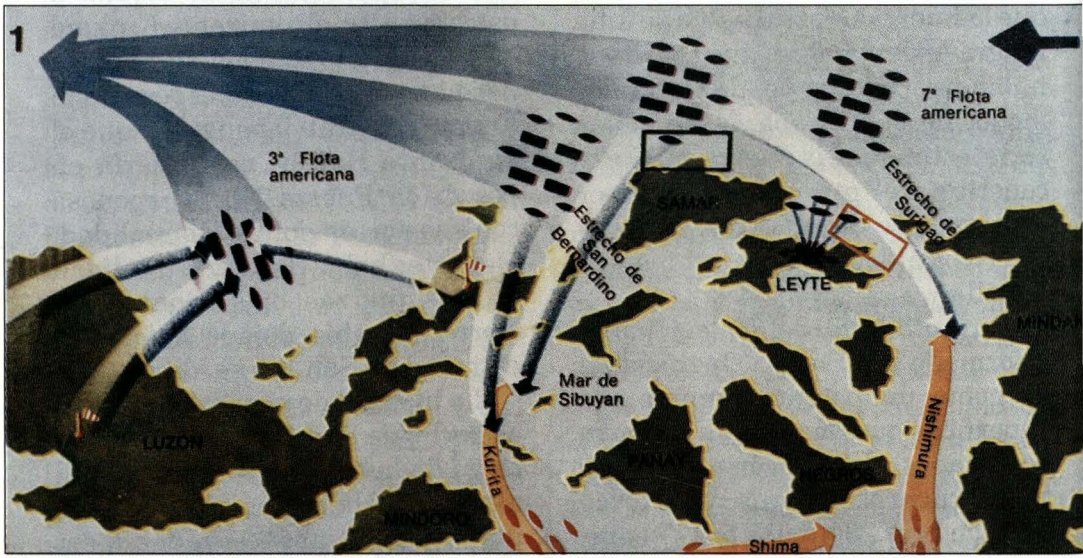
Kinkaid tenía fuerzas suficientes para afrontar a la Escuadra Sur japonesa, y juzgando por los informes optimistas de sus aviadores que la Fuerza Central había sufrido un grave descalabro, que tal vez se había retirado y que, de cualquier modo, no significaba ya amenaza seria, estimó que la Fuerza del Norte constituía el mayor peligro y por consiguiente decidió trasladar sus efectivos al Norte para interceptar aquélla.

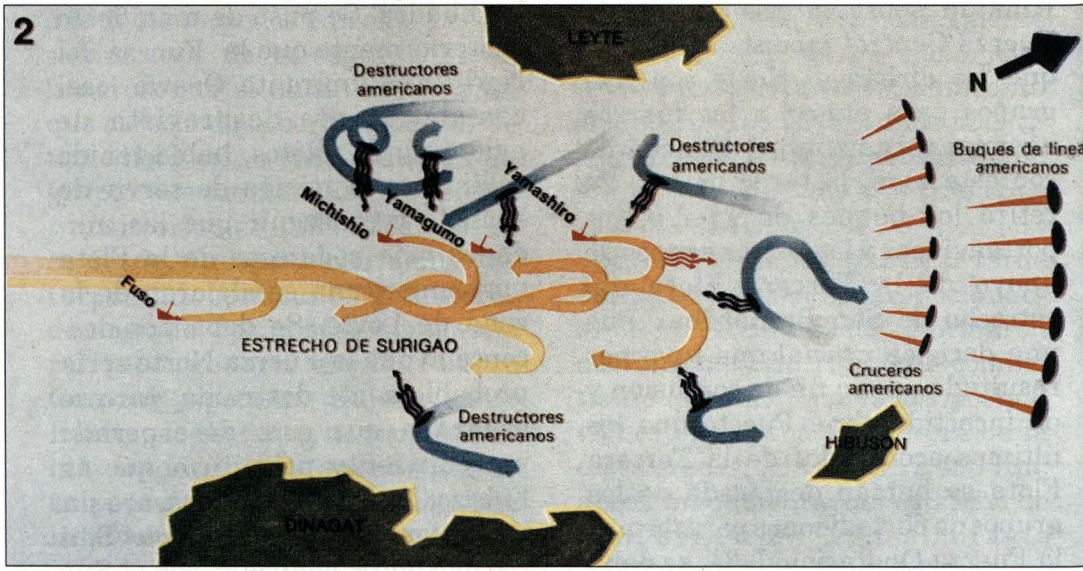
Durante la tarde, Halsey había informado a la Fuerza Operacional 34 como un potente conjunto de superficie que comprendía cuatro acorazados, dos cruceros pesados, tres cruceros ligeros y catorce destructores. Se daba por descontado que la fuerza operacional detendría el avance de la del almirante Kurita. Halsey informó al almirante Kinkaid sobre la posición de la Fuerza Central japonesa y agregó que "se dirigía al Norte con tres grupos para atacar a las fuerzas enemigas al amanecer". De acuerdo con este plan, la tarde del día 24 retiró los buques de guerra, los portaaviones y los demás grupos de apoyo de la Tercera Flota del estrecho de San Bernardino. Fue una decisión crucial que tuvo por resultado un sin fin de confusión y de incertidumbre. Puesto que los últimos acorazados de la Tercera Flota se habían destacado de los grupos de portaaviones para formar la Fuerza Operacional 34, se daba por descontado que esta fuerza seguía guardando los accesos del estrecho de San Bernardino.

Aunque el almirante Halsey no había hecho aclaración alguna a este respecto, el almirante Kinkaid creyó que los grandes acorazados permanecían allí a la espera de la Fuerza Central japonesa, y que el almirante Halsey, se lanzaría en pos de la Fuerza Norte japonesa con sus portaaviones. En realidad, Halsey se había llevado la totalidad de sus fuerzas operacionales al Norte, y había dejado abierto el estrecho de San Bernardino.

La libertad de movimiento por el estrecho de San Bernardino era la clave de la estrategia enemiga. El almirante Halsey no sabía que los portaaviones japoneses iban a ser sacrificados deliberadamente en un audaz empeño por impedir que las Filipinas cayeran en las manos de los aliados. Se puso de manifiesto posteriormente que la Fuerza del Norte del almirante Ozawa, casi completamente desprovista de aviones y de pilotos, había tenido solamente la misión de servir de señuelo y conseguir que las unidades más poderosas de la Flota norteamericana se alejaran de la zona de Leyte. Se daba por descontado que la Fuerza Norte sería probablemente destruida, pero se esperaba que este desesperado procedimiento permitiría que la Fuerza Central japonesa pasara sin molestias por el estrecho de San Bernardino y avanzara por el Sur hasta el Golfo de Leyte.

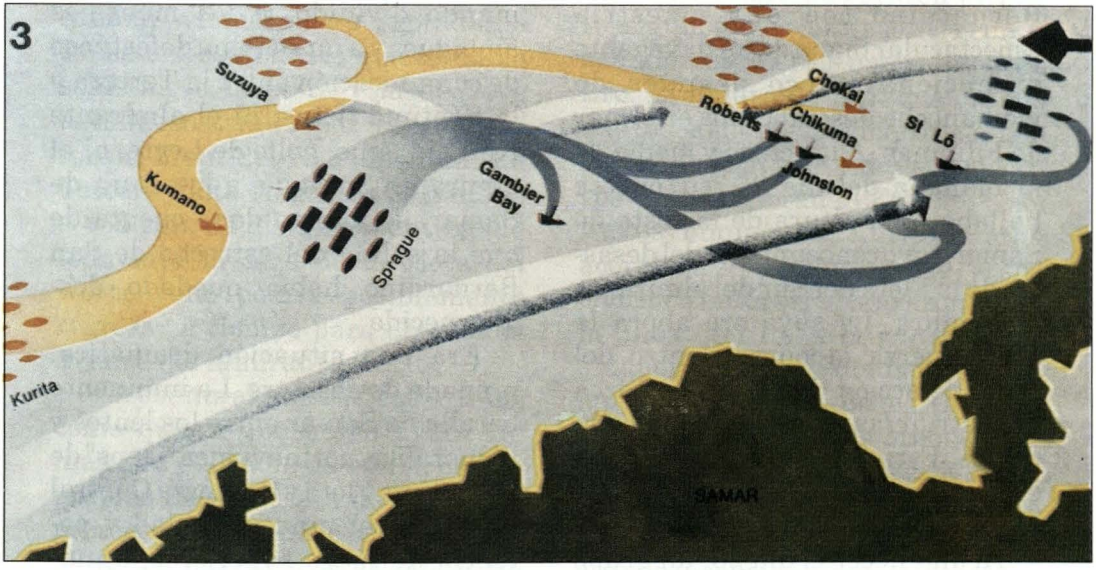
1ª FASE: LA BATALLA DEL MAR DE SIBUYAN

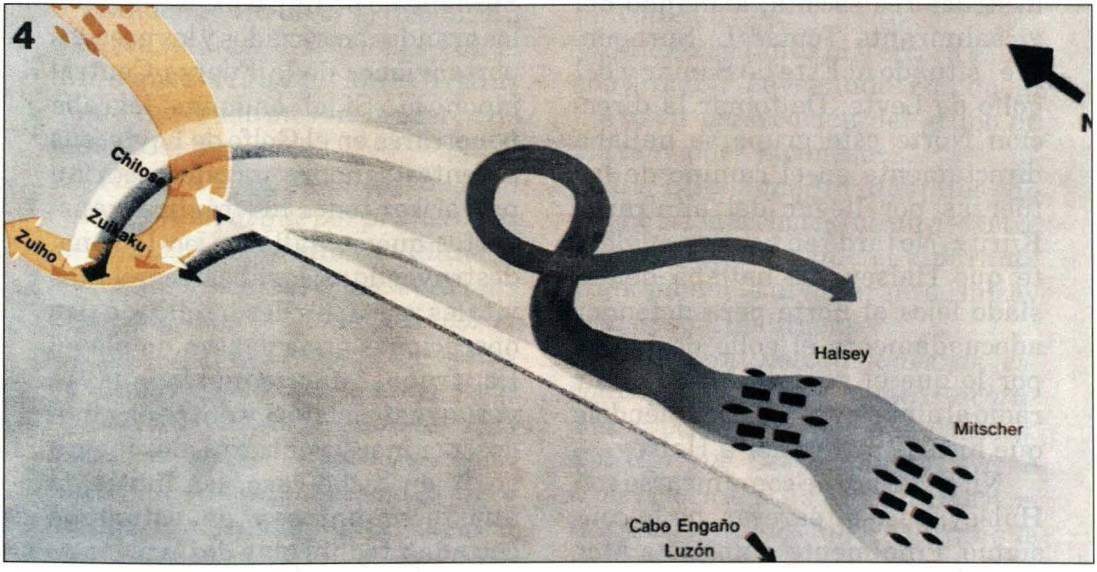




2ª FASE: LA BATALLA DEL ESTRECHO DE SURIGAO

3ª FASE: LA BATALLA EN AGUAS DE SAMAR





4ª FASE: LA BATALLA DE CABO ENGAÑO

Durante la noche del 24, el almirante Kurita condujo sus naves de guerra a través de los meandros traicioneros del estrecho de San Bernardino con una maestría espectacular digna de un navegante excepcional. Poco después de medianoche desembocaba en el mar de Filipinas. A las cinco y media de la mañana del dia 25, cuando se hallaba a la altura de la costa de Samar, tuvo conocimiento del desastre de la Flota del Sur del almirante Nishimura. La suya era ahora la única fuerza japonesa dentro del radio de acción de Leyte. La tarea de destruir las unidades de invasión de los Estados Unidos gravitaba exclusivamente y enteramente sobre él.

Al amanecer el dia 25, un grupo integrado por dieciséis portaaviones, nueve destructores y doce destructores escolta, al mando del vicealmirante Tomas L. Sprague, fue situado al Este de Samar y del golfo de Leyte. De tomar la dirección Norte este grupo se hallaba directamente en el camino de las fuerzas por llegar del almirante Kurita. No tardó en hacerse evidente que Halsey se hallaba demasiado lejos al norte para defender adecuadamente el golfo de Leyte, por lo que el general Mac Arthur radió al almirante Nimitz pidiéndole que hiciese retroceder a Halsey.

Nimitz trató de comunicarse con Halsey, pero al parecer, no lo consiguió. Finalmente autorizó a Mac Arthur comunicarse directamente con Halsey, pero entonces era ya demasiado tarde.

A través de una serie de errores fatales, imputables directamente al mando dividido, a los mensajes ambiguos y a un sistema defectuoso de comunicación entre la Tercera y la Séptima flotas, ni el almirante Kinkaid, en el golfo de Leyte, ni el almirante Sprague, a la altura de Samar, se habían dado cuenta de que la salida del estrecho de San Bernardino había quedado desguarnecida.

Era una situación dramática, preñada de desastre. La inminente batalla de Samar entre los lentos y vulnerables portaaviones "jeeps" de la Séptima Flota y la Fuerza Central japonesa con una velocidad y potencia de fuego superiores, anunciaba una batalla desigual. Los ligeros portaaviones del almirante Sprague no podían equipararse con los grandes acorazados y los pesados portaaviones de la Fuerza Central japonesa. Si el enemigo lograba penetrarse en el Golfo de Leyte, sus potentes cañones navales podrían pulverizar todos los frágiles transportes que se hallaran en la zona, destruyendo así los abastecimientos vitales para el desarrollo de las operaciones en la cabeza de playa. La tropas norteamericanas se verían así aisladas y entre dos fuegos, por mar y por tierra, del enemigo. Y en dicho caso, las líneas de abastecimientos y de esfuerzos cortadas, todo el plan de invasión se vendría abajo. Los acorazados y los

cruceros de la Séptima Flota se hallaban a más de 160 Km. de distancia, en el estrecho de Surigao y sus existencias de municiones estaban virtualmente agotadas a causa del bombardeo que se había sometido a la costa y la decisiva batalla sostenida por la mañana con la Flota del Sur japonesa. La Tercera Flota de Halsey se hallaba a 480 Km. de distancia, entregada todavía a la caza de la Flota del Norte y no podría posiblemente regresar a tiempo para detener el avance del almirante Kurita.

En cuanto al general Mac Arthur, como quiera que había avanzado más allá del radio de acción de sus propias bases aéreas de tierra, su protección dependía exclusivamente de los aparatos procedentes de los portaaviones, un hecho discutido y recalcado especialmente durante el planeamiento de la invasión. En octubre, en sus discusiones con el almirante Halsey, Mac Arthur había reiterado su sentir acerca de la misión, diciendo:

"*El plan básico para esta operación, en la que por primera vez he avanzado más allá del radio de acción de mis propias bases aéreas de tierra, está condicionado por el apoyo total de la Tercera Flota; estoy tomando las medidas necesarias para acelerar la formación de esas bases terrestres que me aseguren la cobertura aérea necesaria, pero hasta que la consiga, nuestra marina, durante este período crítico, está expuesta a las incursiones por mar y por el aire del enemigo*".

La batalla se inició a las 6.58 de la mañana. Los cañones de 18 pulgadas del *Yamato* dispararon primero, siguiendoles los de los cruceros, cuando estuvieron en la línea de tiro. El almirante Sprague ordenó que todos sus portaaviones de escolta lanzaran al aire todos sus efectivos y se dirigieran al Este.

Los buques de Kurita fueron acercándose gradualmente y sus enormes baterías alcanzaron al fin la línea de tiro. A la par de estos ataques por mar las unidades aéreas japoneses con bases en las Filipinas lanzaron una serie de ataques kamikazes contra los portaaviones. En su angustia, el almirante Kinkaid envió al almirante Halsey otro despacho:

"*Es urgente que envíe al Golfo de Leyte acorazados rápidos inmediatamente*".

Mientras tanto la Tercera Flota continuaba navegando rumbo al norte en persecución del grupo de portaaviones japoneses.

Lo que sucedió después de iniciada las acciones fue un desastre de tal magnitud, que el almirante Kinkaid envió al almirante Halsey otro despacho urgente:

"*Nuestros portaaviones de escolta atacados por cuatro acorazados, ocho cruceros y otros navíos. Solicito que Lee acuda a Leyte a toda velocidad. Es urgente que portaaviones rápidos lancen un ataque inmediato*".

El almirante Lee mandaba la

Fuerza Operacional 34. En aquellos precisos momentos las municiones a bordo de los portaaviones estaban a punto de agotarse; algunos de los destructores habían gastado todos sus torpedos y los aviones torpedederos se veían reducidos al penoso expediente de simular los ataques contra los buques enemigos. Después de dos horas y media de combate, la victoria estaba al alcance del almirante Kurita.

En su desesperación el almirante Kinkaid había mandado cifrar un último mensaje al almirante Halsey, esta vez sin ambajes:

¿En donde está Lee? Mande a Lee.

Allá en Hawai, a miles de kilómetros de distancia, el almirante Nimitz, bajo cuya autoridad inmediata se hallaba el almirante Halsey, había tratado de comunicarse con la Tercera Flota sin ningún éxito.

Al fin, casi simultáneamente con el último mensaje de Kinkaid, Nimitz resolvió salir de dudas:

Todo el mundo quiere saber dónde se encuentra la Fuerza Operacional 34.

Y entonces, súbitamente el almirante Kurita puso fin al encuentro naval. Sus unidades habían sufrido graves daños y al parecer desconocía la verdadera situación de la batalla.

Ordenó a sus fuerzas que cesaran el fuego y se agruparon en un punto del Norte. Para las fuerzas de portaaviones de los Estados Unidos este repliegue del enemigo representó una extraordinaria escapatoria completamente inesperada.

Después de reagrupar sus fuerzas, el almirante Kurita decidió realizar una última tentativa en el Golfo de Leyte. A las 11.20 ordenó a sus unidades que cambiaran el rumbo y se dirigiesen a la zona objetivo, al Suroeste. Hacía una hora aproximadamente que navegaban y se hallaban sólo a 70 Km., del objetivo cuando resolvió de repente abandonar la tentativa. A las 12.36 ordenó a sus naves el cambio de rumbo. Pasó por el estrecho de San Bernardino a las 9 y media de la noche. El almirante Halsey, mientras tanto, había venido desde el Norte a toda velocidad con sus potentes acorazados. Pero no tuvieron necesidad de hacer un solo disparo; llegaron demasiado tarde. El almirante Kurita se había escapado.

El general Douglas Mac Arthur comentaría más tarde:

"Jamás se me ha ocurrido atribuir los lamentables incidentes de esta batalla naval a una falta de discernimiento por parte de cualquiera de los jefes que intervinieron en ella..." "En la acción naval, dos comandantes norteamericanos que habían de dirigir las operaciones eran independientes uno del otro, uno bajo mi mando y el otro bajo el mando del almirante Nimitz, a 8,050 Km. de distancia. Y los dos, como ya he dicho, operaban en las mismas aguas y en la misma batalla".

Esta es la historia de la Batalla

del Golfo de Leyte. En ella se demostró los peligros inherentes a una falta de cooperación de las fuerzas participantes debido a:

-Por el lado americano:
La falta de un comando unificado fue la causa para que Halsey actuara como lo hizo. Antes de mover la Tercera Flota de su punto de estacionamiento en el estrecho de San Bernardino, fuese cual fuese la razón de ello, debió haber solicitado la correspondiente autorización de su superior. Dos Comandantes norteamericanos que habían de dirigir las operaciones eran independientes el uno del otro; uno bajo el mando del general Mac Arthur y el otro bajo el mando del almirante Nimitz, a 8,050 Km. de distancia.

-La falta de un adecuado sistema de comunicaciones en ambos bandos (japoneses y americanos), lo cual impidió una adecuada coordinación de esfuerzos, sincronización de movimientos e intercambio de información. Las fallas en los sistemas de comunicaciones decidieron en un buen porcentaje el resultado de la batalla.

-Por el lado japonés:
El plan resultó demasiado complicado para que resultase bien. No existió coordinación entre los mandos, y éstos demostraron su incapacidad para evitar el desastre al no emplear nuevas tácticas y disposiciones

BIBLIOGRAFÍA

- Koening, Williams: Grandes batallas.
- Mac Arthur Douglas Memorias.



Forward... From the Sea

Capitán de Navío
Manuel Lores Salinas

En 1922, el documento ... From The Sea, *definió el concepto estratégico que conduciría al Servicio Naval la Marina y la Infantería de Marina. terminada la Guerra Fría e ingresando al siglo XXI. Este documento señalaba un cambio en el enfoque y, por esa razón, en las prioridades para el Servicio Naval, apartándose de las operaciones en el mar para dirigirse a la proyección del poder y el empleo de las fuerzas navales desde el mar de manera de influenciar los eventos en las regiones litorales del mundo aquellas áreas adyacentes a los océanos y mares que están dentro del control directo de Fuerzas estacionadas en el mar y que son vulnerables a su poder de ataque.*

El propósito de las fuerzas navales de los EE.UU. no ha cambiado: Proyectar el poder y la influencia de la nación a través de los mares hacia aguas y territorios extranjeros, tanto en tiempo de paz como de guerra. Forward ... From The Sea, *actualiza y amplía el concepto estratégico articulado en el documento de 1992, agregando específicamente la contribución única de las fuerzas expedicionarias navales en operaciones de paz, en respuesta a crisis y en conflictos regionales.* Forward .. From The Sea *amplía el panorama del concepto estratégico mientras que confirma el rumbo y la velocidad del Servicio Naval, tal como fue definido en el documento original.*

Con la publicación de ...*From the Sea,* en setiembre de 1992, la Marina y la Infantería de Marina, anunciaron un cambio importante en el enfoque operacional y en el reordenamiento de las prioridades coordinadas del Servicio Naval. Este cambio fundamental fue un resultado directo del cambiante panorama estratégico, alejándose de la posibilidad de tener que enfrentarse a amenazas marítimas globales y apuntando a proyectar el poder y la influencia a través de los mares en respuesta a desafíos regionales.

En los dos años desde que ... *From the Sea* se convirtió en nuestro concepto estratégico, la administración ha proporcionado una amplia explicación del rol de las Fuerzas

Armadas en la Defensa Nacional. Una evaluación de los requerimientos estratégicos y de las fuerzas originó un cambio del enfoque del Departamento de Defensa hacia las nuevas amenazas principalmente en lo relacionado a agresiones por parte de potencias regionales y la necesidad de que nuestras fuerzas militares fueran capaces de proyectar rápidamente el poder militar decisivo para proteger intereses vitales de los EE.UU. y defender a amigos y aliados. En la definición de nuestra Estrategia Nacional para responder a estos nuevos peligros, la evaluación enfatizó la importancia de mantener fuerzas navales desplegadas anticipadamente y reconocía el impacto del ritmo operacional en tiempos de paz sobre la dimensión de la estructura de las fuerzas de la Marina y de la Infantería de Marina. En adición, reconocía la contribución única de la Marina y la Infantería de Marina en las áreas de proyección del poder y presencia anticipada, y subrayaba la necesidad de la Marina de apoyar los objetivos estratégicos nacionales a través de nuestras contribuciones en disuasión estratégica, control del mar, supremacía marítima y apoyo logístico estratégico.

Forward ... From the Sea aplica estas contribuciones navales a nuestra Seguridad Nacional. Más fundamentalmente, nuestras fuerzas navales están diseñadas para pelear y ganar en las guerras. Nuestras experiencias más recientes, sin embargo, remarcan la premisa de que el rol más importante de las fuerzas navales en situaciones de ausencia de guerras, consiste en estar empeñados en operaciones en áreas adelantadas con los objetivos de evitar conflictos y controlar crisis.

Las fuerzas navales son entonces la base de la presencia anticipada en operaciones de paz y respuestas a crisis en lugares remotos. Ellas contribuyen grandemente durante la transición de crisis a conflicto y para asegurar el cumplimiento de acuerdos de paz. Al mismo tiempo, las capacidades únicas inherentes a las fuerzas expedicionarias navales nunca han tenido mayor demanda por parte de los comandantes de los teatros los Comandos en Jefe regionales tal como se evidenció en las operaciones en Somalia, Haití, Cuba y Bosnia, así como la contínua y permanente contribución al cumplimiento de las sanciones de la ONU contra Iraq.

EL IMPERATIVO ESTRATÉGICO

Los intereses vitales económicos, políticos y militares de los EE.UU. son verdaderamente globales en naturaleza y en extensión. En muchos aspectos estos intereses están localizados cruzando los anchos océanos, y, en una gran proporción, estos intereses se interceptan con los intereses de las potencias regionales actuales y emergentes. Es en los litorales del mundo donde el Servicio Naval, operando con

fuerzas estacionadas en aguas internacionales, puede influenciar los eventos que se producen en tierra, en apoyo de nuestros intereses.

Debido a que somos una nación marítima, nuestra seguridad estratégica es necesariamente transoceánica. Nuestros intereses vitales, aquellos intereses por los cuales Estados Unidos está dispuesto a pelear están al final de las "carreteras de los mares" o líneas de aproximación estratégica que se extienden desde los EE.UU. a los puntos más lejanos del globo. No es sorprendente, por tanto, que estas líneas estratégicas y sus puntos finales coincidan con los lugares donde rutinariamente desplegamos fuerzas expedicionarias navales: El Atlántico, el Mediterráneo, el Pacífico, el Océano Indico, el Mar Rojo, el Golfo Pérsico y el Mar Caribe. Las reducciones en los recursos fiscales, sin embargo, determinan que debemos reenfocar nuestros limitados bienes en las prioridades más elevadas y en las amenazas más inmediatas, dentro de estas áreas de intereses históricos y vitales para los EE.UU.

Las fuerzas navales están particularmente bien preparadas para el rango completo de las operaciones militares en apoyo de nuestra estrategia nacional. Ellas continúan el rol histórico de las fuerzas navales empeñadas en diplomacia preventiva y, de otro lado, apoyando nuestras políticas en lugares lejanos. Más aun, fuerzas navales desplegadas anticipadamente, dotadas de personal, equipadas y entrenadas para el combate, juegan un rol significativo demostrando tanto la intención como la capacidad de unirnos a nuestros aliados de la OTAN y a otros, así como a otras potencias amigas para defender intereses compartidos. Finalmente, si la disuasión falla durante la aparición de una crisis o conflicto, las fuerzas navales disponen de los medios para una reacción inmediata con base en el mar. Esto puede incluir el ingreso por la fuerza y la provisión de cobertura de protección esencial para permitir el flujo de fuerzas adicionales que serán desplegadas, apoyadas y sostenidas desde el territorio continental de los EE.UU.

En resumen, fuerzas navales desplegadas anticipadamente proporcionarán el enlace operacional crítico entre las operaciones de paz y los requerimientos iniciales para una crisis en desarrollo o una contingencia regional principal.

OPERACIONES DE PAZ CON PRESENCIA ANTICIPADA

Las fuerzas navales son un indispensable y excepcional instrumento de la política exterior de los EE.UU. Desde la conducción de visitas rutinarias a puerto, en naciones y regiones que son de especial interés, hasta el apoyo a grandes demostraciones de soporte a

intereses de seguridad regional de largo plazo, tal como los ejercicios UNITAS en Sudamérica, las fuerzas navales de los EE.UU. enfatizan las iniciativas diplomáticas norteamericanas en el exterior. Realmente, la importancia crítica de una presencia en el exterior que tenga credibilidad es enfatizada en la Estrategia de Seguridad Nacional Presidencial de 1994: "*...Nuestra presencia demuestra nuestro compromiso con los aliados y amigos, remarca la estabilidad regional, permite familiarizarse con los ambientes operacionales en el exterior, promueve el entrenamiento combinado entre las fuerzas de países amigos y proporciona las capacidades de una respuesta inicial a tiempo*".

En tiempo de paz las fuerzas navales de los EE.UU. construyen la "interoperatividad" - la capacidad de operar en forma concertada con fuerzas amigas y aliadas- de manera que en el futuro podamos fácilmente participar de modo total, como parte de una respuesta multinacional formal o como parte de coaliciones "ad hoc" destinadas a reaccionar ante situaciones de crisis en corto tiempo y sin previo aviso. La participación, tanto en las Fuerzas Permanentes de la OTAN, así como en una variedad de ejercicios con las marinas, fuerzas aéreas y fuerzas terrestres de coaliciones asociadas en el Pacífico, Mar Noruego, Golfo Arábico y el Mediterráneo, proporcionan sólidas bases para mantener la interoperatividad con nuestros amigos y aliados.

Adicionalmente, el ingreso de países que anteriormente conformaban el Pacto de Varsovia al programa de Unión por la Paz construirá mayor solidaridad e interoperatividad. Nosotros hemos hechos sólidos progresos en ampliar e intensificar nuestra cooperación con las Marinas de Europa del Este mediante ejercicios tales como BALTOPS 94 y BREEZE 94, los que incluyeron unidades de Bulgaria, Estonia, Latvia, Lituania, Polonia, Rumanía, Rusia y Ucrania.

Las fuerzas navales desplegadas anticipadamente también han contribuido en asistencia humanitaria y esfuerzos para ayuda en desastres desde las Filipinas hasta Bangladesh y Ruanda con resultados igualmente muy positivos.

Aunque la presencia naval incluye un amplio rango de unidades de mar y de tierra de la Marina e Infantería de Marina desplegadas anticipadamente en naciones amigas, nuestra presencia básicamente está constituida por Grupos de Batalla de Portaaviones con alas aeronavales tácticas versátiles y multipropósito y Grupos Anfibios Listos con Unidades Expedicionarias de Infantería de Marina con capacidad de operaciones especiales. Estas formaciones navales altamente flexibles son valoradas por los comandantes de los teatros, precisamente debido a que ellas proporcionan las necesarias capa-

cidades adelantadas. Ellas están listas y posicionadas para responder al amplio rango de contingencias y están disponibles para participar en ejercicios aliados, los cuales son el cimiento de la interoperatividad.

También hemos desviado nuestra atención para examinar las capacidades navales que pueden contribuir a aumentar la disuasión convencional. En este aspecto, los buques de guerra desplegados anticipadamente, cruceros y destructores con capacidad de defensa mediante misiles balísticos, jugarán un rol progresivamente importante en desalentar la proliferación de misiles balísticos, poniendo a disposición de países amigos y aliados defensas dignas de crédito. Manteniendo los medios para incrementar su seguridad, podemos reducir la posibilidad de que alguna de estas naciones desarrollen sus propias capacidades ofensivas. Nuestros esfuerzos reducirán la proliferación de armas y mejorarán la estabilidad regional.

En adición, no obstante haber cambiado nuestro énfasis hacia presencia anticipada y proyección del poder desde el mar hacia tierra, la Marina continúa proporcionando una robusta disuasión nuclear estratégica mediante el mantenimiento de submarinos dotados de misiles balísticos estratégicos en el mar. Mientras que la política de los EE.UU. sea la de asegurar una adecuada y disponible disuasión nuclear estratégica, nuestros submarinos de alta supervivencia, con misiles balísticos estratégicos, permanecerán jugando un papel crítico para la seguridad nacional.

RESPUESTA A CRISIS

Las fuerzas navales de los EE.UU. están diseñadas para pelear y ganar guerras, como todos los elementos de nuestro arsenal militar. Para disuadir eficazmente a nuestros agresores, debemos ser capaces de responder rápida y exitosamente en apoyo de los comandantes de los teatros. Las fuerzas desplegadas para ejercicios de rutina y actividades relacionadas a la presencia anticipada, son también las fuerzas mejor capacitadas para responder rápidamente a una crisis emergente. La posibilidad de una escalada obliga a que las fuerzas presentes deben estar preparadas para las misiones que puedan afrontar. Esto da a los comandantes de teatros una capacidad de respuesta digna de confianza ante una crisis, en el caso de que las condiciones normales o los acontecimientos no resulten como era de esperar.

Aumentando las fuerzas normalmente desplegadas, podemos masificar, si la situación lo requiere, Grupos de Batalla de Portaaviones múltiples en Fuerzas de Batallas de Portaaviones, Grupos Anfibios Listos con Unidades Expedicionarias de la Infantería de Marina embarcadas, y, según como sea nece-

sario, proyectar nuestras fuerzas expedicionarias navales hacia tierra empleando la Fuerza Marítima de Preposicionamiento embarcada. Tal masificación de unidades navales puede ser complementada con el despliegue de unidades del Ejército y la Fuerza Aérea para formar una fuerza conjunta capacitada en el rango completo de operaciones de combate que pueden ser requeridas.

Un buque de guerra de los EE.UU. es territorio soberano norteamericano, ya sea si se encuentra en un puerto de un país amigo o transitando estrechos internacionales en alta mar. Las fuerzas navales de los EE.UU., operando desde "bases de mar" altamente móviles, en áreas adelantadas, están por lo tanto libres de la influencia de acontecimientos políticos que podrían inhibir o limitar la extensión de operaciones basadas en tierra en teatros adelantados. Esta última consideración es una característica única y una ventaja de las fuerzas navales desplegadas anticipadamente. En muchas situaciones críticas, las fuerzas navales por sí solas proporcionan a los comandantes de los teatros una variedad de opciones flexibles incluyendo medidas precisas para el control de una escalada para responder rápida y adecuadamente a desarrollos inusitados en los niveles operacional y táctico.

Surgiendo ya sea desde teatros adyacentes o desde las bases desplegadas en el territorio continental de los EE.UU., las fuerzas navales están posicionadas, configuradas y entrenadas de forma única para proveer una variedad de respuestas en el caso de una crisis internacional inesperada. Su flexibilidad operacional y su capacidad de respuesta son materia de registro.

CONFLICTO REGIONAL

Las fuerzas navales hacen una contribución crítica en una contingencia regional mayor durante la transición de crisis a conflicto. Las fuerzas navales desplegadas anticipadamente para hacer presencia y reforzadas en respuesta a una crisis emergente, pueden servir como la fuerza de transición mientras que fuerzas basadas en tierra son llevadas dentro del teatro.

Las fuerzas navales de los EE.UU. pueden ser diseñadas con capacidades específicas. La fuerza naval expedicionaria resultante conceptualmente construida empleando fuerzas de una flota operacional y una fuerza expedicionaria de Infantería de Marina desplegada anticipadamente puede constituirse en una fuerza altamente flexible para un rango amplio de misiones, incluyendo operaciones de combate de largo alcance e intervenciones tempranas empleando la fuerza para facilitar o posibilitar la llegada de las fuerzas subsiguientes.

Enfocándose en el área litoral, las fuerzas de la Marina y la Infantería de Marina pueden capturar y defender bases avanzadas - puertos

y aeropuertos - para permitir el flujo de fuerzas aéreas y terrestres basadas en tierra, mientras que se proporciona el comando y control necesario para fuerzas conjuntas y aliadas. Las capacidades de proyección del poder de fuerzas expedicionarias navales específicamente diseñadas pueden contribuir a contener un ataque inicial y finalmente asegurar la victoria. Las claves para llevar a cabo la misión son medios efectivos en el lugar para dominar y explotar el espacio de batalla en el litoral durante la primera fase de las hostilidades.

Más aun, las capacidades únicas inherentes de la operación táctica de la aviación naval desde nuestros aeropuertos basados en el mar, o expedicionarios, así como la capacidad de contribuir a apoyar operaciones de combate en tierra, proporcionan a los comandantes de los teatros la flexibilidad en la conducción de operaciones litorales. A lo largo del siglo XX, las Fuerzas de Tarea de Infantería de Marina de Tierra y Aire, posicionadas en tierra inicialmente, han combatido y contribuido decisivamente en cada conflicto terrestre importante. Similarmente, la aviación naval táctica ha prestado importantes contribuciones cuando el poder aéreo de la nación fue requerido en combate.

En el caso de un futuro conflicto regional, las fuerzas navales de los EE.UU. asumirán roles críticos en la protección del vital apoyo logístico a lo largo de las líneas estratégicas de aproximación al teatro en conflicto, incluyendo los puertos y aeropuertos de desembarco. Nuestro éxito en una contingencia regional mayor, dependerá del abastecimiento de equipo pesado y el reabastecimiento de elementos principales de tierra y aire operando adelantadamente. El apoyo logístico es la clave para el sostenimiento de la fuerza en operaciones conjuntas, y nosotros estamos comprometidos en esta importante capacidad nacional.

OPERACIONES CONJUNTAS COMBINADAS

Ningún servicio militar por sí solo contiene todas las capacidades necesarias para responder a cada situación y amenaza. Nuestra estrategia nacional demanda de los servicios individuales operar conjuntamente para asegurar que podamos operar con éxito en todas las áreas de la guerra y que podamos aplicar nuestro poder militar a través del espectro de situaciones predecibles en paz, crisis, conflicto regional y la subsecuente restauración de la paz.

El poder de combate que se logra por la integración de todas las armas de apoyo que buscamos obtener a través de las operaciones conjuntas, es inherente en las fuerzas expedicionarias navales. Por ejemplo, el Grupo de Batalla de Portaaviones integra y enfoca diversas tecnologías y capacidades de combate para

asegurar el dominio del campo de batalla en el aire, superficie y debajo de la superficie, necesario para la continuación de campañas subsecuentes. Además, las Fuerzas Expedicionarias de Infantería de Marina, empleando la doctrina de armas combinadas de las Fuerzas de Tarea de Infantería de Marina de Aire y Tierra, son las más versátiles fuerzas expedicionarias en existencia. Establecidas por ley para ser "Fuerzas de armas combinadas en conjunción con componentes de apoyo aéreo", las Fuerzas de Tarea de Infantería de Marina de Aire y Tierra son formaciones de aire y tierra expedicionarias y rápidamente ampliables, capaces de operar desde bases de mar, de tierra o de ambas simultáneamente. Ellas son el modelo para fuerzas de tarea conjuntas de aire y tierra que pueden ir aumentando según el conflicto aumente y las fuerzas disponibles se incrementen.

Las fuerzas navales expedicionarias han operando por mucho tiempo como elementos integrales de fuerzas conjuntas, actuando con otras fuerzas conjuntas o aliadas, de mar, tierra, aire y del espacio. Así como las capacidades complementarias de las fuerzas de la Marina y de la Infantería de Marina aumentan nuestra fuerza total, combinando las capacidades y recursos de otros servicios, y aquéllos de nuestros aliados, se conseguirá el poder militar decisivo.

MANTENIENDO NUESTRA NUEVA DIRECCIÓN

La nueva dirección para el Servicio Naval se mantiene enfocada en nuestra capacidad para proyectar el poder desde el mar en las regiones litorales críticas del mundo. Permanecemos comprometidos en estructurar nuestras fuerzas navales expedicionarias ya que ellas están inherentemente diseñadas para operaciones conjuntas, con el énfasis en operaciones anticipadas desde el mar, establecidas para las necesidades nacionales. Las decisiones recientes del Departamento de la Marina sobre el presupuesto, las que han resultado en un real incremento en los gastos en guerra litoral y en los medios para proyectar el poder en los litorales, son ilustrativas del cambio en las prioridades que hemos emprendido desde la publicación de ... *From the Sea*. Así como continuamos aumentando nuestro alistamiento para proyectar el poder en los litorales, necesitamos proceder cautamente de manera de no apartar nuestro alistamiento del espectro total de las misiones y funciones para las cuales somos responsables.

En los dos años desde que ... *From the Sea* fue publicado, hemos ampliado y capitalizado su enfoque tradicional del término expedicionario. "Expedicionario" implica un estado de la mente, una cultura y un compromiso para las fuerzas

que son designadas para ser desplegadas anticipadamente y responder rápidamente. Nuestra nueva dirección provee a la nación de:

- Fuerzas Navales Expedicionarias
- Diseñadas para Operaciones Conjuntas
- Preparadas para las Necesidades Nacionales
- Operando Anticipadamente desde el Mar

CONCLUSIÓN

... *From the Sea* fue el paso inicial en demostrar cómo la Marina y la Infantería de Marina respondieron a los retos de un nuevo ambiente de seguridad. Nuestra estrategia y políticas continúan evolucionando según vamos aprendiendo de nuestras experiencias recientes y nos preparamos para los nuevos retos y oportunidades de este mundo altamente dinámico. Las Fuerzas Navales tienen cinco roles permanentes y fundamentales en apoyo de la Estrategia de Seguridad Nacional: proyección del poder desde el mar hacia tierra, control del mar y supremacía marítima, disuasión estratégica, apoyo logístico estratégico y presencia naval anticipada. Continuaremos cumpliendo con estos roles para proteger los vitales intereses globales de los EE.UU. a sus ciudadanos, y a los aliados y amigos, donde quiera que puedan estar en riesgo.

La Guerra Fría puede haber terminado, pero la necesidad del liderazgo de los EE.UU. y su correspondiente capacidad militar permanecen. Muchos de nuestros mayores intereses vitales están en el exterior, más allá de los mares, donde la Marina y la Infantería de Marina están preparados para nuevos desafíos desplegados *anticipadamente,* listos para el combate y empeñados en preservar la paz.

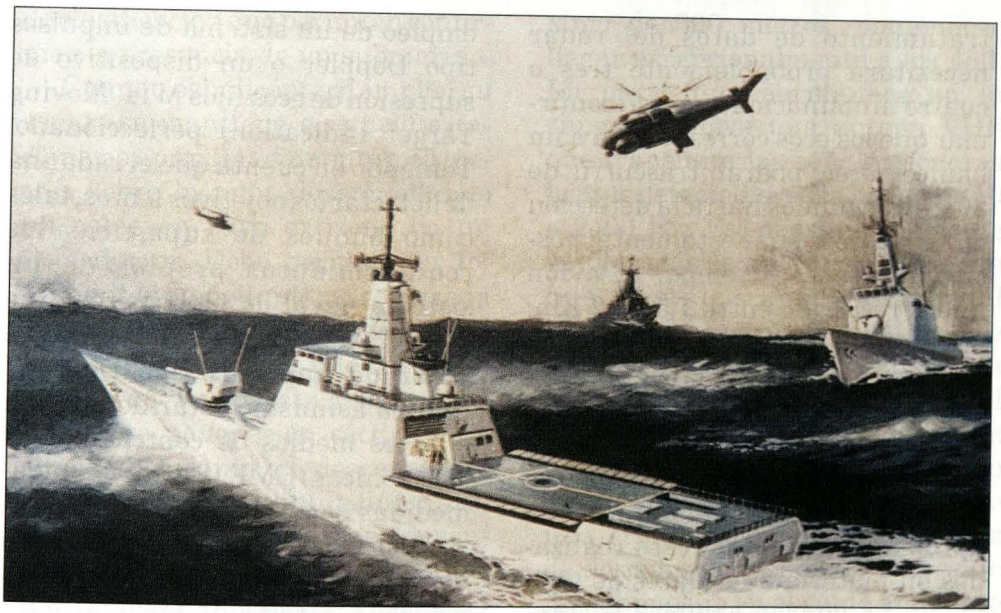
Helicópteros Navales: los ojos de la Flota

Teniente Primero
Erik Mariscal Villavicencio

Indudablemente, el concepto de una Fuerza Naval ha de comprender inexcusablemente medios submarinos, aéreos y de superficie para que una Flota pueda hacer frente con ciertas garantías de éxito a la triple amenaza (aérea, submarina y de superficie) que se le presente. El helicóptero, por su gran versatilidad de empleo operacional, es un valiosísimo elemento de ayuda para contrarrestar a las mismas. A la amenaza aérea, actuando como aeronave de alerta previa, facilitando de esta manera una mayor profundidad de detección tanto de aeronaves como de misiles antibuque. A la amenaza submarina, siendo un valioso colaborador de los sensores que ayuden a la destrucción del submarino hostil. A la amenaza de superficie, actuando como medio de ataque armado con misiles lanzados desde navíos propios, con el fin de aumentar considerablemente su radio de acción. A todo lo anterior hay que añadir facetas que podríamos calificar de apoyo y que incluyen acciones diversas, tales como enlace, transporte, guerra electrónica, cazaminas, etc. En definitiva, el helicóptero naval es el medio que ve más allá que los propios sensores de los buques de superficie.

PRINCIPALES MISIONES

Comencemos por tratar la misión aérea, entendiendo ésta como la de hacer frente a los ataques aéreos del adversario, bien sea mediante el empleo de misiles antibuque. Una de las enseñanzas del conflicto de las Malvinas es la necesidad de contar con helicópteros de alerta previa si se opera fuera del radio de acción de los aviones, y similar cometido, basados en tierra, sobre todo en marinas de mediano porte que no pueden disponer del enorme despliegue técnico/táctico de Ar-



madas poderosas, como por ejemplo la estadounidense.

El hecho de depender exclusivamente de los sistemas de detección de los buques entraña graves riesgos. Los aviones de ataque efectúan sus aproximaciones a 30 metros de altitud. El radar de un buque tipo fragata está generalmente a una altura comprendida entre los 15 y 25 metros sobre el nivel del mar. En condiciones normales de propagación de las ondas electromagnéticas, le corresponde un horizonte radárico de 40 a 42 Km. El avión enemigo no podrá ser detectado por primera vez hasta que se encuentre a esta distancia, por muy eficaz que sea el radar y aunque el operador esté alerta y posea gran experiencia. Los aviones de ataque de la generación actual se desplazan a esa cota a velocidades comprendidas entre los 900 y los 1.000 Km./h, velocidad que sostienen igualmente los misiles antibuque. El tiempo que tardarán los aviones y/o misiles antibuque atacantes en recorrer los 40 a 42 Km. será de 2'10" a 2'40", tendiendo a disminuir en el futuro a tiempos inferiores a los dos minutos con la entrada en servicio de misiles antibuque supersónicos.

Tales velocidades plantean enormes problemas a las Fuerzas Navales. Es preciso tener en cuenta también la velocidad de rotación de la antena del radar de vigilancia del buque. Si es de seis revoluciones por minuto, el avión se aproximará unos 2 Km. cada dos vueltas de exploración. Como el sistema de

tratamiento de datos del radar necesitará probablemente tres o cuatro iluminaciones para confirmar que los ecos corresponden a un blanco aéreo, podrán trascurrir de 30 a 40 segundos hasta la detección de un avión supuestamente hostil.Durante ese tiempo, el avión habrá recorrido entre 7,5 y 12 Km; por lo que, tan sólo en el tiempo necesario para cubrir los 30 a 32 Km.; por lo que tan sólo, en el tiempo necesario para cubrir los 30 a 32 Km que restan, le será posible al buque tomar las medidas defensivas apropiadas. Los progresos realizados en materia de radares de vigilancia no pueden cambiar sustancialmente la situación, ya que el alcance siempre estará limitado por el horizonte radárico.

El radar de vigilancia que equipe a un helicóptero en funciones de alerta previa, deberá de disponer de una antena capaz de proporcionar una cobertura de 360 grados alrededor del aparato. En caso contrario el helicóptero tendría que mantenerse en vuelo estacionario o desplazarse muy lentamente, lo que aumentaría el consumo y reduciría consecuentemente la autonomía. El radar ha de ser capaz de detectar a gran distancia pequeños objetivos volando a baja cota, admitiéndose como valor apropiado la detección de un blanco de 5 metros cuadrados a 185 km. de distancia. La detección ha de poder realizarse pese a la presencia de ecos marítimos y/o terrestres, por lo que es necesario el empleo de un sistema de impulsos tipo Doppler o un dispositivo de supresión de ecos fijos MTI(Moving Target Indication) perfeccionado. Teniendo en cuenta que el radar ha de detectar los objetivos lentos, tales como buques de superficie, los requerimientos propios de un sistema naval de alerta previa no podrán ser satisfechos con un simple radar de impulsos tipo Doppler. Deberá asimismo estar dotado con eficaces medios de contramedidas electrónicas (CME) y contra contramedidas electrónicas (CCME).

Pese al poco espacio disponible a bordo, es conveniente dotarse de un moderno sistema de medidas electrónicas de apoyo ESM(Electronic Support Measures), ya que facilita la detección e identificación de los radares enemigos. Las informaciones obtenidas con el equipo ESM son determinantes para analizar la imagen obtenida con el radar.

El papel que tradicionalmente han jugado los helicópteros navales, ha sido la lucha antisubmarina, bien en solitario o trabajando conjuntamente con los buques de superficie. Las técnicas de detección de submarinos por helicópteros han progresado de manera sustancial, sobre todo en un sector tan importante como el tratamiento de la señal sonora. Los medios básicos siguen siendo los mismos, es decir, el sonar de profundidad variable, las sonoboyas y el detector de anomalías magnéticas MAD (Magnetic Anomaly Detector). Todos son medios

de clasificación que permiten confirmar la presencia de un submarino.

Cuando el helicóptero emplea su sonar, se mantiene en vuelo estacionario aproximadamente a 15 metros sobre la mar, desenrrollando un cable en cuyo extremo va un transductor. Debe permanecer totalmente inmóvil mientras dure la búsqueda, lo que exige a la vez un complejo sistema de pilotaje automático en vuelo estacionario, así como una navegación táctica muy precisa. Durante el descenso del transductor, la tripulación interrumpe periódicamente el desenrrollado del cable para determinar la gradiente térmica y deducir el nivel con que la propagación de las ondas sonoras es óptima, por lo que a veces hay que descender hasta los 250 metros para hallar condiciones adecuadas. Gracias a los microprocesadores y a los circuitos de estado sólido, y a las técnicas de numerización y multiplexado, los sonares de profundidad variable pueden equipar a los helicópteros menos pesados.

Las sonoboyas pueden ser activas o pasivas, omnidireccionales o direccionales, y facilitar sólo la distancia o bien la indicación de orientación/distancia. Las mismas son activadas o bien mediante un dispositivo de relojería o bien por una señal emitida por el helicóptero. Las pasivas son normalmente utilizadas por dispositivos de tres sonoboyas. La inmersión del transductor o del hidrófono es ajustable hasta un máximo de 300 metros, pudiéndose llegar excepcionalmente a los 450. La parte que permanece en la superficie lleva una antena VHF que transmite las señales sonoras brutas detectadas en la banda de 10 a 2400 Hz. Es, pues, un medio de empleo más flexible que el sonar, ya que la única dependencia del helicóptero es permanecer al alcance VHF de sus emisiones, pudiendo la tripulación recibir y tratar la señal de varias de ellas. Las sonoboyas pasivas exigen un importante equipo de tratamiento de la señal, así como una tripulación adiestrada capaz de descubrir la reflexión sonora de un submarino en el ruido ambiente de la zona vigilada, teniendo a su favor una total discreción respecto al sonar y a las sonoboyas activas, que revelan su presencia al submarino, así como un alcance eficaz superior.

El detector de anomalías magnéticas mide la intensidad del campo magnético terrestre y por consiguiente detecta las anomalías producidas por la presencia de un submarino, siendo, como es lógico, compensadas las perturbaciones procedentes del propio aparato. Se trata de un medio pasivo de corto alcance debido a la poca intensidad de las perturbaciones magnéticas detectadas. Sirve principalmente como medio de confirmación de un contacto establecido previamente por uno de los medios anteriormente citados.

Los modernos helicópteros navales cuentan con al menos la ca-

pacidad de transporte y lanzamiento de dos torpedos antisubmarinos, para atacar, si ello es preciso, los contactos previamente calificados como hostiles.

Para hacer frente a la amenaza de superficie disponen normalmente de un moderno radar de exploración que les permite detectar a distancia las unidades de superficie enemigas. En funciones de ataque, los mismos disponen de eficaces misiles antibuque para el ataque desde distancias de seguridad, o bien misiles filoguiados o armas de saturación para el ataque a objetivos poco protegidos. Dentro de este campo, una función que llevan a cabo es el procesamiento y la actualización de datos que son enviados a los misiles lanzados desde buques propios a grandes distancias.

Habida cuenta de la constante agravación de la amenaza submarina y de superficie, el número de helicópteros navales y de buques equipados de una plataforma portahelicópteros y de un hangar crece también regularmente.

Posar de noche en la pequeña plataforma de una fragata al regresar de una misión de dos horas sobre mar gruesa, no es en modo alguno fácil de realizar. Sin embargo, para estas condiciones deben ser adiestrados, y de hecho así lo son, los tripulantes de los helicópteros marítimos, ya que se ha de estar en condiciones de responder al adversario que aparece, sea cual fuere la situación atmosférica. Para ayudar a las tripulaciones, tanto los helicópteros como los buques están especialmente concebidos para este tipo de utilización.

El helicóptero naval sigue y seguirá desempeñando un importante papel en la moderna guerra naval, ya sea como aparato de lucha antisubmarina basado en tierra o embarcado, ya sea como prolongación de los sistemas de detección y destrucción del buque portador.

Debido a la creciente amenaza tanto aérea como submarina, las Flotas integradas por buques de por sí vulnerables necesitan ver más allá de la imagen que les proporcionan sus propios sensores, con el fin de disponer de un mayor margen de seguridad. Por todo lo anteriormente expuesto, los helicópteros navales deben ser considerados como los Ojos de la Flota.

REVISTA DE MARINA

DIMAR

Amigo lector, amiga lectora:
La Revista de Marina los saluda cordialmente y agradece vuestra preferencia al brindarnos su valioso tiempo, para leernos. Deseamos conocer cuál es su opinión y cuáles son sus sugerencias, para así poderles brindar mejor calidad de lectura; por lo que requerimos tengan la amabilidad de responder la siguiente encuesta.

Sírvase llenar los casilleros en blanco:

NOMBRE:..... EDAD .....

DIRECCIÓN: .....

☐ MILITAR EN ACTIVIDAD ☐ MILITAR EN RETIRO

☐ CIVIL ☐ ESTUDIANTE

De manera general, ¿cómo calificaría Ud. a la Revista de Marina?

MUY BUENA ☐ BUENA ☐ REGULAR ☐ MALA ☐

¿Cuál es su actitud cuando recibe la Revista de Marina?

LEE TODOS LOS ARTÍCULOS ☐ LA LEE POCO A POCO ☐

SÓLO LA HOJEA Y LA GUARDA ☐ NO LA LEE ☐

Aparte de Ud. ¿quiénes en su entorno leen la Revista de Marina?
(puede marcar más de una respuesta)

CONYUGE E HIJOS ☐ AMIGOS ☐

FAMILIARES CERCANOS ☐ LECTORES EVENTUALES ☐

Para Ud. los artículos que contiene la Revista son: (Puede marcar más de una respúesta)

INTERESANTES ☐ AMENOS ☐ DE ACTUALIDAD ☐

VARIADOS ☐ CULTURALES ☐ MUY CASTRENSES ☐

INFORMATIVOS ☐ COMPLICADOS ☐ REDUNDANTES ☐

¿Qué sección es la que más le agrada de la Revista de Marina?
(Puede marcar más de una respuesta)

LA CARÁTULA O PORTADA ☐ TEMAS TECNOLÓGICOS ☐

TEMAS CULTURALES ☐ TEMAS HISTÓRICOS ☐

TEMAS CIENTÍFICOS ☐ MISCELÁNEAS ☐

LAS FOTOGRAFÍAS ☐ LOS COLORES EMPLEADOS ☐

LA DIAGRAMACIÓN ☐

¿Qué sugerencias nos daría Ud. para mejorar la Revista de Marina? .....
.....

La presente encuesta deberá ser remitida a la Dirección de Información de la Marina de Guerra sito en Av. Salaverry Cdra. 24 s/n. Jesús María a través del servicio postal de la Marina o por correo postal,

Srs.
REVISTA DE MARINA
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry s/n. Cdra. 24
Jesús María.

REVISTA DE MARINA DIMAR

SUSCRIPCIÓN ANUAL

4 ediciones trimestrales

Perú 12.00 Dólares

DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN

Av. Salaverry Cdra. 24
Jesús María Lima, 11
Teléfono 4630399

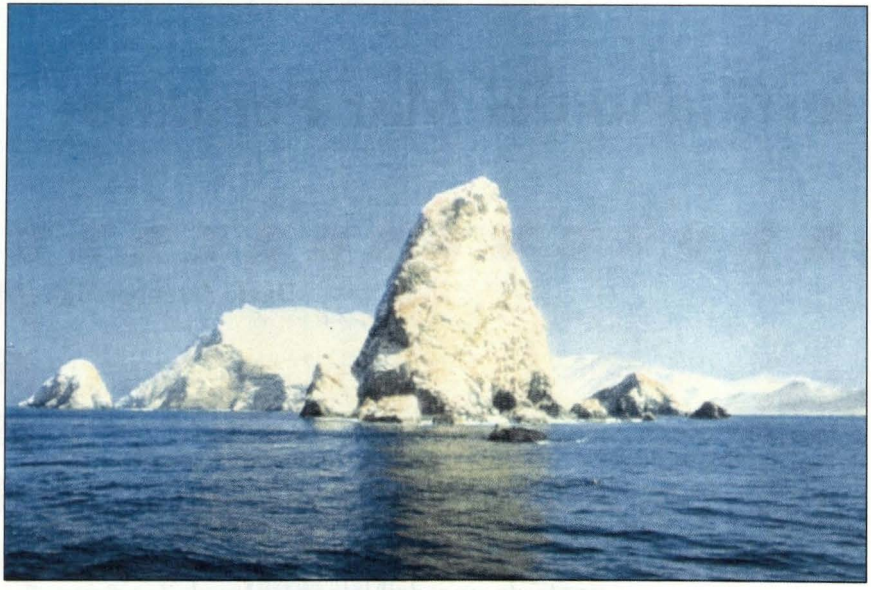
La fertilidad del Mar Peruano

David Attenborough

David Attenborough, autor del libro «El Planeta Viviente», es uno de los más grandes productores de documentales relacionados con la Naturaleza. Este artículo forma parte de uno de los capítulos de las famosas series de televisión que realizó para la BBC de Londres, en 1970.

Parte de las aguas más fértiles del mundo se localizan en la costa de Perú, en torno a dos grupos de islas, las Chinchas y las San Gallán. En esta zona hay una corriente oceánica que transporta nutrientes del fondo del mar hasta la superficie, de modo similar a lo que ocurre en los Grandes Bancos de Terranova y con el mismo resultado. El plancton aumenta enormemente y sustenta grandes cardúmenes de peces. Los principales consumidores directos del plancton son pequeños peces gregarios, las anchovetas, las cuales, a su vez, son consumidas por peces mayores serránidos, atunes y por un gran número de aves que viven y nidifican en las rocas desnudas de las islas. Los charranes, gaviotas, pelícanos y alcatraces se reúnen allí en grandes bandadas. Hace cincuenta años, el ave más numerosa era una clase de cormorán denominado guanay. Once millones y medio de ellos nidificaban en estas islas. A diferencia de los alcatraces y pelícanos, los guanays no se desplazan muy lejos, ni se zambullen a mucha profundidad en busca de alimento, sino que consiguen todo lo necesario de los cardúmenes de anchovetas, las cuales nadan juntas y próximas a la superficie.

La digestión del guanay es singular y, según parece, no muy eficaz,



ya que sólo absorbe una proporción relativamente pequeña de la sustancia nutricia de las anchovetas que captura, excretando el resto. La mayor parte de las heces caen el mar, fertilizando el agua y estimulando todavía más el crecimiento de plancton. No obstante, aproximadamente un tercio de las heces de los guanays caen en las rocas de las islas. En esta parte de Perú la lluvia es muy escasa, con lo que los excrementos no son barridos por el agua, sino que se van acumulando, formando depósitos que en tiempos pretéritos llegaron a medir 50 m. de espesor. En la época precolombina, los indios del continente sabían muy bien que estos excrementos constituían un abono excelente y los empleaban en sus plantaciones.

En el siglo XIX, el mundo "civilizado" redescubrió esa utilidad. El guano, como se denominó a esas heces, resultó ser treinta veces más rico en nitrógeno que el estiércol corriente de granja y, además, contenía muchos otros elementos importantes. Se exportó a todo el mundo, y países lejanos basaban toda su agricultura en él, de modo que su precio no cesaba de aumentar. La exportación de guano constituía más de la mitad de la renta nacional de Perú; al mismo tiempo, se fletaron barcos pesqueros que faenaban en torno a las islas capturando serránidos y atunes para proporcionar alimento a los habitantes del país. Hubiera sido difícil encontrar en

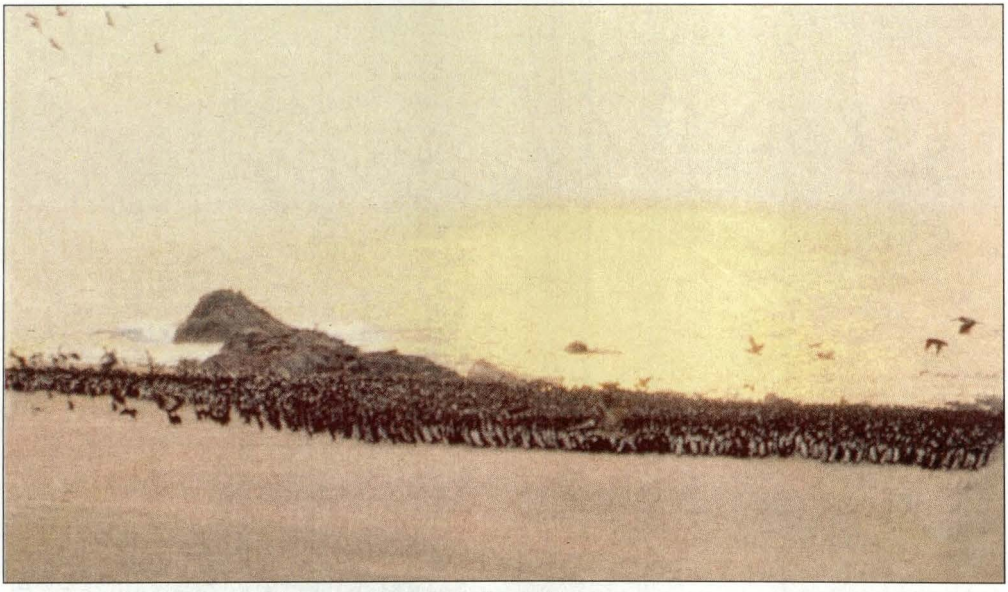


otro sitio un tesoro natural más rico y productivo.

No obstante, hace unos treinta años se comenzó a fabricar y vender los abonos químicos. No eran tan buenos como el guano, pero el precio de éste empezó a descender, y algunos habitantes de la costa peruana decidieron que, en vez de aprovechar el guano sería mucho más rentable capturar las anchovetas, las cuales no eran apropiadas para el consumo humano, pero se podían transformar en piensos para



...sería mucho más rentable capturar anchovetas.



alimentar a gallinas, ganado y otros animales domésticos. La pesca de los enormes cardúmenes fue fácil: además no había ninguna clase de control. En un solo año se capturaron 14 millones de toneladas de anchovetas, y a los pocos años todos los cardúmenes habían desaparecido. En consecuencia, los guanays murieron de hambre y millones de sus cadáveres fueron arrojados por el mar a la costa peruana. El número de supervivientes fue tan reducido que ya no producían suficiente guano como para que la recogida del mismo valiera la pena, y el mercado de este abono se hundió por completo.

Tampoco quedaron suficientes guanays que fertilizaran el mar y mantuvieran el plancton en sus niveles iniciales; es decir, a pesar de que se ha cesado de pescar anchoveta, la recuperación de los cardúmenes no está asegurada, y si se produce, no será rápida. Como se ve, el género humano, al llevar a cabo una explotación incontrolada de este valioso recurso, ha perjudicado no sólo a los guanays, a las anchovetas y alos atunes, sino incluso a sí mismo.



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)



BUENA PESCA!

Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

Conociendo esa antigua e importante relación de los peruanos con el mar, desde un comienzo hemos participado en el desarrollo y en la modernización del Sector Pesquero.

Hoy en día, nuestro rol como institución financiera apunta a conservar el liderazgo del sector en el mundo; creando servicios más adecuados y competitivos para nuestros clientes; propiciando la explotación racional de nuestras reservas ictiológicas; apoyando a las empresas en el aprovechamiento de nuevos recursos marinos.

BANCO WIESE BWL

El Banco que conoce al Perú

El Acuerdo de Nueva York para la pesca en la Alta Mar

Contralmirante (r)
Jorge Villalobos Urquiaga

El 4 de agosto de 1995 se aprobó en las Naciones Unidas el ACUERDO SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, RELATIVAS A LA CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS POBLACIONES DE PECES TRANSZONALES Y LAS POBLACIONES DE PECES ALTAMENTE MIGRATORIOS", llamado Acuerdo de Nueva York.

El antecedente de este Acuerdo está en el Plan de Acción o Agenda 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (Cumbre de la Tierra), realizado en Río de Janeiro en junio de 1992. El Programa C del Capítulo 17 de dicha Agenda trata de la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos vivos en la Alta Mar.

La Convención de la NN.UU. sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), creó la institución de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) que da a los Estados ribereños derechos de soberanía sobre la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos marinos vivos (y también de los no vivos) dentro de dicha Zona. Como consecuencia de las delimitaciones de las respectivas ZZ.EE.EE. decretadas por los Estados ribereños, muy extensas áreas de la, hasta entonces, Alta Mar pasaron a la jurisdicción de dichos Estados y quedaron vedados para las flotas pesqueras que realizaban sus actividades en tales áreas.

No obstante la reducción de las zonas de pesca en la Alta Mar, las flotas que operan en aguas distantes han incrementado su capacidad de captura y han estado presionando sobre los recursos en la Alta Mar en forma indiscriminada, poniendo en

peligro el aprovechamiento sostenible de algunas poblaciones de peces.

Los recursos marinos vivos presentan una distribución espacial muy variable que no corresponde con las jurisdicciones sobre proporciones del mar establecidas por el hombre. Se da el caso de poblaciones de peces cuyo hábitat se encuentra tanto en la ZEE cuanto en una zona adyacente y más allá de las 200 millas y que durante su ciclo vital cruzan esta línea jurisdiccional (especies transzonales); otras poblaciones recorren grandes distancias en la Alta Mar e ingresan y, asimismo, salen de varias ZZ.EE.EE. también durante su ciclo vital (especies altamente migratorias). Tratándose de poblaciones que conforman una unidad biológica, una pesca excesiva de estas especies en la Alta Mar o en la ZEE., afecta la conservación de dichas poblaciones con los consiguientes perjuicios para su aprovechamiento sostenible.

Han surgido así entre los Estados que pescan en la Alta Mar (EPAM) conflictos de intereses debido a la aplicación de malas prácticas pesqueras en la Alta Mar que afectan gravemente a los recursos marinos vivos de la misma unidad biológica en la ZEE, y terminan afectando también a todos los Estados involucrados. Aunque la CONVEMAR trata el tema de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (ESTRAMS), lo hace en forma muy general, de manera que los vacíos y las imprecisiones en que incurre han contribuido al desentendimiento entre los Estados. El Acuerdo de Nueva York, como se le denomina al documento que se comenta, tiene por finalidad subsanar estas deficiencias.

MARCO LEGAL

Antes de entrar a mencionar las partes relevantes del Acuerdo, haremos una somera revisión del marco legal contenido en la CONVEMAR relacionado con la pesca en la Alta Mar.[1] El Art. 87 de la CONVEMAR establece la libertad de pesca en la Alta Mar por todos los Estados, con sujeción a las condiciones establecidas en el Art. 116, esto es, entre otras, los derechos y los deberes, así como los intereses, de los Estados ribereños, y las previsiones de la misma CONVEMAR sobre la conservación y administración de los recursos vivos en la Alta Mar. En consecuencia, la libertad de los Estados de pescar en la Alta Mar no es absoluta sino que requiere que las condiciones en que se ejerza sean consecuentes con el derecho, obligaciones e intereses de los Estados ribereños para los fines indicados y en relación a las ESTRAMS.

1 Los artículos pertinentes de la CONVEMAR son: 56, 61, 64, 87, y 116 al 119.

Los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que, en relación a sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos en la Alta Mar, y también el deber de cooperar con otros Estados en su adopción, tal como se establece el Art. 117 de la CONVEMAR. El Art. 119 complementa el tema de la conservación tratado en el Art. 117. Así, los Estados deberán tener en cuenta aspectos importantes al determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación de los recursos vivos en la Alta Mar. Entre ellos, el de emplear los datos científicos más fidedignos de que disponga y de adaptarla e intercambiarla con la participación de todos los Estados interesados para asegurar la conservación y administración de las pesquerías de que se trate.

Estas obligaciones que asumen las Estados que pescan en la Alta Mar son similares a las que la CONVEMAR mediante el Art. 61 impone a cada Estado ribereño respecto de la conservación y administración de los recursos marinos vivos dentro de la ZEE.

La obligación general de los Estados de cooperar entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en zonas de la Alta Mar, detallada en el Art. 119, está explícita en el Art. 118. Este artículo establece una manera de llevar a cabo esta obligación de cooperar que es crucial en el Acuerdo. En efecto, dispone que los Estados cuyas pesqueras nacionales exploten los mismos recursos vivos o diferentes recursos vivos en la misma zona, "celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos". Con esta finalidad cooperarán, según proceda, para establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca. Esta forma de cooperación está contenida también en los Arts. 63 y 64 que tratan específicamente de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratoriaos, respectivamente. Sin embargo, mientras que en el Art. 64 la cooperación entre el Estado ribereño y los Estados que pescan en la Alta Mar (EPAM) para llegar a un acuerdo, directamente o por conducto de una organización internacional apropiada, es obligatoria, en el Art. 63 tan sólo se invoca a los Estados a que procuren llegar a un acuerdo. No obstante, en ninguno de los casos se señala un espacio de tiempo dentro del cual deba necesariamente llegarse al acuerdo, por lo que no siempre era posible culminarlos. Esta circunstancia constituye una de las razones por la que era necesario precisar los artículos 63 y 64 mencionados.

Definido así el marco legal de la pesca en Alta Mar conforme a la CONVEMAR, dentro del cual se

redactó el Acuerdo en estudio, podemos resumir las disposiciones de éste que obligan a todos los Estados, sean Partes o no de dicha Convención:

a. Los Estados están obligados a establecer medidas de conservación y administración de los recursos vivos en la Alta Mar en relación a sus nacionales o a cooperar con otros Estados para su adopción.
b. Al establecerse las medidas de conservación y administración de los recursos vivos en la Alta Mar, se tendrá en cuenta los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños concernidos.
c. Los EPAM y los Estados ribereños llegarán a acuerdos directamente o mediante organizaciones internacionales de pesca para la conservación y administración de los recursos vivos de la Alta Mar.
d. Las medidas de conservación y administración de los recursos vivos en la Alta Mar estarán basadas en los datos científicos más fidedignos de que dispongan los Estados interesados.

EL ACUERDO

El objetivo del Acuerdo es "...asegurar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales y de las poblaciones de peces altamente migratorios mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la Convención". En consecuencia, ninguna disposición del Acuerdo se entenderá en perjuicio de los derechos, la jurisdicción y las obligaciones de los Estados con arreglo a la CONVEMAR y se interpretará y aplicará en el contexto de la CONVEMAR y de manera acorde con ella. El hecho que el Perú no haya adherido a la CONVEMAR no lo imposibilita de ser Parte en el Acuerdo, si considera que éste favorece sus intereses.

CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS ESTRAMS

El Acuerdo se aplicará a la conservación y ordenación de las ESTRAMS que se encuentren fuera de la ZEE, excepto en tres aspectos, que también serán aplicables en dicha zona:

a. Los Principios Generales, que siguen las pautas establecidas en los Arts. 61, 62 y 119 de la CONVEMAR y abarcan bastantes más aspectos que los relacionados solamente con las ESTRAMS.
b. El criterio de precaución, que surge de la ley internacional sobre la conservación del medio ambiente y consiste en que, ante una incertidumbre de índole científica, la decisión sobre qué pescar, dónde y cómo hacerlo y

en qué cantidad, debe favorecer la conservación del recurso. Según el Acuerdo, la falta de información científica adecuada no se aducirá como razón para aplazar medidas de conservación y ordenación[2].

c. Las medidas de conservación y ordenación para las ESTRAMS de que se trate, que son establecidas unilateral y soberanamente y son aplicadas por el Estado ribereño en su ZEE en virtud de los Arts. 56 y 61 de la CONVEMAR, y las medidas de conservación y ordenación establecidas por las organizaciones o arreglos regionales o subregionales y aplicadas en la Alta Mar, deben ser compatibles y asegurar la utilización sostenible de las poblaciones de peces transzonales en la Alta Mar adyacente y de las poblaciones de peces altamente migratorios, tanto dentro de la o de las ZZ.EE.EE. cuanto en la Alta Mar.

El Acuerdo tiene en cuenta los intereses del Estado ribereño consagrados en el Art. 116 (b) al disponer que en la determinación de las medidas de conservación y ordenación para la Alta Mar, las organizaciones o arreglos subregionales o regionales de pesca se asegurarán de que no menoscaben la eficacia de las medidas adoptadas y aplicadas en la ZEE, de conformidad con el Art. 61 de la CONVEMAR, dándole a las últimas medidas una preeminencia sobre las primeras. Sin embargo, tan obligados están los Estados ribereños a cooperar en la aplicación de medidas de conservación para la pesca de las ESTRAMS en la ZZE como los EPAM en la Alta Mar. La obligación emana de los mencionados artículos de la CONVEMAR, en favor del aprovechamiento sostenible de las mismas poblaciones de peces de que se trate.

No obstante, el Acuerdo dispone que los Estados ribereños y los EPAM tienen la obligación de cooperar para hacer efectivas tales medidas en la Alta Mar en un plazo razonable. Si no se llegase a un acuerdo en este lapso, cualquiera de los Estados interesados podrá recurrir a los procedimientos para la solución pacífica previstos en la Parte VIII. En espera de que esto ocurra, podrán concertar arreglos provisionales de orden práctico; pero si aún no se logra el acuerdo, cualquiera de los Estados podrá recurrir a una corte o tribunal para que decrete medidas provisionales de carácter obligatorio. Las medidas provisionales son obligatorias para los Estados Partes en la CONVE-

2 Por "medidas de conservación y ordenación" el Acuerdo entiende las medidas para conservar y ordenar una o más especies de recursos marinos vivos que se adopten y apliquen en forma compatible con las normas pertinentes del derecho internacional consignadas en la CONVEMAR y en el Acuerdo.

MAR. Los Estados no Partes tienen la facultad de aceptarlas o no aceptarlas, según el Acuerdo. Estas disposiciones son un avance importante en relación con las menores exigencias de la CONVEMAR en esta materia, que dieron lugar, entre otras consideraciones, a la elaboración del Acuerdo.

MECANISMOS DE COOPERACIÓN Y EJECUCIÓN

Los Estados ribereños y los EPAM cooperarán directamente o por conducto de organizaciones o arreglos subregionales o regionales de pesca para la conservación o ordenación de las ETRAMS a ser aplicadas en las correspondientes zonas de Alta Mar. Únicamente los Estados que sean miembros de dicha organización o arreglo o que se comprometan a cumplir las medidas de conservación y ordenación establecidas tendrán acceso a los recursos a que sean aplicables dichas medidas. Pero si un Estado no miembro, ni participante en ninguna organización o arreglo, y que no acepte acatar las medidas de conservación y ordenación pertinentes, aún estará obligado a cooperar según la CONVEMAR y el Acuerdo, no autorizando a sus buques a que realicen operaciones de pesca de dichas ESTRAMS en las zonas en que tales medidas sean aplicables.

Las facultades extraordinarias que el Acuerdo otorga a las organizaciones o arreglos subregionales o regionales de pesca aplicables en dichos ámbitos y sobre las ESTRAMS de que se trate, significan que el Acuerdo es de cumplimiento obligatorio para las flotas pesqueras de todos los Estados, sean éstos Partes en el Acuerdo o no lo sean. El Acuerdo señala que los Estados ribereños y los EPAM que pescan en Alta Mar cooperarán haciéndose miembros de la organización o arreglo competente en la región o subregión o estableciéndolos donde no los haya. Las condiciones de participación no serán discriminatorias contra cualquier otro Estado que tenga un interés real en participar.

Entre las múltiples funciones de las organizaciones o arreglos destacan la de acordar, según proceda, los derechos de participación como la asignación de cuotas de captura permisibles o los niveles de esfuerzo de pesca, y convenir en medios para tener en cuenta los intereses pesqueros de los nuevos miembros de la organización o arreglo. Este es un tema especialmente conflictivo en vista de que una vez determinada la captura permisible total y asignadas las cuotas correspodientes, no habría un stock disponible para los nuevos miembros o participantes, aunque éstos mostraran un interés real en las pesquerías de que se trate. Tales previsiones deberán ser consideradas y definidas en el estatuto que regule el funcionamiento de las organizaciones o arreglos, y, dentro de ese contexto,cada

Estado deberá defender sus intereses.

DEBERES DEL ESTADO DEL PABELLON Y DEL ESTADO DEL PUERTO

El Acuerdo hace recaer sobre el Estado del pabellón la responsabilidad de dictar medidas y cumplir acciones indispensables para la aplicación correcta de las disposiciones del Acuerdo por parte de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón, independientemente del lugar en que se produzcan las infracciones; sólo autorizará a sus buques para pescar si están en posibilidades de asumir eficazmente sus responsabilidades. Muchas de las medidas y acciones que se señalan son competencia de la Autoridad Marítima y de otros sectores, las que deberán ser concertadas. Entre ellas, destaca la puesta en práctica de mecanismos de inspección de un Estado Parte miembro de una organización o arreglo a buques de otro Estado Parte, aunque no sea miembro de dicha organización o arreglo, que supuestamente hayan cometido alguna infracción; o tomar medidas para disuadir a buques de otros Estados no miembros ni participantes que estén comprometidos en prácticas pesqueras que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación regionales o subregionales.

El Estado del Puerto tiene el derecho y el deber de adoptar medidas con arreglo al derecho internacional para fomentar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación. Está facultado para, entre cosas, inspeccionar documentos, aparejos y la captura de los buques que se encuentren voluntariamente en sus puertos, así como prohibir desenbarcos o transbordos en casos de captura ilegal, no discriminado, al aplicar estas medidas, contra los buques de ningún Estado. No obstante, el Acuerdo hace la salvedad de que nada de lo dispuesto en este sentido se entenderá en perjuicio de la soberanía que ejercen los Estados sobre los puertos situados en su territorio con arreglo al derecho internacional. Se puede interpretar que un Estado Parte en el Acuerdo debería abrir el puerto de su conveniencia si es requerido para los fines del cumplimiento del Acuerdo, por ejemplo, cualquier buque que haya incurrido en infracción de éste y que por ese motivo deba ser conducido a puerto. El Estado del puerto no quedaría obligado a abrir sus instalaciones portuarias si el requerimiento por éste de un EPAM se fundamentara en razones de conveniencia puramente comercial para la realización de sus actividades pesqueras en la Alta Mar, por ejemplo el apoyo logístico o el trasbordo de la pesca extraída legalmente, pues estos aspectos no son materia del Acuerdo que comentamos.

NECESIDADES DE LOS ESTADOS EN DESARROLLO

En relación con las necesidades de los Estados en desarrollo para poner en práctica las exigencias del Acuerdo, éste dispone de que los Estados (se entiende que los más desarrollados), directamente o por conducto de las organizaciones o arreglos de pesca, así como las organizaciones internacionales, de las NN.UU. y otros fondos especializados, cooperarán a fin de que puedan aplicar, entre otras exigencias, las medidas de conservación y ordenación de las ESTRAMS de que se trate; la facilitación del acceso a la pesca de dichas especies; la evaluación e investigación científica de las poblaciones; el siguimiento, control y vigilancia, así como la aplicación de las medidas de ejecución, etc.; también crearse fondos especiales para la aplicación del Acuerdo en general.

SOLUCIÓN PACÍFICA DE CONTROVERSIAS

El Acuerdo dedica una parte especial a la solución pacífica de controversias obligando a los Estados a que las resuelvan mediante la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos de su elección. Establece, asimismo, que las disposiciones relativas a la solución de controversias estipuladas en la Parte XV de la CONVEMAR se aplicarán, cambiando lo que sea necesario en las legislaciones pertinentes, a toda controversia entre los Estados Partes en el Acuerdo y al interior de las organizaciones o arreglos subregionales, regionales o mundiales, independientemente de que sean o no Partes en la CONVEMAR. Un Estado Parte en el Acuerdo que no sea Parte en la CONVEMAR podrá elegir uno o varios de los medios indicados para la solución pacífica de controversias; también será de aplicación elArt. 297 (3) de la CONVEMAR en el sentido que el Estado ribereño no estará obligado a aceptar que se someta a los procedimientos de solución de controversias ninguna relativa a sus derechos soberanos respecto de los recursos vivos en la ZEE o al ejercicio de esos derechos.

OTRAS DISPOSICIONES:

Buena fe y abuso de derecho.

Los Estados Partes cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con el Acuerdo y ejercerán los derechos reconocidos en él de manera que no constituyan un abuso de derecho.

Conferencias de revisión.

Cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo, el Secretario General de las NN.UU. convocará una conferencia con miras a evaluar la eficacia de sus disposiciones.

Firma y entrada en vigor.

El Acuerdo está abierto a la firma de los Estados hasta el 4 de diciembre de 1996. Entrará en vigor 30 días después de la fecha en que se haya depositado el trigésimo instrumento de ratificación o adhesión.

Aplicación provisional.

El Acuerdo podrá ser aplicado provisionalmente por los Estados. Esta aplicación provisional terminará en la fecha en que entre en el vigor el Acuerdo.

Emienda.

Un Estado Parte podrá proponer enmiendas al Acuerdo y solicitar la convocatoria de una Conferencia para examinarla, la que tendrá lugar si la hubiesen acogido favorablemente la mitad de los Estados Partes dentro de los seis meses de comunicada.

ANEXOS:

Anexo 1.

Contiene las normas de detalle para obtener y compartir datos de orden científico, aspecto que tiene una importancia crucial en el Acuerdo.

Anexo 2.

Contiene las directrices para aplicar niveles de referencia preventivos en la conservación y ordenación de las ESTRAMS.

CONCLUSIONES:

a. El Acuerdo es un buen instrumento internacional que precisa convenientemente las disposiciones pertinentes de la parte V, Zona Económica Exclusiva y la parte VII, Alta Mar, y recoge disposiciones de la parte XV, Solución de Controversias, de la CONVEMAR, aplicadas a la pesca de las ESTRAMS en la Alta Mar. Sus disposiciones tienen en cuenta con razonable equidad los puntos de vista de los Estados ribereños y de los EPAM.
b. Requiere un manejo avanzado de la investigación científica y de la tecnología pesquera para negociar convenientemente al interior de las organizaciones o arreglos regionales o subregionales de conservación y ordenación pesquera.
c. El sector empresarial privado debe asumir la responsabilidad de ocupar el mar con embarcaciones capaces de pescar eficientemente las ESTRAMS en la ZEE y en la Alta Mar para que



el acuerdo beneficie al país y no solo a los EPAM.

d. La presencia eficaz de la Autoridad Competente en la zona de pesca es indispensable para hacer cumplir el Acuerdo.
e. Dada la importancia del Acuerdo para un país con una extraordinaria riqueza ictiológica como la del Perú, se considera conveniente y oportuno someterlo a un amplio debate que contaría con la participación de representantes de los sectores estatal y privado concernidos para determinar la conveniencia de firmar o adherir a dicho instrumento.

Fideos

Cogorno®

más economía,
más rendimiento...



siempre más!

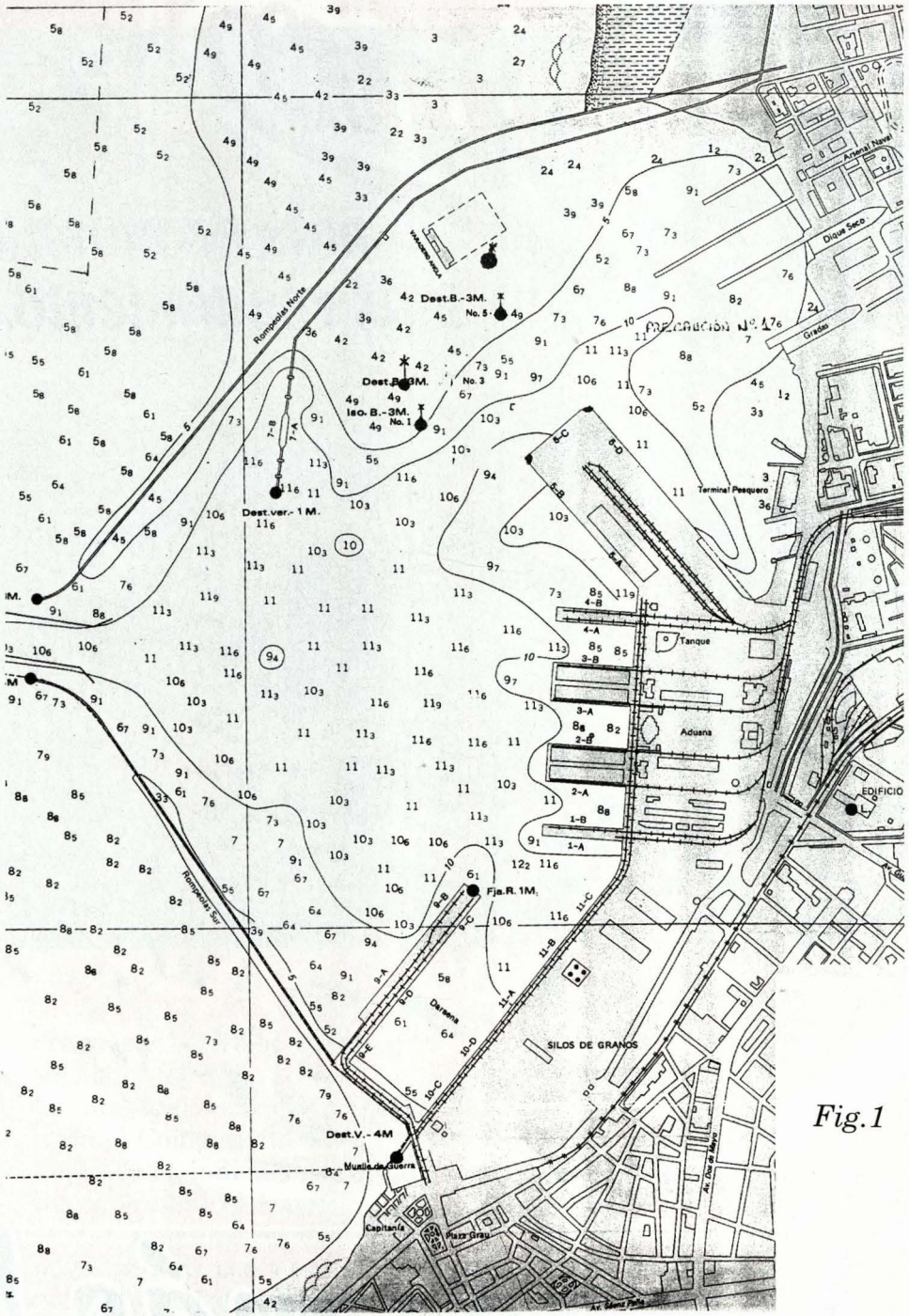

Rompeolas Norte
Rompeolas Sur
Dest.B.-3M.
No. 5
Dest.B.-3M.
No. 3
Iso. B.-3M.
No. 1
Dest.ver.- 1 M.
Fja.R.1M.
Dest.V.- 4M
Muelle de Guerra
Capitanía
Plaza Grau
Darsena
SILOS DE GRANOS
Tanque
Aduana
Terminal Pesquero
Dique Seco
Arsenal Naval
EDIFICIO
PRECAUCION No. 176

Fig.1

Proyecto "RADIN"

¡Un reto! ¡Una victoria!

Teniente Primero
Jorge Gutiérrez Muñoz

Los marinos peruanos estamos ansiosos de medir nuestras fuerzas, con nuevos retos que den solución a problemas que para otros son insolubles.
J.G.M.

En enero de 1983, el autor de la presente nota era alférez de fragata y tenía el honor de servir a bordo del B.A.P. *Almirante Grau,* buque insignia de nuestra Marina. En ese año fue comisionado, en una oportunidad, a la Base Naval del Callao a recoger la faena de víveres del mes. Cuando la lancha de escuadra atracó al cabezo del muelle antedique, caminé hasta el dique seco del SIMAC y observé, muy impresionado, la acumulación de residuos oleosos, maderas y plásticos que se encontraban en las aguas del mar adyacentes a los diferentes muelles. En ese entonces, aunque en nuestro medio no estaba muy difundido el concepto de Ecología, sabía que el mar en esas condiciones perjudicaba la vida marina.

En enero de 1993, fui nombrado comandante del B.A.P. *Noguera,* buque adscrito a la Base Naval del Callao, y vi, con desasosiego, cómo la acumulación de los diferentes residuos en las aguas del mar adyacente a sus muelles no había disminuido en los últimos años. Y fue en una ocasión durante ese año, en que me encontraba observando desde el muelle de reparaciones hacia el muelle de submarinos, que me pregunté: ¿cómo es que en los últimos diez años seguía tanta basura ahí? Entonces se me acercó un técnico mecánico del SIMAC, quien después de saludarme, e intuyendo

sin duda mis pensamientos, me dijo: "Teniente, no se canse de mirar, porque en mis veintiocho años de servicio he visto a muchos que han intentado limpiar este desorden pero ¡nadie ha podido!" Eso me sonó a un reto, un reto que sin titubear acepté y esa misma tarde comencé a trabajar en un proyecto viable para recuperar la prestancia de nuestro mar.

Pasaron cerca de dos años desde la presentación de mi proyecto de limpieza y recuperación de la Rada Interior (RADIN) del Callao hasta que en febrero de 1996 fui destacado a la Base Naval del Callao para realizar el citado trabajo.

ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

La Rada Interior del Callao es una porción del mar encerrada por dos rompeolas de enrocado (Fig. 1). El del lado Norte tiene una longitud de 2,174 mts. y el del lado Sur 1,088 mts., entre ambos se encierra una superficie de una (1) milla cuadrada aproximadamente. La entrada que forman los dos rompeolas tiene un ancho de 150 mts. y la profundidad del canal de ingreso es de 37 pies.

En la rada interior del puerto se encuentran las instalaciones portuarias siguientes: Muelle Dársena, Terminal Marítimo, Muelle de Minerales e Instalaciones Terrestres, Muelle de Petróleo y derivados, las instalaciones de la Base Naval del Callao y las del Servicio Industrial de la Marina Callao (SIMAC) y otros muelles menores.

La rada interior del puerto presentaba un avanzado estado de contaminación de sus aguas debido a la acumulación constante de residuos oleosos y sólidos que flotaban en sus aguas. Este problema era ocasionado por el achique de sentinas de los diferentes barcos en tránsito, así como por los residuos sólidos arrojados desde los diferentes muelles que se encuentran en ésta, y que luego son llevados por el viento predominante en la bahía hacia los muelles de la Base Naval del Callao, en donde se han ido acumulando durante un periodo muy prolongado de años, atentando no sólo contra la fauna marina y las normas de convenios internacionales sino también contra la seguridad de las instalaciones.

Los factores climáticos propios de la bahía del Callao, la ausencia de infraestructura adecuada para la recepción de productos contaminantes, la falta de conciencia ecológica y la carencia de recursos económicos contribuían en forma alarmante a que el problema de contaminación se acentuase.

Las aguas adyacentes a los muelles de la Base Naval mantenían un aspecto caótico y lamentable que



Faenas de limpieza del mar.
Mayo '96



desmerecía en mucho el aspecto de esta dependencia de la Marina, afectando asimismo la vida marina y los cascos y equipos de nuestras unidades navales, contraviniendo los tratados internacionales para la previsión de la polución necesaria del medio marino.

La preocupación, en años anteriores, de los diferentes jefes de la Base Naval del Callao por el problema en sí se ve reflejada en las diferentes "Juntas Técnicas" reunidas en años anteriores con la finalidad de atenderlo y resolverlo, así como en los trabajos de limpieza de las zonas costeras en donde el mar varaba la basura.

EL INICIO

En el mes de marzo del año pasado la Comandancia de la Base Naval del Callao, con apoyo de la Comandancia de Zonas Navales puso en ejecución el Proyecto de Limpieza y Recuperación de las aguas de la Rada Interior del Callao, "RADIN", que en primera fase, llamada "Plan Piloto", analizó las causas de la acumulación de las distintas clases de residuos (líquidos y sólidos) que contaminan sus aguas y estableció acciones inmediatas posibles de ejecución, acorde a nuestra realidad tecnológica y económica, con excelentes resultados.

En forma paralela, se solicitó a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas gestionase este organismo el retiro inmediato de las embarcaciones que se encontraban fondeadas dentro de la rada interior del puerto, en la zona denominada La Carena, pues eran los usuarios de este fondeadero uno de los primeros agentes en la contaminación del medio marino, toda vez que se dedicaban a la reparación y desguace de embarcaciones. La gestión, que prosperó, coincidió con el trabajo planificado de la citada autoridad marítima. Las mencionadas embarcaciones, a la fecha, han sido retiradas a la rada exterior.

En el Proyecto se establece el desarrollo de un sistema de recolección de los residuos oleosos, acorde a las características especiales que el problema implica. El proyecto es de diseño peruano, orientado a implementar adecuadamente la infraestructura requerida. Para la contingencia de contaminación del mar por hidrocarburos se gestionó ante la Comandancia de Zonas Navales la adquisición de un equipo Oil Skimjmer de origen inglés, el cual deberá llegar antes de fin de año.

Dentro de este marco de trabajo, se estableció una serie de acciones conjuntas con la Capitanía de Puerto del Callao, Departamento de Control de Medio Ambiente, con la finalidad de recoger los residuos oleosos,



Antes y después de la limpieza del mar. Sector entre el muelle de reparaciones y el de submarinos. Marzo - Diciembre '96



los que se veían existentes y dispersos dentro de la rada interior.

MANOS A LA OBRA

Al inicio de los trabajos, como cuando se toma un nuevo cargo, efectué un inventario de lo que disponíamos; no me demoré mucho, ya que, simplemente, no teníamos materiales ni equipos para el servicio inmediato. Tampoco contábamos con personal entrenado para el trabajo. A más de ello, los fondos asignados eran del orden del 50% de lo inicialmente solicitado. Pero contábamos con el entusiasmo y el ingenio naval, elementos no cuantificables mas sí indispensables para realizar cualquier trabajo creativo.

Para rebajar los costos recuperamos materiales que se encontraban de baja en calidad de chatarra, adecuándolos para el servicio a realizar. De allí nacieron la balsilla de apoyo para los trabajos en el mar con capacidad de 2 ton.; el tanque de recepción y decantación de residuos oleosos, llamados "tomas flotantes" y la "barrera de contención de residuos oleosos".

El resto de elementos que complementaban el trabajo, como son los diferentes tipos de bombas, acoples y mangas especiales y, sobre todo, el material de protección del personal, en abundancia, fueron adquiridos en forma directa al fabricante, por lo que, en muchos casos (con el fin de reducir los costos), se importaron los equipos.

Caso curioso fue la confección de la red de última generación con la que recogimos los sólidos, diseñada especialmente para el problema. La compañía nacional a la cual se le encargó tan delicada misión objetó inicialmente el trabajo, aduciendo que era la primera vez que le encargaban la construcción de tan raro diseño y que de esa forma no iba a funcionar; sin embargo, insistí en que "se la confeccione según lo solicitado". Posteriormente, el ingeniero a cargo del citado trabajo fue a observar el lanzamiento de la red al mar y al ver que funcionaba a las mil maravillas me felicitó y preguntó, en forma disimulada, "si la tenía patentada". A lo que le dije que sí; por lo que, y algo desencantado,me me volvió a felicitar.

EJECUCIÓN DEL TRABAJO

Lo principal fue observar, en las labores de limpieza, salir del mar los más insólitos residuos sólidos, como por ejemplo: puertas de madera de 1.50 mt. x 90 cm. x 15 cm. de espesor, troncos de madera de 40 cm. de diámetro x 4 met. de largo (Fig. 2), bidones de aceite de 55 galones de capacidad conteniendo residuos de aceite, parihuelas de



Antes y después de la limpieza del mar. Sector entre el muelle de reparaciones y el de submarinos. Marzo - Diciembre '96



madera de 1.50 mts. x 1.50 mts. x 20 cm., escalas de madera de tres peldaños; También más de 10 balsillas confeccionadas con bidones de 55 galones de estructuras que variaban desde simples tablas de madera atadas entre sí hasta las más sofisticadas hechas con remaches y tubos de caldera. Una de estas balsillas fue aprovechada rápidamente por el personal del B.A.P. *Ríos, y* reconstruida y se halla en servicio actualmente. También grandes cantidades de material plástico de todo tipo, desde pequeñas bolsas trasparentes, sacos plásticos de 50 Kg., etc., pasando por zapatillas, botellas de diferentes usos, e incluso bidones para agua de 5 galones (de una conocida empresa).

La mayor parte de estos residuos sólidos no eran visibles debido a que la superficie del mar estaba cubierta por residuos oleosos que, en algunos sectores, llegaban a tener hasta 2" de espesor y también porque se encontraban flotando entre la superficie y un metro y medio de profundidad. Estos, por sus considerables dimensiones, ya habían causado problemas en diferentes oportunidades a las embarcaciones menores en su sistemas de propulsión y gobierno.

La recolección de los residuos oleosos representó el verdadero reto, ya que, por las condiciones de elevada acidez de las aguas de la rada interior, el elevado periodo de tiempo que estos desechos habían permanecido en el mar y la acción de los rayos solares, habían perdido parte de sus propiedades de cohesión molecular; por lo que fue necesario idear un sistema que los recogiese de tal forma que evitase su fragmentación y emulsión con el agua del mar en la que flotaban, y asimismo, su decantación rápida[1], ya que el volumen a captar que realizaríamos era del orden de miles de galones y no disponíamos de contenedores para recibirlos.

No faltó, por desgracia, la presencia de animales muertos, de diferentes especies, como peces, lobos de mar y aves marinas, contaminados y muertos irremediablemente por los residuos oleosos.

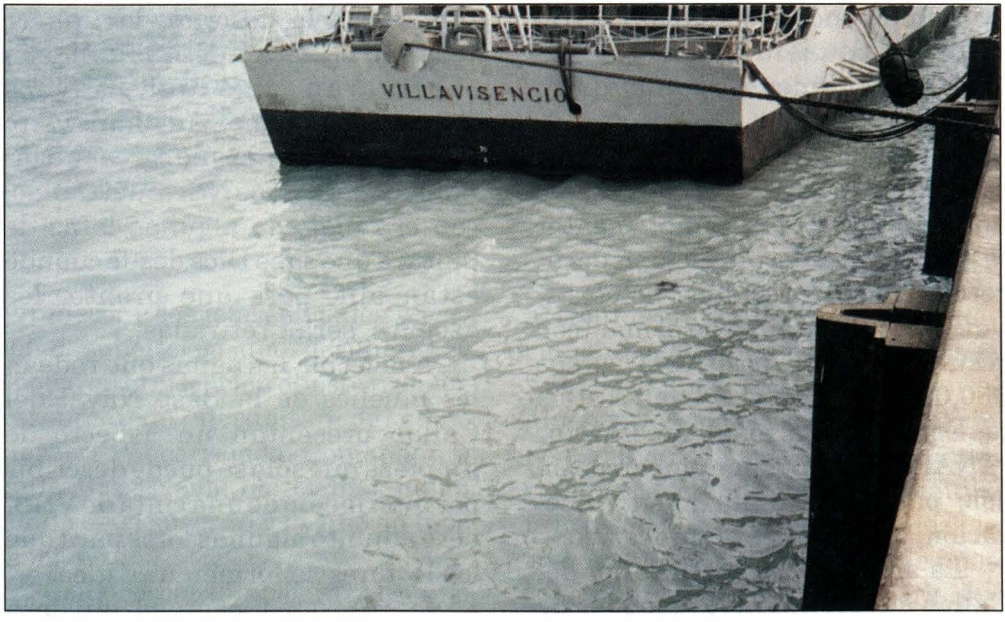
CREANDO CONCIENCIA ECOLÓGICA

En este aspecto puedo citar, sin equivocarme, que todo el personal naval esperaba un trabajo de esta índole y pude encontrar mucho apoyo en todas las personas que de alguna u otra forma se enteraron de los trabajos; por ejemplo, procuraban arrojar los desperdicios a los tachos, ya no achicaban sentinas al mar, y, es más, denunciaban a los que lo hacían. Por supuesto que no faltaron aquellos que me apoyaron moralmente incentivándome a continuar adelante aun

[1] DECANTACIÓN: Separación de dos elementos líquidos de diferente densidad y composición molecular por acciones mecánicas o químicas.



Antes y después de la limpieza del mar. Muelle marginal centro.
Marzo - Noviembre '96



cuando las condiciones económicas, de material y de personal dedicados a la labor (que eran, en número, los indispensables) eran adversas; algunos, muy a su manera, diciendo que no iba a ser posible limpiar la rada interior con un "sencillo deseo"; por lo que el suscrito estaba creando una ilusión, llamándome incluso "vendedor de ilusiones", sobrenombre que desapareció cuando el mar dejó de ser negro y se convirtió en azul. (Fotos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11).

RESULTADOS

Hasta el mes de noviembre del año pasado se habían extraído del mar de la rada interior del Callao 165 camionadas de desechos sólidos, de 8 metros cúbicos aproximadamente cada camionada, y más de 10,000 galones de residuos oleosos.

Se implementó y desarrolló un sistema de limpieza del mar, lo cual se efectúa ahora en forma continua. Se entrenó al personal en trabajos de limpieza del mar, lo cual se efectúa ahora en forma permanente.

Se entrenó al personal en trabajos de limpieza del mar, invalorable conocimiento y de muy difícil y dura adquisición.

Si tomamos en consideración que sólo se invirtió en materiales 10,000 dólares ($ U.S) para implementar la primera fase del proyecto, es decir, recolección de residuos sólidos y líquidos que flotaban en el mar (con resultados muy positivos) versus 650,00 dólares ($ U.S.) que costó a la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) adquirir una embarcación sólo para realizar la misma operación, el ahorro es significativo.

La aguas de la rada interior del Callao adyacentes a los muelles de la Base Naval, una vez limpias, pasaron, primero, de un color celeste claro a un verde esmeralda, signo claro de que la fotosíntesis del fitoplancton se había regularizado y ahora va en aumento. Y lo mejor de todo es que han aparecido gran cantidad de peces que se pueden observar nadado entre el muelle antedique, lado Norte, y muelle de reparaciones, lado Sur, a la altura del inicio de los respectivos muelles.

A quienes sientan curiosidad por comprobar lo descrito, les quiero resaltar el hecho de que también observarán algo que muchos marinos peruanos no han visto jamás: el fondo marino cercano a los muelles de la Base Naval del Callao, con el reflejo de algunas latas de pintura que sabe Dios desde cuándo están allí, pero que pronto, les aseguro, serán retiradas.

A la fecha, las aguas que rodean los muelles de la Base Naval del Callao presentan un aspecto de limpieza que sólo se puede describir por intermedio de una cinta de VHS, pero adjunto algunas fotos para que los lectores se formen una idea.

Desde estas páginas quisiera

PROYECTO DE LIMPIEZA Y RECUPERACIÓN DE LA "RADA INTERIOR DEL PUERTO DEL CALLAO"

1. PLAN PILOTO

Acciones inmediatas:

- Limpieza de residuos oleosos vertidos en la rada interior del puerto.

2.- PLAN PRIMARIO:

Acciones de mantenimiento continuo:

- Limpieza integral de los muelles y de los alrededores de la rada interior.
- Contención de diferentes residuos.

3.- PLAN SECUNDARIO

Acciones de recuperación del ecosistema:

- Recolección de lodos contaminados (dragado de arenas contiguas a los muelles).
- Aireación controlada del fondo marino de la rada interior del puerto.
- Monitoreo y control de las aguas de la rada interior del puerto.

agradecer a los jefes, oficiales y personal subalterno que decidieron y apoyaron la ejecución de este trabajo, y sobre todo al capitán de navío Herbert Ponce Tejada, Comandante de la Base Naval del Callao, quien confió en el suscrito y lo guió en todo momento.

Como corolario quisiera hacer una invocación a todos quienes lean este artículo: que difundan el conocimiento del cuidado que debemos prestar a nuestro medio ambiente. Muchas veces nos servimos de él sin pensar siquiera que, en un segundo, estamos afectando el delicado equilibrio de la vida que a la naturaleza le ha costado muchos millones de años construir; sin recordar siquiera que todavía faltan muchas generaciones

de seres humanos por venir y que desearían respirar aire puro o nadar en un mar limpio, lujo que derrochamos, actualmente, pero ¿hasta cuándo? La respuesta la tenemos cada una de nosotros. La mejor prédica siempre la da el ejemplo.

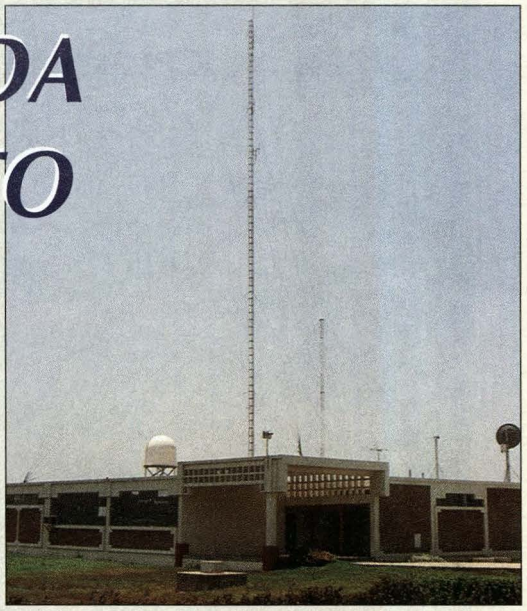
Al técnico mecánico del SIMAC, del cual recogí el reto de la limpieza del mar, lo volví a encontrar, y a manera de despedirse (porque el pasado año fue jubilado), me dijo que "nunca se imaginó que se podría llegar a limpiar ese mar". Le contesté que, efectivamente, esa es normalmente la falla por la que muchas obras no se emprenden o fracasan, porque cómo se puede llegar a alcanzar aquello sobre el que ni siquiera podemos imaginarnos el resultado. Y es paradógico, pero no me equivoco al decir que el no empezar a dar solución a un problema, teniendo la capacidad para resolverlo, ya es un fracaso. Es una buena época la que nos ha tocado vivir. Existe mucho por hacer; sólo está en tomar la decisión de aceptar el reto, por grande que éste sea. Así, poco a poco, resolveremos todos y cada uno de los problemas ancestrales que arrastra el Perú.

Les aseguro, sin temor a equivocarme, que estarán de acuerdo conmigo cuando les digo que todos los esfuerzos y sinsabores propios de lo realizado en la rada interior del puerto fue necesario para cambiar lo reflejado en la foto N°-12 por lo de la foto N°-13. Valió la pena. Después de todo esto es por el futuro de las nuevas generaciones por lo que trabajamos.



Dirección General de Capitanías y Guardacostas

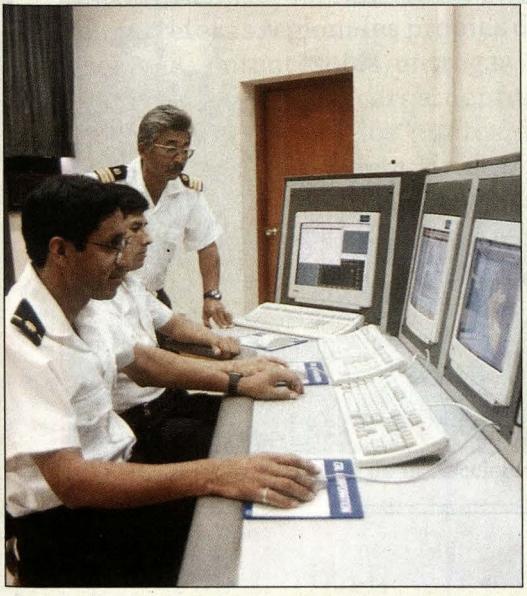
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO



La Dirección General de Capitanías y Guardascostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, ha adquirido e instalado una Estación Terrena (LUT) y un Centro de Control de Misiones (MCC) del Sistema COSPA-SARSAT.

Este Sistema consta de una constelación de satélites que se mantienen en órbita polar y de una red de estaciones terrestres, siendo su función distribuir datos de alarmas detectados por dichos satélites e informar a las Unidades de Búsqueda y Salvamento (SAR), permitiendo localizar en muy poco tiempo y con gran precisión las embarcaciones, aeronaves o personas siniestradas que cuenten con una Radiobaliza de emergencia.

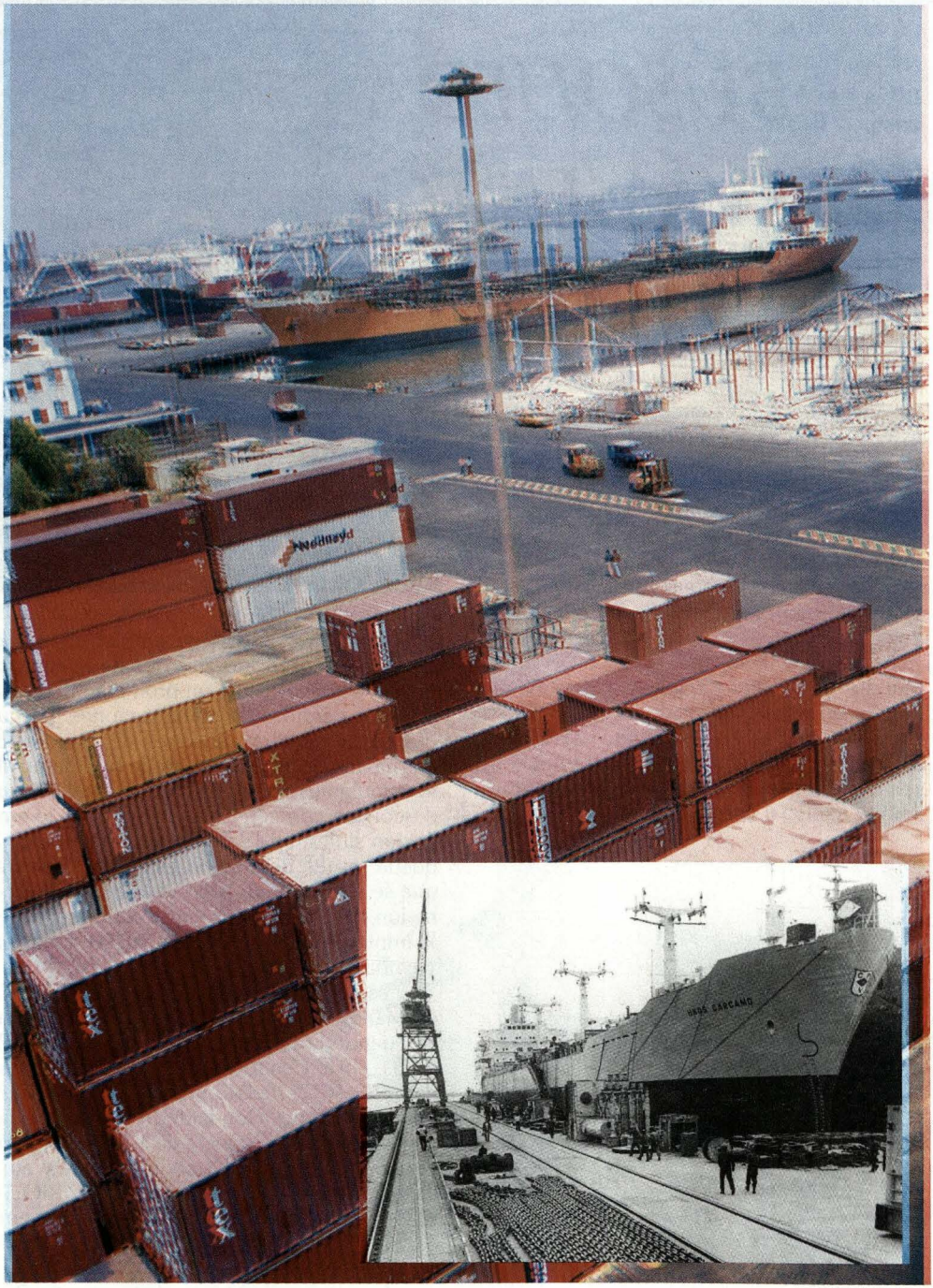
Dicho equipamiento, que es parte del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), se encuentra instalado desde el año 1995 en la Estación Naval de Guardacostas Base Naval del Callao, lo que permite brindar un óptimo servicio a la naves marítimas y aéreas, tanto en el ámbito nacional como regional.



La gran cantidad de embarcaciones existentes en nuestro litoral y ríos de la Amazonía, origina semanalmente un promedio de tres alarmas por pérdidas de embarcaciones, las cuales obligan a movilizar aviones de exploración y patrulleras de alta mar, a fin de brindar auxilio a los tripulantes de estas embarcaciones, ya que se desconoce con certeza la posición de la embarcacion siniestrada y por lo tanto el área de búsqueda resulta demasiado extensa, problemática que se está solucionando con la puesta en operación del Sistema COSPAS-ARSAT en el Perú y la implementación de Radiobalizas en las naves y embarcaciones.

La acción más reciente se produjo el día 16 de Marzo 1997, a 20:00 horas aproximadamente, cuando la Estación Terrena COSPAS-SARSAT (LUT), en el Centro de Control de Misiones del Perú (PEMCC), recibió una señal de emergencia 406 Mhz, en posición latitud 11°49' S y longitud 79°09' W, a una distancia de 120 millas al Oeste del puerto del Callao, siendo ubicada y auxiliada por la Patrullera de Costa B.A.P. "RIO TAMBO" el día 17 de Marzo a 10:50 horas la embarcación Tiburonera "JULIA ISABEL", la misma que fue remolcada al Callao.

Es así como la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, presta apoyo para salvaguardar en el mar el principal derecho humano: la vida de las personas.



El puerto del Callao: ¿esperanza a aprovechar o frustración a lamentar?

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez (*)

1. INTRODUCCIÓN.

No es suficiente que un puerto sea eficiente sólo porque su administración portuaria maneje con eficiencia la problemática de la recepción y despacho de mercancías dentro del recinto portuario. No, porque, como todo puerto, debe responder a las exigencias de su propia zona de influencia. Ello quiere decir que si ese puerto no está debidamente vinculado no sólo con los centros de almacenamiento, producción o consumo sino también con las carreteras regionales propias de ese país, entonces las entregas y recepciones de los cargamentos, desde la nave hasta los puntos de los destinatarios va a sufrir demoras. Por consiguiente, la Administración Portuaria puede ser adecuada pero el puerto no será suficientemente atractivo.

Esto es, y puede serlo con mayor preocupación aun, el caso del Terminal Marítimo del Callao.

2. ¿QUÉ ES HOY EL TERMINAL MARÍTIMO DEL CALLAO?

Es la puerta de entrada marítima más importante del Perú; que responde indudablemente a los avances tarifarios, de simplificación documentaria, y otros, que se vienen realizando desde el año 1990. Tiene que atender a una zona de influencia que no sólo abarca un tercio del territorio nacional sino que comprende las cuatro regiones naturales del Perú en que se incluye nuestro dominio de las 200 millas náuticas frente a él. Pero ocurre que mientras que un puerto genera una ciudad a partir de él, para el caso del Callao observamos que, por el contrario, la ciudad lo ha encerrado en tal forma que no sólo le impide desarrollarse (máxime en una época como hoy en

(*) Presidente Ejecutivo de la Asociación Marítima del Perú

que la competitividad con otros puertos principales de los países vecinos es muy exigente) sino que está muy limitado para acceder a que nuestras exportaciones y nuestras importaciones lleguen a él y vayan hasta los destinatarios, respectivamente, con la prontitud, economía y rapidez que justamente son las condiciones fundamentales para competir.

Además, contrariamente a que una nación bien desarrollada dispone de varios polos de desarrollo, para el caso del Perú el puerto del Callao es no sólo, prácticamente, su único polo de desarrollo sino que lo es y tendrá que seguir siéndolo, en forma largamente dominante, hasta entrados muy largos plazos en nuestra vida nacional. ¿Acaso no es que, hoy por hoy, el 65% del PBI se genera aquí, circulando por nuestro terminal chalaco el 60% de nuestras exportaciones y el 83% de nuestras importaciones referidas sólo a tonelaje mas no a valores de mercancías lo cual agrava esos porcentajes?

A estos hechos deben sumarse los siguientes acontecimientos claramente en marcha en el contexto mundial:

2.1- El ímpetu de nuestros países vecinos en el corredor costero Panamá-Chile por ganar posiciones estratégicas de avanzada con sus puertos principales en relación al comercio mundial y muy particularmente al de la Cuenca del Pacífico. En este delicado tema es evidente que adolecemos, casi tradicionalmente, de un modesto comercio de exportación que, a mayor abundamiento, resulta en mucho superado paulatinamente por un incremento de nuestras importaciones.

2.2.- La globalización del intercambio mundial en las relaciones comerciales, que nos obliga a ser altamente competitivos y en disponer no sólo de eficientes administraciones portuarias dentro de los recintos portuarios propiamente dichos sino que nuestros puertos, comenzando por el Callao, dispongan de eficientes redes viales terrestres que permitan trasladar las mercancías, desde y hacia esos recintos, con la mayor rapidez, economía y seguridad, hasta las puertas de los destinatarios dentro de sus grandes áreas de influencia y no solamente en las áreas aledañas.

3.- QUE HAY QUE HACER... PERO YA!

Mientras que está ya en proceso de ampliación la infraestructura portuaria del Callao, para quedar expedita en el año 2000 a un costo aproximado, y ya financiado, de 188 millones de dólares U.S., estimamos necesario:

3.1.- Estudiar el trazado de las mejores vías terrestres que vinculen al Terminal Marítimo del Callao no sólo con los terminales de almacenamiento y centros de producción y consumo en la Lima Metropolitana

Biblioteca C. de N. Julio J. Elías Murgia

sino, tan importante como eso, conectarlo con las carreteras regionales Panamericana Norte, Carretera Central y Panamericana Sur. Quienquiera observar los planes viales de la Lima Metropolitana podrá verificar que, excepto la conexión portuaria chalaca con la Panamericana Norte (y esto con bastantes limitaciones), las vinculaciones con la Gran Lima, la Carretera Central y la Panamericana Sur son sencillamente imposibles.

3.2.- Gestionar ante el Supremo Gobierno la financiación de dicho estudio, así como la de las obras consiguientes, con miras a culminarlas a la brevedad posible, necesariamente antes del año 2000, en vista de que lo caótico del panorama de hoy para este tipo de traslados de mercancías no permite mayores postergaciones.

3.3 Las vías terrestres que resulten indispensables por ejecutar para el objetivo del presente planeamiento coadyuvarán a:

3.3.1.- El incremento de nuestro comercio exterior, necesidad altamente sentida para el país.

3.3.2.- Alentar vigorosamente una posición expectante para nuestro primer puerto a fin de ofertarlo, en el ámbito del comercio mundial y particularmente en el de la Cuenca del Pacífico, como el mejor puerto de transbordo y de ágil tránsito de exportaciones e importaciones desde/hacia la Lima Metropolitana y desde/hacia las carreteras regionales para servir eficientemente a la inmensa área de influencia del puerto del Callao en el territorio nacional.

3.3.3.- Lograr, mediante esta trascendental tarea, la esperada conjunción de esfuerzos entre los diferentes estamentos y organizaciones que realizan actividades del comercio y transporte, particularmente marítimos, para ir conformando auténticas comunidades portuarias que son las que, al final, habrán de demostrar que no es que una ciudad tenga un puerto sino que el puerto es realmente la ciudad. Se requiere, pues, la conjunción pujante y constante de industriales, exportadores, importadores, navieros, transportistas, aduaneros, agentes marítimos, etc., para alcanzar la ansiada meta de que el Perú, sin más demora, ubique a nuestro primer puerto en el lugar más destacado del corredor costero Panamá-Chile para lograrse así el máximo incremento de nuestro comercio exterior.

La Asociación Marítima del Perú, y no sólo por el justo anhelo de cumplir con los objetivos de sus líneas navieras asociadas sino también por ser contribuyentes a los altos intereses del Perú, espera el merecido eco que corresponde en este caso.

¡Que no mueran nuestros inventos!

Capitán de Navío
Luis Bouroncle Llerena

¿Sabe Ud. que cada vez que percibe una situación incómoda tiene la oportunidad de crear "algo" que solucione esa situación incómoda?

¿Y sabe Ud., que permanentemente está encontrando soluciones a situaciones incómodas utilizando "algos" que Ud. sabe que existen?

También Ud. sabe que muchas veces ha pensado en "algo" que no existe, pero que soluciona una situación incómoda mejor que los "algos" que conoce.

¿Pero ha pensado Ud. en por qué no ha cristalizado ese "algo" concebido por Ud.?

¿Y que de haberlo hecho, Ud. ya sería un inventor?

Pues bien, visualicemos el siguiente cuadro en el que se muestran las fases de la invención, así como las habilidades requeridas y el porcentaje de personas que tienen esas habilidades.

Fases de la invención	**Habilidades personales requeridas**	**Porcentaje de personas**
Detectar que falta algo	Sentido común	100
Imaginar una solución	Sentido común Imaginación Conocimiento técnico bajo	50
Idear cómo concretar lo imaginado	Conocimiento técnico alto Motivación	10
Armar el proyecto y probarlo	Conocimiento técnico sofisticado Motivación Recursos económicos	01
Fabricar y comercializar el proyecto	Conocimiento comercial Motivación Recursos económicos	01

Si bien las fases del cuadro y las cifras mostradas no son oficiales, se basan en estudios de investigación relacionados.

De este cuadro se aprecia que si bien todas las personas (100%) llegan a percibir alguna situación incómoda, detectando por tanto que falta algo, sólo el 50% intenta imaginar una solución y sólo el 10% intenta concretar esa solución imaginada.

Peor aún. Por falta de medios insalvables como son el conocimiento técnico sofisticado y los recursos económicos, estos proyectos se reducen al 1% para su fase de prueba y al 0.1% para su fase de fabricación y comercialización.

Eso significa que si se apoya con dichos medios, el porcentaje de inventos concretables puede elevarse hasta en 100 veces, lo que significa un incremento de desarrollo tremendamente significativo para la humanidad.

Es importante acotar que los proyectos imaginados tendrían una tendencia preponderante hacia la satisfacción de necesidades de la gente común. (Proyectos "domésticos").

Es más importante aún hacer notar que si bien las personas imaginan proyectos nuevos periódicamente, lo cual puede convertirse en una metodología de invención que se inicia con la detección de una situación incómoda como las que nos suceden casi a diario, también olvidan esos proyectos con la misma velocidad pues las exigencias del trabajo diario no contemplan ese valioso aporte potencial, por más que busque el beneficio de todos.

De alguna manera diversos organismos tratan de elevar ese potencial de inventos desde diversas ópticas. Así:

INDECOPI busca proteger al inventor proporcionándole garantías para que nadie copie sus inventos, cobrándole por ese servicio. Eso sí, la persona tiene que concretar su invento por su cuenta y riesgo.

CONCYTEC, por su lado, apoya con recursos económicos, siempre y cuando el proyecto lo amerite, y luego que la persona haya cumplido con el desarrollo de todos los trámites solicitados.

El Programa Televisivo PROMOVIENDO hace conocer al público e inversionistas sobre algunos proyectos de fabricación casera que resultan rentables a través de estrategias de comercialización.

Estos organismos también promueven concursos para incentivar la invención en el Perú.

La invención es una forma de desarrollo del conocimiento científico porque su aplicación lleva en sí un fundamento de sustento. Ciertamente, pese a la rigurosidad que exige el conocimiento científico, las ideas que aún no han sido transformadas en inventos no deben ser consideradas como nada pues llevan en sí un valor potencial significativo de conocimiento para la humanidad.

Es decir, si muestras ideas innovadoras no se cristalizan, no existen.

Si todos nosotros tenemos las habilidades que figuran en el cuadro, entonces realmente podemos concretar nuestras grandes ideas dándoles vida en este mundo.

En la actualidad, el Centro de Investigación Científico y Tecnológico de la Marina (CICITEC) está captando las ideas para lograr en conjunto su cristalización.

Si alguna de las ideas que gravitan en nuestra mente, susceptibles de concretarse en inventos visan algún interés para la Marina, podemos entonces, como autores intelectuales, acercarnos al CICITEC y coordinar la posibilidad de concretarlos.

No permitamos, pues, que aquellas ideas ingeniosas que ebullen periódicamente en nuestras mentes no se cristalicen y terminen muertas en el rincón del desconocimiento.

"Nuestras ideas son tan grandes como nuestra capacidad".

Si requerimos apoyo para completar las habilidades que figuran en el cuadro, busquemos entonces ese apoyo adicional.

La experiencia adquirida a través de los años en el Instituto me permite aseverar que muchas "situaciones incómodas" han sido solucionadas en gran medida por ese "algo" concebido por personal nuestro, y que en la actualidad existen muchas "situaciones incómodas" que vienen siendo estudiadas y evaluadas, tratando de encontrar ese "algo" que las solucione; pero debido a limitaciones de índole económica y/o técnica de apoyo a la investigación y desarrollo, éstos no se logran.

Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú

CONOZCA
NUESTRO INSTITUTO

Como se mencionó en el número anterior de "El Monitor", al comentar los 25 años de investigación histórica, el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, siendo una entidad privada, conserva un estrecho vínculo con la Marina de Guerra, al ser creada por Decreto Supremo que la hace parte de ella para cultivar y promover los estudios de carácter histórico, estratégico y científico, a fin de: realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la Historia Naval y todos los acontecimientos relacionados con el Poder Marítimo.

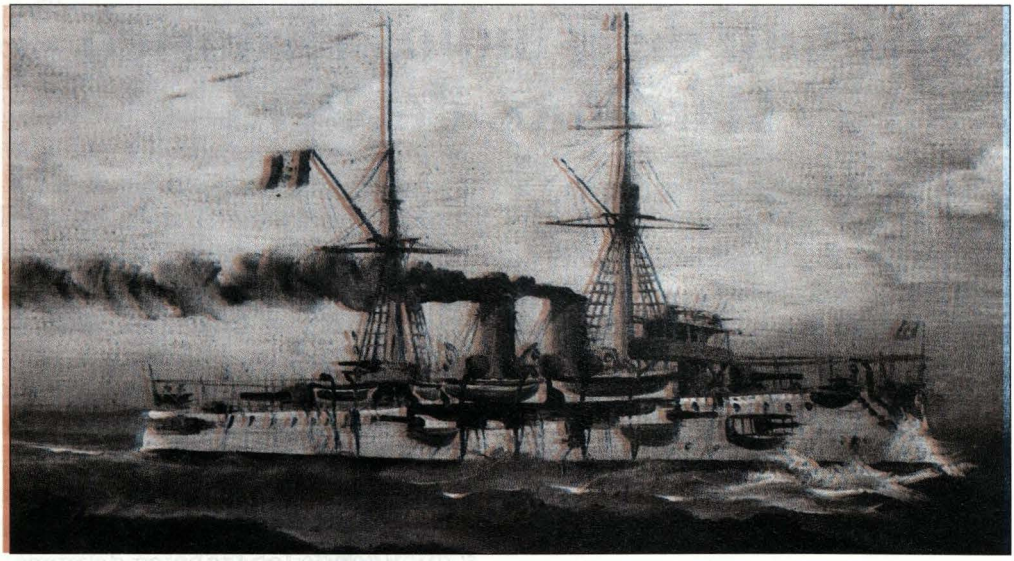
De acuerdo a nuestros estatutos, los fines principales en el campo histórico son:

- Salvaguardar el pasado histórico del Mar Peruano, así como el de los ríos y lagos que constituyen el medio acuático del territorio nacional.
- Motivar e incentivar la conciencia marítima en el país, publicando y divulgando los trabajos de investigación que realice.
- Propiciar y contribuir a la formación integral de historiadores del Mar.

Al cumplir esta labor encomendada, hemos entregado a la Marina y al público peruano en general, nuestra obra primordial "LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ, obra monumental, hasta ahora en 10 Tomos y 22 Volúmenes, que abarcan aspectos científicos, históricos, marítimos y navales.

Historia que continuamos y que nuevas generaciones de marinos tomarán la posta, mientras que, con ella, la Historia, tengamos que bregar por contribuir a formar una sólida conciencia marítima y naval.

Para escribir nuestra historia marítima y ofrecer en sus páginas los hechos reales, verídicos y testimoniales, se ha recurrido a la investigación en los archivos de la



Crucero de escolta Almirante Grau *(1907).*

Biblioteca Nacional de Madrid, Archivo Naval de Madrid, Archivo de Indias de Sevilla, Biblioteca del Congreso de Washington, Biblioteca de la UCLA (Universidad de California), Archivos del Ministerio de Asuntos Extranjeros (Foreing Office) Londres, Archivo y Biblioteca Nacional de Santiago de Chile, Archivo de Relaciones Exteriores (Lima), Archivo General de la Nación (Lima), Archivo Histórico de Marina, Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares, Biblioteca Nacional.

En ella han participado los mejores historiadores nacionales, como Percy Cayo C., Raúl Palacios R., José A. De la Puente Candamo, José A. Del Busto D., Guillermo Lohmann Villena., Félix Denegri L., Fernando Romero P., R.P. Armando Nieto V., Hermann Busse de la Guerra, Alberto Wagner de Reyna, Héctor López M., e historiadores navales, como el Calm. Esteban Zimic Vidal, C. de N. J. J. Elías, Miguel Flórez Nohessell y hoy con gran acierto el Calm. Melitón Carvajal Pareja.

Tenemos en la actualidad por editarse tres libros, dejados para el final de la II Parte para realizar una intensa investigación, que traerá nuevas e inéditas informaciones sobre la infausta guerra de 1879, como son:

- La Guerra del Pacífico (1879-1884) Tomo XI, Volumen 1 y 2, parte económica, política y naval, a cargo del R.P. Armando Nieto y Calm. Melitón Carvajal P.

- La Reconstrucción Nacional (1906-1919) Tomo XII, cuyo autor es el doctor Percy Cayo C.

Asimismo, ya está trabajando la comisión que iniciará la investigación de la III Parte de la Historia Marítima, de 1919 a 1962.

Otra obra que está culminando su redacción es la Biografía del Almirante Miguel Grau, que presentará lo más completo de su vida como marino y peruano ejemplar, trabajo a cargo de nuestro distinguido miembro de número y presidente de la Academia Nacional de Historia, Doctor José A. De la Puente C.

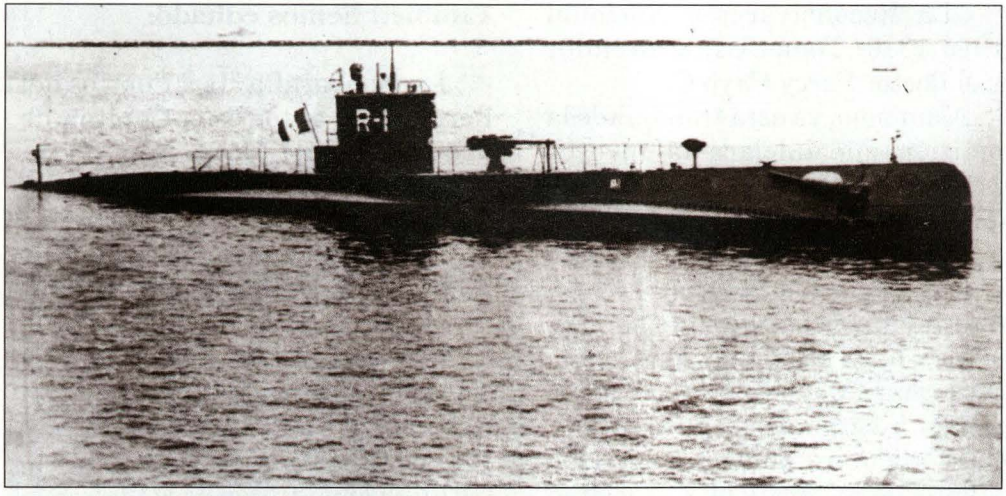
También hemos editado:

- La monografía "Los Puertos del Perú", cuyo autor es el Capitán de Fragata Miguel Flórez N.
- "Mi Misión en Chile", editado por tercera vez dada la importancia de ésta, obra cuyo autor es nuestro diplomático el Ministro Plenipotenciario Don José A. Lavalle.
- "Homenaje a Don José Luis Bustamante y Rivero". La publicación contiene el magistral Prólogo a la Historia Marítima del Perú de nuestro jurisconsulto don José Luis Bustamante y Rivero.

Como nuevo aporte para los

Uno de nuestros sumergibles modelo "Lubeuf" llegado en 1912, aún en costas francesas.





Submarino de la clase "R", de larga y recordada trayectoria en la Marina.

futuros historiadores, y que Indudablemente facilitará su labor, se ha diseñado y organizado el "ARCHIVO ORAL", a base de importantes y numerosas entrevistas a distinguidos oficiales de nuestra Marina de Guerra, quienes han participado en los últimos 70 años en eventos históricos navales y marítimos, cuyas ideas y opiniones serán testimonios orales de nuestra historia.

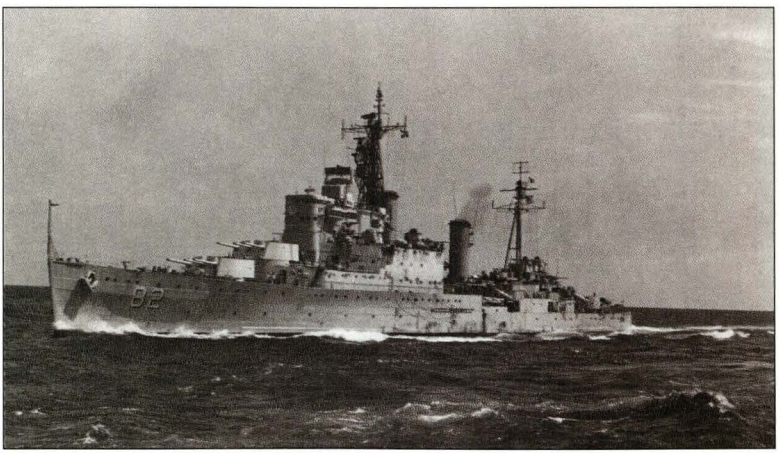
EVENTOS ACADÉMICOS

Entre los principales eventos realizados citaremos:

1. Coloquio "Iquique: Remembranzas y Apreciaciones", cuyos expositores fueron el Contralmirante Melitón Carvajal P. y el Doctor Percy Cayo C.
2. Conversatorio sobre "Acciones navales en la Campaña 1941", con participación de aquellos oficiales que participaron en dicha campaña.
3. "Trazando la Frontera" del C. de C. Carlos I. Reátegui Delgado, presentación a cargo del Contralmirante Ramón Arróspide Mejía.
4. Presentación del libro: "El Perú y Ecuador en Cinco Siglos" del Sr. Emilio Luna Vargas, con comentarios del Doctor Percy Cayo C.
5. Conferencia "Ingleses y franceses al asalto de la América Española (Siglos XVII y XVIII)", a cargo del profesor Cristhian Buchet.
6. Conmemoración del II Viaje de Don Álvaro de Mendaña y Neira, descubridor de las Islas Marquesas.
7. "Ideas Centrales en la vida de Miguel Grau Seminario", a cargo

del Doctor José A. De la Puente C., como parte del homenaje del Instituto a la Marina de Guerra del Perú en el año de 1995.

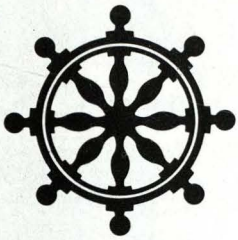
8. Conversatorio:
"La Armada de la Mar del Sur Ataque y Defensa del Perú, Siglos XVI y XVII" a cargo del Profesor Peter Bradley.
9. "Coloquio Internacional de América y Oceanía", con la participación del Doctor José A. Del Busto D., en la Pontificia Universidad Católica del Perú.
10. Conversatorio y Homenaje al Bicentenario de la muerte de Antonio de Ulloa, a través del doctor Guillermo Lohmann Villena.
11. Primer Simposium de la Historia Marítima Naval Iberoamericana, organizado por la Dirección de Interéses Maritimos y el Instituto de Estudios Histórico Marítimos en 1991, habiendo participado en los simposium posteriores de 1993 y 1995. El Instituto ha recibido el encargo de ser la Secretaría Permanente de estos simposios.
12. Simposio Internacional sobre Marina Mercante, realizado en el local de esta Institución, con oradores peruanos y extranjeros.
13. Se tuvo la Vice Presidencia en la organización del I y II Seminario sobre la Cuenca del Pacífico.



Crucero Coronel Bolognesi, *segundo en servicio con este nombre.*

BIBLIOTECA:

El Instituto cuenta con una biblioteca especializada con 7,000 volúmenes en temas históricos, peruanos e intereses marítimos, los que están a disposición de los señores oficiales de Marina y del público en general.




MARINA DE GUERRA DEL PERU