MARINA DE GUERRA DEL PERU

Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

JULIO- AGOSTO- SETIEMBRE 1997
SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Jaime Monge Acuña

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Mauro Cacho de Armero

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte

Publicado por la Dirección de Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

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



El *Huáscar*,
maqueta en plata del célebre Monitor.

* 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.

Grau: presencia, modelo, ejemplo

Cuando en la soleada Piura se produjo, el 27 de julio de 1834, el nacimiento de un niño, nadie podía imaginar que la fecha de tal natalicio habría de constituir en nuestro devenir histórico una significativa celebración en el ámbito de nuestra nacionalidad: la que recuerda y relieva el nacimiento del Perú como República libre y soberana en el consenso de las naciones americanas, el Día Jubilar de la Patria, el de nuestra independencia proclamada el 28 de julio de 1821 por el Generalísimo Dn. José de San Martín.

De esta forma, el nombre y la señera personalidad del Almirante Grau, nuestro epónimo marino, se aunan, a modo de anticipo cívico-militar, al marco de las celebraciones por las Fiestas Patrias.

Anticipo, efectivamente, porque la figura del Gran Almirante del Perú enaltece el significado y contenido de la Peruanidad. Lo enaltece, en cuanto oficial de marina, su ejercicio profesional diligente, responsable, modelo de institucionalidad; lo enaltece su consciente y distinguido actuar como congresista de la República; lo enaltece su comportamiento ciudadano y de amoroso y ejemplar padre de familia.

Su momento cenital llegó con la guerra de 1879. En el curso de la campaña naval, comandando el legendario monitor Huáscar, *por el elevado temple moral del Héroe y sus subordinados, la guerra en el mar tuvo resplandores de nobleza, episodios de inusitada relevancia, resonancias gloriosas y, por sobre todo, una brillante estrategia.*

A los cientodieciocho años de su holocausto en Angamos, la presencia evocativa del héroe se mantiene presente en los peruanos que recuerdan en él igualmente a los esforzados marinos que, a su lado y bajo su conducción, lucharon y se inmolaron por la sagrada causa de la Patria. Su lección, de elevado patriotismo, no pierde vigencia en el tiempo. Por ello, en la explanada principal de la Escuela Naval, en el monumento y mausoleo que se le ha erigido, y a modo de un mensaje vivo y siempre actual, unas letras en bronce hacen leer a las generaciones de oficiales de la Marina de Guerra del Perú que en ella se forman: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".

EL DIRECTOR.

INSTITUCIONALES



La Marina de Guerra del Perú 6

TRÁFICO MARÍTIMO



28 *Los ocho tres de los ochenta y tres*



POLÍTICA

El Marxismo en el Siglo XXI

44

HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN

Fitzcarrald, el istmo olvidado



109

VARIOS

Convención de Armas Químicas



124

SUMARIO

EDITORIAL 3

INSTITUCIONALES
La Marina de Guerra del Perú 6
H.G. Cárdenas Mandujano

Monitor *Huáscar:* sus modelos a escala 16

Pro Marina: 176° aniversario de la creación de la Marina de Guerra 19

TRÁFICO MARÍTIMO
Los ocho tres de los ochenta y tres 28
C. de N. Jorge Campaña Binasco

TESTIMONIAL
Cicatricemos nuestras heridas 37
C. de C. Luis De la Flor Rivero

POLÍTICA
El Marxismo en el Siglo XXI 44
C. de N. Felipe Rojas Quirós

GUERRA NAVAL
Campaña de Las Malvinas 56
Traducción: Calm. (r) Luis Cabanillas Campos

UNIDADES DE SUPERFICIE
HMCS *Calgary,* Fragata de Patrulla canadiense 62
Tte. 2º Kurt L. Bottger G.

El *Santa Rosa,* primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra 68
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

CONCEPTO
La Marina de Guerra del Perú y la próxima década 75
Calm. Humberto León Rabines Gironda

INTELIGENCIA
La Unidad Básica de Análisis 85
C. de C. Luis Antonio de los Ríos Rodríguez

SANIDAD
Estomatología subacuática 92
Tte. 2° SN (O) Wilbert Cossío Bolaños

El hombre que derrotó al cáncer 98

Memorias de cáncer 103
T2 (Pra.) Willy Montenegro L.

HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN
Fitzcarrald, el istmo olvidado 109
Tte. 1º Jorge Gutiérrez Muñoz

LECTURAS PARA LA NAVEGACIÓN
Sonrisas del Sol 121

VARIOS
Convención de Armas Químicas 124
C. de F. Miguel Benites Morillos

La Marina y la Seguridad Privada 127

SECCIÓN ESPECIAL (I.E.H.M.P.) 129

La Marina de Guerra del Perú

H.G. Cárdenas Mandujano

EL MAR PERUANO

El mar integra la fisonomía territorial del país. De este modo, la imagen externa del Perú hace ver, dentro de sus ámbitos, diferenciadas, las tres regiones del suelo continental y, unida a ellas, complementándolas, hacia el Oeste, la Cuarta Región natural, la marítima, constituida por la vasta masa acuosa —y el suelo y subsuelo correspondientes— del Oceáno Pacífico, en la amplitud que establece la ley.

Como que conforma este mar nuestro (Mar de Grau) un área espacial, una definida superficie dentro de los ámbitos que delimitan el Perú, la defensa de la soberanía e integridad nacionales cuenta aquí con la expresión y presencia de la Marina de Guerra, nuestra institución tutelar creada en los años del Protectorado por el Generalísimo Dn. José de San Martín.





San Martín, Monteagudo y Guise: los creadores y forjadores de la Marina de Guerra del Perú

MARINA DE GUERRA: SUS AÑOS INICIALES

Creada por Dn. José de San Martín. En efecto, el 3 de agosto de 1821, al emitirse el decreto sanmartiniano, por el tenor de los incisos 1º y 3º se unificaban bajo el mando supremo, político y militar del Protector, los departamentos libres del Perú (inciso 1º), y al asignarse los Ministerios prescribía por otra parte el referido decreto que al Auditor de Guerra y Marina, teniente coronel Dn. Bernardo Monteagudo y Cáceres, se le asignaba el cargo de Secretario del despacho de Guerra y Marina (inciso 3º). Con la creación de este Ministerio se producía el nacimiento de la Marina de Guerra del Perú.

Hablamos de 1821. Siguiendo la secuencia de los hechos, llegado el mes de setiembre nuestra naciente Armada contaba ya, modestamente, con el pailebote *Castelli* (ex *Sacramento)*, la goleta *Macedonia* y los bergantines *Pezuela* y *Guerrero.*

El segundo semestre de aquel año es estelar para la marina militar peruana."Así —nos dice el historiador naval C. de N. José Valdizán Gamio—, mientras la inquietud naval de San Martín continuaba en su propósito de incrementar la escuadra, Monteagudo concretaba infatigablemente la legislación de la naciente Marina, y Guise, a la sazón comandante del Arsenal, preparaba hombres, alistaba armamentos y hasta

hacía confeccionar banderas para los buques de Guerra".

Finalmente, el 8 de octubre de aquel año, 1821, el capitán de navío Martín Jorge Guise prestó juramento, como Comandante General de la Marina, al Estatuto de Gobierno de San Martín. Tal día es celebrado como la histórica fecha de la creación de la Marina de Guerra del Perú.

San Martín, Monteagudo y Guise — sin dejar anotar al lado de ellos el aporte humano y la calidad de esclarecidos marinos extranjeros y peruanos, y presente, asimismo, en nuestra valoración la tenencia de la goleta *Castelli*— representan para nuestra Marina de Guerra su aurora luminosa y su destino hacia manifestaciones relevantes, hacia expresiones y realizaciones remarcables y gloriosas.

Y pocos años más tarde, en 1828, Bolívar — entonces en Bogotá— declaró la guerra al Perú, ordenando al ejército de la Gran Colombia movilizarse hacia nuestras fronteras del Norte. El presidente peruano, general José de La Mar, también se puso en campaña en miras a ocupar Guayaquil y Cuenca.

La Marina peruana, llamada a cumplir destacado rol en aquel conflicto, aproó, conducida por Guise, hacia los espacios del Guayas. Y tras tres días consecutivos de dura lucha (22, 23 y 24 de noviembre), toda la oposición grancolombina fue sobrepasada y acallada, y la ciudad y puerto de Guayaquil, asimismo, tomados con respeto de su población. Pero la muerte de Guise, en combate y sobre la cubierta de su nave insignia, ensombreció en mucho la victoria lograda por nuestras fuerzas navales.

Maqueta de la *Castelli* (ex *Sacramento*).



Después, en los años de la Confederación Peruano-Boliviana (en Islay, 12 de enero de 1836), el comandante Juan José Panizo, que, consciente del deber, dejando el abrigo de la rada, se da a la mar con la *Socabaya y el Fundador* en decidida defensa de una nave peruana acosada por cinco buques adversarios procedentes del Sur, del país enemigo de la Confederación, y que, en todas las horas de una contienda firmemente arrostrada, lucha contra las fuerzas superiores, dando y recibiendo duro fuego, pero sin dar ocasión a una victoria enemiga y sí mas bien frustrando el acoso...

AUGE EN EL SIGLO XIX

En 1845 Castilla asume la presidencia de la República. Clarividente siempre, este gobernante de excepción vislumbró de temprano la realidad y el cabal significado del mar en nuestro devenir histórico. De ahí su acendrada convicción en cuanto a que el Perú contase siempre con una Marina —de guerra y mercante— acorde a nuestra condición de país marítimo, a los intereses de la nación y a los requerimientos de nuestro desarrollo y nuestra defensa.



Mariscal Ramón Castilla,
un estadista ejemplar.

En lo vasto de sus realizaciones durante su primer periodo (1845-1851) destacan la renovación y el adelanto que con él tuviera nuestra Marina, y muy en especial la de guerra. Adquisición de buques, apoyo a las Escuelas de formación profesional, apertura de bases navales, construcción de apostaderos, todo un cúmulo de fecundas iniciativas y logros informan de su relevante gestión y labor en aras del auge de nuestro poder marítimo y naval.

Pero Castilla es también el Presidente de las visiones integrales. Partiendo de realidades concretas, infirió, con tiempo, la importancia de una marina oceánica asaz suficiente y de efectiva garantía. Entrevió en el llano amazónico el desarrollo del Perú Fluvial y dotó a esta región, para su seguridad y mejoramiento, de cuatro embarcaciones de guerra, y, además, creando una factoría, construyendo un apostadero y estableciendo una Escuela Náutica... Años de redescubrimiento de la extensa Amazonía peruana y de afirmación de la peruanidad gracias al esforzado

actuar y la persistente labor de la Marina y de sus hombres.... Y aun nuestra zona lacustre, en el altiplano del Collao, fue beneficiada con la puesta en servicio de dos vapores construidos en Inglaterra.

En su ejercicio presidencial también, el bergantín *Gamarra* arribó, en alto el pendón rojo y blanco, a costas extranjeras, en California, EE.UU. de N.A., en oportuna llegada y presencia para respaldar los derechos de los súbditos peruanos llegados allá en la sed y las invitaciones del oro... Y la fragata *Amazonas,* que, tras dilatada y durísima travesía, logra dar la vuelta al mundo... ¡El pabellón peruano enseñoreado en sus aguas y cruzando los oceános!... La preponderancia naval y naviera del Perú en el lado occidental sudamericano.

AMERICANISMO Y RECHAZO A LA PRETENSIÓN HISPANA

Por el mar había llegado a las costas peruanas la corriente liberacionista del Sur conducida por San Martín. Y cuatro décadas después de sellada en campos de batalla nuestra independencia, por el mismo mar y siguiendo la misma ruta de la expedición sanmartiniana, tornaba, premunida de poder, una fuerza naval española, la que, en un duelo decisivo y final en el Callao, el 2 de mayo de 1866, estuvo representada por seis fragatas de guerra más dos buques auxiliares; contaban, pues, con gran poder de fuego.

El conflicto aquel destacó en sus hechos y una vez más en nuestra historia el rol protagónico que está llamado a cumplir el mar en la existencia y los destinos de nuestra nación. También merced a aquel conflicto se realzó y reafirmó ante el concenso de América el espíritu de solidaridad y efectivo

Callao. Combate del 2 de Mayo de 1866.



americanismo que es rasgo distintivo del Perú. Manifestaciones concretas de ello fueron la concertación de la Cuádruple Alianza y la proyección de buques de nuestra escuadra hacia espacios del Sur (Abtao, Chile) en donde nuestros marinos escribieron una rutilante página de profesionalismo y brío... Y tras el combate aquel, poco después, en aguas chalacas, en la referida fecha del 2 de mayo de 1866, rubricarían igualmente, con el concurso de los artilleros de costa, otra gesta de valor, triunfo y gloria.

GUERRA DEL PACÍFICO

1879... De pronto las costas meridionales del Pacífico Sur se entenebrecen ante la sombría perspectiva de una guerra sin causa justa e inexplicable. Después el bronco son de los cañones en diferencia retumban a lo largo del litoral hasta entonces boliviano... Guerra del Pacífico. Una de las escuadras, en la contienda naval que se libra, concita la atención del orbe, y, pese a lo disminuido de su fuerza, por el profesionalismo y probado valor de sus hombres, hace también suyas, de modo generalizado, la simpatía hacia su limpia causa, y las expresiones laudatorias y encomiásticas se registran a nivel del mundo... Finalmente, el 8 de octubre, en Punta Angamos, luchando el ya celeberrímo *Huáscar* contra dos divisiones navales enemigas, se consuma el sacrificio cruento ... El heroismo de Grau y los suyos hace así doblemente significativa la fecha institucional de nuestra Marina de Guerra.



"Combate de Angamos", óleo del pintor Fernando Saldías Diaz.

EL RENACIMIENTO

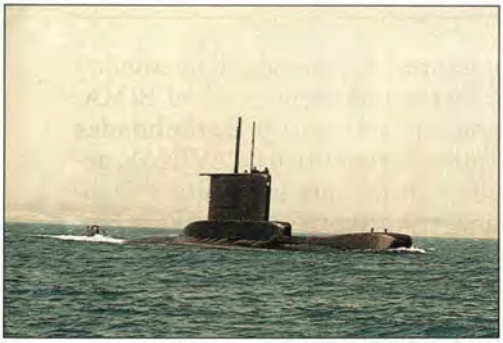
Pasado el conflicto, en cuyo rudo y aciago curso la escuadra quedó sin unidades a flote, se produciría, aunque lenta pero sostenidamente, el resurgimiento de nuestra marina militar, hecho éste en el que no pueden quedar en el olvido los nombres y la gestión de Dn. José Pardo y Barreda y de Dn. Augusto B. Leguía. Así, en la primera década del presente siglo llegaban a nuestras áreas oceánicas los cruceros *Almirante Grau y Coronel Bolognesi*, en la segunda, nuestros primeros submarinos *Ferré y Palacios*. La progesión de nuestra Fuerza Silente continuó hasta ubicarse, y mantenerse, en los ámbitos de la América del Sur, como la más prevalente y de mayor poder disuasivo...

No podemos omitir en esta breve nota las renovaciones y potencionamiento registrados en nuestra flota en los años cincuentas y que continuó, firme y sostenidamente, aun en las tres décadas siguientes.

Hoy, la Marina de Guerra del Perú, acorde al avance tecnológico, con sus cinco Fuerzas componentes actuando en casi todo el amplio entorno físico del país —el litoral y los espacios oceánicos, la amplísima y exhuberante Amazonía, con las hoyas y los afluentes del Amazonas, Ucayali y Madre de Dios, y la meseta lacustre del Collao—, hoy, lo repetimos, nuestra Marina de Guerra es una institución, a más de tutelar, de gran significación también en nuestros progresos y afirmación nacional. Lo es por su siempre atenta vigilia y resguar-



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ: SUS CINCO FUERZAS COMPONENTES







EN EL DESARROLLO NACIONAL



SIMA: Astilleros



AVINAV: Talleres



SIMA: Electrónica

do de nuestra soberanía e intereses en sus áreas de acción y responsabilidades; por su decidido apoyo y participación en los estudios e investigaciones afines a su carácter y misión dentro de nuestras fuerzas armadas; por la permanente capacitación profesional de sus miembros. A todo ello debe añadirse sus logros industriales en el SIMA, así como sus servicios y factibilidades en el Taller Aeronáutico de AVINAV, actividades con las que posibilita y favorece nuestros esfuerzos hacia el adelanto generalizado.

ACCIÓN CÍVICA EN LA COSTA, SIERRA Y SELVA

Pero los esfuerzos de la Marina van más allá, pues ella ha asumido igualmente los remarcables empeños de coadyuvar en los requerimientos del bienestar social e impulsar el mejoramiento y desarrollo en las áreas de su presencia y responsabilidad. Para ello la Institución promueve y desarrolla tareas de Acción Cívica –salud, alimentación, educación, etc.– en beneficio de las comunidades asentadas en los diversos ámbitos de su actuar de efectiva y verdadera peruanidad.









BUENA PESCA!

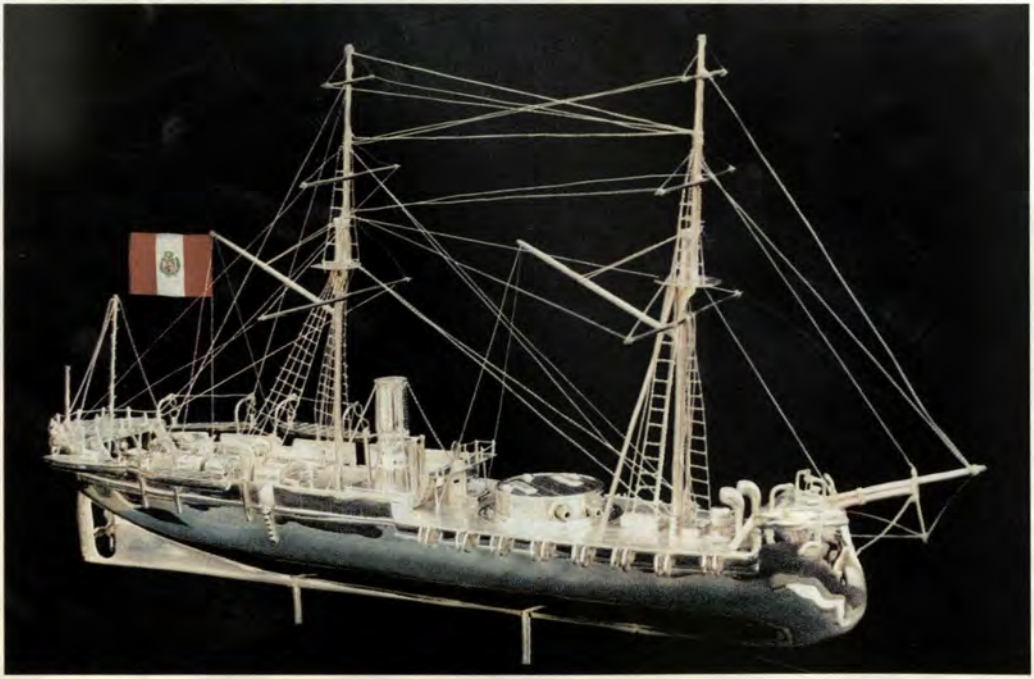
Ayer, sólo con el esfuerzo y la experiencia.
Hoy, además, con tecnología bancaria especializada.

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



Monitor Huáscar:

Autenticidad en sus modelos a escala

La Comandancia General de la Marina ha determinado instituir el Modelo Oficial de la réplica auténtica a escala del Monitor *Huáscar*.

Para obtener los datos que permitieran reconstruir su aspecto al momento de ser entregado a la Armada Peruana en 1865 por los Astilleros Ingleses Laird Brothers, se inició la búsqueda de información. Y, en base a los documentos existentes en el Archivo Histórico de Marina, los trabajos de investigación en torno al tema efectuados por el contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja, contenidos en el Tomo IV, Volumen 3, de la Historia Marítima del Perú, así como los documentos existentes en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, se elaboró un plano del monitor en escala 1:150, escala elegida por la Jefatura del Estado Mayor General de la Marina como la más adecuada, siendo la eslora del modelo de 39.6 cm.

Contando, pues, con la información y elementos necesarios, se inició la construcción del modelo en madera el cual fue concluido en tres meses. Su realización estuvo a cargo del teniente primero John Rodríguez Asti.

Luego, dicho modelo fue entregado a una platería, la que se encargó de producir una réplica en láminas de plata, exactamente idéntica al modelo original de madera en escala 1:150.

El asesoramiento a la platería contó con la participación del modelista quien, adicionalmente, se encargó de ultimar los detalles de la réplica en plata.

DESCRIPCIÓN DEL MODELO A ESCALA 1:150 DEL MONITOR *HUÁSCAR*

Fuentes empleadas para la elaboración del Modelo

El Modelo es una reproducción es escala 1:150 del Monitor *Huáscar,* elaborado en base a los planos existentes en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, así como la lámina con una vista lateral reproducida por el citado Instituto.

La información gráfica ha sido complementada con los datos acerca del buque consignados en el Tomo IX, Volumen 9, de la Historia Marítima del Perú. El autor del Volumen es el contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja. Los datos fueron obtenidos en el Archivo Histórico de Marina y en archivos extranjeros.

Descripción del Modelo

El Modelo representa al Monitor *Huáscar* tal cual fue entregado a la Armada Peruana en 1865, es decir, que posee aparejo completo de bergantín, con bauprés a proa, palo trinquete con trípode desmontable según el diseño del comandante inglés Cowper Coles, palo mayor y un palo ubicado en popa, sobre la cubierta de toldilla, en el que se hallaba ubicada el compás magistral. El modelo lleva en ambas bandas, desde el castillo de proa hasta la altura del palo mayor, sobre la cubierta principal, falúas rebatibles.

Dimensiones del Modelo

Las dimensiones del casco del modelo a escala 1:150 son las siguientes:

Eslora:	39.62 cm
Manga:	7.11 cm
Puntal:	4.06 cm

Características y dimensiones de la base y de la urna

La base es de ónix negro, de forma rectangular y dimensiones de 60 x 22 cms., con un forro de raso azul en su parte inferior. La urna es de acrílico transparente con forma de paralelepípedo, debiendo medir 57.5 cms. de ancho, en la base, por 33 cm. de altura.

Características y dimensiones de las placas

Cuenta con tres placas de plata (925) con bordes y letras de color negro, dos de las cuales tienen dimensiones de 1.5 cm. de ancho por 6 cm. de largo, estan ubicadas en:

la parte superior delantera izquierda,

MONITOR HUASCAR
1865

y en la parte superior delantera derecha,

Réplica Auténtica
Escala 1:150
MGP-4

de la base de ónix; la otra, de 4 cm. de ancho por 11 cm. de largo, está ubicada en la parte superior delantera central de dicha base; asimismo, en el lado superior izquierdo de la placa central lleva una aplicación del escudo de la Marina de Guerra del Perú, con inscripciones que indican el grado, nombre, cargo y fecha.

Otras Escalas

Cuando por razones especiales se requiera hacer un modelo a escala diferente, deberá tomarse una previa autorización de la Comandancia General de la Marina.

Sesión Solemne de la ceremonia conmemorativa del 176° aniversario de la creación de la Marina de Guerra del Perú y del 118° aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos

Discurso de Orden por el Dr. José Antonio Luna Bazo, Secretario Ejecutivo de la Comisión Ejecutiva del Ministerio Público.



Señoras y Señores:

La Cultura Universal nos recuerda que en el pensamiento primordial de los hombres fue, primero, ... ¡el Agua! En efecto, para el filósofo helénico Tales de Mileto la cosmogénesis empezaría con este elemento que resulta, además, esencial para la existencia de la vida en nuestro planeta si acaso no es la Vida misma. La tierra sería inhabitable sin agua, y es precisamente gracias a ella que se asegura el 70% del oxígeno que respiramos, pues el mismo proviene de los mares. El porcentaje restante se obtiene en virtud de la fotosíntesis de los grandes bosques tropicales, que, por otro lado, no existirían sin la presencia de las copiosas y abundantes lluvias. El ciclo hidrológico nos muestra cuán acertado anduvo el viejo pensador griego, pues, al menos, para aquello que constituye nuestro universo inmediato, en este pequeñito planeta que habitamos, el agua es el primero y más importante de los elementos. Ella albergó las primeras formas de vida, e hizo posible el paso hacia los continentes. Cubre el 75% de la superficie terrestre y permite la presencia de la indispensable humedad en la atmósfera, dotándola de aquellos mismos gases que la integran en su composición: Hidrógeno y Oxígeno.

El hombre es concebido y gestado en un medio líquido que semeja aquel Océano primordial del filósofo griego, y aun nuestra propia constitución física nos remite en similares proporciones a aquélla otra del planeta: 75% de nuestro cuerpo se halla conformado por líquidos, entre los cuales el agua tiene una fundamental importancia.

Ante el Universo, entre el cielo y la tierra, descubrimos el mar en el horizonte, los ríos en sus orillas, y los lagos en el reflejo de sus superficies. Cada una de éstas realidades acuáticas han supuesto otros grandes desafíos para la Cultura, y en todos estos casos, la osadía y el valor, la intrepidez y la serenidad, la experiencia y la valentía, han permitido que el hombre se yerga entre el cielo y la tierra, balanceándose sobre las aguas... Así pues, desde nuestros orígenes más remotos, el hombre es un navegante cósmico, sea en las inmensidades de lo Infinitamente Grande o en las profundidades de lo Infinitamente Pequeño.

Frente a la inmensidad del mar y al movimiento de sus aguas, se puede despertar una emoción de naturaleza profunda, y una experiencia a tal punto mística, que alcanza ribetes casi religiosos. No en vano, uno de los nombres que utilizan los hindúes para referirse a Dios, es precisamente, *Naráyana, El que flota sobre las Aguas...* Y no deja de ser ilustrativo, dentro de nuestra propia tradición occidental y cristiana, el que la Biblia recoja en el primer versículo del Génesis, la siguiente expresión:

"...todo era un mar profundo cubierto de oscuridad, y el espíritu de Dios, se movía sobre el agua."

La creación de una Marina, en general, y de una Marina de Guerra, en particular, supone para las Naciones del orbe el paso de mayor trascendencia para su vida de relación globalizada. Aun en nuestros días, no obstante el notorio avance y desarrollo de la Aviación, en lo que va del Siglo, el porcentaje más importante del comercio mundial se realiza por vía marítima. Fueron los ríos y los lagos, los primeros obstáculos y los primeros medios para el acercamiento entre los pueblos. Pero ninguno resultó más formidable e inmenso que aquel de los Océanos que no sólo bañan los Continentes sino que envuelven la totalidad de la superficie terrestre, integrándola, unificándola, uniéndola. La Ciencia en nuestro Siglo nos demuestra la veracidad de tal aserto: los efectos de la *Corriente del Niño* se dejan sentir tanto en la lejana Europa, como en la próxima Oceanía, para no mencionar sus inmediatas consecuencias en nuestra geografía.

En el Perú, nuestros ancestros recogieron en el nombre de Wiracocha, *Espuma de las Aguas,* esa idéntica cosmovisión, propia de las grandes culturas que han dado luz a la Humanidad. Y algo más. Esa divinidad civilizadora del mundo andino extenderá su benéfica influencia a través del Océano. Y de su nombre completo, Apu Kon Ticci Wiracocha, sólo quedaría el barbado Kon Tiki para el recuerdo de los samoanos y de las etnias propias de las islas de los Mares del Sur. Precisamente,

hace cincuenta años, el navegante y explorador sueco Thor Heyerdhal demostró la posibilidad de ese contacto entre los mundos andinos y polinésicos, a través de la aventura de la balsa "Kon Tiki" que partiera desde el Callao, nuestro viejo y virreinal puerto de Santa María, que asimismo recoge tantas versiones sobre su propio nombre.

Ese Héroe Civilizador, el Kon Tiki polinésico, o el andino Apu Kon Ticci Wiracocha, en un caso, llega por el mar, desde donde nace el sol, y, en el otro, se pierde en el horizonte de las aguas por donde se oculta. Refieren algunas tradiciones y reiteran los trabajos de más recientes investigadores, que esas míticas islas de Ahuachumbi y Ninachumbi -para unos las Galápagos, o algunas de las Polinesias, para otros- prueban la inmensa campaña conquistadora del Inca Túpac Yupanqui, llamado -no sin razón- por Guillermo Lohman Viliena y José Antonio del Busto Duthurburu, el "Alejandro del Nuevo Mundo".

La otrora poderosa flota de balsas de los incaicos súbditos tumbesinos o chinchanos, y los ágiles caballitos de totora, herencia viva de los milenarios mochicas, todavía en cotidiana actividad para nuestros norteños pescadores, se vieron reemplazados por naves y embarcaciones no menos orgullosas e igualmente aguerridas. En el correr del tiempo la instalación del Virreinato de Nueva Castilla sólo fue posible en virtud de la poderosa Armada Española, esa misma que demostraría, más tarde, no ser tan invencible... Con los adelantos propios de la ciencia y la tecnología del siglo XVI y sucesivos, la navegación desde las costas del Perú, con marinos que nos permiten considerarlos *peruanos,* pese al anacronismo que algún severo historiador pudiera interponer, hizo posible que esta contribución de nuestra Historia Marítima Nacional, a la Historia Marítima Universal, nos permita extendender la presencia del Perú hasta Vancouver, en el Canadá; a la Antártida; o a las propias Filipinas, para no dejar de mencionar Australia, y aun Nueva Zelandia.

Nuestra Historia Republicana nace al unísono con la Marina de Guerra del Perú. En 1821, el 3 de agosto, don José de San Martín nombra al primer ministro de Guerra y Marina que conoció ese Gabinete inaugural. De inmediato fueron adquiridos el bergantín *"Pezuela"* y la goleta *"Moctezuma",* para aquella incipiente Escuadra. Sin embargo, es octubre el mes que el Destino signa para nuestra Vida de una manera muy singular. Es en ese mismo precitado mes que una serie de disposiciones gubernamentales permiten el tránsito para este nuevo nacimiento, el de la Marina de Guerra del Perú. Por ello, su Historia es nuestra Historia, y ningún peruano puede sentirse desligado de la Armada Nacional.

Emilio Luna Vegas, Escritor, Historiador, y hombre de bien -mi padre-, nos recuerda en sus obras históricas el papel preponderante que le corresponde a la Marina Peruana por su valiosísima contribución científica y geográfica, amén de patriótica, en lo que respecta a las ex-

pediciones y descubrimientos realizados en la región amazónica, destino y sede de la futura bonanza nacional. Tales expediciones comenzaron en 1843, con el Capitán de Fragata Francisco Carrasco, quien ***"hizo un impresionante recorrido fluvial, porque partiendo desde el Cusco navegó por el Urubamba, pasando al Tambo y luego al Ucayali, pero al enfermarse se vio obligado a retornar por el Huallaga hasta Chachapoyas".***

En 1865 se reiniciaron las exploraciones de nuestros ríos selváticos, a cargo de oficiales de nuestra Marina de Guerra. Los nombres de los Tenientes Gregorio Pérez y Luis Sandi, así del Capitán de Corbeta Mariano Adrián Vargas, son fiel testimonio del antedicho empeño, incluyendo el sacrificio de los jóvenes Alféreces Távara y West, de la tripulación del *"Putumayo"*, a manos de la etnia lugareña de los cashibos. En octubre de 1869, el Teniente Manuel M. Cárbajal navegó por primera vez el Pongo de Manseriche. La guerra del Pacífico interrumpió estos afanes, los cuales no se restablecieron sino hasta comienzos del presente Siglo. Así, la exploración del río Huallaga, por el Teniente Oscar Mavila, tuvo lugar en 1901; en tanto que el Capitán de Navío Enrique Espinar hacía lo propio recorriendo el Yavarí, en ese mismo año.

Sería muy extenso mencionar todos los nombres de los oficiales y miembros de la Marina de Guerra del Perú a quienes el país les debe no sólo el conocimiento de su geografía sino la posesión efectiva de su territorio. Por lo cual, apenas si he efectuado una brevísima reseña histórica en el anotado sentido, conservando la gratitud de la Nación Peruana, memoria fiel y reconocimiento eterno a tan esclarecidos miembros de su Marina.

El importantísimo papel desempeñado por la Marina de Guerra del Perú en el proceso de pacificación, a través de la heroica lucha contra el terrorismo y el diabólico aliado de ese flagelo mundial del Siglo XX, que es el narcotráfico, nos demuestra que esta Institución Tutelar de la Patria es capaz de combatir tanto en su medio natural, como es el agua, sea lacustre, marino o fluvial, asi como también en las agrestes condiciones que presenta el macizo andino o en la maraña impenetrable de nuestras boscosas selvas. Es de público conocimiento el rol clave y decisivo que le tocó cumplir a la Marina en el rescate de los rehenes del MRTA en la Residencia de la Embajada del Japón en Lima, demostrando una altísima capacitación profesional y eficiencia técnica, perfectamente equiparables con cualquier otra de similar nivel a escala mundial.

Por otra parte, a través de su programa de asistencia a la población civil, sea ésta ribereña fluvial -en la Hoya Amazónica- o lacustre -en el Altiplano-, y aun en diversos asentamientos humanos, la Marina Peruana despliega un esfuerzo continuo por coadyuvar a los planes de desarrollo y lucha contra la pobreza que orienta el Supremo Gobierno. Asistencia médica, campañas de alfabetización o de educación sanita-

ria, resultan igualmente importantes como los cursos regulares de capacitación técnica en los Centros de Entrenamiento de la Armada para aquel personal que se halla cumpliendo con su servicio a la Patria.

La Marina del Perú tiene, sin embargo, una fecha consagratoria y un ara de inmolación. Una fecha que compromete a todos sus miembros y, con los peruanos, a todos los habitantes de estos territorios, desde siempre y para siempre. Es una fecha en la que se conjugan lo mejor y lo peor de nuestra humanidad, lo infame y lo sublime, la eternidad con el instante, en un espacio que reúne el cielo con la tierra, sobre el mar, a la cuadra de Punta Angamos, el 8 de octubre de todos los tiempos, en el Altar de la Patria.

"Épocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo: Grecia, en Alejandro; Roma, en César; España, en Carlos V; Inglaterra, en Cromwell; Francia, en Napoleón; América, en Bolívar. El Perú en 1879 no era Prado, ni La Puerta, ni Piérola, era Grau."

Con esta frase inmortal, don Manuel González Prada nos resume la realidad de nuestra Patria -en un pasado inmortal cuya gloria está presente y cuyas lecciones continuan aún vigentes. No es sólo el tiempo y el espacio, pues ni uno ni otro tendrían sentido si no fuera por el hombre. No habría 8 de octubre ni combate de Angamos sin Miguel Grau Seminario, héroe del civismo y de la civilización frente a la barbarie, ciudadano, diputado y marino peruano, hombre de familia, sencillo, afable, y bondadoso, rebelde y coherente, masón, luchador incansable contra la injusticia y el desorden, paradójicamente, defensor esforzado del orden y la legalidad. Pausado en su discurrir, prudente en el curso de sus pensamientos, veloz en la acción y decidido en la empresa.

"El talento sin probidad es el azote de América" dijo alguna vez Simón Bolívar. Y este peruano, hombre y marino, Miguel Grau Seminario, fue capaz de dar ejemplo de ambos: talento y probidad, con amplia largueza. Hoy, en la distancia, un combate como el de Angamos pareciera algo imposible, realizable tal vez en la epopeya de los tiempos homéricos, entre griegos y persas, o aqueos y troyanos. Ante el ejemplo inmediato de los acontecimientos públicos que todos bien conocemos, Grau es la demostración fehaciente del resultado que surge cuando se combinan la probidad con el talento y algo más, el espíritu de sacrificio. Entonces, nace el Héroe.

George Bernard Shaw, el célebre escritor y dramaturgo inglés, aseguraba que *"el heroísmo es la única forma de lograr fama sin tener habilidad"*. Pero en el peor y más remoto de los casos, en que este pensamiento resultara cierto, a los héroes basta con reconocerles una sola habilidad: la de ser héroes. Para los antiguos griegos, los héroes no estaban constituidos únicamente por aquellos que caían en el campo de batalla. También los integraban quienes vencían en las lides literarias y

artísticas, en la práctica de los deportes olímpicos que entonces tenían un valor sagrado y religioso. El héroe es todo aquel mortal con una esencia de inmortalidad que se revela.

Miguel Grau, el hombre, nace en San Miguel de Piura el 27 de julio de 1834. Su rica y azarosa vida fue tan intensa como precoz. A los diez años de edad realiza su primer viaje y experimenta su primer naufragio. Apenas un año después, se embarcará por espacio de siete años, culminando la infancia, viviendo una adolescencia y aproximándose a la madurez, en la plenitud de su vocación: el mar. El 14 de marzo de 1854, a los veinte años de edad, pero ya con una riquísima experiencia marinera, vistió por vez primera el uniforme de Guardiamarina. Empezaría así una renovada rutina a bordo del *"Rímac"*, el *"Vigilante"* y el *"Ucayali"*. Ascendido a Alférez de Fragata, fue trasladado a la *"Apurímac"* donde conocería a Lizardo Montero, marino, héroe y Presidente de la República, años más tarde -en 1882-, sucediendo al Presidente García Calderón, tomado prisionero y deportado a Chile.

Con Montero, Grau se convertirá en admirador de Vivanco. Luego de la rebelión de éste contra Castilla, reelecto Presidente del Perú, en 1856, Grau regresará a la navegación mercante por seis largos y fructíferos años que verán su matrimonio con la distinguida dama de la sociedad limeña, doña Dolores Cavero. A la muerte de Castilla, y ya con San Román en el poder, el epónimo marino peruano, reincorporado en la actividad de la Armadá, recibiría su despacho como Teniente Segundo en 1863. Quince meses más tarde, ya es Capitán de Corbeta y asume la segunda comandancia del *"General Lerzundi"* que se halla bajo el mando de su paisano, jefe y amigo, don Lizardo Montero. Durante los acontecimientos que convergieron en la revolución de Prado contra Pezet, el Capitán de Corbeta Grau Seminario se hallaba fuera del país, en Francia, trayendo a la *"Unión"*. Sin embargo, en noviembre de 1865, el Comandante Grau apoyaría decididamente a Prado, con la fuerza de sus armas. En el combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866, Grau sigue al mando de la *"Unión"* ya como Capitán de Fragata. Abtao y el Callao, aquel año de 1866, no sólo reafirmaron la nota profesional y patriótica de Miguel Grau, ambos acontecimientos marcaron decididamente el carácter nacional frente al invasor extranjero que pretendía el retorno de un tiempo imperial ya pretérito.

Cuando el Presidente Prado dispuso que el Contralmirante norteamericano John Tucker, fuera nombrado Comandante de la División del Sur, para proseguir la campaña contra el declinante Imperio Español, Miguel Grau se sumó a la protesta de Lizardo Montero: renunció al cargo, fue enjuiciado y al cabo de un proceso de seis meses, se retiró por segunda vez de la Marina. De inmediato, la Compañía Inglesa de Vapores le confió el mando del mercante *"Puno"*.

Poco tiempo después, el 4 de febrero de 1868, asumiría el comando del *"Huáscar"*. El rebelde de siempre defenderá con ardor y con denue-

do el orden y la legalidad constitucional subvertido por los hermanos Gutiérrez. Ya como Capitán de Navío Efectivo, el 19 de abril de 1873 asumiría la Comandancia General de la Marina. Ante la indiferencia de los políticos por la Marina Grau se incorpora a la política, representando a Paita en las legislaturas de 1876-77-78, integrándose como vocal de la Junta Revisora de Ordenanzas Navales. Viaja a Chile para recoger los restos mortales de su señor padre y comprueba los aprestos bélicos del Sur, informando minuciosamente acerca del resultado de sus observaciones, especialmente en lo tocante a la superioridad de esa Escuadra. Ésta nos aventajaba en tonelaje total, número de naves y cañones a flote, cantidad y calidad de transportes, desplazamiento máximo de unidades, grosor del blindaje, edad de las naves, y en la modernidad de sus elementos técnicos.

A nuestro favor sólo jugaban la mayor velocidad de tres buques peruanos y la mejor preparación profesional de jefes y oficiales. Empero, la calidad de nuestros tripulantes, más allá de su espíritu de sacrificio, el ínclito patriotismo de la estirpe de los Alayza, Mendoza y otros semejantes, distaba mucho de ser la ideal por el insuficiente entrenamiento.

¿Qué es Angamos? Un combate de noventicinco minutos que habrá de perdurar por toda la eternidad en la memoria de los hombres y de los ángeles, en sus luchas contra la adversidad de unos y el infortunio de otros. Todos los días podemos tener Angamos, lo difícil es ser Grau... Él es un modelo, un ejemplo a seguir por y para todas las generaciones. Requerimos la entereza y la calidad de Grau. Miguel Grau Seminario, el héroe, nace a las 9 y 18 minutos de la mañana del 8 de octubre de 1879. Se inicia el desigual combate de Angamos: seis contra uno, para completar la sacralidad y el reposo del séptimo... Así, el círculo de la muerte se cierra en torno al *"Huáscar": "Blanco Encalada", "Covadonga"*, y *"Matías Cousiño"*[1], primero, *"Cochrane", "O'Higgins",* y *"Loa"* después.

En el puente de mando es abatido por el fuego enemigo don Miguel Grau y su oficial de órdenes, Diego Ferré; lo seguirá entonces Elías Aguirre, Segundo Comandante del *"Huáscar"*, quien ataca al *"Cochrane"*[1], nave chilena que elude airosamente el espolón del pequeño gigante en que se ha convertido el vetusto pero enhiesto monitor. Al igual que su primer comandante, Aguirre es sacrificado en el mismo puente de mando del gallardo buque peruano, acompañado por José Melitón Rodríguez. Asume el mando el Teniente Segundo Enrique Palacios para ser reemplazado, a su vez, al completar catorce heridas de bala y otras, por el Teniente Pedro Gárezon. El Capitán de Fragata Manuel Melitón Carvajal, yacía herido al momento de producirse el abordaje final.

Técnicamente, el *"Huáscar"* no era una poderosa nave de combate con capacidad disuasiva por sus características técnicas. Empero, el

"Huáscar", solo, hizo la obra de toda una Escuadra. Como dijo un reconocido historiador, con Grau, el *"Huáscar"* solamente puede ser considerado: **"un ser viviente, con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro".**

Cuentan los textos de la época, recogidos por nuestra Historia, que aquel 8 de octubre de su nacimiento a la inmortalidad, el egregio Comandante dijo:

"Estoy muy triste, algo cuya causa ignoro, me tiene atormentado desde esta mañana."

En este Centésimo Décimo Octavo Aniversario del Combate Naval de Angamos, y Centésimo Septuagésimo Sexto de la Creación de la Marina de Guerra del Perú, formulo mis mejores votos porque la tristeza del Almirante se haya disipado, aunque sea en parte. Sus herederos y compatriotas estamos comprometidos en una lucha sin cuartel, en un esfuerzo sin denuedo, por lograr que la nuestra sea una Patria **"Firme y Feliz por la Unión".**

Grau es el marino; y Grau, es también el guardián de la peruanidad; Grau es, ante todo, ejemplo cívico en el cumplimiento de las virtudes ciudadanas; Grau, es el hombre profundamente humano y profundamente religioso, tan cerca del Creador como de sus creaturas, los hombres. Y así lo demostró, no sólo en el combate contra la *"Esmeralda"*, sino también en sus continuos esfuerzos por evitar lo que consideraba "inútiles pérdidas" en vidas y propiedades por el implacable y cruel contendor, esto es, proteger al inocente y a la población inerme.

Como hoy, necesitábamos entonces el sacrificio de los buenos y los humildes para borrar el oprobio de los malos y los soberbios. Grau, el *"Huáscar"* y Angamos, conforman el **Triángulo de Luz** que reanuda el poder naval del Perú y asienta nuestra identidad frente a la Historia.

Algunos dijeron en la mañana de aquel 8 de octubre: **"Vamos en camino de la inmortalidad, en pos de la gloria póstuma".** Por su parte, hay quienes afirman que las últimas palabras del insigne Almirante fueron:

"Dios te Salve María... ¡Viva el Perú!"

En esta ceremonia conmemorativa, en la que me ha sido conferido el inmerecido honor de dirigirme a ustedes con este Discurso de Orden, en representación de la Asociación Nacional Pro-Marina, invoco estas mismas palabras. Y, para concluir, sólo quiero recordar que las lecciones de la Historia sí tienen un objeto: saber qué se debe hacer y qué se ha de evitar ...

Muchas gracias.

Lima, 2 de octubre de 1997.


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

"Entre las hazañas pacíficas realizadas por el hombre que han contribuido significativamente al progreso mundial, la construcción del Canal de Panamá se yergue como un logro excepcional de la humanidad".

Los Ocho tres de los Ochenta y tres

Capitán de Navío
Jorge Campaña Binasco

El 15 de agosto de 1914 se concluyó la construcción de los 83 kilómetros que separan a los océanos Pacífico y Atlántico, en el Istmo de Panamá. El Canal de Panamá corre del Noreste al Sudeste, estando la entrada del Océano Atlántico a unos 54 km. al Norte y a más de 43 km. al Este de la entrada del Océano Pacífico. Diez (10) años duró la construcción de este canal interoceánico a un costo de trescientos ochenta y siete millones de dólares americanos ($387'000,000.00), estimándose que a la fecha los Estados Unidos de América han invertido una cantidad de tres mil millones de dólares americanos ($ 3,000'000,000.00), habiendo recuperado aproximadamente sólo 2/3 partes de dicha inversión.

La construcción del Canal de Panamá entrañó enormes problemas de ingeniería, sanidad y organización. Su feliz culminación se debió principalmente a la excelente tecnología y administración de hombres como John F. Stevens, el Coronel George W. C. Gorgas, quien resolvió el grave problema del paludismo y la fiebre amarilla.

Entre los problemas de ingeniería figuraban la excavación a través de la Cordillera Continental; la construcción de la represa de tierra más grande hasta ese entonces; el diseño y construcción de las más gigantescas esclusas jamás concebidas; la construcción de las mayores compuertas jamás imaginadas, y la solución de problemas ambientales de enormes proporciones.

Hoy, 83 años después del primer tránsito oficial de océano a océano por la vía acuática, los Estados Unidos y Panamá han iniciado una relación a fin de llevar a cabo la administración, la operación y la defensa del Canal de Panamá, bajo dos nuevos tratados que fueron firmados en una ceremonia que tuvo lugar en la sede de la OEA en Washington, D.C., el 7 de septiembre de 1977. El Canal seguirá funcionando hasta terminar el siglo bajo acuerdos destinados a fomentar los lazos de amistad y de coopera ción entre los dos países. Dichos tratados (Carter - Torrijos) fueron, el Tratado de Neutralidad Permanente del Canal y el Funciona-

miento del Canal de Panamá y el Tratado del Canal de Panamá, aprobados por Panamá en un plebiscito el 23 de octubre del mismo año y por el Senado de los Estados Unidos que los aprobó en marzo y abril de 1978. Los nuevos tratados entraron en vigencia el 1° de octubre de 1979.

La Comisión del Canal de Panamá, una agencia del Gobierno de los Estados Unidos, está a cargo de la operación del Canal durante el periodo de transición de 20 años que se inició con la entrada en vigencia del Tratado del Canal de Panamá el 1° de octubre de 1979. La Comisión es supervisada por una junta binacional integrada por nueve miembros. Durante los primeros 10 años, un ciudadano estadounidense sirvió como el Jefe Ejecutivo, bajo el tÌtulo de Administrador, y un panameño como Subadministrador. A partir del 1° de enero de 1990, según el mandato del tratado, un panameño se desempeña como Administrador y un ciudadano estadounidense como Subadministrador.

La Comisión reemplazó a la antigua Compañía del Canal de Panamá, que junto con la Zona del Canal y su gobierno, fueron abolidos el 1° de octubre de 1979. La Comisión del Canal de Panamá mantiene plenamente su compromiso de prestar el mejor servicio al comercio mundial con su tradicional excelencia. El 31 de diciembre de 1999, según lo estipulado en el tratado, los Estados Unidos transferirán el Canal a Panamá.

Descripción del Canal

Una nave promedio tarda alrededor de 9 horas en transitar el Canal. Durante este corto periodo, los pasajeros tienen la oportunidad de observar una de las maravillas del mundo moderno en operación. Sus principales características son los dos puertos terminales; dos trechos cortos a nivel del mar, uno en cada extremo; los tres juegos de esclusas gemelas; el Lago Gatún, y el Corte Gaillard.

Una nave que transita el Canal des-



Zona del Canal. Paso de Culebras.

de el Atlántico, con dirección al Pacífico, penetra al cauce desde la Bahía de Limón, después de pasar por el rompeolas de Cristóbal.

Este trecho a nivel del mar en el sector Atlántico tiene un poco mas de 10 kilómetros de largo y un ancho de 152.40 metros y atraviesa un manglar que se encuentra en muchos lugares a muy poca altura sobre el nivel del mar.

Las naves ascienden o descienden hasta 26.52 metros a través de las tres cámaras de las Esclusas de Gatún. Cada cámara tiene 304.80 metros de largo y 33.52 metros de ancho. El largo de las Esclusas de Gatún, incluyendo las paredes de acceso, es de casi 2 kilómetros.

El Lago Gatún, en que los buques navegan casi 44 kilómetros, desde las Esclusas de Gatún hasta el extremo norte del Corte Gaillard, es uno de los lagos artificiales mas grandes del mundo. Cubre un área de 425 kilómetros cuadrados y fue formado por una represa de tierra construída a través del cauce del Río Chagres a un costado de las Esclusas de Gatún. Las dos secciones de la represa y el vertedero tienen una longitud conjunta de cerca de 2,400 metros. La represa tiene casi 800 metros de ancho en la base, siendo progresivamente más angosta hacia la cumbre, donde mide 30.48 metros de ancho, con una altura de 32 metros sobre el nivel del mar, y 6 metros sobre el nivel del Lago Gatún.

Por su historia, su extraordinaria geología y el hecho de que divide la Cordillera Continental, el Corte Gaillard es de especial interés para los pasajeros de los cruceros que transitan el Canal. Durante la construcción del Canal, se llamaba Corte Culebra, pero fue bautizado con el nombre del Coronel David DuBose Gaillard, ingeniero que estuvo

Hasta el mediodía del 31 de diciembre de 1999 Estados Unidos tendrá la responsabilidad de operar y defender el Canal. Asimismo en esa fecha terminará su derecho a estacionar tropas y mantener bases militares en esa zona.



a cargo de esta sección durante la construcción del Canal.

Esta sección tiene 12.88 kilómetros de largo y fue excavado en roca sólida en su mayor parte. Fue aquí donde se hizo la excavación principal y donde ocurrieron devastadores derrumbes durante la construcción y poco después de la apertura del Canal.

La nave entra al Corte en la confluencia del Río Chagres y el cauce del Canal, en Gamboa. El Corte Gaillard, más que cualquier otra sección del Canal, da la impresión de ser una gigantesca zanja. Poco antes de que la nave llegue a las Esclusas de Pedro Miguel, pasa el Cerro de Oro a la izquierda, el promontorio más alto en todo el Canal, el cual se levanta a más de 177.74 metros sobre el nivel del mar.

El Cerro del Contratista en la ribera opuesta, originalmente tenía una elevación de 125 metros pero en 1954 fue reducido a 110 metros para estabilizarlo. El cauce original tenía un ancho de 100 metros. Durante los años 30 y 40, la recta inmediatamente al norte del Cerro de Oro fue ampliada a 152.40 metros, para que los buques grandes tuvieran un lugar donde cruzarse, y durante el periodo de 1957 a 1971, el resto del corte fue ampliado al mismo ancho.

El buque en tránsito entra a las Esclusas de Pedro Miguel, en el extremo sur del Corte Gaillard. Allí desciende unos 8 metros en un solo paso, al nivel del Lago Miraflores, que separa los dos juegos de esclusas del Pacífico.

La nave baja los últimos dos escalones, hasta el nivel del mar, en las Esclusas de Miraflores, que tienen un poco más de 1.600 metros de largo. Las compuertas de Miraflores son las más altas de todo el sistema debido a las marcadas variaciones en las mareas del Pacífico.

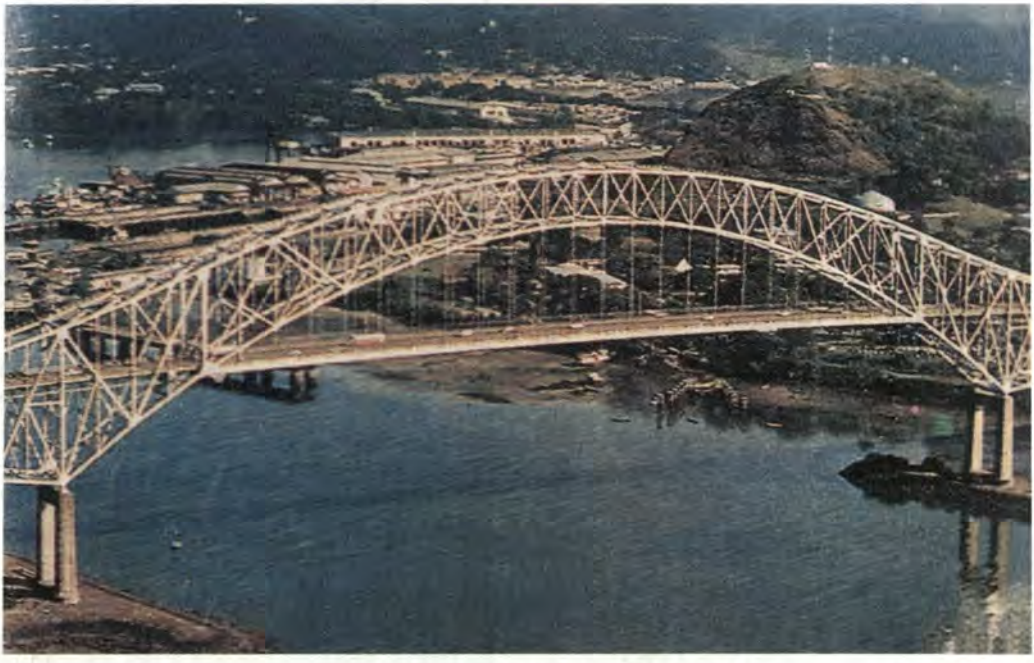
Mantenimiento

Al igual de lo que sucede con cualquier operación de la magnitud y complejidad del Canal de Panamá, resulta imprescindible darle mantenimiento a sus instalaciones las 24 horas del día para mantener su eficacia. Se le dedican aproximadamente 450 millones de dólares anuales a todas las operaciones canaleras, y casi 100 millones de dólares se emplean en el mantenimiento y mejoramiento de la vía acuática. El dragado constante del cauce principal asegura virtualmente un calado máximo todo el año de 39.5 pies, hasta en los periodos secos.

Debido a que la Comisión del Canal de Panamá reconoce y subraya la vital importancia del buen mantenimiento de sus instalaciones, se programan reacondicionamientos regulares de las compuertas, cámaras, alcantarillas y válvulas de las esclusas a fin de mantenerlas en óptimas condiciones de operación.

Cómo es el tránsito por el Canal de Panamá

Un buque que entra al Canal desde el Atlántico navega a nivel del mar desde el Puerto de Cristóbal a las Esclusas de Gatún, una distancia de 7 millas. Se eleva 85 pies sobre el nivel del mar, a Pedro Miguel, a una distancia de 31 millas. Un solo esclusaje en Pedro Miguel hace descender al buque 31 pies al Lago



Puente de las Américas. Zona del Canal. Tránsito obligado de los usuarios de la vía interoceánica centroamericana.

Miraflores. Una milla mas al sur el buque entra a las Esclusas de Miraflores, y en dos esclusajes se le hace descender 54 pies al nivel del Océano Pacífico. Un buque navega 4 millas al área del Puerto de Balboa antes de mar afuera.

Las cámaras de las esclusas tienen 110 pies de ancho y 1,000 pies de largo. Las limitaciones aproximadas de dimensión de los buques que pueden transitar el área del Canal son: manga, 106 pies; calado, 39 pies, 6 pulgadas de agua dulce tropical; largo, 950 pies.

La parte más angosta del Canal es el Corte Gaillard que se extiende desde el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel al extremo sur del Lago Gatún, en Gamboa. Este segmento, de aproximadamente 9 millas de largo, ha sido excavado a través de roca y caliza de la División Continental la mayor parte de su distancia. El ancho del cauce es de 500 pies, requiriendo por ello "restricciones" de paso para las naves más grandes.

El Corte Gaillard es el área del canal más susceptible a los derrumbes. Fue aquí donde ocurriera el mayor derrumbe en 1986 que cerró el Canal la única vez desde que abriera sus puertas al comercio mundial en 1914. Se necesitaron siete meses para que el Canal volviera a funcionar después del derrumbe. Desde entonces, ha habido una serie de derrumbes en el área, siendo el peor el que tuvo lugar el 13 de octubre de 1987. No obstante, ninguno de estos derrumbes ha cerrado el Canal, ni le ha causado pérdida alguna de ingresos. Los derrumbes se han controlado satisfactoriamente en corto tiempo. El Canal tiene un programa de control de los de-

rrumbes que aminora mucho la frecuencia y severidad de los mismos.

El agua para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas se obtiene por gravedad del Lago Gatún, uno de los lagos artificiales más grandes del mundo. El agua entra a las esclusas a través de un sistema de alcantarillas principales que son del mismo tamaño que los tubos del Ferrocarril Central de Pennsylvania que se encuentran en el Río Hudson. De estas alcantarillas principales, 10 juegos de alcantarillas laterales se extienden por debajo de las cámaras de las esclusas desde muros laterales y 10 juegos, del muro central. Cada alcantarilla lateral tiene un juego de 5 agujeros que tienen 4 y 1⁄2 pies de diámetro cada uno. A medida que se vierte agua dentro de las alcantarillas principales, ésta se desvía a las 20 alcantarillas laterales y se distribuye a través de 100 agujeros en el piso de la cámara. Por cada buque que transita el Canal se usan unos 52 millones de galones de agua dulce, los cuales fluyen por gravedad a través de las esclusas y se vierten al océano.

El Canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones del mundo sin discriminación alguna.

Los prácticos se asignan de modo de equiparar las calificaciones del práctico con el tipo, tamaño, y demás características del buque que está transitando. El número de prácticos asignados a un buque en particular que está transitando va de 1 a 4, dependiendo del tamaño y las características del buque que transite. El Canal tiene 17 remolcadores y 80 locomotoras de remolque en las esclusas como parte de su inventario de equipo para apoyar la función de tránsito. Como en el caso de las asignaciones de los prácticos, las asignaciones de remolcadores y locomotoras se hacen para equipararlas con las características particulares de las naves que transitan.

Importancia del Canal

El Canal de Panamá, con su singular ubicación en el punto más angosto entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, ha tenido un efecto de amplias proyecciones sobre los adelantos económicos y comerciales durante casi todo el presente siglo. El Canal, que proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre estos dos grandes océanos, ha influido considerablemente sobre los patrones del comercio mundial, ha impulsado el crecimiento en los países desarrollados, y le ha dado a muchas áreas remotas del universo el impulso básico que necesitan para su expansión económica. Por ejemplo, un barco carbonado que sale de la costa oriental de los Estados Unidos en dirección al Japón por la vía del Canal de Panamá ahorra unas 3,000 millas en comparación con la alternativa más corta de una ruta marítima; un barco bananero que sale del Ecuador en dirección a Europa, ahorra una distancia de unas 5,000 millas.

En su gran mayoría, el tráfico a través del Canal se moviliza entre la costa oriental de los Estados Unidos y el Lejano Oriente, mientras que el tráfico entre Europa y la costa occidental de los Estados Unidos y Canadá constituyen la segunda ruta principal del comercio de la vía acuática. Sin embargo, otras regiones y países, como los países vecinos de Centro y Sur América, dependen proporcionalmente mucho más de esta

vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio.

Desde su apertura el 15 de agosto de 1914, el Canal ha proporcionado un servicio de tránsito de calidad a más de 700,000 barcos. Aun cuando en años recientes ha habido un aumento en el número y el tamaño de los barcos que transitan, el tiempo total de permanencia de un barco en aguas del Canal sigue siendo un poco menos de 24 horas. Este extraordinario logro se debe a la labor de expertos profesionales que se esmeran en brindar un servicio de tránsito rápido, y a la oportuna ejecución de las mejoras diseñadas para responder a la demanda del tráfico. Unos diez millones de dólares se dedican al año a los programas de adiestramiento para preparar a los panameños para el funcionamiento y mantenimiento del Canal. En la actualidad, los panameños constituyen más del 87 por ciento de la fuerza laboral especializada del Canal, y ocupan cargos en oficios altamente técnicos que son vitales para la organización canalera.

De los miles de barcos que transitan el Canal cada año, aproximadamente un 23 por ciento del total de los tránsitos de alto calado son efectuados por barcos de tamaño PANAMAX que son los barcos más grandes que pueden pasar por la vía acuática. Hay disponible un sistema optativo de reservaciones de tránsito para proporcionar un tránsito prioritario garantizado si así se solicita. La naturaleza de las mejoras al Canal reflejan acertadamente el papel cada día más relevante que desempeñan los barcos PANAMAX en el movimiento del comercio mundial. Las rutas marítimas que usan el Canal de Panamá continúan siendo el medio de transporte más económico del comercio mundial.

El Perú y el Canal

La importancia y trascendencia de esta vía marítima interoceánica para sus usuarios, en general, y para el Perú, en particular, mantiene su vigencia al igual que en los primeros años del presente siglo, dado que representan hoy en día, la principal vía a través de la cual nuestro comercio exterior marítimo tiene su tráfico comercial.

Efectivamente, desde este punto de vista el Perú probablemente es el país cuyo comercio marítimo depende en mayor porcentaje de la disponibilidad del Canal, esto es, que en términos relativos dicho comercio marítimo es el más dependiente del uso y disponibilidad del Canal. Se ha estimado que en 1996 aproximadamente el 51% del tonelaje de los productos de exportación y el 61% del tonelaje de las importaciones peruanas pasaron por el "Canal", a todas luces un porcentaje altamente significativo, que lo convierte probablemente en el Estado que posee el mayor índice de todos los países usuarios de esta ruta comercial intercontinental.

Y es que, en el continente americano, el Canadá, los Estados Unidos de América, México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Colombia tienen la ventaja de tener costas en ambos océanos: el Pacífico y el Atlántico. El comercio marítimo de Venezuela, Brasil, Argentina, y el Uruguay, que miran hacia el Atlántico, se orienta en mayor porcentaje hacia Europa y la costa este de los Estados Unidos, y sólo una porción menor de ese comercio está desti-

nada al Asia, a través del Canal.

De otro lado, aunque el comercio marítimo del Japón y el resto de Asia con los países de Europa ha aumentado significativamente, especialmente en los últimos años, el porcentaje del comercio marítimo de estos países que utilizan el Canal, en relación con el tonelaje total de su comercio marítimo, es menor que en el caso del Perú, dado que el comercio marítimo peruano se concentra preferentemente hacia la costa occidental de los Estados Unidos de Norteamérica y Europa y debe por lo tanto pasar por el Canal.

Por último, cabe mencionar que el Perú representa para el "Canal" aproximadamente, en términos globales de porcentaje de toneladas de carga que "pasan" anualmente, entre el 7 y 8 % del total de la misma, lo cual lo convierte en un importante contribuyente a la economía del "Canal", y por lo tanto en un usuario representativo que al igual que Estados Unidos, Japón, China y Chile, contribuye al sostenimiento de este importante paso interoceánico y consecuentemente a la economía panameña.



Canal de Panamá, obra majestuosa cuya construcción demoró diez años, conmemoró el 15.08.97 el octogésimo tercer aniversario de su puesta en servicio.

El Congreso Universal del Canal de Panamá

Dentro de este contexto el Gobierno panameño ha querido conmemorar los 20 años (07-09-77) de la firma de los tratados Carter - Torrijos y los 974 días (31/12/99) previos a la transferencia definitiva por una administración nacional del Canal de Panamá, con un Congreso Universal. Este acontecimiento histórico se llevará a cabo entre el 7 y el 10 de setiembre próximo, en la ciudad de Panamá y en él se tratarán asuntos de trascendencia mundial tales como:

a) La transición de la transferencia desde las perspectivas estadouni dense, regional y de la comunidad marítima internacional.
b) El Canal en el siglo XXI.
c) Seguridad marítima; practicaje; inspección de naves; carga peligrosa y planes de contingencia.
d) Proyecciones del tráfico a largo plazo.
e) Planes de expansión del Canal; capacidad funcional.
f) Mantenimiento, mejoras y mo dernización del Canal.
g) Inversiones, transbordo, y turismo.
h) Servicios.

Ad portas del tercer milenio, el Canal de Panamá, podemos afirmar, conserva su influencia en nuestra actividad comercial, de allí que debamos interesarnos en estos acontecimientos, aparentemente lejanos, pero a no dudarlo, ciertamente cercanos, en tanto y en cuanto sean trascendentes en nuestra balanza comercial, las nuevas tarifas de

peaje que se adopten; la vigencia de una seguridad garantizada del Canal, así como de su disponibilidad permanente; la eficiencia de su operación; la preservación de sus recursos hídricos; el establecimiento de un Centro Marítimo Mundial con sede en la ciudad de Panamá; la creación de un Centro Mundial de adiestramiento marítimo y/o entre otras, la creación del servicio "Alrededor del Mundo"; proyectos que pueden enumerarse entre los esfuerzos ambiciosos que Panamá tiene previsto impulsar al concretarse esta nueva etapa administrativa de la vía interoceánica centroamericana, en los umbrales del siglo XXI.

Resumen

De lo expuesto en el presente artículo podemos deducir que el 83° Aniversario (15/08/97) del término de la construcción del Canal de Panamá, iniciado en 1904, reviste una trascendencia histórica significativa, puesto que ya desde 1534 cuando el rey Carlos V de España ordenó los primeros estudios topográficos para la construcción de un Canal a través del Istmo de Panamá, hasta el día de hoy que han transcurrido más de 460 años, sigue latente la importancia de esta obra monumental a nivel mundial y sobre todo gravitante a nivel nacional, por todo lo que representa en nuestro presente y en nuestro futuro marítimo comercial.

Por lo tanto es de sumo interés para el Perú, en el futuro inmediato, las conclusiones a las que se arriben en este Congreso Universal, a realizarse en la ciudad de Panamá en setiembre próximo, pues éstas darán las pautas de las acciones que se deberán tomar en cada uno de los sectores involucrados con este rubro de la economía nacional.

Secuelas de Guerra:

Cicatricemos nuestras heridas

Capitán de Corbeta
Luis De la Flor Rivero

Una fecha de cumpleaños en la B.C.S. de Lochegua.



En 1985 egresé como alférez de fragata de la Escuela Naval del Perú, donde había sido preparado durante cinco años para desempeñarme como jefe de división de unidades de superficie, primer escalón en la larga carrera naval. Algún tiempo después ingresé a la Escuela de Calificación de Oficiales, para seguir un curso que al cabo de un año me convirtió en infante de Marina. Fue entonces, en las arenas de Ancón, cuando recibí entrenamiento para la guerra contrasubversiva.

La Fuerza de Infantería de Marina había venido actuando en la lucha contra la subversión desde finales de 1982, cuando se le asignó la provincia de Huanta y parte de la provincia de La Mar, en Ayacucho. Los infantes de Marina, costeños en su gran mayoría, habían pasado repentinamente del nivel del mar a actuar y combatir entre los 3,000 y 4,500 metros de altura. Como era de esperar, hubo bajas en nuestras filas, pero en aquellos años iniciales se logró controlar tan difícil zona, la cual comprendía lugares que luego adquirieron siniestra fama, como Ucchurahay, en las alturas de Iquicha. La base principal quedaba en Huanta, y se contaba además con bases en Huamanguilla, San José de Secce y Tambo, cubiertas con los destacamentos organizados expresamente para dicho fin, denominados "Destacamentos Caimán".

Pero yo no alcancé aquella época. Cuando me gradué como infante de Marina, ya los Destacamentos Caimán habían sido reubicados en el valle del río Apurímac, siempre en el convulsionado departamento de Ayacucho. Ubicado en zona de ceja de selva, el valle sólo contaba con una carretera que lo unía a Huamanga, así como un par de pequeños aeropuertos ubicados en San Francisco y Luisiana. Inicialmente poblado por campas, éstos habían sido desplazados por colonos serranos que al comienzo se dedicaron al cultivo del café pero que ya habían comenzado a cambiarlo hacia la coca cuando ingresó el terrorismo a la zona.

Las bases crecieron en número, ubicándose en el fundo Luisiana la principal, donde tenía su puesto de mando el comandante de la Sub Zona de Seguridad Nacional Delta. Hacia el suroeste se ubicaba la base de Santa Rosa, y hacia el norte, a lo largo del río, quedaban San Francisco, Sivia y Llochegua; finalmente, hacia el oeste de esta última, está la base de patrulla de Corazón Pata. Los efectivos comprometidos en esta zona eran poco más que en la de Huanta, alrededor de trescientos infantes de Marina, todos los cuales ya habían tenido experiencias de combate en los años iniciales de la lucha.

Mi primera estadía en la zona fue en 1989, pasando la mayor parte de los dos meses y medio que duraba en Corazón Pata. Este lugar albergaba unas pocas casas, habitadas por los primeros terroristas arrepentidos, a quienes, obviamente, debíamos dar protección. No existía ningún tipo de servicio, al principio había existido un centro de salud, pero sólo en nombre puesto que el técnico sanitario permaneció unos pocos meses en ese poblado. Los niños en edad escolar debían caminar durante cuatro horas para poder ir al colegio, en Llochegua. El sacerdote más cercano estaba en Sivia, localidad que sólo podía alcanzarse por río desde Llochegua. Como se puede apreciar, Corazón Pata era un lugar prácticamente abandonado a su suerte, otras localidades a lo largo y ancho de nuestra agreste geografía.

Fue allí donde me tocó vivir una experiencia que marcó profundamente mi vida. Tenía dos patrullas a mis órdenes y esperábamos el arribo de una tercera, que debía reforzarnos ante la posibilidad de un inminente ataque terrorista, cuando en la mitad de la noche se presentó un campesino del pago de Matucana, ubicado a escasos 30 minutos de Corazón Pata. Se le veía desesperado y sincero cuando manifestó que su esposa estaba por dar a luz y que se sentía mal, que debíamos ayudarla. Sin embargo, también existía la posibilidad de que estuviese mintiendo y sólo procurase hacer salir una patrulla para debilitar la

base o emboscarnos fuera de ella. Con todo, opté por esperar hasta el amanecer y salí al mando de una patrulla hacia Matucana. La aproximación fue hecha con todas las precauciones posibles, manteniéndonos enlazados en todo momento con la base y rodeando Matucana antes de ingresar al poblado, y cuando finalmente lo hicimos encontramos a una niña recién nacida, que aparentemente gozaba de buena salud, y a la madre, cuya condición no era muy buena. Se les atendió de la mejor manera posible y nos disponíamos a retornar a Corazón Pata cuando el padre insistió en que bautizara a su hija. Tras argumentar con él y ante la alta taza de mortandad en la zona, decidí finalmente hacerlo con la condición de que pasado algún tiempo bajara a Sivia para pedir la bendición del único sacerdote del área. De algún lugar cercano, que aún no logro imaginar en medio de aquella vegetación de ceja de selva, trajo una hermosa rosa que utilizé para mojar la frente de aquella criatura mientras le daba el nombre de Carolina.

La época en que combatimos en Ayacucho, tanto en Huanta como en el valle del Apurímac, fue bastante dura. Sufrimos varias bajas, no sólo en los combates contra los subversivos sino también en cobardes atentados realizados en Lima, lo que nos fueron enseñando que la lucha no se limitaba a los meses pasados en el frente, sino que duraría todo el tiempo que existiera Sendero Luminoso o el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru, sin importar dónde o con quién estuviésemos. Esto me lo habían dicho

En el poblado encontramos una niña recién nacida...



los oficiales instructores en la Escuela de Calificación, antes de que fuera a la zona de emergencia por primera vez, pero la experiencia me enseñaría la tensión que una situación de este tipo puede causar tanto en uno como en sus familiares.

Mi retorno de Ayacucho no fue más dramático que el de otros, todas las patrullas relevadas debíamos concentrarnos en Luisiana, de acuerdo a un cronograma establecido en el último momento para evitar emboscadas. Diversos botes debían llevarnos a lo largo del río ya fuere hasta Luisiana o hasta San Francisco, desde donde debíamos dirigirnos a Luisiana en camiones. Desde el aeropuerto de esta hacienda, sucesivos vuelos de aviones Búfalo debían llevarnos a Huamanga donde finalmente debíamos abordar un Hércules para llegar a Lima. El viaje tenía que continuar luego hacia Ancón, donde teníamos que cumplir con el mantenimiento del equipo antes de poder ir a casa. Tras dos meses y medio, en los que no habíamos establecido ningún tipo de contacto para evitar riesgos innecesarios, el retorno a casa fue muy emotivo. Mi madre, que usualmente asiste a misa los días domingos, me confesó que había estado haciéndolo diariamente todo ese tiempo. Ello me dio una medida de la preocupación que había vivido y que vivían todas las familias de los que participábamos en los destacamentos.

Pero no todos los retornos fueron felices. Como ya lo señalé, a lo largo de esos años algunos hombres habían muerto y otros habían sido heridos en acción; pero otros traían heridos de otro género, heridas causadas por la muerte de sus compañeros o por ver la sangrienta violencia terrorista contra inocentes campesinos y pobladores. También estaban los que serían heridos por su propia familia, incapaz de soportar más la tensión que vivir en esa situación. Algunos de los oficiales de entonces vieron así concluir sus matrimonios, o debieron dejar el servicio para evitar que éstos fracasaran.

Pero habíamos aprendido algo en aquella primera época. El Perú necesitaba que todos pusiéramos nuestra cuota de sacrificio para sacarlo adelante. Sería una tarea dura pero para eso habíamos sido formados tanto en la Escuela Naval como en la Escuela de Calificación, y por eso habían peleado y dado su vida varios compañeros de armas, tanto oficiales como personal subalterno. Debimos pues adoptar nuevas actitudes ante la vida, cambiando de rutina y estableciendo medidas de seguridad para nuestras propias familias. Yo todavía era soltero en ese entonces, pero veía como algunos compañeros se desvelaban por enseñar a sus pequeños que las ausencias de papá eran porque estaba navegando, que había sido cambiado de Ancón, que no mencionara nada de eso ni con sus amigos del colegio. Veía los esfuerzos de las esposas de estos compañeros por asumir funciones de padre y madre durante las largas semanas de ausencia e incomunicación que entonces vivían. ¿Cómo explicarle a un niño pequeño que su padre no puede venir ni llamarlo por su cumpleaños?. La respuesta que el día de mañana habrá que darles es que si entonces estuvimos ausentes fue justamente para darles un futuro digno, en donde puedan vivir con libertad.

Poco después de retornar volvimos a cambiar de área de responsabilidad. Esta vez la Marina entera asumió el control del departamento de Ucayali y algunos distritos de Huánuco y Loreto. Oficiales y personal subalterno de todas las calificaciones y especialidades pasa-

ron a formar los batallones ligeros de combate, que bajo el mando de un contralmirante debían restablecer el estado normal de derecho en esa vasta zona del país, que abarca el 18% del territorio nacional. De combatir primero en las alturas de Huanta y luego en la ceja de selva del río Apurímac, la Marina pasaba a la enmarañada selva baja. Las bases se volvieron a incrementar en número, así como los efectivos comprometidos y los medios asignados. La lucha se haría más compleja, puesto que las distancias ahora eran enormes y el enemigo estaba mejor armado.

Poco tiempo después de contraer matrimonio fui nuevamente destinado a la zona de emergencia, esta vez formando parte de un destacamento Zulú, unidad formada por infantes de Marina y de la Fuerza de Operaciones Especiales para cumplir misiones particularmente riesgosas. El tiempo que deberíamos permanecer en la zona era ahora mayor, pero a la vez teníamos la posibilidad de viajar a Lima cada cierto tiempo.

En aquella época me tocó vivir otro tipo de experiencia, la de ser emboscado por los terroristas. Iba, con una patrulla, de Huipoca a San Alejandro, cuando comenzaron a disparar sobre nosotros. La espesa vegetación no permitía ver más allá de unos pocos metros, pero pese a ello, y siguiendo las normas y el entrenamiento para este tipo de casos, respondimos vivamente el fuego, avanzando con decisión sobre lo que parecía ser su punto de concentración principal. La disciplina y poder de fuego de nuestros hombres pronto permitió dominar la situación, haciendo huir a los subversivos. En el campo quedaron varios de sus hombres, mientras que en nuestras filas, felizmente, no hubo bajas que lamentar. Pero aquella sensación de reaccionar ante el seco ruido de un disparo cercano a uno, no se me pudo borrar durante varios meses.

Otros compañeros vivieron distintas situaciones. Recuerdo a uno de ellos en particular, cuya esposa debía dar a luz su primer hijo, para lo cual éste habia obtenido el permiso del caso. pero el parto se adelantó quince días, cuando mi compañero se hallaba alejado de la base principal. Tardó tres días en poder regresar para tomar un avión que lo llevase al lado de su esposa e hijo, tres días que para él debieron ser muy duros, a pesar que como marinos esto es común por las largas navegaciones. Los problemas que cada cual había dejado en Lima eran de muy distinto género, pero todos tenían como común denominador la terrible situación económica que atravesaba el país, que traía como consecuencia unos sueldos realmente bajos. La gran mayoría de los que estábamos o habíamos estado en la Zona de Emergencia teníamos que complementar nuestros ingresos mediante algún otro trabajo, pero ello obviamente se tornaba imposible durante los meses que duraba aquel tipo de servicio. Por ello, las esposas debían asumir una responsabilidad mayor aún, la de encontrar la manera no sólo de sustituir a los padres ausentes, sino también la de cubrir las obligaciones económicas que todo hogar demanda. Como ya lo mencionara, algunas no resistieron esta situación, y se vieron afectadas por ella. Entre estas últimas estuvo mi esposa, quien bajó de 55 a 42 kilos en los meses que estuve fuera, debiendo ser sometida a un tratamiento sicológico para combatir el cuadro nervioso que presentó.

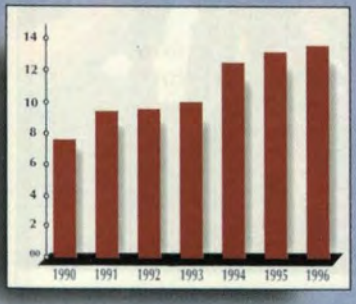
Hoy, tras casi quince años de haber emprendido la guerra contra el terrorismo, toda la oficialidad joven de la marina independientemente de su calificación, ha pasado por la experiencia de la

lucha contra la subversión. En nuestra profesión hemos aprendido muchas cosas, tanto sobre nuestra realidad como país, como sobre nuestra propia condición humana. La lucha ha sido dura y aún no concluye, y, lamentablemente, deberemos seguir aumentando las placas anuales que circundan el monumento al Capitán de Navío Juan Fanning, en Ancón, donde se consignan los nombres de nuestros caídos en cumplimiento del deber. Pero esta lucha ha permitido que nuestra patria salga adelante y venza a la amenaza terrorista que en un momento dado llegó a ponerla en riesgo. Es por ello que creo que todos los sacrificios que hayamos afrontado, oficiales y personal subalterno de todas las calificaciones y especialidades de la Marina, han valido la pena.

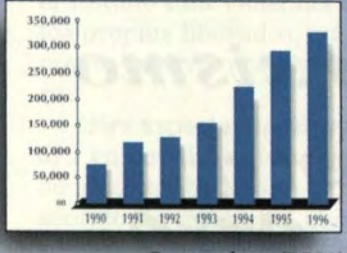
El día de mañana, cuando se escriba la historia de esta lucha, podremos decir orgullosos a nuestros hijos y nietos que participamos en ella.

El Perú Avanza !

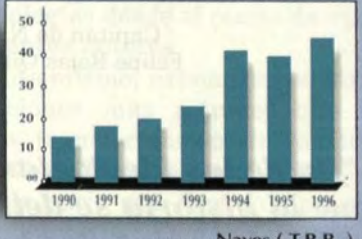
Los Puertos de ENAPU acompañan el crecimiento económico del país.



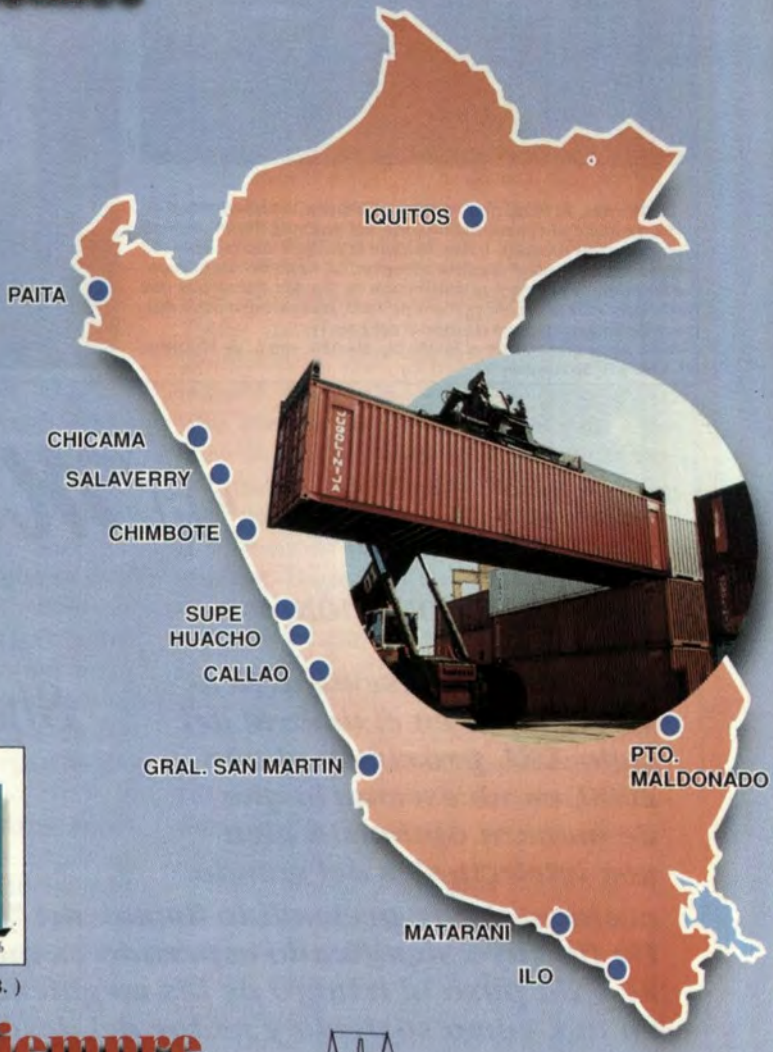
Carga (Millones de Toneladas)



Contenedores (T.E.U.)



Naves (T.R.B.)



Hoy y Siempre al Servicio de Nuestra Patria

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción





A la derecha, el histórico momento en que, en noviembre de 1989, se inició el desmantelamiento del muro de Berlín, el cual, durante varias décadas, había dividido la antigua capital alemana en dos zonas ideológicamente opuestas. La caída del muro supuso un primer paso para la unificación de las dos Alemanias que tuvo lugar más tarde, en octubre de 1990, recuperando poco después Berlín su categoría de capital del país.
Arriba, actos oficiales en el Reichstag alemán, con L. de Maiziere, H. Kohl y R. Sussmuth.

"El Marxismo en el Siglo XXI"

Capitán de Navío
Felipe Rojas Quirós

I. INTRODUCCIÓN

El título del presente artículo nos sitúa en el umbral del siglo XXI, próximos al año 2000, en un escenario que de manera optimista algunos intelectuales del mundo occidental han pretendido llamar del "fin de las ideologías". Un fin cuyo significado esperado es que la historia se detiene y da paso al triunfo de las megatendencias reinantes hoy en día, como sustento y motor del desarrollo de las sociedades. En pocas palabras, la aceptación gradual y consolidación de la democracia liberal y el liberalismo económico, en su expresión básica del libre mercado.

La interrogante por analizar podríamos resumirla así: ¿qué queda del marxismo? Una pregunta que al responderla se intenta buscar si todavía existe un espacio de viabilidad como herramienta factible de aplicación de y para los hombres en su lucha por mejorar su calidad de vida. Para ello, es indispensable recordar de la manera más clara posible, el significado del concepto mismo de "marxismo", tratando de deslindarlo de lo que verdaderamente Marx quiso mostrar.

De manera precisa, lo que se desea comprender, desde una apreciación más justa, son las diferencias de la teoría marxiana con el término o concepto del leninismo como primera transformación que sufre en su esencia. Adicionalmente y más adelante, el marxismo será por segunda vez deformado hacia líneas de acción totalitarias por un stalinismo impositivo, el cual orienta desde el Estado una violencia extrema contra los propios liberados, que son supuestamente motivo o causa final de la historia.

Otro aspecto insoslayable que se tendrá en cuenta es la alusión al concepto de ideología asociado al de utopía, en el senfido de definir el contexto del marxismo en dicho marco. Posteriormente, haremos un análisis de la crisis de las ideologías desde el punto de vista de diferentes autores.

Asimismo, expondremos otras apreciaciones más actuales que explican una transformación de las ideologías desde un "dogmatismo" revelador inmutable hacia una forma de pragmatismo no impuesto. Es decir, un consenso alcanzado por la realidad exitosa de los hechos. ¿Es el pragmatismo moderno una ideología?

Luego nos ocuparemos de comentar los aspectos de la modernidad, es decir, el entorno en el cual se desenvuelve el mundo hoy en día, el cual una vez descrito, nos servirá para visualizar las posibilidades de adaptación de las formas marxistas al mundo moderno. Con una perspectiva clara de la modernidad, podremos estar en condiciones de redactar los aspectos más saltantes de las tesis de Marx que han fracasado al ingresar al siglo XXI y que no tienen validez ni asidero alguno. De la misma manera, podremos intentar concluir lo que queda del marxismo.

Redondeando el análisis del tema, será importante advertir, para un mejor completamiento de las ideas expuestas en este ensayo, la presencia de una corriente predominante neomarxista inspirada en el pensamiento gramsciano, que prácticamente no renuncia al objetivo final de propugnar una revolución social. Se trata en este caso de un cambio de método por la vía subliminal del lenguaje adaptado a la necesidad de causar un efecto transformador hacia la creación de una nueva cultura. Digamos que desde este punto de vista no interesará primordialmente analizar lo que queda de Marx. Sí, mas bien, que existe la presencia de un pensamiento revolucionario soterrado, que puede ser aprovechado por los marginados emergentes del modelo neoliberal, en una suerte de fundamentalismos religiosos, étnicos, nacionalistas o de otra índole.

Finalmente y en otras palabras, "lo que quede del marxismo" encontrará su lugar en el mosaico complejo de las diferentes sociedades, allí donde las tendencias que las arrastran demoren en adaptarse al cambio y donde prevalezcan más notorias las deficiencias y diferencias de la modernidad.

II. DIFERENCIACIÓN DE CONCEPTOS

Como premisa, cabe mencionar que cuando nos referimos a Marx como pensador, estaremos explicando su teoría pura, entendida exclusivamente como resultado de una posición crítica del capitalismo primitivo aplicado en la Inglaterra y Alemania del siglo XIX. El concepto marxismo, para efectos del trabajo, lo entenderemos en una connotación de movimiento, de acción, de una teoría llevada a la práctica, incluso ya no por Marx, sino por sus seguidores después de su muerte.

El contenido de las ideas marxistas que a continuación se desarrollarán, es válido para ambos términos, con la diferencia ya expresada del indicador de movilización.

Son prácticamente tres los principios en los que se basa la teoría marxiana, a saber: el materialismo dialéctico, el materialismo histórico y la lucha de clases:

El primer término está referido a un determinismo económico materialista, que moldea, rige y define la acción del hombre, coaccionada por la interacción de las fuerzas de la producción capitalista, denominadas relaciones de producción. El juego de estas relaciones genera una estructura de la sociedad conformada por dos clases antagónicas irreconciliables: la burguesía como clase dominante y el proletariado obrero como la clase dominada o explotada.

Trasladando esta concepción a la evolución de la historia, la causa final del hombre proletario es su libertad natural luego de un proceso permanente de contradicciones dentro de la mecánica del capitalismo, proceso que culminará con su propia autodestrucción. La caída del capitalismo significa en síntesis la desaparición de otras clases ajenas al proletariado. Por lo tanto, se ingresa al "paraíso" del fin de las contradicciones y por ende de los conflictos, momento en el cual desaparece la necesidad del Estado en la fase final comunista del proceso.

Por otro lado, nos dice Marx, la Revolución Francesa acabó con el feudalismo, con el clero y la nobleza, generando una nueva clase denominada burguesía. Por lo tanto la revolución fue incompleta, pero a la vez dentro de un proceso natural que debe concluir con la revolución espontánea del proletariado y el derrumbe del capitalismo. El curso inmodificable entrelazado del desarrollo social es el feudalismo, el capitalismo, el socialismo y finalmente el comunismo.

Todo el marco teórico expuesto se dará, según Marx, cuando existan las condiciones objetivas. Cuando se alcance el clímax de las contradicciones del sistema capitalista, resumido en un agotamiento de la totalidad de las capacidades productivas. En consecuencia, la adherencia de conciencia de clase del proletariado para conducir la revolución.

Concluyamos con la descripción académica de Marx y del marxismo, con una cita del texto de George Sabine ("Historia de la Teoría Política", página 571), una seria sentencia vigente a la explotación inherente del hombre por el hombre, extrapolada a situaciones reales y fácilmente percibidas hoy en día.

La cita en cuestión, ¿será un aspecto anticipado de lo que puede quedar del marxismo en coexistencia con el neoli-

beralismo moderno?:

"La fuerza real de la obra de Marx estaba, no en su razonamiento teórico sino en el vigoroso realismo con el que pintó las condiciones reales de trabajo y, al hacerlo, describió al capitalismo no regulado como un parásito que devora la sustancia humana de la sociedad".

Lo que sigue en adelante ya no es marxismo, sino la primera transformación que éste experimenta con los aportes de Lenin en la Rusia zarista de principios de siglo. Sin embargo, es conveniente explicar el viraje de la teoría, primeramente para no desvirtuar a Marx y segundo para que al final "lo que quede del marxismo" no se confunda con el todo totalizante del comunismo entendido por la gente común.

Una primera prueba simple que el leninismo no es marxismo, es que la revolución socialista se dio en Rusia, lugar donde el capitalismo era incipiente. Por otro lado, esta revolución fue dirigida por un partido elitista discriminatorio de la incorporación gradual de las masas, contraviniendo el concepto de dictadura del proletariado. Como las condiciones objetivas no estaban dadas, el socialismo fue impuesto sin conciencia de clase alguna.

Retornando a Lenin, diremos que este interpreta a Marx a su manera, desechando la espontaneidad del proletariado. La realidad de la época era que la clase obrera venía mejorando su nivel de vida, por lo tanto se convertía en proclive a "negociar" con la burguesía, actitud antitética de toda teoría revolucionaria.

Como rasgo pnncipal diferenciador, Lenin concede un rol fundamental al partido, formado por miembros doctrinariamente preparados para "crear la conciencia revolucionaria".

Finalmente, con Stalin se desdibuja totalmente la teoría marxista de la tendencia de la desaparición del Estado al concluir el traspaso del socialismo al comunismo. Todo lo contrario, "con Stalin desaparece la dialéctica interna de la sociedad soviética y se produce una creciente diferenciación entre el Estado partido y la sociedad civil" (Antonio Leal, "Gramsci, La Ciudad Futura"). Vale decir, se crean las condiciones para el surgimiento de opositores. Así, gradualmente la dictadura del proletariado se convierte en dictadura del partido único. Con Lenin, el marxismo es convertido en "dogma" y doctrina oficial de un Partido y con Stalin, en doctrina de Estado.

Consecuentemente, el Estado se refuerza omnipotentemente y se hace empleo de la fuerza para la eliminación fisica de los opositores. Indudablemente que el stalinismo es aberrante para lo que el marxismo significa en su génesis, a partir de un análisis crítico del capitalismo.

Podemos concluir este acápite diciendo que la transformación radical del marxismo, o más precisamente "su manipulación", se convierte a partir de Stalin en una ideología en la "perspectiva típica que adopta en su intento de defender y mantener el orden establecido" (Karl Mannheim).

III. Ideología, Utopía y Crisis

En este acápite abordaremos los conceptos de ideología y utopía, así como la relación entre ellos, con la finalidad de determinar si la teoría de Marx se ajusta a dichos términos. Más adelante, cuando tratemos de la modernidad en



Años del auge comunista. Desfile en la Plaza Roja de Moscú, emblema del poder soviético durante más de setenta años

un mundo desideologizado, el tema nos servirá como herramienta de contrastación para identificar cuáles de los aspectos del pensamiento marxiano están en crisis.

Por otra parte, rescataremos puntos de vista de intelectuales que nos aclaran que las ideologías no mueren, simplemente porque el hombre necesita de creencias o sueños para darle sentido y dinamismo a su vida, por lo que la ideología sólo se transforma.

Pasando a la discusión, primeramente diremos que ideología, en su acepción más simple, significa "el estudio de las ideas", sin embargo su sentido o intención siempre es entendida como negativa, quizás desde que se conúenza a emplear la palabra "ideológico". En el ensayo "Las ideologías y su función social", de Carlos Miranda, se explica claramente el desarrollo del concepto, o mas bien el proceso de su distorsión. Nos dice que su deformación se inicia con la Revolución Francesa, a partir de la cual cualquier proyecto de sociedad, para que sea viable en la práctica, debía ser traducido en "términos ideológicos". Como producto de la masificación de las sociedades, se hacía necesaria la creación de un mensaje sencillo, impactante y movilizante, ya no interesaba la veracidad del contenido sino el efecto en el alma de los individuos, con repercusión colectiva.

En el marco descrito, pasamos brevemente a exponer los rasgos implícitos al concepto de ideología como un resumen del ensayo de Jorge Jaraquemada ("Ideologías y Crisis del Marxismo"):

- La ideología viene acompañada de una fuerte y sistematizada crítica social a lo existente, "aparejada al dogmatismo que presupone una sola manera correcta de construir el futuro".

- En el afán de construcción del futuro, deviene la explicación del mundo, por lo tanto se convierte en una necesidad de pretenderse "ciencia", mediante proposiciones únicas inmanentes. El otro factor indesligable e inherente, es el cambio.

- Si, como hemos dicho, existe un dogmatismo que pretende reflejarse en ciencia, aparece en la ideología el componente de la revelación. Es decir, "no puede ser juzgada en términos de ninguna otra cosa, pues es ella misma el criterio de lo que es".

- La ideología está irremediablemente asociada a la acción, a ser utilizada para la concreción de planes pre-definidos. Se supone que el plan de fondo es la transformación del mundo irracional existente a un modelo de sociedad ideal reordenador de la vida humana.

- El poder se vale de la ideología para mantener un orden, sin el cual no es posible llevar a cabo una transformación de la sociedad.

Hasta aquí, creemos que un cuerpo de ideas se convierte en ideología, cuando es impuesta de manera dogmática, totalizante y cooptante de la libertad del hombre a discrepar, a opinar o a autorealizarse de acuerdo a esquemas propios a su concepción de la vida. Creemos también que las ideas adquieren la connotación de ideología cuando se las emplea como elemento movilizador masivo y engañoso, para el supuesto logro de objetivos utópicos.

El término utópico que ahora nombramos no es de manera alguna negativo. Según Tomás Moro se define como "el diseño imaginario de una sociedad inexistente, pero deseable", es decir, el pensamiento utópico constituye parte esencial de la historia humana. El hecho de contar con un modelo ideal de sociedad por alcanzar es una cuestión positiva, pues la comunidad se supera permanentemente en pos del objetivo trazado, autoreferente a su identidad. El problema es cuando esa "utopía se torna ideológica" en los términos anteriormente explicados, en contra de la libertad del hombre.

Resumiendo el análisis expuesto, las ideas y la existencia de un modelo utópico son positivas en tanto y en cuanto cooperan con la integración de la sociedad y son aceptadas en consenso, sin cooptación ni coacción del individuo, vale decir, sin poner en riesgo el bien más preciado del hombre, su libertad.

Entonces, ¿es el marxismo una ideología?

A la luz del análisis expuesto, podemos decir que, hasta Marx como simple crítico del capitalismo, su postura no es ideológica. El añadido de "ismo", es posterior a su muerte y adquiere ya el sesgo de lo ideológico, de dogma, de instrumento. Según como ya se ha explicado, posteriormente fue totalmente tergiversado por el leninismo y el stalinismo en su fase de distorsión más extrema.

Citemos un párrafo de Ricardo Israel ("Marx y el marxismo"), que sintetiza exactamente lo que queremos dar a entender, refiriéndose a Marx:

"Acusarlo por los excesos cometidos en la Unión Soviética parece tan desproporcionado como responsabilizar a Mahoma por las guerras entre países islámicos, a Jesús por la eliminación de poblaciones aborígenes en las Américas o a Moisés por el conflicto del Medio Oriente".

Existen opiniones afines de autores como Dowse y Hughes, que mantienen una posición positiva modernizadora e integradora de la ideología como factor de desarrollo. Por ejemplo, afirman que las ideologías sólo se transforman en

sus características y no desaparecen. Por lo tanto, el discurso "anti" no es sino una nueva forma de ideología. Lo trascendente de estas apreciaciones para efecto del presente ensayo es que los autores antes mencionados consideran que el cuerpo de ideas vigente en el mundo moderno occidental, es decir, la aceptación del libre mercado y la democracia como régimen indispensable para el desarrollo, lo resumen con el término "pragmatismo". A continuación la siguiente cita de Jorge Jaraquemada ("Ideologías y Crisis del marxismo"):

"Se puede argumentar que lo que ha surgido en tales sistemas es una ideología oficial del pragmatismo, que celebra el *statu quo*, desecha la violencia política, defiende el pluralismo, es científica...".

Para concluir y de acuerdo a nuestro análisis, el pragmatismo no será considerado como un nuevo enfoque ideológico, pues no se encuadra la cita expuesta con las características normalmente negativas que se redactaron lineas arriba. Creemos que el pragmatismo es una tendencia adoptada por consenso indirecto, en razón a los éxitos obtenidos en las sociedades modernas desarrolladas. Mas bien lo entendemos como un ejemplo a imitar, no impuesto. El solo hecho del pluralismo, el individualismo y el ejercicio de la libertad como un derecho inalienable, son aspectos del pragmatismo que están fuera del concepto del significado de ideología aquí vertido.

Es factible concluir también que las ideologías en Occidente han entrado a una etapa de descrédito, que hoy no tienen asidero como medio de transformación social o de mantenimiento del orden. Es conveniente aclarar, a nuestro juicio, que tal pérdida de relevancia es temporal y es dificil predecir que las ideologias han fracasado para siempre.

IV. - Modernidad, Desarrollo y Democracia

Estos tres conceptos son los que priman en el umbral del siglo XXI, por lo tanto, es indispensable para la estructura del trabajo definirlos y conocer su relación.

Creemos, primeramente, que modemidad y desarrollo van entrelazados como complemento uno del otro, pero de manera alguna estos términos por sí solos garantizan el progreso de la sociedad. Asimismo, creemos que el concepto democracia es un condicionante para alcanzar los otros antes aludidos, pero más por razones teóricas que prácticas, es decir, por los principios universales ineludibles en los cuales se sustenta: libertad e igualdad.

Podría parecer insensato en estos tiempos reconocer a la democracia sólo desde el punto de vista teórico, pero no es enteramente así. De lo que se trata es de advertir que la democracia, para funcionar, debe reunir también ciertas condiciones sin las cuales su aplicación se hace inviable. Afirmamos categóricamente que la democracia requiere de un mínimo de consensos superior al control de conflictos naturales. Requiere también de una comunidad educada que autoregule sus propios límites contra el individualismo extremo y que sea lo suficientemente fuerte para limitar el poder de la élite gobernante, pero por un principio no político. En síntesis, la democracia requiere de "una conciencia de ciudadanía" históricamente formada a partir de una base culturalmente sólida. Citemos seguidamente a Alain Tou-

raine ("¿Qué es la Democracia?"):

"La democracia es en primer lugar el régimen político que permite a los actores formarse y obrar libremente... Sólo hay actores sociales si se combinan la conciencia interiorizada de derechos personales y colectivos, el reconocimiento de la pluralidad de los intereses y las ideas, especialmente de los conflictos entre dominadores y dominados y, finalmente, la responsabilidad de cada uno respecto de orientaciones culturales comunes..., por último, la conciencia de la ciudadanía de pertenecer a una colectividad fundada en el derecho".

Por otra parte, suele asociarse modernidad con desarrollo, en el sentido que toda sociedad moderna es identificada como desarrollada. Nos aclara Andrés Benavente ("Modernidad: desarrollo y reformulación de los paradigmas políticos"- Revista Política, Dic. 1991) que sólo el desarrollo económico no garantiza la modernidad.

La modernidad para ser completa, nos debe garantizar el factor subjetivo de la libertad de crear, de ser, de respetar, de consensuar y discrepar libremente sin estar sujetos a esquemas políticos impuestos totalizantes. Por supuesto que el componente del progreso material es inherente y complementario como medio para la obtención de una mejor calidad de vida. Tales expresiones se pueden resumir en el equilibrio imperativo entre la razón y el sujeto y, dentro de esta dinámica, se integran la vida, el consumo, la nación y la empresa (alusión a Touraine en "Crítica a la Modernidad"):

"Si esta reconstrucción es imposible, será mejor entonces no hablar más de modernidad" (A. Touraine).

Nos encontraríamos ante un modernismo fragmentado donde prima la racionalidad instrumental.

Cabe ampliar, entonces, que las ideas anteriormente empleadas de la interrelación de significados entre modernidad, desarrollo y democracia, no pertenecen o no calan en la gran cantidad de comunidades que conforman los llamados 'tercer y cuarto mundos". ¿Cómo compatibilizar, entonces y en la práctica, el desfase de las sociedades pre-modernas con las tendencias globalizantes que avasallan el mundo actual?

Dependerá de la capacidad de cada cultura para adaptarse al cambio, de incorporar antes que marginar, de la reacción y el tiempo adecuados. Creemos que lo principal es no imitar la forma para alcanzar el éxito de otros; "el desarrollo no es absoluto, es relativo. Su secreto depende de la capacidad de pensar y crear" (R. Israel).

Como nos plantea Martín Hopenhaym: ni apocalípticos ni integrados. Dentro de este arco de extremos debe estar la respuesta reactiva para los marginados de la modernidad y del neoliberalismo, guiados por un proceso inteligente de adaptación no imitativa, para ubicarse lo más rápidamente posible a la nueva fase que trae consigo la ciencia y la tecnología.

V. Marx y el Marxismo en el Siglo XXI

El análisis de Antonio Leal en su trabajo "La Izquierda después de Marx" (Reportajes de El Mercurio, Febrero 1993), es muy claro para explicarnos el fracaso de los puntos cruciales de las tesis marxistas, sobretodo en cuanto a su contenido predictivo. A continuación un resumen:

- Para Marx, el conflicto entre el desarrollo de las fuerzas de producción y sus relaciones eran la médula para la maduración de las condiciones objetivas para el paso de una sociedad otra. Sin embargo, estas relaciones se adaptaron a las revoluciones de la tecnología y de la informática. La predicción de la crisis ineluctable del capitalismo resultó precipitada e irreal.

- Nos dice Leal que Marx tuvo una visión bipolar de la estructura de los grupos humanos de la sociedad, capitalistas y proletarios, identificando a la burguesía como la conductora de la revolución feudal.

La burguesía es una clase nueva no asociada al modo feudal, por ello no puede ser considerada como la clase conductora de la Revolución Francesa.

- Hoy los pobres del mundo se atomizan en niveles de vida, pero de manera alguna "se proletarizan" ni adquieren conciencia de clase revolucionaria. Marx no tuvo en cuenta la existencia de las clases medias. "El proleteriado que Marx describió ya no existe: fuerza social cohesionada, sujeta a todo tipo de privaciones, interesada sólo en abolir radicalmente las relaciones económicas y sociales existentes, poseedora nada más que de sus cadenas".

- La lucha de clases como conductora de la dictadura del proletariado y la posterior desaparición del Estado, no se dio en ninguno de los países capitalistas de Europa. Mas bien, se impuso en la Unión Soviética, donde se implantó uno de los peores totalitarismos, paradójicamente desde el Estado como rector omnipotente de la vida de los ciudadanos.

- Otro límite del marxismo es el determinismo económico como formador de una superestructura social autónoma. Por ejemplo, y gravemente erróneo, hasta la religión pasó a ser una apariencia falsa para Marx, desconociendo su rol histórico de movilización de masas creyentes.

Para concluir, cito textualmente:

"Marx deja fuera de su proyecto de sociedad los dos aspectos fundamentales constitutivos de la modernidad: el mercado y la democracia. La liquidación de la propiedad privada y la negación del mercado en el socialismo llevaron al estatismo extremo, a la planificación total, a un gran monopolio burocrático" (A. Leal).

Estamos entonces ante la posibilidad de constatar el fracaso de Marx y del marxismo en el umbral del siglo XXI. El o los aspectos que puedan ser rescatables los dejaremos como parte de la conclusión final, toda vez que visualizamos ahora los factores inconclusos o riesgosos de la modernidad.

VI. El Neo-marxismo de Gramsci

Como planteábamos en la parte introductoria, es conveniente aclarar, únicamente a manera de advertencia, que permanecen latentes en el mundo de las ideas nuevas corrientes del pensamiento marxista, adaptadas al fracaso de los socialismos reales y coherentes a las causas enunciadas en el acápite anterior.

Sólo nos referiremos brevemente al pensador italiano Antonio Gramsci, por lo original y a su vez engañoso —si cabe el término— método "subterráneo" para infiltrar, de manera imperceptible, "un proceso de colonización marxista de las almas" ("La estructura mental en el

pensamiento de Gramsci", Milan Marinovic).

Gramsci no reniega de los objetivos finales del marxismo, pero rechaza asimismo la posibilidad de la tesis de la dictadura del proletariado por sí sola. La via violenta no es el camino, pues cualquier revolución de este tipo es solamente superficial: la idea central es crear una "nueva cultura", lo que significa "desmontar los valores últimos". Sin entrar a detalles de orden filosófico, otros ingredientes del pensamiento gramsciano, se encuentran en la penetración de la cultura existente para su transformación en otra nueva materialista, en el terreno del "pluralismo ideológico de la democracia, que deja indefenso el medio cultural atacado". La herramienta propuesta es el empleo del lenguaje en sus diferentes niveles de complejidad en la recepción del mensaje; estos niveles son el del léxico popular, el intelectual dentro de la misma sociedad por transformar y el universal del mundo exterior.

Por otro lado, Gramsci cree en esta transformación social en el devenir de la creación de la nueva cultura democratizando a las masas por la vía del consenso de las mayorías. Esto implica el resultado exitoso de la penetración ideológica subliminal. A pesar de aceptar el consenso mayoritario, "en una aparente democracia", surge nuevamente el Partido como el responsable de la transformación. Este liderazgo partidista único es contradictorio a cualquier intento de querer asociar el pensamiento gramsciano con los principios de la democracia.

En todo caso, ¿en qué se fundamentó

La caída del sistema soviético. Derribo de la estatua de Lenin (1991), en Vilnius, capital de Lituania.



la aceptación del marxismo como ideología dominante en su momento?

Fernando Moreno en "Utopía, Ideología y Totalitarismo", nos dice lo siguiente, entre otras afirmaciones:

"La ideología marxista se ha beneficiado del estado de pobreza y de miseria de las masas en la mayor parte de la humanidad, y de la injusticia que estas situaciones manifiestan".

"La situación en que los desposeídos se encuentran opera como un catalizador a nivel de la conciencia de muchos de los mismos privilegiados. Estos vienen a reforzar la protesta y la adopción de proposiciones mito-ideológicas radicales y maximalistas".

Si contrastamos el análisis descrito con la tendencia de la implantación de un modelo económico neoliberal en la modernidad del siglo XXI, vamos a encontrar el estrato social de los marginados, muy proclives a cualquier suerte de ideologización, dispuestos a mitificar sus vidas "por un peor es nada". Hopenhaym los denomina "apocalípticos", los nuevos revolucionarios de la modernidad.

Si nos remontamos nuevamente a Marx, la situación no difiere a su crítica del capitalismo, si hoy se critica las deficiencias del neoliberalismo como un moderno sistema de producción "de pobres" y de "privilegiados". Por su parte, la atomización de intereses en la sociedad actual, no encuentra la adecuada y exacta representatividad en la esfera política, por lo tanto buscan a su forma el rechazo del sistema. Este rechazo adquiere el cariz de la violencia por causas nacionalistas, religiosas o étnicas, con el consecuente riesgo de una desestabilización política.

VII. Conclusión

De lo expuesto podemos concluir que el marxismo, y por ende sus deformaciones leninistas y stalinistas, están totalmente fuera de vigencia hoy en día. En cuanto a Marx, diríamos que su crítica a las formas de explotación del hombre, que históricamente se repite, está presente en el mundo moderno, extrapolando la crítica del capitalismo al neoliberalismo.

El tema de la explotación, de la injusticia social y de las desigualdades de oportunidad, así como la desafección por el sistema establecido, pueden encontrar en la génesis de Marx una reelaboración de su filosofía simplificada y ponerla al servicio de la acción.

Se desconoce la profundidad de la inoculación del pensamiento gramsciano, quizás justamente por su estilo "silencioso". Este pensamiento aún no ha sido probado en la praxis, es decir, en el intento de crear una nueva cultura en el mundo occidental hacia la aceptación consensuada del marxismo. En todo caso la filosofia está disponible, falta la conformación del intelecto que la conduzca a la praxis.

Por último y en honor al desapasionamiento, afirmamos que la desideologización del mundo es un aspecto temporal y no está exento al surgimiento de ideas que adopten los rasgos negativos de la ideología. Dependerá del equilibrio de la racionalidad instrumental de la modernidad y la subjetividad del valor del ser humano.

BIBLIOGRAFÍA

- ISRAEL, Ricardo: "Marx y el Marxismo", Revista Política No 24/25 Stgo. Dic. 1990
- JARAQUEMADA, Jorge Andrés: "Ideología y crisis del Marxismo", Revista Política, No 26, Santiago, Mayo 1991
- LEAL, Antonio: "La Izquierda después de Marx", Reportajes de El Mercurio, Feb. 1993.
- LEAL, Antonio: "El Crepúsculo de la política", LOM Ediciones, Santiago, 1996.
- LEAL, Antonio: "Gramsci, la Ciudad Futura", Ediciones Documentas, Santiago, 1991.
- MARINOVIC, Milan: "La estructura mental en el pensamiento de Antonio Gramsci", Revista Política, No 30, Santiago, Dic. 1992.
- MIRANDA, Carlos: "Las Ideologías y su función social", Revista Política, No 24/25, Santiago, Dic. 1990.
- MORENO, Femando: "Utopía, ideología y totalitarismo", Editorial Andante, Santiago, 1989.
- SABINE, George: "Historia de la Teoría Política", Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

LECCIONES

1. Administración de Crisis, Comando y Control

- La gestión de la crisis en su más alto nivel fue conducido por un pequeño grupo de Ministros. Este grupo de Ministros aseguraba que los asuntos diplomáticos, económicos y militares de nuestra política fueron apropiadamente coordinados; en el aspecto militar se estableció normas claras dentro de las cuales los Comandantes conducían las operaciones.
- Dadas las condiciones de la operación, se demandó de buenas comunicaciones entre el Reino Unido y la Fuerza de Tarea. Fue vital la importancia de las comunicaciones vía satélite para las operaciones a gran distancia.

2. Hombres

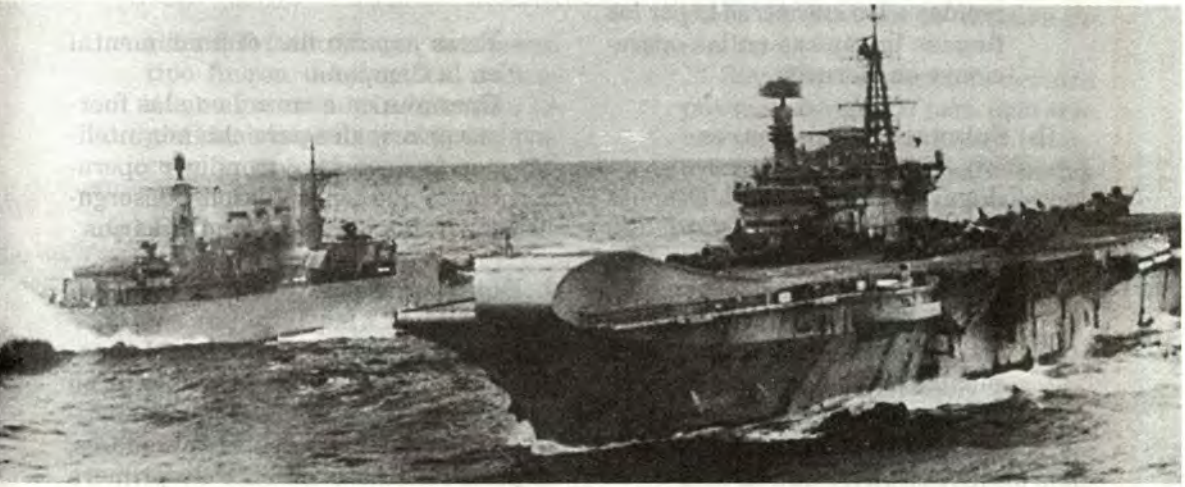
- El factor más importante en el éxito de la Fuerza de Tarea fue la destreza, fuerza y resolución desplegadas por los hombres de los servicios. El valor del profesional, del voluntario, el alto nivel de entrenamiento y cuidadosa selección en las Fuerzas Armadas fue ampliamente demostrada
- El entrenamiento especializado de una substancial proporción de la fuerza de desembarco, así como de los Comandos fue de un valor significativo.
- La manera en la cual respondió la Fuerza de Tarea a los diferentes cambios y dificultades encontrados, reivindican la prioridad que nosotros dimos al entrenamiento en todos los niveles, desde la enseñanza individual hasta los ejercicios a gran escala. La campaña demostró la importancia de ambos, la salud mental y física. Para lograr y mantener esto, necesitamos mantener la lección y el entrenamiento en el más alto nivel que sea posible.

3. Operaciones Marítimas

- Las operaciones de la Fuerza de Tarea fueron guiadas por tres principios establecidos en la guerra marítima:
  1° Contención de las fuerzas enemigas.
  2° Defensa en profundidad.
  3° Mantenimiento de la iniciativa.
- El curso de la campaña enfatizó la importancia de estos principios y la importancia de una flota balanceada, la capacidad de reabastecimiento en la mar, y el soporte de buques provenientes de la Marina Mercante.

(a) Guerra Anfibia

- La experiencia ganada por la Armada Real y la Infantería de Marina en sus intensivos entrenamientos en operaciones anfibias fue vital.
- Se demostró la importancia de la adaptación de los buques mercantes para proporcionar las unidades de desembarco logístico.
- Los helicópteros jugaron un papel valioso.
- Las condiciones de tiempo, terreno y los requerimientos en tierra desde los puestos en tie-



Campaña de Las Malvinas

Luego de la Guerra de las Malvinas, de Abril a Junio de 1982,entre Argentina y el Reino Unido el Secretario de Defensa del Reino Unido presentó en Diciembre del mismo año, su Informe al Parlamento en el que describe el desarrollo de las Operaciones, las Lecciones, y el Futuro. He creído importante, a pesarde los quince años transcurridos, presentar una síntesis de los asuntos más relievantes de la parte Las Lecciones, *de tal Informe; las cuales, creo, interesan a nuestros bien enterados lectores, profesionales del mar.*

"Presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of her Majestic - December 1982".

Contralmirante (r)
Luis Cabanillas Campos

rra establecidos fueron muy parecidas a las encontradas por las fuerzas británicas en las operaciones en Noruega.

(b) Submarinos nucleares

- Jugaron un rol crucial. Después del hundimiento del *Belgrano,* la fuerza de superficie argentina no tomó parte en la campaña. Los submarinos nucleares fueron flexibles y poderosos instrumentos en toda la crisis; su velocidad e independencia de soporte significó que fueran los primeros en llegar al Atlántico Sur habilitándolos para declarar la zona de exclusión marítima. Asimismo proporcionaron valiosa inteligencia a nuestras fuerzas en el total de la zona de exclusión.

4. Operaciones en tierra

- Demostración de alto entrenamiento individual y de la fuerza de desembarco, junto con el liderazgo e iniciativa desplegada especialmente por los oficiales jóvenes y los Comandantes.
- Importancia de las operaciones nocturnas y del patrullaje ofensivo.
- La Infantería no hubiese sido capaz de alcanzar sus objetivos sin el soporte recibido de la Artillería Naval. La eficiencia de los cañones de 105 mm. tanto en su tiro instantáneo y su exactitud durante la noche, a través de humo o neblina, contribuyó significativamente para colapsar la moral de los argentinos.

5. Fuerzas Especiales

- Éstas jugaron un rol fundamental en la Campaña.
- Operaron en avanzada de las fuerzas principales para obtener inteligencia esencial y conducir operaciones que confundieron y desorganizaron a las fuerzas adversarias.

6. Equipamiento

Los sistemas de armas dependen para su efectividad no solamente de su calidad sino también de un realístico entrenamiento de sus operadores, y en su mantenimiento de primera clase, repuestos y servicios.

(a) Buques de Guerra

- Los portaaviones *Hermes*, e *Invencible* fueron efectivos y flexibles, provisionando buena plataforma para sus operaciones aéreas.

(b) Aviones

- El Harrier fue de gran suceso, demostrando su flexibilidad, robustez, confiabilidad y efectividad. Usados primariamente para defensa aérea, fueron empleados después en ataques terrestres y reconocimientos.

(c) Nimrod

Avión de patrulla marítima, tuvo un efectivo rol en el reabastecimiento de combustible en el aire y, asimismo, se les dotó de capacidad misilística incluyéndolos el Harpoon, el Sting Ray y el Sidewinder.

(d) Helicópteros

Casi 200 helicópteros de diverso tipo fueron desplegados; utilizados en guerra antisubmarina, logística, búsqueda y rescate, evacuación y reconocimiento.

(e) Defensa Aérea

- La batalla por la superioridad aérea fue vital para el éxito de la operación. Más de 200 aviones operaron en condiciones apropiadas, y con el handicap de la carencia de aviación de combate y de Guerra Electrónica. La Fuerza de Tarea operó dentro de una mezcla de sistemas para defensa aérea, como sistemas de detección electrónica, aviones de combate, medidas de apoyo a la guerra electrónica, misiles de medio y corto alcance, cañones de mediano calibre y defensas puntuales de corto alcance.
- Fue evidente el valor de los misiles de alcance medio, Sea Dart, forzando a la Aviación Argentina a volar a baja altitud lo cual hacía más fácil el seguimiento por otros sistemas.
- El Sea Wolf, sistema de defensa puntual, fue usado eficazmente contra la aviación a baja altura.
- La ausencia de ayudas a la Guerra Electrónica fue un handicap contra los ataques aéreos argentinos montados a bajo nivel. Esto hizo que los portaaviones operaran al Este de las Falklands.
- El Rapier, como defensa aérea basada en tierra, tuvo un gran desempaño, fue usado en el modo óptico; a pesar de que los ataques de la Aviación Argentina se hacían bajo los 100 pies, fueron capaces de destruir 14 aviones de combate.
- El Blow Pipe, sistema de defensa puntual, designado para operarse con un hombre, fue usado extensamente en la campaña contra objetivos aéreos de oportunidad; destruyeron 9 aviones de combate.

(f) Guerra Antisuperficie

- El dominio de los SSN fue crucial en la campaña. Luego del hundimiento del *Belgrano,* la acción de superficie se confinó a actividades contra embarcaciones de patrulla y pequeños buques mercantes. El misil *Sea Skua* montado en helicópteros, tuvo éxito al destruir una patrullera e impactar a otras dos unidades navales.

(g) Guerra Antisubmarina

- En la presencia de la amenaza submarina argentina, la fuerza de tarea realizó un extenso plan de operaciones antisubmarinas. Tuvieron la dificultad de realizarse en mar de baja profundidad.

(h) Guerra en Tierra

1 **Movilidad.-** Las fuerzas de tierra fueron dependientes de helicópteros y vehículos de tracción para su movilidad. El uso extensivo de minas por los argentinos fue un problema. Pero fue una gran habilidad del Ejército el de limpiar rápidamente estos campos.

2 **Artillería y Fuego Naval de**

Apoyo.- El soporte principal fue proporcionado por los cañones ligeros de 105 mm. los cuales fueron desplegados por los helicópteros. Su performance fue excelente. Algunos cañones dispararon como 500 salvas en 24 horas. La fuerza de tarea disparó 8,000 salvas de munición contra objetivos en tierra.

3 **Armamento personal.-** El terreno desfavorable exigía que el equipamiento personal sea el adecuado en peso y en logística; esto fue resuelto gracias a que las fuerzas recibieron un nuevo equipamiento desde el año 1980.

4 **Fuego Nocturno.-** Durante el conflicto, el uso de visores nocturnos para la infantería y visores nocturnos para vuelo de la aviación del ejército fue general y exitoso.

5 **Uniforme de combate.-** Las condiciones del invierno en el Teatro de Operaciones, permitió identificar mejoras que deberán hacerse en el equipamiento.

7. Obtención y los imprevistos

- Las nuevas demandas operacionales fueron satisfechas en tiempo récord a través de los establecimientos de recursos del Ministerio de Defensa y la Industria de Defensa del Reino Unido. La campaña demostró lo valiosso de una industria en defensa de carácter nacional y los beneficios de una capacidad de abastecimiento propia. Hay muchísimos ejemplos de reparaciones y transformaciones del material militar un tiempo récord y sin afectar la calidad, una prueba de ello es la adaptación de los aviones Vulcano, Hércules y Nimrod como unidades para reabastecimiento de combustible en el aire.

8. Logística y Personal

- El soporte logístico de la campaña de las Falkands fue un gran suceso.
- La fuerza de tarea fue equipada y despachada en un corto tiempo, reflejando el alto nivel de alistamiento y entrenamiento de todos los tres servicios.

Se pueden indicar cuatro lecciones:

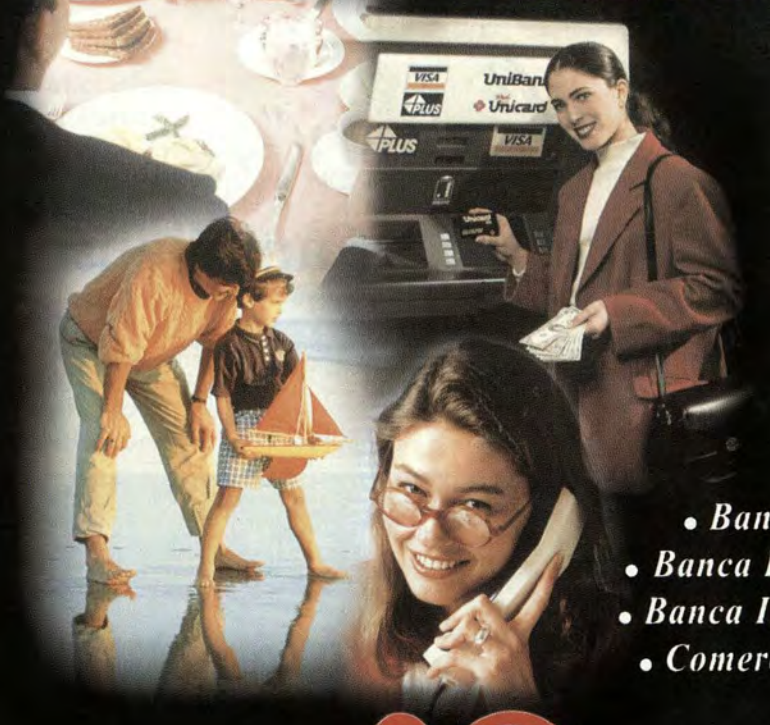
1. Regímenes de uso, particularmente de munición, misiles y armas antisubmarinas, fueron mayores que las anticipadas.

2. Nivel de Soporte Logístico a ser mantenido para operaciones fuera del área: deben ser revisados en cuanto a tamaño y composición.

3. El reabastecimiento aire/aire es vital en el soporte de operaciones de largo alcance.

4. Contribución de los recursos civiles al esfuerzo de la Nación en una crisis. Una gran experiencia fue la utilización de barcos mercantes como soporte de los servicios navales, 45 barcos fueron utilizados en transporte de combustible, material de guerra, tropas, reparaciones, hospitales, etc.

INGRESE AL BANCO MÁS ÁGIL, CÁLIDO Y PERSONAL.



- *Banca Personal*
- *Banca Empresarial*
- *Banca Institucional*
- *Comercio Exterior*

30 ANIVERSARIO

BANCO DE COMERCIO

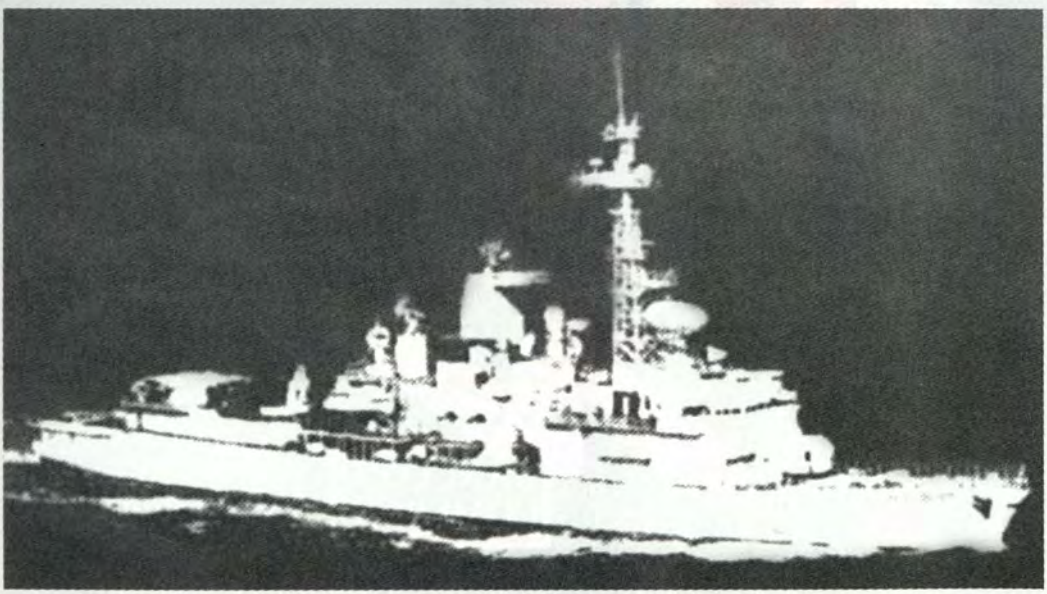
Agil, cálido, personal.

Jirón Lampa 560, Lima, 1, Perú. Teléfono (51-1) 428-9400, Fax (51-1) 426-8454. Télex 25604PP-BANCOM
Home page:http//www.Bancomercio.com Correo electrónico: bancomercio@ibm.net

El HMCS "Calgary" (FFH-335), que visitó el Perú el año pasado como parte de las operaciones UNITAS XXXVII, es la más reciente de las fragatas de patrulla multipropósito de la clase "Halifax" o "City" (total en la clase: 12 unidades) construida en los astilleros de Marina Industries Ltd. de Sorel, Canadá.

HMCS "Calgary", Fragata de Patrulla Canadiense

Teniente Segundo
Kurt L. Bottger G.



CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Desplazamiento	4750 Ton.
Eslora	440 pies
Manga	53 pies
Propulsión	CODOG
Armamento	1 cañón Bofors de 57 mm. 1 CIWS Vulcan Phalanx de 20 mm. 6 ametralladoras 50 Cal. 4 tubos lanzatorpedos para torpedos Mk. 46 o Mk.50 8 misiles Harpon sup-sup. 16 sam Sea Sparrow
Helicóptero	CH-124 Sea King
Sensores	
Busq. Aérea	SPS-49 (vs)
Busq. Super	HC 150 Sea Giraffe en banda H/G
Cot.	2 STIR
Sonar	SQS-505 (casco) CANTASS (arreglo remolcado)
MAGE	CANEWS AN/SLQ-501(de 0.5 a 18 Ghz)
CME	RAMSES
Señuelo chaff/IR	SHIELD
Señuelo antitorpedo	NIXIE AN/SLQ-25

Es un buque de manga ancha (utilizando el concepto Short-Fat Hull que estuviera tan en debate en la Marina Real Inglesa durante la década pasada), lo que lo convierte en una plataforma espaciosa y sumamente estable pese a no contar con estabilizadores. El casco y superestructura son de acero y en su construcción se ha empleado tecnología "stealth", evitando ángulos rectos y superficies planas para reducir la superficie equivalente de radar, así como una chimenea con reducida firma infrarroja, lo que le da al buque una apariencia exterior bastante peculiar. Los ambientes interiores ("citadel") son completamente estancos y se encuentran presurizados a una presión mayor que la exterior para darle al buque capacidad de operar en ambientes NBQ. Si bien está designada como unidad multipropósito no cabe duda que como parte integral de las STANAVFORLANT (Fuerza Naval Permanente Atlántico de la OTAN) se le ha dado una gran prioridad a la Guerra Antisubmarina, tomándose todas las medidas posibles para reducir al mínimo el ruido irradiado: todo equipo, mueble, adorno, etc., está colocado sobre muelles de jebe, toda puerta o escotilla está amortiguada y todo equipo de ingenie-

ría (D/P, D/A, TAG, bombas, comprensoras, etc.) está dentro de módulos sonoabsorventes. Cuando el Comandante (que es calificado en submarinos) ordena "Adoptar modo Ultra-silencioso", se detiene todo equipo no esencial y los equipos domésticos se minimiza el tránsito de personal (el personal libre se acuesta en sus literas y se enciende iluminación nocturna), el personal de guardia y los patrullas de seguridad transitan en zapatillas.

Mención aparte merece la planta de ingeniería que, en adición a ser extremadamente silenciosa (se puede mantener perfectamente una conversación en tono normal en plena sala de máquinas con el motor en servicio), tiene la peculiar configuración de dos turbinas a gas LM-2500 y un motor diesel Pielstick de 20 cilindros. El tren de reductores permite "cruzar" la planta, es decir que con sólo una TAG o con el motor propulsar con dos ejes (velocidad máxima con motor 18 nds., con una TAG 26 nds, dos TAG 34 nds). El control de la planta es completamente computarizado desde una central remota a través del sistema IMCS[1]. El control eléctrico, de fluidos (estabilidad), ventilación, control de averías, es también computarizado permitiendo que un solo hombre verifique sondajes, efectúe transvases (el sistema recomienda la mejor distribución de fluidos), cierre o abra válvulas, ventile o clausure ambientes y controle los sistemas fijos de halón o espuma mecánica .

El COC cuenta con un sistema de comando y control de diseño canadiense (SHINPADS[2]) compuesto por trece (13) consolas verticales con presentación super-VGA que permite que el operador de cualquiera de las consolas realice cualquier función (aunque por organización se emplea cada una para una función específica: comando, guerra de superficie, GAS, GAA, Control aéreo, GE, Sonar, Supervision link, traqueo aéreo, traqueo superficie, control de armas, oficial de COC y una consola en el puente); el sistema es de uso sumamente sencillo a través de "ventanas". Hay 23 procesadores distribuidos por el buque para correr el sistema. En caso de falla de algún procesador vital, otro entra como back-up anulando funciones no vitales, manteniendo en todo momento la capacidad de combatir. Existe una consola especial del "técnico de guardia" que permite monitorear el software, detectar fallas o, en caso necesario, reconfigurar el sistema en cualquier momento. En el mismo ambiente del COC se encuentran las consolas de MAGE ("CANEWS"), MAGE de comunicaciones (AN/SRD-502), CME, control de tiro, sonar de casco y sonar remolcado.

Los dos sonares, el SQS -505 de casco y el CANTASS arreglo remolcado, son de fabricación canadiense y de tecnología avanzada con procesamiento de señal y presentación digital, lo que le da al buque muy buenos alcances de detección A/S. Es interesante notar que en adición al análisis computarizado se lleva un ploteo manual marcación vs. tiempo similar al que se usa en los submarinos.

Para el sistema de armas se ha dejado de lado la tecnología nacional para

1 IMCS: Integrated Machinery Control System (Sistema Integrado de Control de Máquinas).

2 SHINPADS: Shipboard Integrated Processing and Display System (Sistema Integrado de Procesamiento y Presentación Embarcado).

adoptar en su lugar lo mejor de los arsenales de la OTAN: Ocho "Harpoon" que le dan un largo brazo antisuperficie, los torpedos MK-46 como arma A/S, y para defensa Antiaérea una combinación del NATO SEA SPARROW (primo hermano de nuestro conocido ASPIDE) lanzados desde dos VLS, de ocho celdas cada uno, situados prácticamente en la borda a proa del hangar. La cuota artillera la pone el extraordinario cañón de 57 mm Mk.2, automático de 220 tpm, nueva "vedette" de la sueca Bofors y como última defensa el CIWS Vulcan Phalanx. Pese a este considerable poder de fuego, en la modesta opinión de este observador debió haberse incluído un misil antiaéreo de defensa de área, como el Standard II, para mejorar su ya buena capacidad de defensa de convoys.

El sistema de CME RAMSES es muy similar al SCIMITAR y cuenta con SCT STIR integrados con las antenas Tx/Rx de CW para guiado de los misiles Sea Sparrow.

El elemento aéreo estaba constituído por un Sea King CH- 124 en versión antisubmarina, aunque habían planes de reemplazarlo, probablemente con el MERLIN, dependiendo de la asignación de fondos. La cubierta de vuelo estaba dotada del sistema de asistencia al posamiento "Bear Trap", muy útil para operar en las agitadas aguas del Nor-Atlántico. Un dato interesante es que las dotaciones aeronavales, pilotos y técnicos, pertenecían a la fuerza aérea, lo que no debe sorprendernos tanto si recordamos que las Fuerzas Canadienses están unificadas.

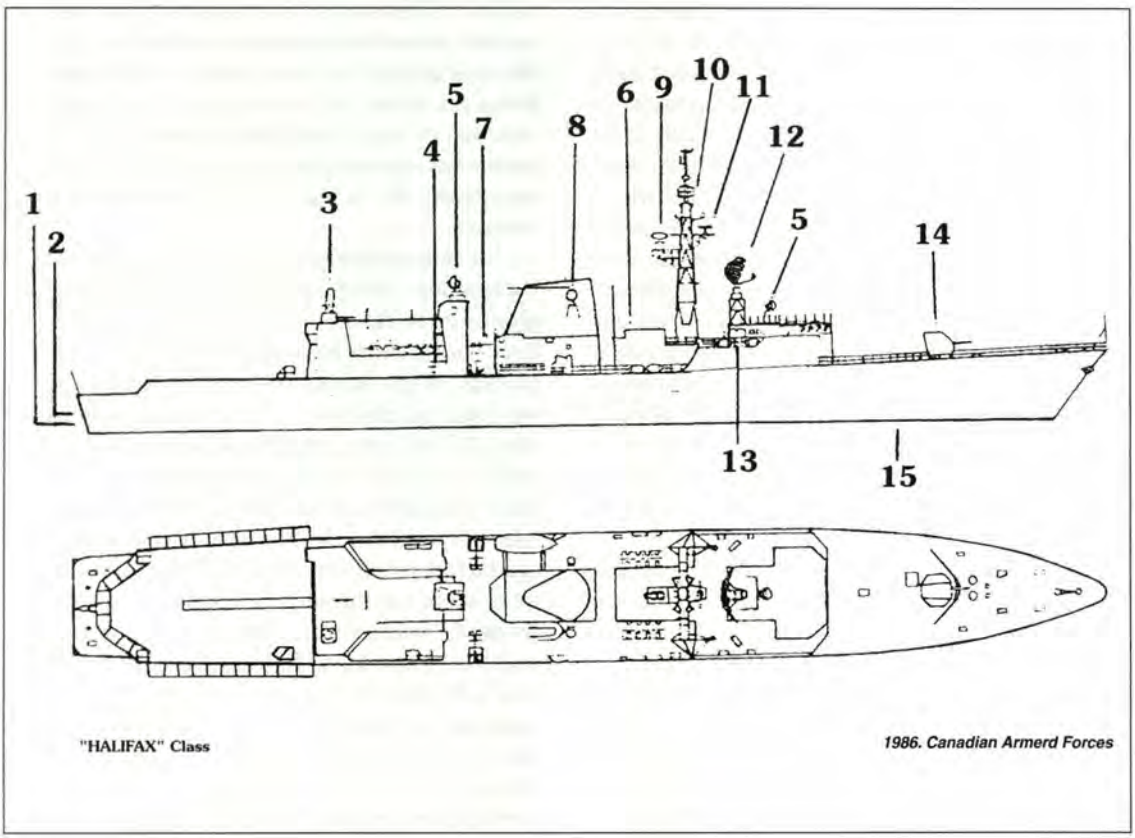
Una diferencia fundamental con respecto a la organización que conocemos en la Marina Peruana es que los Departamentos de Combate y Navegación se dedican sólo a la operación. La reparación y mantenimiento están a cargo de los Departamentos de Ingeniería de Sistemas Marinos (máquinas) y el Departamento de Sistemas de Armas. Los oficiales de estos dos últimos departamentos son especialistas y no están en línea de comando.

Con el fin de la Guerra Fría, y al no tener Canadá enemigos naturales, las fuerzas armadas están muy comprometidas en roles no convencionales como, cuerpos de paz (han participado en casi todas las operaciones de la ONU), preservación de la ecología y búsqueda y rescate.

La habitabilidad es bastante cómoda y espaciosa. Se percibe la influencia inglesa en el diseño y en ciertas costumbres pero en cada ambiente uno encuentra algo distintivamente canadiense. Cabe mencionar que los buques de la clase "City" son amadrinados por la ciudad de la que llevan el nombre, en este caso: Calgary, capital de la provincia de Alberta (suerte de Texas del norte). La ciudad al considerarlos embajadores de la misma los apoya con material de recreación y bienestar, organiza paseos y eventos para la tripulación y sus familias, además de llenarles de regalos (por ejemplo la decoración y equipamiento de la cámara de oficiales y camaretas era donada por la cámara de comercio de Calgary) y un oficial tiene como cargo colateral el enlace con la ciudad y es corresponsal de un diario local. Todos los pasadizos y ambientes llevaban nombres de calles y áreas en Calgary y están decorados con murales y afiches donde se cuenta su historia y folklore.

El debate previo a la construcción de estos buques fue bastante largo y no faltaron los críticos, incluso con las quillas ya puestas una serie de contratiempos hicieron pensar que nunca serían comi-

sionados. Sin embargo, ya en servicio estos buques han demostrado ser unas excelentes y versátiles unidades de combate capaces de enfrentar amenazas en diferentes escenarios por muchos años venideros.



1. ARREGLO DE SONAR REMOLCADO "CANTASS"
2. SEÑUELO ANTI-TORPEDO "NIXIE" AN/SLQ-25
3. CIWS "VULCAN PHALANX" 20mm
4. TLT MK-32/TORPEDOS MK-46
5. SCT STIR 124 CA
6. MISILES A/A "SEA SPARROW" VLSS
7. SSM "HARPOON" 84D-4 Mk-7 Mod.1
8. CME "RAMSES"
9. RADAR SUPERFICIE "SEA GIRAFFE" HC 150
10. SIST. INTERCEPCION DE COMUNICACIONES AN/SRD-502
11. RADAR NAVEGACION SPERRY Mk 340
12. RADAR ALARMA TEMPRANA AN/SPS-49
13. SISTEMA SEÑUELOS "SHIELD II"
14. CAÑON BOFORS Mk 2 57mm
15. SONAR DE CASCO AN/SQS-505(V)6



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)



El "Santa Rosa"

Primer buque guardacostas de nuestra Marina de Guerra

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

El Comercio, *en la página editorial de su edición correspondiente al día sábado 14 de julio de 1990, en su ya hecho permanente espacio "Sucedió hace un siglo", en resumidas notículas y bajo los rubros de "Llegan los héroes", "Nuestros Marinos", "Apoteosis" y "Las honras fúnebres", hizo de conocimiento de sus lectores la llegada a nuestro primer puerto de los restos mortales de los heroicos peruanos inmolados durante la guerra con Chile en 1879; del fervor cívico con que fueran recibidos dichos restos por el pueblo chalaco y la ciudadanía que también concurriera con tal fin al Callao, así como el inicio de las honras fúnebres en la Iglesia Matriz del puerto con la asistencia de autoridades, dignidades y representaciones.*

Entre las noticias, de modo particular despertó nuestro interés la referencia contenida en la tercera de ellas, respecto a los buques en los que fueron embarcados los restos de los héroes y en cuyas cubiertas llegaron a la patria. Eran aquellos, el crucero *Lima* y el guardacostas *Santa Rosa*. Los restos de los héroes llegaron a Perú el 15 de julio de 1890.

Casi cuatro años después, y siempre en su recuadro referido al siglo pasado, *El Comercio,* en su edición del 13 de febrero de 1894, en la segunda de las notículas en el recuadro ("Guardia Marinas"), nos entera respecto a la expedición de títulos de Guardia Marinas a los alumnos egresantes de la Escuela Naval, refiriendo igualmente que las dotaciones a los que se los destina eran las del crucero *Lima* y el guardacostas *Santa Rosa*. A este último fueron nombrados los Guardiamarinas César Bielich y Francisco Berrosa.

Siempre siguiendo la sección, variada después a "Sucedió hace 150 años", a un mes después de la información contenida en el párrafo anterior, *El Comercio*, atrás un siglo en sus ediciones correspondientes al 16 y 17 de marzo de 1894, da a saber a sus lectores que, al término de los trabajos de reparación a los que había sido sometido, el guardacostas *Santa Rosa* haría una travesía de prueba, en viaje de ida y vuelta del Callao a Ancón, llevando a bordo al presidente de la República, General Remigio Morales Bermúdez, al Consejo de Ministros y otros altos funcionarios públicos.

Dada la denominación de una unidad naval con el nombre "Guardacostas" nos intrigó. Nos preguntábamos cuál sería el origen de aquella clasificación, que databa de ciento tres años atrás, como las que tienen actualmente las unidades de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Todo lo anteriormente expuesto nos ha permitido hacer de nuestro conocimiento que hace más de un siglo atrás la Marina de Guerra contaba entre sus elementos a flote con una unidad "Guardacostas", y que esta unidad, construída en 1883, en Glasgow, Inglaterra, y destinada a servir en el transporte de granos, fue adquirida de la casa Milne y Campbell y Cia., con sede en el Callao, por la Marina de Guerra por el precio de 16,500 libras esterlinas, variándose su nombre inicial de *Talca* por el de *Santa Rosa.*

Por fortuna, el autor de esta nota encontró esclarecedoras respuestas en el tomo XII, Volumen 2 de la "Historia Marítima del Perú", escrito por el eminente historiador Dr. Raúl Palacios Rodríguez en el capítulo "Las adquisiciones navales", quien en forma muy detallada describió la historia del primer buque, el *Santa Rosa,* y como a continuación se describe:

"La resolución que efectivizaba su compra decía: "Habiendo dado un resultado satisfactorio la prueba de mar a que fue sometido el vapor tal conforme a lo estipulado en el presente contrato de compra y venta se declara perfeccionada la referida negociación. En consecuencia el mencionado vapor pasa por ser propiedad nacional, ingresando a la Armada con el nombre de *Santa Rosa.* La nave constituía, según la apreciación de Rosendo Melo, "una de las más apropiadas para las modestas necesidades de la época de agotamiento, por su económico consumo de dotación y aprovisionamiento".

La prueba de suficiencia había sido encomendada al capitán de corbeta Bernabé Carrasco, quien, con un grupo de maquinistas, se embarcó en dicho bu-

que hacia el norte (Tumbes) para comprobar su estado y eficiencia. El veredicto fue positivo. Aquí su testimonio: "Durante la navegación al norte hasta mi regreso —decía en el parte respectivo— la máquina del *Talca* ha funcionado con toda regularidad dando un andar constante de 10 millas cuatro décimas por hora sin forzarla; respecto a las condiciones marineras del buque éstas son inmejorables habiendo, correspondido satisfactoriamente a cuantas pruebas he puesto en práctica para poder apreciarlas".

Sin embargo hacía la siguiente recomendación: "Para que el vapor *Talca* quede como transporte de guerra, y pueda conducir 600 hombres con toda la comodidad, es indispensable que se extienda la toldilla para víveres, velas, artículos navales, etc. También necesita aumentar las corboneras y formar un "Santa Bárbara".

En cuanto a la descripción del buque, los datos que nos proporciona Carrasco son sumamente interesantes. El casco estaba formado de planchas de acero de 13/32 pulgadas al centro, disminuyendo gradualmente hacia la proa y popa hasta quedar reducido a 6/16 de espesor; se halla dividido en cuatro compartimentos separados por completo, de modo que en caso de avería en uno, no sufrirían los restantes. Sus dimensiones eran:

Eslora entre perpendiculares 53.35 metros,
Manga entre perpendiculares 8.53 metros,
Puntas entre perpendiculares 3.35 metros,
Quilla limpia entre perpendiculares 50.00 metros,
Calado de proa entre perpendiculares 1.34 metros,
Calado de popa entre perpendiculares 1.70 metros.

Su capacidad, de 333 toneladas de registro, podía contener en sus bodegas 400 toneladas de carga. El timón, formado por dos planchas de acero, podía funcionar a vapor y a mano. Las dos carboneras estaban en capacidad de recepcionar hasta 30 toneladas de carbón. Finalmente, las cubiertas, bodegas, tanques y cámara se encontrabran "en buen estado".

El comando del buque recayó en el mencionado oficial Carrasco, mientras que su dotación de oficiales quedó conformada del siguiente modo:

Segundo comandante, teniente primero efectivo, Manuel Fernández Dávila; tenientes segundo efectivos, Elias Higginson y Adolfo Gamero; tenientes segundo graduados, Ramón Sánchez Carrión y Emiliano Fesel; guardiamarina, José A. Morante.

La marinería se formó con el enganche de varios marineros contratados a razón de 320 soles.

El 21 de diciembre de 1884, a solicitud del comandante Carrasco, se embarcaron a bordo, además de víveres y carbón, diversos artículos navales y elementos de guerra, tales como un cañón "Krupp" con sus ruedas, cureña de campaña e implementos respectivos, además de otros accesorios del cañón.

Durante los primeros meses del año de 1885, el *Santa Rosa* estuvo destacado en el sur "manteniendo el bloqueo entre Quilca y Mollendo", según informaba el propio Carrasco. "Todos los viajes practicados desde el 03 del presente a la fecha —decía en el oficio del 23 de enero— los he verificado con el andar de 6 millas por hora y consumiendo tan sólo cuatro toneladas de carbón cada 24 horas".

Con fecha 18 de octubre de 1885, y desde Mollendo, el comandante de la nave remitió a la superioridad naval dos documentos: el Inventario (noviembre 1884) y el Petipié (junio 23 de 1886) del *Santa Rosa* que obraban en su poder desde que asumió el mando. Este último, de primerísima importancia para contemplar la descripción muy en detalle del susodicho buque.

Por resolución del 14 de diciembre de 1885, se nombró como comandante de este vapor al capitán de navío Manuel A. Villavisencio, en reemplazo de Bernabé Carrasco "que debía ponerse a disposición del Gobierno". El día anterior, el saliente comandante había informado que el buque se encontraba "completamente sucio en su fondo". A los pocos días de haber recepcionado la nave, Villavisencio se dirigió (24de diciembre) al coronel Director de Guerra y Marina exponiéndole la situación del buque y la imperiosa necesidad de efectuar algunas transformaciones en él, las cuales fueron efectuadas por la Compañía del Dique del Callao.

El 22 de marzo de 1888 el *Santa Rosa* pasó a formar parte de la empresa nacional Bernizón y Cía.

Al convertirse en 1888 el vapor *Perú* en pontón, quedó solo para el servicio de nuestra costa el *Santa Rosa*, cumpliendo su servicio de acuerdo a los manifestado por el ministro del Ramo "en condiciones satisfactorias". A comienzos de ese año (5 de marzo), el ministro Mujica se dirigió a su homólogo de Hacienda y Comercio para manifestarle su extrañeza porque a este buque no se le había proporcionado víveres en su último día de viaje en comisión de servicio a Mollendo, solicitándole que en el futuro cuando todo buque se encontrara en esa condición se le atendiera prioritariamente.

A lo largo de su historia, el *Santa Rosa* fue sometido a importantes y constantes reparaciones e innovaciones. Se le artillaron 4 cañones Krupp de campaña y ametralladoras Maxim en el puente de navegación.

El *Santa Rosa* por orden expresa del Presidente de la República fue destacado al norte para custodiar los puertos cercanos a la Capital, amenazada por los montoneros y pierolistas. Así lo hizo saber el propio Comandante General de la Escuadra, contralmirante Manuel A. Villavisencio, al comandante de la nave en su oficio de fecha 21 de eneero de 1895: "Como he prevenido a Ud. verbalmente, deberá zarpar con el buque de su mando al mediodía de hoy para desempeñar la comisión de vigilancia entre la costa de Chancay y Huarmey, sujetándose al pliego de instrucciones que se adjunta, pudiendo además proceder Ud. en las imprevistas circunstancias que se presenten con el celo y actividad que su experiencia le sugiera, para dar buena cuenta de su comisión. Debo advertir a Ud. que el Supremo Gobierno tiene pleno conocimiento de que se trata de introducir armas y municiones por dichas costas burlando la vigilancia dela Escuadra, por lo cual debe Ud. recomendar a sus subordinados la más estricta vigilancia".

Al mes siguiente, por encargo del Presidente Cáceres, la nave fue destacada al sur en cumplimiento de esta misión. A comienzos de febrero sirvió tanto como sede de la Aduana de Mollendo, como de la Autoridad Marítima. El Comandante General de la Escuadra comunicó al Director de Marina, en su oficio 11 de febrero de ese año: "Habiendo dispuesto S.E. el Presidente que al desocupar las fuerzas del gobierno el puerto de Mollendo se constituirá la Aduana y la Capitanía en el Guardacos-

tas *Santa Rosa* he dado las órdenes del caso al señor Comandante del expresado buque para que admita a bordo a dicho personal y dé las facilidades posibles para el despacho, debiendo el buque permanecer estacionado allí".

Triunfante la revolución pierolista, el 22 de julio de 1896 se estableció la Comandancia General de la Escuadra, entrando el *Santa Rosa* a formar parte de ella con el siguiente armamento:

4 cureñas Krupp
4 cureñas hidráulicas
10 rifles Manlicher
24 carabinas
19 espadines.

En estas condiciones, a lo largo de la segunda mitad de ese año, el buque realizó continuos viajes a la isla de Palominos para estudiar y determinar el alcance del nuevo faro, conduciendo a los ingenieros, técnicos y personal de la Marina responsable de la obra.

Encontrándose el *Santa Rosa* en el dique (primera quincena de enero de 1899), se constituyó una Junta integrada por el Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Bernabé Carrasco; del de igual clase graduado, Juan B. Cobián, y, además, por el capitán de fragata graduado Federico Rincón, el comandante del buque, Octavio Cavero, el inspector de máquinas y los primeros maquinistas de la *Lima* y el *Constitución,* para practicar un reconocimiento exhaustivo de su casco. Después de prolijo examen, se acordó dar por buenas (aunque no por mucho tiempo) las planchas de los fondos, recomendado la reparación, sobre todo, de las planchas de los fondos, especialmente de las de la línea de agua.

Poco después (por Resoluciones Supremas de 6 de junio y 12 de julio de 1900) el *Santa Rosa* fue sometido a una reparación total del casco, encargándose la supervisión del trabajo a una comisión integrada por el capitán de fragata Octavio Cavero y William Black. En un extenso informe, que se encuentra en el Archivo Histórico de Marina, dicha comisión dio cuenta al Comandante General de la Escuadra, contralmirante Bernabé Carrasco, de la labor cumplida por el contratista William White durante los casi setenta días que demoró el trabajo.

No obstante este mejoramiento, al año siguiente (4 de diciembre de 1901) se nombró una comisión inspectora "a fin de conocer el estado en que se encontraba el casco del buque". La integraban el capitán de navío Juan J. Raygada, el de la misma clase graduado Ramón Freire y el capitán de corbeta Eulogio Saldías, utilizando los servicios de los maquinistas del *Constitución* y el *Santa Rosa.*

En 1902, el ministro del ramo, en su Memoria manifestaba que el mencionado transporte se "encontraba desarmado, por hallarse sus calderas en mal estado" y que mientras tanto se le consignaría como lazareto flotante, descargándose su artillería, pertrechos y demás artículos navales para ser "repartidos entre los buques en servicio". Al año siguiente el ministro Villavisencio informaba que en el pliego del presupuesto de la Marina se había suprimido la partida correspondiente al *Santa Rosa* por hallarse "desarmada y en malas condiciones".

Por Decreto Supremo de 01 de diciembre de 1904, el Gobierno de Dn. José Pardo (recién llegado al poder) ordenó la formación de una Junta presidida por el contralmirante Melitón Carvajal e integrada por los capitanes de navío Toribio Raygada y Nicanor Asín y los capitanes de fragata Juan M. Ontaneda y José Ernesto de Mora (que actuó como

secretario) con el fin de informar sobre varios puntos concernientes a nuestros buques de guerra *Santa Rosa, Constitución y Lima.*

Esta Junta se instaló en la Capitanía el 13 de diciembre de 1904 y opinó: "No factible el cambio de las antiguas calderas (con ocho años de uso ininterrumpido), por el elevado costo de su operación. Modificar el armamento y destinarlo como pontón por el mal estado del casco".

Estas consideraciones constituían, a no dudarlo, los argumentos de mayor fuerza para la decisión de "excluir al *Santa Rosa* definitivamente del servicio activo".

En aquella época se encontraban en servicio el crucero *Lima* y el transporte *Constitución* y otras unidades de guerra menores.

Como se ha reseñado líneas más arriba, hacen pues ciento cuatro años de la existencia de esta unidad denominada "Guardacostas", que, básicamente, realizó las funciones de las unidades guardacostas actuales.

Así concluye la presente exposición, referida a destacar la existencia y presencia entre los buques de nuestra Marina, luego de la guerra de 1879, de una unidad ya entonces denominada guardacostas *Santa Rosa*, la misma que, tras alcanzar casi cuatro lustros de útil permanencia en nuestra renaciente Escuadra, fue puesta fuera de servicio al finalizar el año 1904.

El Perú es un país eminentemente marítimo, además de fluvial y lacustre; por lo mismo, correspondía, en una exacta atribución de misión y responsabilidades, denominar "Guardacostas" a una de las naves integradas a la Escuadra en 1886, durante el gobierno del general Manuel Iglesias: el guardacostas *Santa Rosa*. Guardacostas, efectivamente, dado el destino de los buques asignados a este fin, es decir, la defensa de las costas y puertos, así como la ejecución de los roles de policía marítima y actuar contra todo hecho ilícito en las áreas bajo su vigilancia.

Al presente, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, dentro de su organización cuenta con unidades de superficie denominadas "patrulleras guardacostas", que realizan los roles de policía marítima, ejerciendo el control del medio acuático, para hacer efectivo el control y seguridad de las áreas asignadas, contribuyendo a la defensa del país y a su desarrollo socioeconómico.

Ahora el Centro Médico Naval tiene el arma más moderna contra la catarata:



El Facoemulsificador Universal II de Alcon

La catarata es una de las afecciones del aparato visual más comunes en personas de edad adulta.
Si usted sufre esta enfermedad, puede solucionarla ahora mismo con la última tecnología mundial: La Facoemulsificación. Con el equipo Facoemulsificador Universal II, recientemente adquirido por el Centro Médico Naval, usted tendrá más ventajas en su cirugía de catarata:

- *Incisión más pequeña, no requiere puntos en la mayoría de los casos.*
- *Uso de lentes intraoculares plegables (última tecnología).*
- *Rápida recuperación post-operatoria.*
- *Reintegro inmediato a sus actividades normales.*
- *Equipo calificado de oftalmólogos.*

En el Centro Médico Naval del Perú, estamos con lo último en tecnología mundial para la cirugía de catarata!!

La Marina de Guerra del Perú y la próxima década

En este artículo, el autor aborda la naturaleza de la Marina peruana en los roles de seguridad en el llamado frente externo y más allá. El autor sostiene que la Marina peruana es esencial, aun así desaparecieran las guerras externas en el continente. Los hombres de la Marina, por periodos en la historia, han tenido que cuestionar y evidenciar la necesidad de su Institución. Hoy estamos, quizá, en las puertas de eventos trascendentales que pondrán nuevamente a prueba a nuestro país en sus decisiones sobre su seguridad. El autor aporta un punto de vista, en contribución a la formación de una conciencia marítima y a la toma de decisiones de largo plazo en temas de defensa. No expresa necesariamente la opinión de su Institución sobre el tema.

Contralmirante
Humberto León Rabines Gironda

EL DIVIDENDO DE LA PAZ

Vamos a ser optimistas y suponer que Perú y Ecuador llegan a establecer bases sólidas y de buena fe para una paz duradera. Mayor felicidad para nosotros, peruanos y ecuatorianos, sería difícilmente superada. También los países de la región y del hemisferio compartirían esta felicidad. Una región estable y segura es la base para el desarrollo, cualquiera que sea la política económica que se siga. Hasta el gran vecino estadounidense vería con muchísimo agrado la posibilidad de que los viejos esfuerzos se reorienten a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

En el país surgirán las preguntas lógicas: ¿para qué nos van servir las fuerzas armadas? ¿por qué tenemos que gastar anualmente recursos económicos en mantener más de ciento cincuenta mil militares y su maquinaria de guerra, en lugar de dedicarlos a eliminar la pobreza y dejar el tercer mundo?

Serían atendibles, también, análisis sobre las amenazas tradicionales a nuestra seguridad que sostendrían que se habrían reducido tremendamente. Las relaciones con Chile son óptimas y el saldo del Tratado de Lima no involucra elementos como para desembocar en la amenaza o en el empleo de la fuerza. La cuestión de la mediterraneidad de Bolivia, manejada a niveles diplomáticos, tampoco debiera arrastrarnos a ningún conflicto armado, menos aún en un mundo pragmático en donde nuestros intereses nos señalarían la integración como el mejor camino.

Voces más moderadas argumentarían por cierto, para mantener una cierta capacidad militar como para respaldar nuestro accionar político y económico en la arena regional e internacional, así como para colaborar aunque sea modestamente a la seguridad internacional y abogarían por una reducción moderada del aparato militar. Uno de sus fundamentos más creíbles, sin duda, sería la imposibilidad de avisorar el futuro en un mundo cambiante e impredecible como el nuestro. ¿Quién pudo, algunos poquísimos años antes, avisorar la caída del Muro de Berlín y de la Unión Soviética?.

Veamos algunas experiencias en otras latitudes.

Cuando terminó la Guerra Fría, el gobierno y las fuerzas políticas de Estados Unidos entraron a debatir el anhelado aislamiento que inspiró la colonización americana, versus mantener el rol hegemónico en el mundo. La reducción de las fuerzas armadas en un programa de 5 a 10 años también fue la receta en los países europeos de la NATO. Fue la búsqueda del famoso dividendo de la paz. Después de todo, tras la Gran Guerra y la Segunda Guerra Mundial ya se lo había intentado. Para 1991, el Pacto de Varsovia había desaparecido, la NATO ya no tenía rol, la historia de los bárbaros para los estados griegos de la antigüedad se volvía a repetir.

El nuevo orden mundial entró en redefinición. Hoy en el ámbito de la seguridad parece ir tomando forma. En lo que a este artículo atañe, está claro los estándares dobles (o múltiples) que se emplean, para el uso de la fuerza o la amenaza de ella. Este a veces sí, a veces no, de la canción, cínicamente dirían algunos, se mueve no tanto por los intereses de una seguridad colectiva como por los votos y ratings de popularidad de los presidentes de algunas superpotencias. Hasta las misiones de ayuda humanitaria (recordemos Somalia) implican reveses políticos, las fuerzas ar-



madas enviadas tienen que enfrentarse a bandas no tan mal armadas con los excedentes del arsenal de armas ex-soviéticas, fácil de adquirir, entrega inmediata, baratas y de aceptable tecnología (recordemos que estaban destinadas a enfrentar a la NATO).

En consecuencia, por esta y otras razones, la política de reducción de las fuerzas armadas se debiera referir, dirían muchos, más a cantidad que a calidad. Es cierto, el Pentágono ha tenido que abortar muchos programas de desarrollo de armas sofisticadas, frente a los presupuestos asignados, pero otros programas siguen, porque se supone que deben asegurar que Estados Unidos continúe siendo la potencia militar incontestada, más allá del simple *primus inter pares.*

Pero regresemos a nuestro ámbito. Si una política de reducción en tamaño de las fuerzas armadas estuviera aparejada con mantener una calidad competitiva en el ámbito regional, no habría ningún ahorro económico. El razonamiento es simple. Tomemos por ejemplo a nuestra Marina, desde los años '70s no se ha realizado ninguna inversión significativa, y más de siete buques de combate han salido del servicio sin reemplazo, además de otros auxiliares, helicópteros y aviones. Ya hemos llegado a la reducción, no hay mucho más que reducir que no sea algo de las fuerzas terrestres que participaron en la contrasubversión.

Aún más, supongamos se insistiera en que ya no se requieren fuerzas para la seguridad ante amenazas tradicionales. A pesar de esto, la Marina tendría que seguir en pie. La Marina peruana tiene una naturaleza única entre las instituciones del Estado. La Marina tiene el deber de asegurar intereses nacionales ante amenazas no tradicionales y de ejecutar operaciones no militares.

Un punto más, despojar al Perú de una fuerza armada creible, en este frágil mundo, sería un craso error, las futuras generaciones jamás lo perdonarían.

LA MARINA Y NUESTRO FRÁGIL MUNDO

Hay muchos ángulos desde donde analizar a nuestra Marina. En esta oportunidad he escogido uno de los más tradicionales, el pensamiento mahaniano, analizado con toda la injusticia para su autor, de la retrospectiva, con el solo propósito de evidenciar algunos aspectos de la naturaleza de la seguridad en el mar en nuestros días.

Mahan sostuvo que las fuerzas navales están para actuar sobre las rutas marítimas. Que las fuerzas navales deben de asegurar la libertad de movimiento del comercio propio. Y que dado que el comercio es por naturaleza competitivo por mercados, es fácil entender la aparición de fricciones y del empleo de la fuerza. ¿Estos pensamientos de Mahan sobre la necesidad de respaldar el comercio y transporte por mar es válido aun en nuestros días? ¿Qué hay de la seguridad colectiva? ¿De todos modos, no es acaso E.E.U.U. el policía del mundo? Además, ¿no es cierto, que uno de los objetivos nacionales de E.E.U.U. es apoyar e impulsar el libre comercio y la libertad de los mares en el mundo?

Si las respuestas a las preguntas anteriores son *sí*, entonces ¿para qué esforzarse en tener fuerzas navales que aseguren el comercio desde y al Perú? Más aún, nuestra flota mecante nacional es tan diminuta que casi todo el comercio del y al Perú se hace en buques

de otras banderas que están protegidos, en todo caso, por sus armadas. Salta inmediatamente a la mente que, de acuerdo al pensamiento mahaniano, el Perú no debería tener una armada, o debería tener una marina mercante para transportar el excedente de su producción a los mercados que en este caso, debiendo ser protegida, justifica una armada. Seguramente viene primero, en el pensamiento mahaniano, tener una producción con excedentes competitivos que justifiquen una marina mercante propia así como la fuerza para protegerla y conquistar nuevos mercados. Pero aún así, hoy, a comienzos del siglo XXI, ¿no es acaso suficiente calidad y precios para conquistar mercados en este mundo globalizado con tendencia a los megamercados? ¿No parece, acaso, a los ojos de la mayoría de los peruanos que no se requiere ni se requerirá en ningún momento la amenaza o el empleo de fuerza para colocar sus productos en el mercado internacional?

Si esto fuera así, entonces el Perú no necesita de la Marina de Guerra.

Pero en mi opinión no lo es.

Primero, porque el pensamiento mahaniano de que la armada es esencialmente para asegurar las rutas marítimas es incompleto y no toma en cuenta otras amenazas cuyos fines no son mercados. Amenazas con ambiciones territoriales son un ejemplo. También lo son las no tradicionales como las de seguridad colectiva tal como la participación en misiones de forzamiento y mantenimiento de la paz. Complementan las misiones de la armada otros roles como la lucha contra la subversión, las drogas, la piratería y el terrorismo. También otras no militares, como la ayuda humanitaria, la protección de la vida en el mar y la lucha contra contaminación del mar, la protección de las especies marítimas, entre otras. Si el Perú tiene amenazas en el mar, distintas y/o en adición a las que tienen por finalidad mercados, debe tener una armada.

Segundo, porque todo poder político está respaldado por una fuerza. La naturaleza del hombre no va a cambiar; la historia de la humanidad, se ha dicho, es la historia de sus guerras. El progreso, las ideas, el sectarismo conllevan contrastes y conflictos de intereses que, tan pronto como aparecen, se emplea la fuerza o la amenaza de la fuerza. Basta dar una mirada a nuestro mundo moderno, contemos cuántas guerras han habido en los últimos años y veamos sus causas. Después de tantos avances en la civilización, las fuerzas armadas siguen empleándose en todo el mundo, operaciones navales es cosa de todos los días en los países marítimos. Si el Perú tiene intereses nacionales en el Océano Pacífico, tiene que tener una armada.

Tercero, porque las leyes internacionales son para que las cumplan los débiles. Los poderosos pueden aplicar más de un estándar en el tratamiento a quien viola el sistema internacional; la prensa internacional señala, repetidamente, que mientras un país como China, con flagrantes violaciones de los derechos humanos, es hasta apoyado por alguna superpotencia, otros como Cuba son bloqueados. Las grandes potencias pueden hacer emitir resoluciones al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas muchas veces sin dificultades y por último aun actuar por su cuenta empleando la fuerza para sus propios fines, sin más reacción que una protesta simbólica internacional en el mejor de los casos. Los débiles tienen que cumplir el sistema internacional, no entrar en conflicto con los intereses de las grandes potencias, bajo pena de sanciones económicas o represalias e inter-

venciones militares, con una singular excepción: las guerras totales populares.

¿Pero qué pasa con los conflictos entre débiles donde las grandes potencias no tienen mayor interés? En una rápida mirada a Somalia, Afganistán, Burundi, Ruwanda, Zaire y hasta Bosnia Herzagovina, se puede observar que las grandes potencias, si han intervenido ha sido tarde, por razones humanitarias y minimizando su participación. En consecuencia, un conflicto entre dos naciones sudamericanas pueden darse, con una intervención tardía y no tan comprometida por parte de E.E.U.U. y los países de la Región y este conflicto, como cualquiera, podrá comprender al teatro marítimo. Por esta razón el Perú también necesita de una armada.

PARA QUÉ SIRVE LA MARINA EN UNA GUERRA EXTERNA

Popularmente se tiende a pensar en ejércitos terrestres avanzando con sus vehículos mecanizados sobre el enemigo, apoyado por helicópteros y aviones. El cine y la televisión también han contribuido a la idea de un ejército terrestre con tantos medios como los que puede tener solamente Estados Unidos y cada vez menos países en el mundo. Las guerras totales entre países no pertenecen a nuestra región en nuestra época. Ningún país en Sudamérica tiene esa capacidad y muy pocos en el mundo la tienen. Lo que sí pueden haber son conflictos limitados. Limitados en tiempo, recursos, espacios y objetivos. Los ejércitos terrestres de la región a duras penas pueden avanzar algunas decenas de kilómetros por tierra sobre su adversario. Muchas causas contribuyen a ello. No hay un gran desbalance en sus poderíos, la selva y la sierra son terrenos muy difíciles para el combate, aun para los ejércitos de las primeras potencias mundiales, la angosta costa está cortada por quebradas con vulnerables puentes fáciles de bloquearse, y, finalmente, países y ejércitos con recursos limitados para extender su avance. A esto hay que sumar definitivamente la presión interna, particularmente de grupos económicos, para resolver el conflicto en el menor tiempo posible.

La norma será, pues, la mesa de negociaciones; ir a ella en términos favorables, en mejor pie en las operaciones militares que el adversario.

Las fuerzas aéreas son elementos imprescindibles para la guerra terrestre y para la guerra naval. Las operaciones aéreas por sí solas no contienen los elementos para una victoria. Su accionar tiene que estar enmarcado en una campaña terrestre, o en una campaña naval, o en ambas.

Pero si el Ejército sólo puede hacer operaciones militares limitadas, ¿qué puede hacer la Marina en un conflicto armado?

En términos amplios, las marinas pueden hacer dos cosas: controlar el mar y proyectar el poder a tierra. El control del mar signfica usar o negar el uso de todo el mar o de una parte de éste todo el tiempo o por un periodo. En su fin último busca suspender el comercio marítimo del enemigo y asegurar el propio. Recordemos que más del 90% del comercio de las naciones de la región se transporta por mar y sin éste no hay riqueza. El desabastecimiento conduce a la paralización, desmoraliza, exhacerba los ánimos contra sus gobiernos y ocasiona grandes pérdidas. Esta es la tremenda fuerza de una armada.

Quién no posea una armada con un

poder creíble está condenado irremediablemente a la derrota.

Como la guerra en el mar es necesaria para concluir un conflicto en términos favorables, pero muchas veces no es suficiente en una guerra algo más que limitada, es necesario proyectar el poder militar a tierra desde el mar. Generalmente se requerirá una ocupación terrestre para que el conflicto sea decisivo. Esta capacidad de llevar fuerzas terrestres expedicionarias a otras costas sólo la posee Estados Unidos y otras pocas naciones en forma limitada. Pero también se proyecta el poder a tierra con la aviación y con los misiles crucero como el Tomahawk. En nuestro ámbito regional, además de la aviación basada en tierra, las armadas están limitadas por sus medios a los bombardeos de artillería naval, a un elevado riesgo. Proyectar el poder a tierra demanda gran cantidad de medios navales y presupone un control del mar y del aire previo.

Para lograr afectar el tráfico marítimo del adversario, las estrategias implican la destrucción o neutralización de la armada enemiga y luego, con libertad, ir sobre el tráfico marítimo, o bien, ir directamente sobre este tráfico marítimo y destruir al enemigo cuando éste se presente. Los resultados no son inmediatos, pero tampoco las guerras son tan cortas como uno pudiera creer.

Iniciado un conflicto, después de algunos días, el Consejo de Seguridad de la ONU probablemente llamará por un alto al fuego y pedirá la aplicación de sanciones económicas o embargos al agresor si éste, está claramente definido. Estos embargos son lentos y tienen efecto, primero, sobre los suministros legales de armas y, después de varias semanas, sobre otros rubros. El interés estadounidense no compromete asuntos vitales y no estará dispuesto a enviar a sus muchachos a morir a una región sudamericana. La formación de una eventual fuerza regional, en caso logre consenso, tardará meses. Lo que en mi opinión detendría eventuales conflictos armados en nuestra región es la presión de la opinión pública interna, los grupos económicos y el deterioro del tesoro público de los beligerantes.

Me aventuraría a decir que, en términos políticos y económicos, un conflicto en la región hoy en día tiende a una guerra de desgaste muy especial mientras que en términos militares el campo queda libre para cualquier estrategia operacional que se pueda concebir. En tierra y mar, la amenaza de seguir infringiendo mayor daño y la conquista de objetivos terrestres más o menos cercanos son las condiciones favorables buscadas para ir a negociar la paz. La victoria con la rendición incondicional del enemigo es poco probable. El país más sólido en fuerzas y económicamente impondrá las condiciones, y en esto el rol de la Marina es gravitante.

LA MARINA Y SUS DEBERES ANTE AMENAZAS NO TRADICIONALES Y OPERACIONES NO MILITARES

Hace poco conmovió a la opinión nacional e internacional la caída en el mar de un avión de la Compañía AeroPerú, a unas 40 millas frente a Ancón. La búsqueda para el rescate saltó a las primeras páginas de los diarios. El equipamiento y habilidad de la Marina para localizar los sobrevivientes, restos, o cadáveres, se contaba en minutos y horas. Son, desgraciadamente, también frecuentes las embarcaciones pesqueras a las que hay que buscar y rescatar, y mu-

chas veces ejecutar operaciones de salvataje. Estos hechos ilustran la emotividad y sensiblidad que pueden adquirir episodios relacionados con la seguridad de la vida en el mar.

Los derrames de petróleo en el litoral son también frecuentes, los que llegan a las costas son presa de los diarios y convocan a la opinión pública que demanda justamente una rápida intervención.

Flotas con sistemas de pesca ilegales que depredan el Mar de Grau y más allá de éste, afectan severamente a la biomasa y a la riqueza que la pesca debe dar a los peruanos.

La lucha contra el contrabando, la piratería y el terrorismo en altamar son actividades menos conocidas. La interdicción de tráfico ilegal de drogas puede en cualquier momento convertirse en operaciones con una alta actividad.

Hagamos un resumen de todos los roles que tiene que desarrollar la Marina:

DEFENSA EXTERNA

En estado de no guerra o normal:
- Disuasión
- Distensión: Medidas para fomentar la confianza
- Entrenamiento
- Operaciones de contingencia
- Vigilancia

En estado de guerra o conflicto armado:
- Control del mar
- Proyección del poder sobre tierra

DEFENSA INTERNA

En la contrasubversión:
- Contrasubversión (operaciones ofensivas)
- Antisubversión (custodia y protección)

En la lucha contra el tráfico ilegal de drogas:
- Apoyo a la Interdicción

EN LA ARENA INTERNACIONAL

Con autorización del Presidente de la República:
- Pacificación
- Mantenimiento de paz
- Ayuda humanitaria
- Operaciones sicológicas, inteligencia, contraterrorismo y contrasubversión

ROLES COMPLEMENTARIOS

Control marítimo, fluvial y lacustre:
- Represión al contrabando de armas en el mar
- Represión a la piratería
- Protección del medio marino (desastres y depredación)
- Hacer cumplir la ley

Seguridad de la vida en el mar:
- Búsqueda, rescate y salvataje
- Señalización para la navegación
- Apoyo en hidrografía y meteorología

EN CONTRIBUCION AL DESARROLLO

Operaciones no militares
- Acción cívica
- Creación y apoyo de polos de desarrollo (establecimiento de bases)
- Exploración, establecimiento de líneas de comunicaciones y transporte en áreas no comerciales
- Integración de la cuenca amazónica con otras
- Ayuda humanitaria en desastres
- Evacuación

En recursos humanos:
- Investigación científica, desarrollo del mar y sus recursos (Antártida, sanidad, fondos marinos, pesca y maricultura)
- Asesoramiento a organismos relacionados con el ámbito marítimo (puertos, transporte, organismos

internaciomales, etc)

En educación:

- Personal de retirados y licenciados del servicio militar
- Escuelas

En logística:

- Astilleros y maestranzas afines a la industria naval
- Apoyo a los servicios públicos esenciales

CONCLUSIÓN

Seamos honestos, pongamos en orden nuestros valores éticos y morales. Primero son los intereses nacionales. No por vieja deja de ser cierta la sentencia de que *sin seguridad no hay desarrollo*. Los conflictos se han producido cuando la disuación ha fallado. No hace mucho escuché a un amigo, no muy versado en temas militares, pero que con una simple lógica me preguntó: ¿hubiese habido Cenepa si hubiésemos tenido los MIG 29? ¿Cuántas vidas y gastos se hubiesen ahorrado?

En temas de defensa externa el fracaso de la disuasión es el fracaso de la credibilidad de las fuerzas armadas. Está en las manos de los gobernantes, de los políticos y finalmente en las del pueblo peruano decidir sobre los fondos a sus fuerzas armadas ya que también en ellos recae la responsabilidad del fracaso y de los aciertos. A nosotros los militares nos toca hacer lo mejor, con sacrificio, dedicación y también sabiendo superar las frustraciones.

Más allá del riesgo que se decida aceptar, existen otras tareas para la Marina. En particular, las que están referidas a la vida cotidiana de nuestro país y que en cualquier forma demandan una Armada con una estructura y magnitud adecuada para preservar nuestras riquezas, intereses y seguridad en esa tan basta y muchas veces tan olvidada región que es el mar.

Nota sobre el autor

El Contralmirante Humberto León Rabines Gironda es profesor de estratégia marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval desde 1993. Ha dictado conferencias en el CAEM entre 1992 y 1995. También es parte de equipo de profesores del Curso de Administración de Recursos para la Defensa que se dicta en la Academia de Guerra Aérea, en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el CAEM. Es graduado del Naval Command College, Naval War College, Newport, R.I., Comando y Estado Mayor ESUP, y de la Escuela Naval del Perú (Primer puesto y Espada de Honor).

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

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

UNICAN

Centro de adiestramiento canino de la Marina de Guerra del Perú

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


Pastor alemán


Fila brasilero

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

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

La Unidad Básica de Análisis:

Un aporte a la organización del Trabajo de Inteligencia

Capitán de Corbeta
Luis Antonio Ríos Rodríguez

INTRODUCCIÓN

Las apasionantes historias y novelas escritas sobre Inteligencia y el Espionaje, tratan casi siempre de las aventuras y peripecias de personajes novelescos, como los descritos en las obras de John Le Carré, Ian Fleming o Larry Collins; también se proyecta esta imagen de casos reales, como los de Sorge, Treepert, Cícero, Harel y una infinidad de extraordinarias historias que han servido para difundir la imagen casi mítica de las personas dedicadas a la Inteligencia y al Espionaje. Esta actividad, de vital importancia para la seguridad de todas las naciones, es llamada por algunos conocedores como "El Gran Juego". *Como seguramente es conocido por los lectores, el trabajo de Inteligencia se organiza en base al llamado* "Ciclo de Inteligencia", *el cual en forma genérica es un circuito cerrado entre las etapas de colección, análisis y diseminación de la Información (algunas doctrinas consideran la* "orientación del esfuerzo de búsqueda" *como una cuarta etapa).*

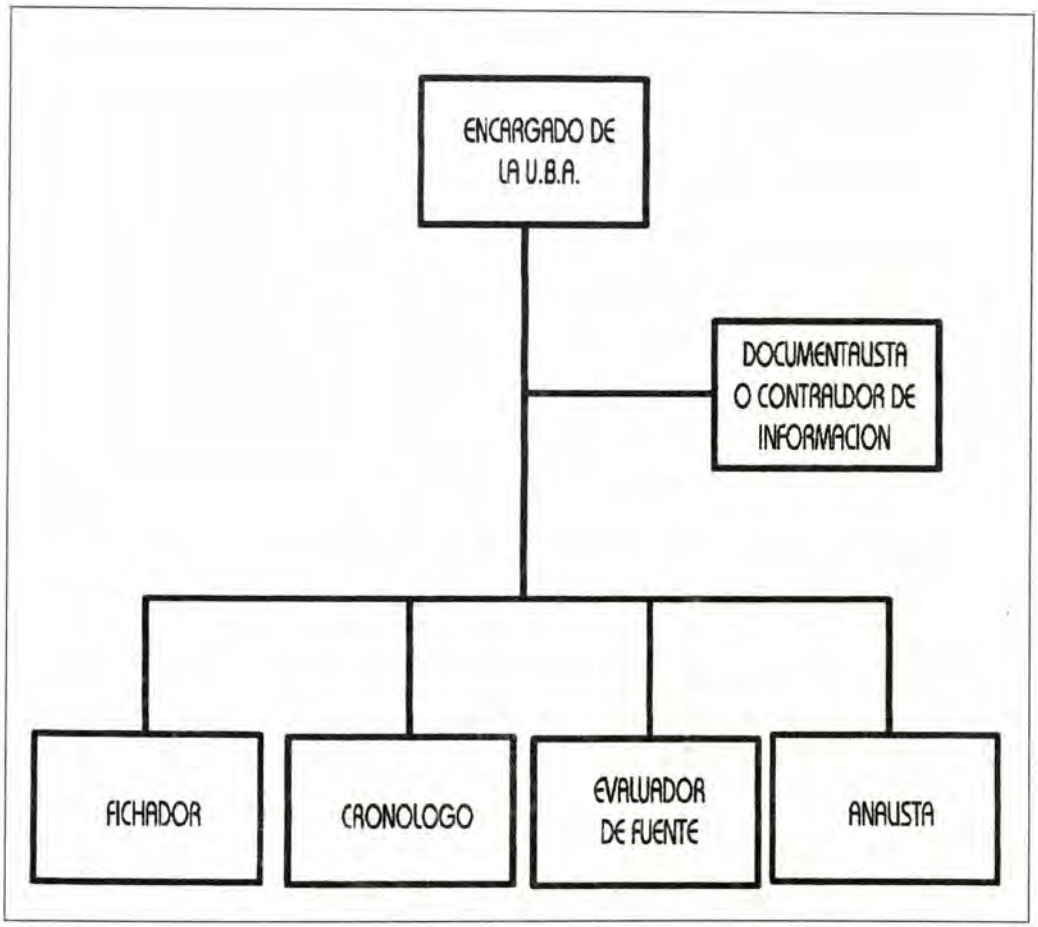


El elemento principal que nutre y recorre todo el "Ciclo de Inteligencia" es la información, ésta es el tesoro que todos buscan y anhelan. Sin embargo, para que este vital elemento sea útil en la toma de decisiones es necesario procesarla adecuada y oportunamente.

Así pues, el producir Inteligencia es el resultado de un arduo trabajo que demanda una adecuada organización y un excelente personal; apreciando este tema de manera integral, observaremos que el trabajo de Inteligencia no es solamente el llamado espionaje o la práctica de alguna de las técnicas operativas tan mencionadas en los últimos años (seguimiento, vigilancia, etc.) debido a la lucha contrasubversiva. La producción de Inteligencia es compleja y muestra el producto de diversas formas y enfoques: Podrá ser táctica o estratégica; podrá ser predictiva, básica o actual; podrá estar contenida en un solo documento o como anexo de otro soporte, podrá ser papel, vídeo o multimedia.

Por otro lado, aunque aparentemente sea contradictorio, el dato y la información de tipo estratégico, por lo general, es de más fácil acceso. Algunos de los forjadores de la doctrina de Inteligencia, como el norteamericano Sherman Kent, nos muestran cómo más del 90% de la información de Inteligencia estratégica se encuentra en fuentes de información abiertas (públicas), en bibliotecas o centros de información; por tal motivo su obtención no implicará riesgos temibles. Sin embargo, para la producción de Inteligencia será otro el reto que nos espera; para lograr esto será necesario tener una excelente organización, amplio conocimiento del tema tratado, constancia y, sobre todo, metodología de trabajo.

La Unidad Básica de Análisis



El motivo del presente artículo es apoyar la etapa de análisis de información, brindando un modelo "tipo" para la organización de este trabajo. El modelo se presenta en lo que podríamos denominar la Unidad Básica de Análisis (U.B.A.), de tal forma que ayude a la definición de funciones específicas o roles necesarios para una eficiente y eficaz producción de Inteligencia.

La Unidad Básica de Análisis es una organización celular que deberá cumplir cinco roles básicos: Análisis, evaluación de fuentes, control documental, generación de fichas biográficas y control cronológico. Esta es la cantidad mínima de roles a cubrir para satisfacer las demandas de la producción de Inteligencia.

La cantidad de personal asignado es variable, dado que podría asignarse más de un rol a un solo tripulante o inversamente asignar más de un tripulante a un solo rol, dependiendo únicamente de la necesidad del Comando para cumplir su misión.

Como se ve en el organigrama, los roles son claros:

Confeccionar fichas biográficas de todos aquellos personajes que tengan relación con el tema que estudia la U.B.A.

Llevar una cronología actualizada de los hechos relacionados con el tema que estudia la U.B.A.

Llevar una adecuada evaluación de cada una de las fuentes y/o agencias que proporcionan información a la U.B.A.; este rol es importante para asignar una correcta evaluación a los documentos producidos por la Unidad, ya que estos nacen de la información que llega a ella.

Llevar a cabo un adecuado manejo y cuidado de los documentos de Inteligencia relacionados al tema que estudia la U.B.A.; este rol se relaciona estrechamente con el empleo de "esquemas de clasificación de información" (códigos) y "herramientas de recuperación de información" (catálogos); así como con las medidas de seguridad física existentes para la seguridad de los documentos.

Finalmente está el análisis y producción de los documentos de Inteligencia, para lo cual el analista emplea toda la información que procesa la U.B.A.

El personal más caracterizado podrá asumir en adición a sus funciones la encargaduría general de la U.B.A.

Flexibilidad del modelo

Un aspecto sumamente importante es la flexibilidad que brinda el adoptar este modelo organizativo, así pues, para un elemento de maniobra del tipo Batallón podría ser suficiente activar solo una U.B.A. Sin embargo, una Segunda Sección de un Estado Mayor General requerirá seguramente activar una mayor cantidad de UBAs, ya que sus necesidades de información así lo demandarán; sin embargo la UBA del Batallón o las múltiples UBAs del Estado Mayor General tendrán la misma organización y los mismo roles; lo que variará será el número de UBAs, y la cantidad de personal asignado a las mismas.

Esta flexibilidad permite, además, reorientar rápidamente el trabajo del personal sin que se presente una variación brusca que afecte vitalmente la calidad de la Inteligencia producida, ya que el personal seguirá cumpliendo las mismas funciones en las cuales se encuentra entrenado. El encargado de controlar la información continuará manejando el esquema de clasificación de información, las herramientas de recuperación y las normas de seguridad física normalmente empleadas; el evaluador de fuentes empleará los mismos procedimientos de verificación cotidianos; los encargados de fichas biográficas y cronologías continuarán manejando las mismas herramientas. El caso del analista es especial; éste será el único elemento de la UBA que requerirá de nuevos conocimientos, dado que cambió el tema de estudio; sin embargo, esta dificultad puede ser adecuadamente manejada por el Comando, si es que mantiene entrenado al personal de acuerdo a las variaciones que la Apreciación de Inteligencia Estratégica señalan.

La flexibilidad de este esquema organizativo también se demuestra al apreciar que, al tratarse de roles a cumplir, no se especifica la cantidad de personal asignado para cada rol. En la mínima expresión, los cinco roles pueden

ser cubiertos por una sola persona, como por ejemplo el oficial de Inteligencia de una corbeta misilera; asimismo, si el volumen de información es grande, podría ser que se requiera tres personas para confeccionar sólo las fichas o cronologías en turnos de ocho horas; también podría darse el caso que el tema estudiado, por su complejidad, requiera de dos o más analistas. Lo importante es que se cumplan los cinco roles, la cantidad de personal implicado y la cantidad de temas estudiados serán variables.

Mejoras en la administración de personal

Otra ventaja de este modelo es el permitir una mejor administración y entrenamiento del personal. Al existir diferentes roles, éstos demandan diferentes tipos y niveles de conocimiento y entrenamiento, generándose una forma de progresión dentro del trabajo de la UBA.

Al fichador y al cronólogo le correspondería un nivel elemental de conocimientos, básicamente referidos al conocimiento del sistema en el cual carga las fichas y la cronología. Esta función puede ser desarrollada por un elemento joven, el cual mientras desarrolla su trabajo ganará experiencia y se nutrirá en la práctica con las experiencias del personal con mayores conocimientos.

El segundo y tercer nivel de conocimiento son paralelos y corresponden al "Documentalista" y al "Evaluador de Fuentes". El primero deberá conocer profundamente el "esquema de clasificación de información", así como las técnicas de "recuperación de información" que se empleen. Además requiere un elevado nivel de comprensión de lectura para la adecuada ubicación de los documentos en el "esquema de clasificación de información"; así mismo tendrá la responsabilidad directa de la seguridad física de los mismos. Por su parte, el Evaluador de Fuentes, deberá tener la capacidad de investigar la calidad de la información recibida y generar reportes sobre las fuentes con las que trabaja. Para este fín requiere conocer perfectamente la información entregada por cada fuente, así como la aplicación correcta de los criterios de evaluación de fuentes, agencias e información; para el evaluador, el perfecto conocimiento de los "esquemas de clasificación de información" y sobre todo de las herramientas de "recuperación de información" deberán ser también ampliamente conocidas, ya que los documentos existentes serán su principal fuente de información para la confirmación o no de la información.

Finalmente llegamos al analista, el cual debe conocer perfectamente el trabajo que desarrollan los otros elementos de su UBA. Tendrá como tareas principales: El estudio del tema de interés de la UBA , la generación de hipótesis y la redacción de los diferentes tipos de documentos de Inteligencia.

Bajo este esquema, se puede preparar programas de capacitación y perfeccionamiento como pre-requisitos para desempeñarse en los diferentes puestos de la UBA; esta progresión permitiría también identificar cualidades del personal, mejorando progresivamente la calidad de los analistas y por ende de la producción.

Ideas finales

Al terminar el presente artículo, quisiera indicar que existe un elemento fundamental para que se cumpla con el objetivo de producir Inteligencia de manera eficiente y eficaz. Este elemento es lo que en administración de empresas se conoce como "control de calidad". En este sentido, será necesario controlar :

La calidad de los datos cargados en las fichas biográficos y las cronologías.

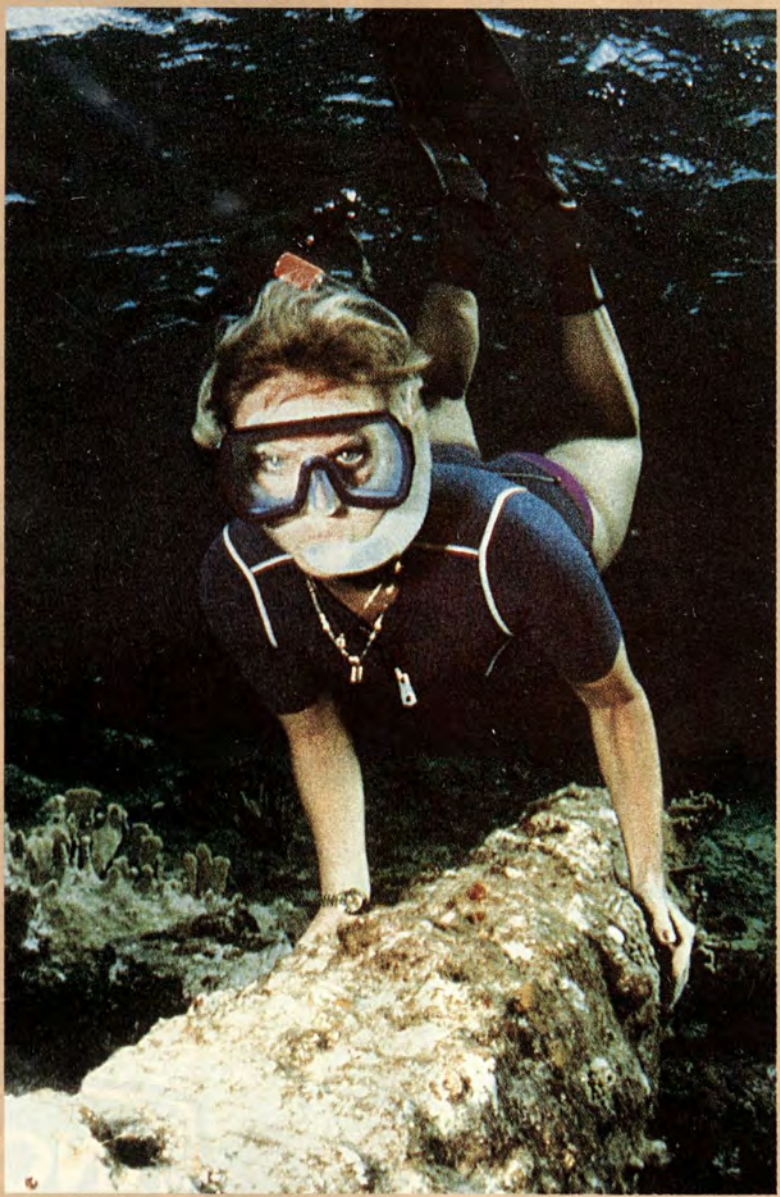
La seguridad de la información así como la actualización de los "esquemas de clasificación de información" y las "herramientas de recuperación de información".

La calidad de la información que proporcionan las fuentes y agencias.

La solidez de las hipótesis y los documentos emitidos.

Finalmente, creo conveniente indicar que el tema referente a los "Esquemas de clasificación de información" y el de las "herramientas para la recuperación de información", ampliamente relacionados con la Bibliotecología y Ciencias de la Información, es interesante y complejo. Dios mediante, será motivo de un próximo artículo en las páginas de esta Revista.


INCA KOLA
INCA KOLA
INCA KOLA
MARCA REG.
diet
EL GUSTO DE CUIDARSE



ESTOMATOLOGÍA
Subacuática

Teniente Segundo SN (O)
Wilbert Cossío Bolaños

Objetivos

1.- Describir y debatir la importancia de la relación entre la estomatología y las actividades en el mundo subacuático.
2.- Identificar y describir los diferentes tipos de lesiones estomatológicas que pueden ocurrir durante la actividad o competencia subacuáticas, su prevención y el tratamiento de emergencia.
3.- Debatir respecto a la importancia de la confección individual de la boquilla del snorkel en la prevención de lesiones estomatológicas en atletas y otras personas que practican la actividad subacuática.

Resumen

El presente trabajo es una revisión de la literatura existente y la exposición de algo de nuestra experiencia sobre la fisiopatología en la práctica de la actividad y deporte subacuáticos, poniendo énfasis en identificar y prevenir lesiones a ese nivel.

Pretendo proporcionar un aporte de orientaciòn a especialistas en medicina del deporte, odontólogos, profesionales de la salud y otras personas que se relacionan con la actividad subacuática.

Introducción

Hablar de la relación entre estomatología y el mundo subacuático es, hoy por hoy, poco frecuente. Por ello tuve ciertas dificultades, porque en la literatura especializada se tiene poca información al respecto. Sin embargo, obtuve datos que con este modesto trabajo procuro desenvolver y que, con escasa experiencia, pude aquilatar e incursionar en este campo nuevo y fascinante.

Frases Claves: En el interés de familiarizar a los lectores con los términos de comprensión necesarios en el tema que nos motiva hacemos referencia a: estomatología subacuática, estomatología deportiva, medicina submarina.

Por historia se sabe que los intentos de inmersión del hombre bajo el agua obedecieron a fines paramilitares. Testimonio de ello en la Edad Antigua: en las guerras médicas, los griegos mandaron cortar las amarras de los navíos persas anclados al pie del monte Peleón.

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX es cuando se tienen noticias de las incursiones del hombre dentro del agua en busca de alimentos (2).

Posteriormente se establece como deporte la caza submarina, que viene a ser "la acción de bucear y capturar peces en estado de libertad en el mar, ríos y lagos efectuados por un cazador submarino, cuya autonomía de inmersión depende de su capacidad física" (8).

El equipo que se usa normalmente en caza submarina consiste de máscara, aletas, tubo respirador de superficie (snorkel), traje de protección contra el frío, cinturón de lastre de rápido escape, cuchillo, linterna, gancho, boya porta pescado y armas que serán cargadas y acomodadas con la fuerza muscular del cazador, tridente de mano y los fusiles de resorte elástico y oleoneumáticos.(8).

Conviene referirse al snorkel y la boquilla, ya que son los que se relacionan con nuestra especialidad. Lo veremos más adelante.

Se presenta, en ocasiones, la enfermedad de buceo o descompresión, mayormente en buzos y pescadores, por desconocimiento de los más elementales principios de salud y de la técnica de buceo.

En el Perú, la Marina de Guerra, pionera de la actividad subacuática, viene atendiendo en sus cámaras hiperbáricas, en su grupo de buceo y salvamento, a sus buceadores y a los civiles afectados por accidentes hiperbáricos.

Relación entre la Estomatología y la actividad subacuática

El tubo respiratorio o snorkel es un tubo de plástico o de goma dura, con una longitud de 15 pulgadas y 1 pulgada de diámetro aproximadamente, dependiendo sus dimensiones de la persona que lo va a usar. Este tubo lleva en su parte inferior una boquilla de goma o plástico blandos que el deportista retiene en la boca mediante su mordida. A raíz de esto se altera el fisiologismo estomatológico a detallarse más adelante (2).

La presión, que aumenta rápidamente con la profundidad (2 atmósferas a 10 m., 3 atmósferas a 20 m., 4 atmósferas a 30 m.), es responsable de algias y barotraumatismos dentales originados por los cambios bruscos de presión que se pueden presentar en buceadores y de modo raro en personas que navegan en embarcaciones submarinas (7).

Estudios en animales de experimentación con un estado de hipoxia crónica han tenido respuestas secretorias de glándulas salivales significativamente disminuidas. Lo que también podría producirse en accidentes hiperbáricos.

Algunos aparatos intrabucales, como los ortodóncicos fijos, incapacitan bucear normalmente, porque dificultan contener con la boca el snorkel (4).

Alteraciones estomatológicas

En los últimos años se formularon diversas teorías sobre etiología del síndrome álgico disfuncional de la ATM (Articulación Témporo Mandibular).

Dos grandes hipótesis etiopatogénicas fueron las prevalentes: por una parte, el origen psicógeno y, por otra, estaría en los factores musculares, articulares y oclusales congénitos adquiridos presentando la principal causa del mismo. Aunque ahora se le atribuye a un origen multifactorial (10).

Generalmente se presenta disfunción de ATM en los atletas de caza submarina y buceadores, disfunción que es ocasionada por la boquilla del tubo respiratorio por cuanto hay que sostenerla entre los dientes durante muchas horas, lo cual lleva implícito una sobretensión, no sólo por el esfuerzo sino por evitar se escape de la boca en momentos que el sujeto debe estar concentrado únicamente en la actividad deportiva.

La pérdida de los dientes posteriores da lugar a un estado que frecuentemente provoca transtornos del laberinto y ATM (procondolismo). Cuando un atleta muerde una boquilla convencional para la respiración bajo el agua se crea una situación similar a la anteriormente descrita.

Lo que ocurre en la boca, después que un atleta regresa a la superficie luego de practicar varias horas, entre 4 y 6, se debe a la presión sobre la ATM. Por cuanto al quedar fuera del lugar el disco articular, la mandíbula asume una posición de rotación en el plano sagital y los dientes posteriores hacen contacto prematuramente. Este contacto sobrecarga las articulaciones con los dientes posteriores y, por lo tanto, produce dolor.

El agua fría en el cual hacen su inmersión probablemente acentúe este problema (2). La situación puede corregirse mediante reposo y uso de calor.

Testimonios de atletas y buzos comunes y navales que practican este deporte refieren el cansancio y el dolor sufrido en las articulaciones (ATM) y las mandíbulas, así como en los músculos masticatorios. Estas anomalías pasan inadvertidas muchas veces porque la visión y experiencias del mundo subacuático son muy estimulantes. Incluso, el ajuste de la presión en el oído medio, que resulta tan molesto, puede ser superado también con la maniobra de Valsalva (2).

Durante la contracción, los músculos cambian su longitud y es importante conocer cómo las modificaciones en su longitud influyen sobre la tensión contráctil desarrollada. La máxima fuerza hecha por un músculo durante su contracción, es decir, cuando todas sus fibras son estimuladas con frecuencia óptima, está muy bien relacionada en la longitud inicial para el momento de la estimulación. En el ejercicio muscular prolongado el consumo de oxígeno alcanza su mayor valor, el cual se mantiene a nivel constante independientemente de un mayor requerimiento energético (10).

En estas condiciones, la producción de ácido láctico por minuto (para un determinado individuo) sería una función lineal del requerimiento energético. Por otra parte, si se mantiene constante la intensidad del ejercicio, y por ende la necesidad de energía, la cantidad del ácido láctico formando a su concentración en sangre debe aumentar con el tiempo en forma lineal (2,10).

La mejor medida contra estos transtornos está en su prevención, ya fuere estando en la superficie del agua, ya fuere bajo la superficie. Además, se puede confeccionar una boquilla diseñada individualmente de acuerdo con los requerimientos de ambas arcadas dentarias del sujeto y la rehabilitación oclusal. También se respeta la dimensión vertical y el aprovechamiento de la po-

sición de reposo (1-3 mm.), con lo cual se logra que la boquilla permanezca fija con un mínimo de esfuerzo. De esta manera logramos un sellaje vestibular que no permite la entrada de agua en la cavidad bucal. Asimismo, la boquilla diseñada sobre modelos individuales evita tener que realizar el esfuerzo de la mordida y sin desplazamiento fuera de la boca mientras el sujeto se encuentra en la actividad subacuática con el grave riesgo que ello implicaría (2).

Buzos que han utilizado la boquilla diseñada individualmente en más de 1000 hrs. de actividad, acumuladas en jornadas cortas y largas de 6 hrs. han comprobado la eficiencia y ventajas del uso de esta boquilla.

La presión, que aumenta rápidamente con la profundidad, produce algias y barotraumatismos dentales explicados por los procesos cariosos presentes y las obturaciones mal adaptadas. Al frío, puede resultar muy doloroso. Por otra parte, cabe la posibilidad de que una pequeña burbuja penetre en la cámara intrapulpar y al aumentar el volumen en el curso de la ascensión puede desprenderse un empaste o puede estallar el diente (7).

La odontalgia barométrica es definida como dolor dental que ocurre con cambios de la presión ambiental. Se puede presentar junto con sinusitis y en dientes que han experimentado pulpitis después del tratamiento restaurativo en las caries recurrentes y en las caries nuevas durante los tratamientos endodónticos y los abcesos dentales y periodentales. A pesar que la odontalgia barométrica no es muy bien entendida, puede ser explicada por la hiperhemia pulpar o por los gases atrapados en los dientes que siguen tratamientos de conductos radiculares incompletos. Pacientes que han estado frecuentemente expuestos a cambios, a presión ambiental, deberían protegerse con los tratamientos odontológicos preventivos, atendiéndose con exámenes regulares y terminando los tratamientos restaurativos, para minimizar la odontalgia barométrica. A su vez, que los dentistas deberían proporcionar un cuidadoso, apropiado y excelente tratamiento (6).

Elverdin, Chiarenza y otros (1995), hicieron un estudio en ratas hembras, demostrado que la exposición de animales con hipoxia hipobárica (7,100 por 21 días) causa una significatica disminución en la secresión de las glándulas salivales. La glándula submaxilar muestra una reducción en respuesta similar que la parótida.

Esto sugiere cambios en el número de sensibilidad de receptores autónomos y/o alteraciones en los signos intracelulares causadas por hipoxia tal vez involucrada en la reducción de las respuestas secretorias salivales.

Aunque lo anteriormente descrito es raro en humanos, sin embargo la xerostomía podría causar algunas alteraciones estomatológicas.

Colwyn y Graham (90) describen el caso de un buzo de 15 años, quien fue incapaz de bucear usando una boquilla universal por llevar aparatología de ortodoncia fija.

Al realizarlo, el resultado fue la caída de los braquetes de la zona en contacto.

La confianza y seguridad de un buzo sobre el aire aplicada vía la válvula bucal significa que cualquier problema intraoral puede ser potencialmente una amenaza para la vida.

La situación puede ser resuelta con la provisión de una acostumbrada boquilla de simple diseño y fabricación para el buzo.

Conclusiones

Existen alteraciones y cambios fisiológicos y estomatológicos cuando la presión aumenta rápidamente con la profundidad. Sin embargo, el mejor medio para prevenir dichas alteraciones, ya sea en la superficie o bajo la superficie, consiste en mantener un estado ideal de salud estomatológica, a la vez que se deberá también usar boquilla de acuerdo a la boca de cada persona en el caso de los buceadores.

Considero que el modesto trabajo que acabo de exponer abre un campo de posibilidades de investigación y que debe ser desarrollado más ampliamente en el mundo nuevo y fascinante que me atrevo a denominar "estomatología subacuática", de la que poco se ha dicho dentro de la medicina submarina.

Referencias Bibliográficas

1. Clarke, K.S.:*Sport Medicine and the Usoc Olympian,* 1981.
2. De Cárdenas, Orlando: *La Boquilla del Snorkel en los Atletas de Caza Submarina.* Boletin Científico Técnico - Inder.Cuba, N 4, 1997.
3. Clenney, T.L. - Lassen, L.F.: *Recreational scuba diving Injuries.* AM-FAM Phys ciam,1996.
4. Colwyn, M. Jones - Graham, John: *Underwater orhtodontics.* British Journal of Orthodontics. Vol. 17,1990.
5. Elverdin, J.C.: *Effects of cronic hipoxia on the secretory responses of rat salivary glands.* Arches Oral Biol. Vol.40, N° 5, 1995
6. Holowatig, R.E.: *Barodontalgia among flyers: Areview of seven cases.* J. Can. Dent. Assoc. Jul. 1996.
7. *Medicina del Deporte,* Enciclopedia. Intermed. Colombia, 1990.
8. *Reglamento de competencia de caza submarina.* FPCS y ASA. Lima, 1993
9. Silveira, Nicolay: *Aspectos neurológicos de bariopatías.* J.Brasil - Med.Set. 1994.
10. Veltri, Nicolay - Romano, Giorgio: *Mecanismos de acción neuromuscular de las*



Antes

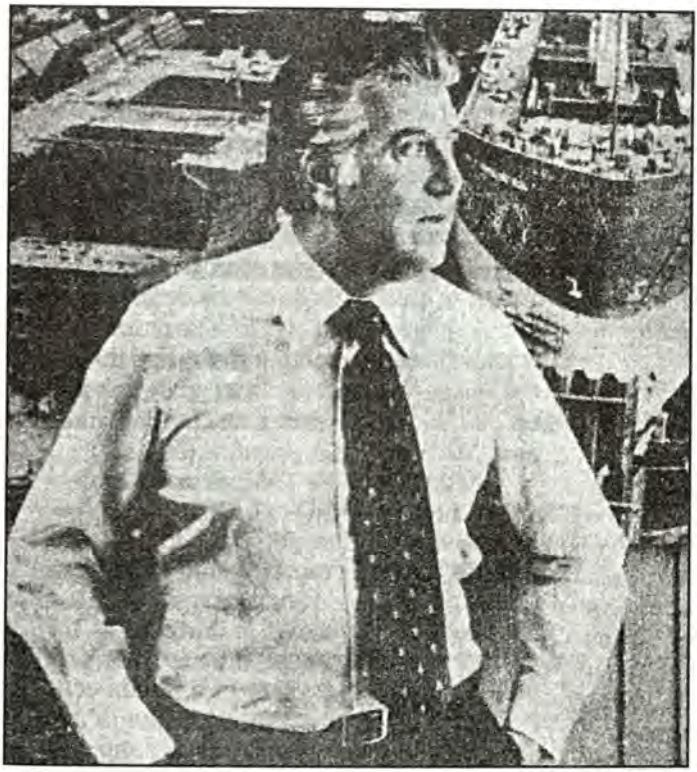


Después

Hace pocas semanas falleció, a la edad de 71 años, Edwin Miller Rosemberg, el hombre que hace más de cuatro décadas se convirtió en un milagro viviente al vencer un cáncer generalizado que lo llevó al borde de la muerte, sin otro medicamento que su increíble fuerza de voluntad y su inquebrantable fe en Dios.

EL HOMBRE QUE DERROTó EL CANCER (*)

(*) Revista Callao, edición 185.



Aún después de retirado del servicio activo nunca pudo apartarse del mar

Allá por 1952, posiblemente el marino que más amaba su profesión en la Armada de los Estados Unidos era el entonces Capitán de Corbeta Edwin Miller Rosemberg, capitán del cazatorpedo USS "Vogelgesang", hombre vigoroso, en la plenitud de sus 32 años, de hermoso rostro y mirada resuelta. Nadie hubiese creído entonces que ese joven, "dueño del mundo", había derrotado cuatro veces seguidas en los cinco años precedentes al cáncer, principal asesino de la humanidad, sin otro medicamento que su indestructible fe en Dios y su amor por la Marina.

Graduado en la Academia Naval de Annapolis, pocas semanas después del ataque japonés a Pearl Harbor, fue asignado al buque de guerra USS "Omaha" en el cual sirvió con honores durante tres años de dura campaña. Luego de esos tres años fue destinado a entrenarse como piloto aéreo naval en la base de Pensacola, Texas, a donde viajó con su jóven esposa (se había casado en 1942). Poco antes de graduarse, en enero de 1942 empezó a sentir fuertes dolores en la zona del estómago y la ingle, a los que inicialmente no dio importancia. Estaba en el portaviones USS "Rudyard Bay" cuando terminó la II Guerra Mundial.

Entonces los dolores eran cada vez peores y, al pasar la nave a la reserva a principios de1946, Rosemberg fue enviado al hospital naval de Chelsea, en Boston.Dos días después los médicos le extirparon del lado derecho un tumor maligno y le dieron la amarga noticia. Tenía otro tumor canceroso en el riñón, y sus posibilidades eran casi nulas.Luego de la segunda operación vino el veredicto: sólo le quedaban unas semanas de vida y le recomendaron no perder tiempo en hacer los arreglos que necesitase respecto a su familia. Incluso esa tarde fue presentado (con su consentimiento) en una conferencia sobre su tipo de cáncer, el que en esa época (y ahora) no tenía curación.

"Cuando volví a mi cuarto estaba furioso", escribió Rosembergen en su autobiografía, "Mandé por el médico y le dije: Oiga, todo el día varias personas se la han pasado diciendo: "Pobre Rosemberg, no hay esperanza para él". Yo opi-

no que eso de la esperanza es cosa mía y no de la medicina. Hagan ustedes lo suyo, que yo me encargaré de la esperanza y, con la ayuda de Dios, volveré al servicio... ¿Por qué diablos se aterra todo el mundo cuando oye la palabra cáncer?"

Luego que el médico salió de su cuarto, Rosemberg inclinó reverente la cabeza, luego de cubrirla como el "Kipá" tradicional judio, y oró silenciosa pero fervientemente...

En su diario dice:"Nadie trate de medir las esperanzas de otro sin haber oído sus oraciones".

Dejado por la ciencia a esperar pacientemente el fin, Rosemberg no sólo jamás pensó en llamar un abogado y hacer su testamento, sino que se negaba a morir, y, lo que es más, empezó a recobrar su peso y fuerzas. A los tres meses se había realizado el milagro. Un joven robusto y saludable se presentó a los médicos que, asombrados, reconocieron en él a su desahuciado paciente. Los análisis y radiografías subsiguientes demostraron asombrosamente que el enfermo estaba completamente sano.

Puesto en observación, a las pocas semanas se encontró un rebrote del mal. Vuelto a su casa, Rosemberg volvió a consagrarse a la oración entregando su vida y salud en manos de Dios. Dos meses despues estaba totalmente sano.

Dos veces más (cada una de ellas con menos intensidad) volvió a presentársele el mal, y dos veces más, la tenaz voluntad y el indeclinable fervor religioso de Rosemberg derrotaron al cáncer.

Mientras tanto, y paralelamente, el joven marino mantenía una lucha constante para volver al servicio activo en la Marina, pero el reglamento era inflexible y estaba condenado por él a permanecer en retiro por incapacidad física

Pero, en su lucha contra el cáncer, Rosemberg se confió a la oración y llevó su caso a todos los niveles imaginables, salvo el presidente de los Estados Unidos. En todos encontró comprensión, admiración y un cortés "lo siento, pero es el Reglamento", hasta que llegó a la oficina del senador Hickenlooper, por Iowa, quien se interesó vivamente en ayudarlo y estructuró y presentó un proyecto de ley, calificado entonces de "estrafalario", por el cual se reincorporaba al Comandante Rosemberg al servicio activo en la Marina de Guerra de los Estados Unidos por orden de una ley emanada del Congreso estadounidense.

El 10 de julio de 1950 el extraño proyecto fue sometido al Comité de las Fuerzas Armadas del Senado... y sustentado por el propio beneficiario. "Señor Presidente", dijo, con voz casi ahogada por la emoción, "la Marina es mi vida. No existe en el mundo ninguna otra cosa en que yo quiera o pueda ocuparme. No creo que sea justo que la nación mantenga a un hombre sano pa-



El Dr. Julius Bromberg lo trató cuatro veces y jamás pudo explicarse el milagro.

gándole por no hacer nada, y creo que si me vuelvo a poner en servicio activo al menos pagarán por trabajar a un oficial competente. Yo estoy seguro que, con la ayuda de Dios podré vivir unos 30 años más, los que estoy dispuesto a consagrar al servicio de Dios y de mi país..."

El senado aprobó el proyecto y Edwin Miller Rosemberg fue incorporado al servicio activo... y vivió no 30 sino 40 años más, sin que el cáncer ni ninguna otra enfermedad seria volviesen a amenazar su vida. Murió calladamente , de un infarto cardíaco, mientras dormía en su lecho, terminando así, apaciblemente, la existencia milagrosa del hombre que derrotó al cáncer, usando exclusivamente el más poderoso medicamento" una inquebrantable fe en Dios que le hizo ignorar todas las supuestas "verdades científicas", echadas por tierra, en su caso, por el inconmesurable poder de la oración.

PROTECCION DEL MEDIO MARINO

Todas las actividades de control y vigilancia que desarrolla la Dirección General están referidas a la evaluación, gestión, prevención y reducción de la contaminación marina y costera proveniente de buques, instalaciones acuáticas y de las actividades marítimas, lo cual es competencia exclusiva de la Autoridad Marítima, así como a la protección del Medio Ambiente Acuático de la contaminación proveniente de cualquier otra fuente, en coordinación con los Sectores responsables.

Se viene aplicando el principio de "Quien contamina paga", sin perjuicio de las sanciones correspondientes, así como los criterios de prevención, precaución y previsión.

Se ha recomendado la adhesión del Perú al Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación del Mar por Vertimiento, encontrándose en proceso, dicha gestión, en el Ministerio de Relaciones Exteriores.



ACCIONES DESARROLLADAS

a. Adquisición de Aeronaves Guardacostas para repotenciar las tareas de control y vigilancia de la Contaminación.
b. Actualización del Plan Nacional de Contingencias para combatir derrames de Hidrocarburos y de otras Sustancias Nocivas.
c. Participación en la formulación y aprobación de la Estrategia Regional para la Protección del Medio Ambiente Marino, llevada a cabo por la Red de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Latinoamérica, Cuba, México y Panamá.
d. Participación en la formulación y adopción del Programa de Acción Mundial para la protección del Medio Marino frente a las actividades realizadas en tierra.
e. Emisión de normas exigiendo la presentación de Estudios de Impacto Ambiental para la instalación de emisores submarinos y para la construcción de obras permanentes en la zona costera, tales como: muelles, rompeolas, molones, atracaderos, terraplenes y otros similares.
f. Emisión de normas para la aprobación de dispersantes de hidrocarburos.



g. Emisión de normas para el control de descargas de aguas de lastre procedente de las naves que arriban del extranjero.
h. Establecimiento de los montos de los seguros de responsabilidad civil por daños ocasionados por la contaminación, para las naves que transportan hidrocarburos a granel como carga.
i. Exigencia a los buques, plataformas, instalaciones portuarias y terminales marítimos de contar con planes de a bordo y planes operacionales de emergencia para casos de derrames de hidrocarburos o sustancias contaminantes.
j. Control de movimiento de buques tanque que transportan carga líquida contaminante a granel, por puertos, a nivel nacional.
k. Desarrollo de conferencias a todo nivel para difundir la importancia de proteger el medio ambiente marino y la zona costera, contribuyendo a fomentar la conciencia ambiental.
l. Desarrollo de reuniones de coordinación con los Sectores Públicos involucrados en la protección del medio ambiente marino, en razón de las actividades productivas que son de su competencia, uniformizando criterios y evitando dispersión de esfuerzos.

Memorias de Cáncer

T2. (Pra) Willy Montenegro L.

El dinero llegó a mis manos. Un buen fajo de billetes de 10.00 soles que casi llegaban a 1,000.00 y que la Cooperativa "Miguel Grau" me prestó luego de la gala de persuación que hice ante los directivos a fin de obviar parte del engorroso trámite. "Me regalaré una excelente cena, luego compraré el supernintendo que prometí a mis hijos" dije entre mí (lo pensaré mucho antes de efectuar una promesa). Seguí reflexionando: "En fin, ellos cumplieron con las excelentes notas del colegio. Luego, si me apresuro, llegaré a tiempo al Centro Médico".

Las sospechas fueron confirmadas, y honestamente no alcanzo ahora a comprender mi indolencia a tan grave noticia. No, no se trata de magnificar el mal ni de protagonizar un drama ante la realidad de un destino seguramente preconcebido, pero ahí estaba ineludible, en la voz y la mirada grave pero serena del doctor Pedro Cornejo.

—Tienes cáncer, está focalizado y, entre todos los cánceres, es uno de los que menos problemas dan al tratamiento; el tratamiento consiste en extirpar parte del estómago.

Hace muchos años que conozco al doctor Cornejo. Fue a bordo del B.A.P. *"Marañón"* en una comisión efectuada hacia la frontera con Ecuador. Comandaba el buque en aquel entonces el teniente César Castañeda Basagoitia, excelente oficial de Marina que caló profundamente en el sentimiento de su dotación. Fue en ese memorable viaje que la tripulación, con su bizoño cirujano, degustó un excelente ceviche de lagarto.

Llegó el día 9 de octubre, a las nueve de la mañana, hora en que ingresé a sala de operaciones. Previamente, personal de enfermería de la sala 4-3 cumplieron con el "ritual" de preparar al paciente, esto es, afeitada, el ineludible enema y vendada de los pies. Pude percatarme del sentimiento de fraternidad existente entre el personal hospitalizado, compartido tácitamente en momentos que se va a ser trasladado a sala de operaciones. Consiste en un momentáneo silencio de meditación, y la expre-

sión ¡ "suerte" ¡ con el pulgar levantado, como si se trataran de pilotos previo al despegue.

Sin ropa interior, con el inmaculado mandil blanco puesto, las piernas vendadas y sobre la camilla, recorrí los amplios pasillos del tercer piso, traspasando puertas de vaivenes, rumbo al quirófano. Pronto fui puesto sobre la mesa de operaciones. El anestesista se me acercó y me dijo:

—¿Técnico Montenegro?

—Si señor, soy el técnico Montenegro.

— Soy el anestesiólogo, voy a cuidarlo durante la operación. No tiene por qué preocuparse. Dígame ¿tiene prótesis dental?

—No, señor.

—Muy bien... yo estaré pendiente de usted.

La seguridad puesta en sus palabras me infundió confianza. Cerré los ojos y me encomendé a Dios en una oración profunda, que nacía en lo más recóndito de mi corazón. ¿Por qué será que los hombres buscamos comunión con Dios solamente en momentos de apremio?, y que en otros momentos la relación se torna meramente superficial? Me midieron la presión arterial y sentí la aguja buscar la vena de mi brazo. Giré lentamente la cabeza y con la mirada alcancé a ver las manecillas del reloj ubicado en una de las paredes de la sala de operaciones. Señalaba las nueve y veinticinco horas. Luego, como que las voces se alejan...

Fue un siseo a lo lejos, luego el sonido fue aumentando gradualmente, tornado en murmullo de voces... Lentamente abrí los ojos y solamente entonces caí en la realidad. Sorprendido me dí cuenta que la operación había ya culminado. Médicos, enfermeros y enfermeras se encontraban a mi alrededor en la sala de cuidados intensivos.

—¿Cómo te sientes?—, escuché la pregunta de uno de los médicos.

¿Que cómo me sentía? Me era difícil responder, como que si una aplanadora hubiera pasado sobre mí una y cien veces.

—¿Ya terminó todo?— respondí con otra pregunta.

—Sí, ya terminó todo— respondió la misma voz, preguntándome nuevamente- ¿Cómo te sientes?

—Bien— respondí buscándole la mirada, y al descubrirlo no pude identificarlo debido a la mascarilla y el gorrito de quirófano que tenía puesto. —Solamente tengo la boca llena de flemosidad— agregué.

Me aspiraron la mucosidad de la boca y la garganta; creo que un poco más y me dejan sin amígdalas. Luego me quedé solamente acompañado del personal de guardia de la Unidad de Cuidados Intensivos Quirúrgico.

Creo que no pasó ni diez minutos y un ligero dolor en la espalda a la altura de los pulmones, o quizás en la columna vertebral, no pude precisarlo, fue intensificándose paulatinamente, a tal punto que durante tres días con sus tres noches no dormí ni siquiera un minuto. No encuentro palabras suficientes para describir ese sufrimiento. Según expresiones del personal médico, estuve con calmantes, que se aproximaban a la morfina, para poder calmar esos dolores que se irradiaban hacia el abdómen. En algún momento solicité los forros metálicos de las historias clínicas para que lo colocaran bajo mi espalda. Solicitaba me ayuden a cambiar de posición en el lecho a fin de encontrar comodidad y aminorar el dolor colocando frazadas dobladas o almohadas, a fin de mantenerme en una u otra posición, pero el dolor era, a ratos, lacerante, llegando en

algunos momentos a brotarme las lágrimas en los ojos. ¡Sí es cierto¡, nosotros los hombres también lloramos... El orgullo, el coraje de marino de una y mil comisiones, y operativos de patrullaje, en ese inmenso mar de floresta, surcando sinuosos y caudalosos ríos amazónicos, combatiente contra el accionar terrorista en el Frente Ucayali; marino tropical que empuñó la rueda de cabillas de su buque en demanda de la frontera para defender el sagrado interés del Perú, reconoce sus lágrimas sobre la almohada de una de las camas del Centro Médico Naval. Pero no; no eran lágrimas de humillación ante un enemigo que se puede combatir físicamente sino un enemigo que está dentro de uno mismo y se llama enfermedad.

Cáncer, así se le denomina a mi enemigo y que los galenos navales extirparon de mi organismo arrancándome cuatro quintas partes de mi estómago a fin de vencerlo, tras larga operación, en casi doce horas.

Fue al cuarto día que el doctor Cornejo, tras mirarme fijamente durante un breve tiempo, exclamó:

—Montenegro, no te abandones ¡piensa en tus hijos!

Honestamente, no sé cuál sería mi semblante en aquellos momentos, que indujo al médico a exclamar esas palabras, pero al mirarme las manos los observé hinchadas y amarillentas.

Ese día, atormentado por los dolores, elevé una nueva oración a Dios y le dije: "Dios, estoy quebrantado y dolorido; prometo que de mi boca no saldrá palabra alguna que reproche este amargo momento, y si es voluntad tuya recogerme de esta vida, te espero con los brazos abiertos".

A las dos de la mañana, luego de una sesión de nebulización, me quedé dormido hasta las cuatro y media. Y fue así que empecé a recuperarme paulatinamente induciendo a ello anímicamente también. Fue gratificante la llamada telefónica de mi comandante, el capitán de fragata César García Romaní, quien, preocupado por la gravedad de mi salud, llamó directamente a Cuidados Intensivos, a fin de informarse.

Al sexto día, en la visita médica efectuada por los cirujanos, me preguntaron cómo me sentía. Contesté que había hablado con los demás pacientes a fin de desafiar un partido de fulbito a los cojos, de traumatología, provocando con esto risas en el personal médico.

En el séptimo día de la operación, fui derivado a la sala 4-3. Mención especial en esos aciagos días pasados corresponde al padre Eduardo, quien con sus bendiciones me reconfortaba espiritualmente.

Pasaron los días, y en una de las tantas visitas médicas uno de los cirujanos exclamó:

—Parece un torete, no se hizo nada.

—Sí— confirmó otro, agregando seguidamente:— sale de alta para continuar tratamiento de quimioterapia.

Pronto fui evaluado por el doctor Ricardo Ramírez, del Departamento de Oncología, quien recomendó seis sesiones de Quimio, tipo Chop, iniciándose de esta manera una nueva etapa en mi tratamiento contra la maligna enfermedad que me aqueja.

La primera sesión de quimioterapia se realizó el 23 de noviembre y, de acuerdo a mis cálculos, estaría culminando este tratamiento a fines del mes de abril. Vana ilusión; severas infecciones luego de cada dosis retrasaron durante cinco meses este tratamiento, teniendo que ser sometido a nuevas intervenciones quirúrgicas, la última de estas debido a fístulas en la región perianal.

El tratamiento de quimioterapia es complejo. Pacientes con diversos tipos de cáncer "quedaron en el camino" al no asimilar debidamente esta medicina, pues tiene propiedades inmuno depresivas. Luego de cada dosis, el organismo pierde defensas quedándose expuesto a sufrir contagios de enfermedades o infecciones que pueden generalizarse. Después a los catorce días. el organismo empieza a recuperarse. En esta etapa transitoria el estado anímico no es el mejor: en mi caso, la depresión se incrementó grandemente al encontrarme lejos de mi hogar. Debo manifestar que este tratamiento de quimioterapia es necesario e ineludible si es que uno quiere salvar la vida pues, el cáncer puede ser vencido.

Luego de mi primera "quimio" fui internado en la sala 3-1. En esta oportunidad fue que mi cabello empezó a caerse en una proporción alarmante, a tal punto que al segundo o tercer día tenía parte del cuero cabelludo carente de pelos. Lo inevitable llegó por la mañana; al reflejarme en el espejo, me sentí muy mal, humillado, maltratado. Pasó fugazmente por mi mente la idea de saltar por la ventana con la insana intensión de terminar con la infame situación. Quizá lo hubiera hecho de encontrarme en la sala 4-3 pero me hallaba en la sala 3-1. Ésta está en el primer piso. Imaginemos el titular: SUICIDA SE ARROJA AL VACIO POR VENTANA DE PRIMER PISO.

Pasaron algunas semanas. Al mirar el noticiero de un canal de televisión me impactó grandemente la penosa situación de una mujer de humilde condición socioeconómica, enferma de cáncer generalizado, sin apoyo médico, abandonada por los suyos. Dos niñas pequeñas, sus hijas estaban con ella.

Sé que la angustia y los problemas que se padecen en la vida forjan el carácter de la persona; pero cuando se trata de un sufrimiento producto de una enfermedad donde la presencia de la muerte es una constante como que la cosa se vincula con el espíritu y nuestra relación con Dios es cercana, aceptamos nuestra realidad con humilde resignación y anhelo de paz espiritual.

Honestamente, no sé cuánto costará a la Marina el tratamiento de mi enfermedad. Sé que la sesión de quimio más barata cuesta aproximadamente seiscientos nuevos soles. De costar así las mías, tuviera que multiplicar por el total de sesiones, sumar el costo de la operación, otras medicinas y otros gastos... el resultado de esto debe ser millonario. Qué abismal situación presentada entre la humilde mujer de este relato y la condición mía.

A lo expresado párrafo arriba me trae a reflexión que dentro de nuestras limitaciones y caros anhelos personales, contamos con un excelente servicio médico hospitalario en nuestra Marina de Guerra, que nos brinda atención médica con profesionalismo y calidad humana.

El tiempo pasa y el mundo sigue girando en el universo. Dentro de unos días estaré de mantel largo, sin casi estómago pero de *mantel largo*. Cumplo años fuera del hogar, será como pasarlo en plena navegación; pero, a diferencia, no tendré el barullo ni los cumplidos de los sinverguenzas de a bordo... ¡Oh Dios, cuánto extraño mi trabajo! también extraño a Jane, a Boy y a la mona Chita (yo Tarzán).

Sé que pronto estaré en casa. Solamente me queda una quimio por aplicarme, que, Dios mediante, lo realizaré este próximo 18 de julio. Lejos quedó aquel 16 de setiembre en que fui evacuado desde Iquitos al Centro Médico Naval, pero podrán pasar muchos años

y el sentimiento de gratitud hacia el esforzado y desinteresado servicio recibido de parte del personal del Centro Médico no lo olvidaré. Gente solidaria, dispuesta a reconfortarlo a uno con un gesto amistoso o con unas palabras de aliento, calan en el sentimiento profundo de reconocimiento sincero en momentos dificiles que el destino nos depara... Reza el dicho: "Póstrate en cama y sabrás quien te ama"

La calidad humana de la "gente de mandil blanco" no sólo está en la voluntad de servir al enfermo mediante la aplicación del conocimiento profesional adquirido en la Facultad, o Centro de Instrucción, o a los años de práctica profesional, sino, en el sentimiento que amalgama el conocimiento de la ciencia médica y el refinamiento espiritual para ubicarse en la condición del paciente. Afirmo este concepto al haber leído el siguiente verso sobre un papel escrito por el doctor Pedro Cornejo y que se hallaba sobre su escritorio:

"Oh esqueleto miserable
que sostienes un cuerpo canceroso
sé que muy pronto es probable
me iré como ente misterioso
mis huesos quedarán en el olvido
saliendo mi alma reposada
al buscar la paz que tanto pido".

Yo sinceramente agradezco a Dios Todopoderoso por sus designios al permitirme pertenecer a las filas de la Marina de Guerra del Perú, institución que por antonomasia forma sus filas hombres de calidad humana, de valor y coraje que dignifican la raza humana como el vivo ejemplo legado por mi Almirante Miguel Grau Seminario, que la historia recoge en páginas de gloria.


Fideos
Cogorno®
del Hogar
CALIDAD
DESDE 1928
NUEVO
Del Hogar
Cogorno
RINDE 6 PLATOS
100% NATURAL
TALLARIN 32
Cogorno
Del Hogar
Cogorno
Del Hogar
Cogorno
Del Hogar
siempre más!

La Marina no solo es un trabajo, también es una gran aventura, donde siempre está presente la oportunidad de probarse a sí mismo .

J.G.M.



Teniente Primero
Jorge Gutiérrez Muñoz

Del Urubamba al Madre de Dios

Descubrimiento del Istmo de Fitzcarrald

Carlos Fermín Fitzcarrald nació en el departamento de Ancash, y, siendo ya un rico cauchero del Ucayali, salió de Iquitos en 1892 para establecer una casa comercial en el río Mishagua, como efectivamente lo hiciera, construyendo una enorme casa comercial con aserradero y establos. De aqui inició una serie de operaciones arriesgadas a regiones inexploradas de la Selva, buscando un paso al río Madre de Dios o al Purús. Fue así que en agosto de 1893, Fitzcarrald, al mando de un grupo de indios, entró al río Camisea y lo remontó hasta sus nacientes siguiendo a pie por trochas de indios; tramontó las pequeñas alturas y llegó al río Alto Manú, que Fitzcarrald creía afluente del río Purús y no del Madre de Dios; construyó una balsa grande y bajó el río hasta llegar al río Manú, que tomó por el Purús. Continuó aguas abajo entrando al Madre de Dios, navegándolo hasta más allá de la desembocadura del río Tacuatimanu, hasta el río del Parto. De aquí regresó al Mishagua pero no por donde había venido sino que, tomando otra trocha de indios, subió por el río Caspajili[1] para pasar las alturas y llegar al río Serjalí[2], comprobando que esa ruta era mejor que la anterior para comunicar las dos hoyas hidrográficas .

Este extraordinario explorador describe el cruce del divortium aquarum[3] (Fig. 01) que separa las aguas del Urubamba del Madre de Dios diciendo: "El espacio de tierra que separa los afluentes mencionados fue recorrido en cincuenticinco minutos de marcha, pudiendo pasar por tierra las embarcaciones que necesité para continuar mi viaje al Manú, construyendo una grande para seguir mi viaje en el Purús".

Del Mishagua nuevamente se dirige a Iquitos[4], dando cuenta a las autoridades de su importante descubrimiento y abrigando el proyecto de unir por medio de una carretera el Ucayali y el Purús (hasta entonces creía que era este río y no el Madre de Dios) .

Compra la lancha *Contamana* [5] y sale de Iquitos, en abril de 1894, llevando además un remolcador y otras embarcaciones pequeñas con mercaderías y materiales necesarios para pasar el istmo. Llegaron así a Mishagua que era su base de operaciones; preparando todo, salieron en el mes junio a bordo de la lancha *Contamana* remontando el Misha-

1 Río Caspajali: afluente del río Manú, y éste, a su vez, de la hoya hidrográfica del río Madre de Dios.
2 Río Serjalí: afluente del río Mishagua, y éste, a su vez, de la hoya hidrográfica del río Ucayali.
3 *Divortium aquarum:* cadena de montañas que dan origen a dos ríos cuando llueve en sus cumbres y el agua se discurre por sus dos laderas.
4 Iquitos: capital del departamento de Loreto. Ciudad ubicada en la margen izquierda del río Amazonas. Fue fundada en 1840.
5 Lancha *Contamana:* embarcación de casco de fierro de 2,600 Kgs. de desplazamiento, 18" de calado y 4" de andar.

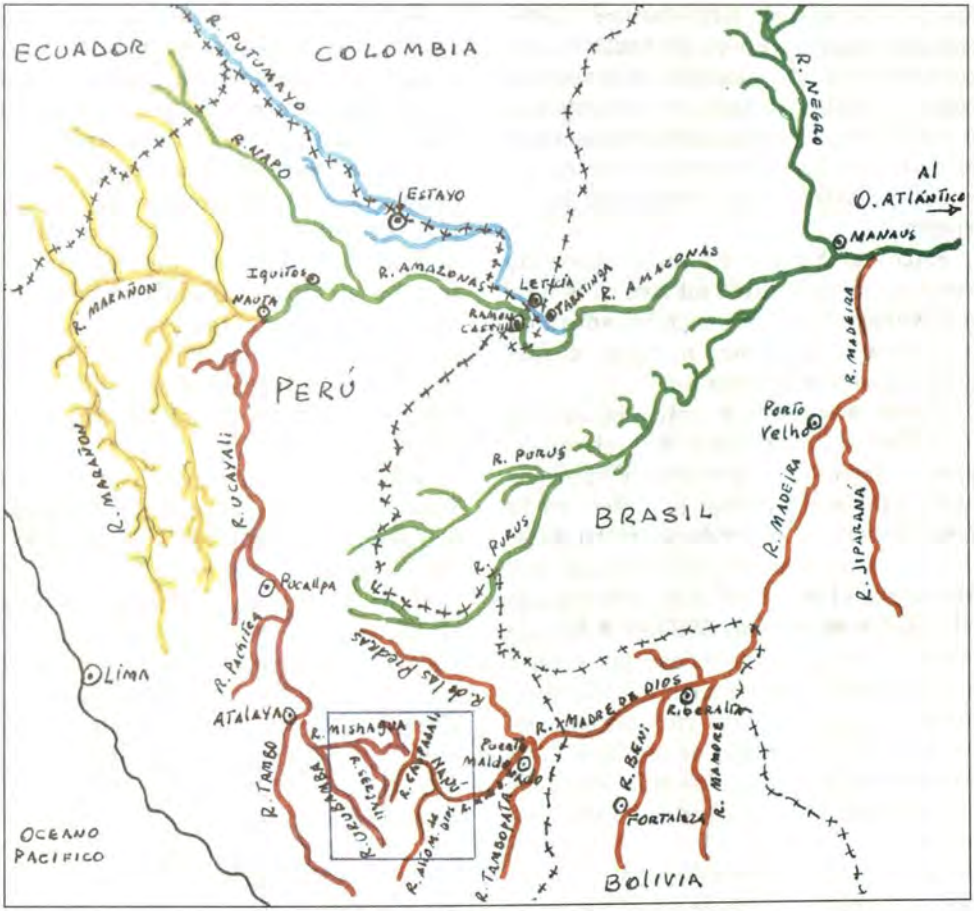
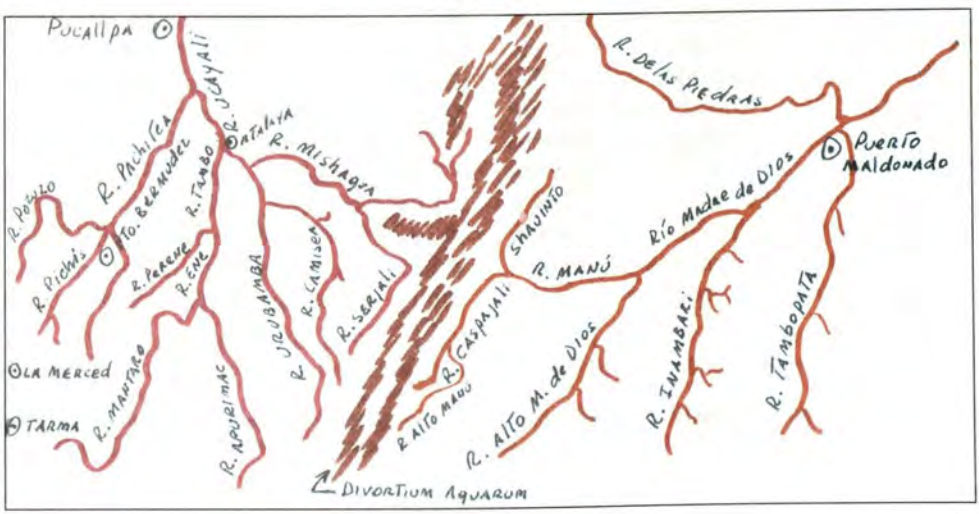

ECUADOR
COLOMBIA
R. PUTUMAYO
R. NAPO
ESTAYO
R. NEGRO
Al
O. ATLÁNTICO
MANAUS
Iquitos
NAUTA
R. AMAZONAS
LETICIA
TARATINGA
R. AMAZONAS
R. MARAÑON
PERÚ
R. MADEIRA
Porto Velho
R. PURUS
R. PURUS
BRASIL
R. MADEIRA
R. JIPARANÁ
R. MARAÑON
R. UCAYALI
Pucallpa
R. Pachitea
R. de las Piedras
Lima
ATALAYA
R. MISHAGUA
R. MADRE DE DIOS
Riberalta
R. TAMBO
R. URUBAMBA
R. SERJALI
R. CASPAJALI
Puerto Maldonado
R. BENI
R. MAMORE
FORTALEZA
R. TAMBOPATA
OCEANO PACIFICO
BOLIVIA

Figura 01


Pucallpa
R. UCAYALI
R. Pachitea
R. Tambo
ATALAYA
R. Mishagua
R. Pozuzo
R. Pichis
R. Perene
R. Ene
R. URUBAMBA
R. CAMISEA
R. SERJALI
R. CASPAJALI
R. ALTO MANU
R. MANÚ
SHAUINTO
R. Río Madre de Dios
R. Delas Piedras
Puerto Maldonado
R. INAMBARI
R. TAMBOPATA
R. ALTO M. de DIOS
LA MERCED
TARMA
R. MANTARO
R. APURIMAC
DIVORTIUM AQUARUM

gua y el Serjalí, río cuyo curso él había hecho limpiar, en época de vaciante, recorriendo con una cuadrilla de peones el lecho y canal, retirando los árboles que lo obstruían, así como los cascajales que había hecho desaparecer con ciertas defensas de árboles que desviaban la corriente.

Entró al Serjalí en julio, época de creciente, el que surcó en tres días hasta el varadero, en la desembocadura de la quebrada de Huamán, lugar al que pudo llegar la *Contamana.*

Desde este punto se inició la hazaña de rodar sobre polines de jabonosos troncos de cético, con cables y aparejos sobre tablas de cedro, el casco de la *Contamana* por un camino de 10 Kms. de largo, subiendo alturas hasta de 469 mts. sobre el nivel del mar, demorando más de dos meses; los 600 hombres que llevaba continuaron en canoas y toda la expedición logra pasar los inconvenientes propios de los ríos de cabeceras, con gran cantidad de rápidos; tuvo encuentros con los indios mashcos y los feroces huarayos , de los que salió victorioso.

Al fin la *Contamana* cruzó el *divortium aquarum* y, armada en el Caspajali, bajó este río desembocando al Manú y luego al Madre de Dios. Durante la navegación no pudo definir en qué río viajaban, y pensó que pudiera ser el Purús o el Acre, hasta que al llegar a la desembocadura del Tambopata encontró escrito en los troncos de los árboles las iniciales de Faustino Maldonado[6], quien había pasado por allí en 1861. Recién allí se dio cuenta que no era el Purús o el Acre, sino el Madre de Dios.

Este Lugar fue bautizado por Fitzcarrald con el nombre de "Puerto Maldonado" como recuerdo al valiente explorador. La expedición continuó aguas abajo y entró al río Orton y al Madera.

Fitzcarrald vendió a Nicolás Suárez, cauchero boliviano, todas las mercaderías llevadas, incluso la *Contamana* que al día siguiente de negociada se hundió debido indudablemente a lo maltratado que estaba el casco. De regreso, aguas arriba del río Madera, pasó por la famosa cashuera "Calderón del Infierno" donde Faustino Maldonado perdiera la vida .

Por último, se asoció con el doctor Vaca Diez, comerciante de prestigio y acaudalado del Madre de Dios, dueño de "El Carmen".

Ambos dieron magnífica organización a la firma que dirigían y colocaron sucursales escaladonadamente a distancias entre 20 y 30 millas que se apoyaban entre sí a lo largo de los ríos Urubamba, Mishagua, Serja, Manú y Madre de Dios, en los que prestaban valioso concurso los indios piros del Mishagua y Camisea, así como más de 300 jóvenes que acudieron de Moyobamba y del norte del país .

Fitzcarrald y Vaca Diez viajaron entonces a Inglaterra donde adquirieron un pequeño vapor al que denominaron *Adolfito,* y con el cual se completó el plan de negocios trazado.

Desgraciadamente, ya de regreso al Perú y surcando el río Urubamba en el nuevo vaporcito, en la tarde del 9 de julio de 1897, en el mal paso de Sepa se rompió un eslabón de la cadena del timón y llevado por la corriente chocó con

6 Faustino Maldonado: valiente explorador peruano, descubridor del verdadero curso del río Madre de Dios y que pereció en la cashuera "Calderón del Infierno" sobre el río Madera (Brasil) en 1861.

una piedra grande que le abre una vía de agua considerable y el *Adolfito* se hundió. Fitzcarrald, magnifico nadador, trató de auxiliar a su socio Vaca Diez y ambos perecieron ahogados, encontrándose, días después, sus cadáveres abrazados. Desapareció así una magnífica organización montada para la época y un dirigente dinámico, activo y entusiasta como Fitzcarrald.

La Junta de Vías Fluviales:

Expedición de La Combe.

Cuando llegó a Lima[7] la noticia del descubrimiento hecho por Fitzcarrald, el Gobierno Peruano, en el deseo de tener datos exactos y asegurar la libertad de acciones a los caucheros del Oriente en la hoya del Madre de Dios y en la de los distintos *divortium aquarum* de los grandes afluentes del Amazona, decretó con fecha 22 de abril de 1901 la formación de una "Junta de Vías Fluviales", para el estudio y despacho de expediciones a las montañas del Perú.

Es así como se estudió la formación de una expedición que bajase de las alturas del departamento de Puno al Madre de Dios por uno de sus afluentes, escogiéndose el río Tambopata.

Se organizó otra expedición que, saliendo de Lima viajaría a Iquitos, de donde, remontando los ríos, pasaría de la hoya del Ucayali a la del Madre de Dios por el Istmo de Fitzcarrald, y llenando el vacío de varios puntos geográficos iría en demanda de la desembocadura del Tambopata y remontaría ese río hasta encontrarse con la otra comisión. Así igualmente se haría el estudio de los pasajes a los ríos Yurúa y Purús.

La dirección y mando de esta expedición recayó en el coronel Dn. Ernesto La Combe.

La expedición salió de Lima el 30 de julio de 1901 hacia Iquitos, siguiendo la vía Tarma, La Merced, Puerto Bermúdez[8].

El 13 de setiembre tomaron la lancha *Iquitos* en la boca del Pachitea y continuaron viaje al puerto de este nombre, a donde llegaron el 20 empleando un total de 51 días de viaje desde Lima. Entonces se encontraba como prefecto de Loreto, el coronel Portillo.

En Iquitos se compró la lancha *Onza* de bandera brasileña, dándole el nombre de *Urubamba* y en Caballococha la lancha *Tucuna* construida en Inglaterra en 1900 , que fue rebautizada como *Manú.*

El 14 de noviembre salió la expedición de Iquitos a bordo de la Urubamba y la *Manu,* al mando de el alférez de fragata José M. Olivera.

Recalando en diferentes puntos, la comisión llegó a la boca del Urubamba el 25 de enero de 1902; desde este punto surcó primero la *Manú* por haberse varado la *Urubamba,* pero tuvo que regresar desde la isla Tucker al no poder continuar y haber estado varias veces

7 Lima: Capital de la República de Perú. Ciudad ubicada en la Costa, próxima al Océano Pacífico, y separada de la Selva por la cadena de montañas de Los Andes, y la franja de tierras en alturas denominada Sierra.

8 Tarma, La Merced, Puerto Bermúdez: ciudades ubicadas geográficamente entre las alturas de la Sierra y la Selva (ceja de Selva).

en difícil situaciones que, gracias al arrojo y valentía del personal de la comisión, ésta pudo continuar. El 11 de febrero zarpan esta vez con las dos lanchas llegando sin novedad a la isla Tucker. El 13 pasaron con dificultad la cabecera de la isla *Napo.* El 16, la *Manú* encalló y tuvo que abandonársela por su mal estado, continuando la expedición en el *Urubamba,* que llegó con esfuerzos inauditos a donde estaba la casa de Fitzcarrald. El 5 de marzo la *Urubamba,* primera lancha de guerra que había llegado hasta el río Mishagua, inició su viaje de regreso a Iquitos.

La expedición continuó en canoas surcando el Mishagua; llegó a la boca del Serjalí el 23. Continuando por este río pasó muchas penalidades, teniendo que llevar las canoas repetidas veces a pulso para pasar los rápidos, cortar troncos que impedían su paso, etc. Al fin llegó al Istmo de Fitzcarrald el 28 de marzo, el que atravesó, desembocando a la cuenca del Madre de Dios, continuando por él y surcando el Tambopata. Cumplió así la difícil misión encomendada, después de aproximadamente 8 meses de haber salido de Lima y de 3 meses de haberlo hecho de Iquitos.

La exploración de Stiglich

En enero de 1903 fue comisionado el entonces teniente segundo de la Armada Peruana Germán Stiglich para hacer una exploración de los ríos Pachitea, Ucayali, Mishagua, Serjalí, Caspajali, Manú y Alto Madre de Dios.

En cumplimiento de su misión, salió Stiglich de Lima arribando a Puerto Bermúdez donde lo esperaba la lancha *Francisco Pizarro,* comandada por el lférez de fragata Nicolás Zavala y Zavala, quien le informó del pésimo estado de la citada embarcación. Stiglich bajó a Cumaria[9], donde hizo las averiguaciones necesarias sobre el salvamento de la *Manú.* Como los ríos estaban crecidos, la faena no se pudo hacer sino cinco meses después.

De la boca del Pachitea, Stiglich se dirigió a Iquitos para reparar la *Pizarro,* lo que debía efectuarse en ese puerto por la cantidad de S/. 7,000.00. Mientras se hacían las reparaciones, Stiglich se dirigió hacia el río Yavarí llegando hasta Soledad. De regreso a Iquitos y, no obstante las vicisitudes que corrió en las correntadas de Cohengua, siguió adelante para estudiar la forma en que haría pasar el istmo de Fitzcarrald a la *Pizarro.* Pero se enteró de que no se había hecho a esta lancha en Iquitos la menor reparación. Sin desmayar, arrastró por toda la longitud del istmo una canoa de noventa arrobas con once metros de eslora y uno y medio de manga, demorando cinco horas en esta faena. Tal maniobra demostraba que con la misma facilidad se hubiera podido pasar la *Francisco Pizarro.*

Después de estudiar detenidamente el istmo, Stiglich continuó a Puerto Maldonado desde donde siguió a Simbani y Lima .

Como producto de su exploración presentó un detenido estudio de los ríos Asupisú, Pichis, Pachitea, Ucaya-

9 Cumaria: caserío ubicado en la margen derecha y sobre la boca del río del mismo nombre afluente del río Ucayali.

li, Amazonas, Urubamba, Mishagua, Serjalí, Pacchaja, Caspajalí, Manú, Madre de Dios, Inambari, Tambopata y Távara. Este estudio fue publicado en 1907 por la Junta de Vías Fluviales.

Istmo y varadero de Fitzcarrald

El istmo de Fitzcarrald está formado por las estribaciones del ramal oriental de la cordillera de Los Andes, en el sector comprendido entre los ríos Mishagua y Camisea, afluentes por la derecha del río Urubamba, pertenecientes a la hoya del río Ucayali, y los afluentes por la izquierda del alto Mané (Caspajalí y Shauinto), de la hoya del río Madre de Dios, sistemas hidrográficos que se unen a través del varadero que también lleva el nombre de Fitzcarrald, a quién se debe su descubrimiento.

El Varadero Fitzcarrald se desarrolla entre el río Serjalí, en el puerto en que desemboca la quebrada Huamán (extremo occidental) a los 332.47 mts. s.n.m., hasta el río Caspajalí en el puerto que desemboca a una quebrada pequeña (extremo oriental) a los 352 .16 mts. s.n.m. y a una distancia desarrollada de 11 Km. y 615 mts.

La senda sigue las cumbres de las lomas a una distancia promedio de 500 a 1,000 mts. a la derecha de la quebrada Huamán para luego a los 4 Kms. de recorrido acercarse hasta confundirse con ella cruzándola repetidas veces; llega a sus nacientes a los 7 Kms. de camino de la quebrada subiendo una cumbre de 469 mts. s.n.m., la más alta del istmo en esta parte que es la divisoria de aguas, en cuyo otro lado se inician las nacientes del río Cartejalí, afluente del Caspajalí.

El varadero continua por ella y luego sigue la línea de cumbres a una distancia también de 500 y 1,000 mts. paralela al Caspajalí por su margen derecha hasta llegar al extremo oriental del varadero el río Caspajalí a los 352.16 mts. de altura s.n.m.

La epopeya de "los marinos de la montaña"

La obra de la Marina Peruana está descrita y resumida en las palabras del sabio Antonio Raimondi, quien había visitado el Oriente peruano en 1862. Al volver a la región en enero de 1869, encontró todo cambiado, merced a la labor realizada por los jefes y oficiales navales. En su diario de viaje se lee: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hace seis años —dice— hoy es una población floreciente y llena de vida". "Iquitos ha sufrido, pues, una transformación mucho más grande que Yurimaguas, con el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y de todos los empleados. Hace algunos años que Iquitos era un pueblo inferior a Yurimaguas y hoy se le puede considerar como capital de toda esta región bañada por los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas: habiéndose improvisado una regular población, con casas que no se encuentran mejores, con hoteles y almacenes bien surtidos".

A este estado había llegado Iquitos merced al esfuerzo de los marinos, como Rosendo Melo lo reconoció: "Se les vio luchar tenazmente, -dice-, no siempre

disponiendo de lo necesario, faltos de muchas cosas, hasta de alimentos, adivinando lo conveniente, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos, sin aprecio para las iniciativas, sin recompensas, hasta sin un mezquino aplauso, y lo que es peor todavía, sin que se dedujera provecho de las consagraciones, esfuerzos y sacrificio".

Raimondi se admiraba de la actividad y el movimiento que había en Iquitos; se fabricaba, se hacían ladrillos, se armaban máquinas, se reparaban buques, se levantaban cartas de los ríos, se acopiaban madera y leña, se fundía metales. Se cumplía, honrada y fielmente, el rol que, además del propio, deben llenar los Institutos Armados en tiempos de paz.

Pero no era solamente éste el trabajo de "los marinos de la Montaña", mientras unos hacían crecer esta ciudad que ha llegado a ser el centro económico del oriente, los más exploraban los ríos, exponiendo muchas veces su vida[10]. Hay que conocer lo que significa la navegación fluvial para aquilatar el esfuerzo de los oficiales de Marina que llevaron las lanchas del Estado hasta lugares donde muchas veces la naturaleza podía más que el valor .

En el río todo lo acechaba: el fondo con sus bajos y playas traidoras, con sus peces voraces y sus remolinos hirvientes; el cielo con sus tempestades; el clima extenuante y traidor; el aire poblado de gérmenes nocivos; los salvajes indómitos y el bosque, el bosque misterioso y a la vez cautivante, cubierto de animales y plantas desconocidas, mensajeras de muerte muchas de ellas.

No existían, por entonces, la radio o alguna carta de navegación, ni siquiera habían los prácticos de río[11], esa poderosa ayuda que ahora existe para la navegación fluvial. Las naves se aventuraban en los malos pasos y en los ríos de cabecera confiados solamente en la pericia profesional, el valor y el cumplimiento del deber de los Comandantes y, sin embargo, se navegaban todos los ríos y se vencieron los pongos[12].

Podría pensarse que lo acontecido hace 157 años desde la fundación de Iquitos, y lo expuesto sucintamente en los párrafos anteriores no es vigente ahora. Sin embargo, el 25 de octubre de 1983 salió de Iquitos el B.A.P. *Stiglich* (buque hidrográfico de la Marina), al mando del entonces teniente primero Arturo Saettone y un grupo selecto de oficiales y personal naval para el reconocimiento y estudio hidrográfico de los ríos Ucayali, Mishagua, Serjalí, entre otros, hasta el istmo de Fitzcarrald, y que después de sobrepasar innumerables problemas propios de la navegación fluvial, llegar, efectivamente, hasta las cercanías del citado istmo, la nave por un capricho de la naturaleza, quedó varada varios días sobre la arena por una repentina merma del río, y fueron inclusive rodeados por tribus de indios que no les permitían salir de a bordo a

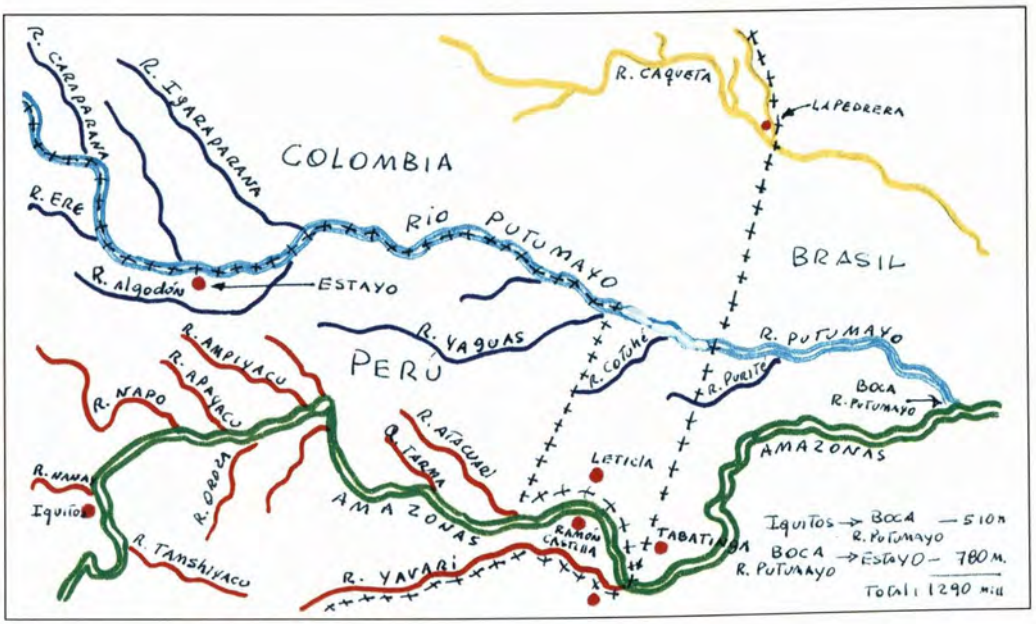
10 Como efectivamente lo hicieron los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, quienes murieron, el 14 de agosto de 1866, al hallarse explorando el río Pachitea, a manos de caníbales, los indios cashivos.

11 Práctico: persona especializada y conocedora de los ríos o de algún puerto en particular.

12 Pongos: lugar del río donde se estrecha su cauce, produciéndo corrientes muy fuertes. El 26 de octubre de 1869, el pongo de Manseriche, sobre el río Marañón, fue vencido por primera vez por una lancha de guerra bajo el mando del teniente primero Manuel M. Carvajal.



Figura 02


R. CARAPARANA
R. IGARAPARANA
COLOMBIA
R. ERE
RIO PUTUMAYO
R. algodón
ESTAYO
R. CAQUETA
LA PEDRERA
BRASIL
R. YAGUAS
PERÚ
R. AMPIYACU
R. APAYACU
R. NAPO
R. COTUHÉ
R. PURITÉ
R. PUTUMAYO
BOCA
R. PUTUMAYO
R. ATACUARI
R. TARMA
LETICIA
AMAZONAS
R. NANAY
Iquitos
R. OROZA
AMAZONAS
RAMÓN CASTILLA
TABATINGA
R. TAMSHIYACU
R. YAVARI
Iquitos → BOCA R. PUTUMAYO — 510 m
BOCA R. PUTUMAYO → ESTAYO — 780 m.
Total: 1290 mill

conseguir víveres frescos y así como se habían varado, creció el río en forma inesperada dos metros y logró salir la nave llegando a Iquitos, en las vísperas de Navidad.

El 20 de febrero de 1985 el autor de la presente nota, siendo alférez de fragata, zarpó de Iquitos al mando de la motochata[13] B.A.P. *Cenepa* (Fig. 02) con destino a la "Estación Naval del Estrecho" en el río Putumayo[14], la más lejana que tiene la Marina; son 12 días navegando día y noche, de ida, y 14 días, de regreso, a Iquitos. La misión: llevar 26 infantes de marina de relevo, junto con combustible y víveres. Al noveno día de navegación, ya sobre el río Putumayo, lado peruano, se produce un desperfecto en las máquinas de a bordo disminuyendo la presión de lubricación de las mismas, motivo por el cual tuvimos que permanecer en el mismo lugar 20 días. Pese a que se tenía conocimiento en Iquitos de nuestra posición, pero no se podía enviar ayuda aérea por el mal tiempo reinante en la región, los víveres frescos se habían acabado al tercer día, teniendo que salir, cada dos días, de cacería en esta zona tan inhóspita entre las 23:00 y las 03:00 horas. El veinteavo día de permanencia en la zona, el suscrito desmontó personalmente la bomba de aceite de una de las máquinas, con el fin de darle solución, pero la bomba era "sellada". Sin desalentarme seguí hurgando en la máquina, bajo la cansada mirada del motorista, que había hecho la misma operación muchas veces, sin resultado alguno, hasta que observé que el eje de la bomba de aceite estaba desbocado con respecto al acople del eje del tren de engranajes del motor; por lo que, viendo en la puerta de la sala de máquinas una lata vacía de leche evaporada, procedí a recortarla y confeccionar un suple[15] provisional para el eje de la bomba, instalándola de este modo en el motor, que, después de lanzado, llegó la esperada presión de aceite en el mismo, lo que nos permitió seguir el viaje bajo una torrencial lluvia que duraba tres días ya. Este suple provisional duraba de 10 a 11 horas; por lo que teníamos que parar para confeccionar uno nuevo, pero con todo llegamos a Estayo[16], cumpliendo la misión, así como actualizamos los papiros[17] del río y trajimos de regreso a Iquitos carga comercial y al comandante de la nave con seis kgs. de peso menos. Duración total del viaje: 54 días; muchas pero muchas vicisitudes pasamos la tripulación y el suscrito en ese memorable viaje. Pero lo que en verdad me impresionó fue ver la zona del río Putumayo peruano, en verdad, desierta a no ser quizá de dos o tres familias cada tres días de navegación; en más de una oportunidad presencié la caída de palmeras de aguaje, debido al peso de

13 Motochata: embarcación de fondo plano, de 40 mts. de eslora, 8 mts, de manga y 1.5 mts. de calado. Puede llevar hasta 45 ton. de carga en cubierta. Propulsada por dos motores, tiene habitabilidad para 6 personas en el castillo de popa.

14 Río Putumayo: río de gran longitud (1,000 millas aprox.) que sirve de límites entre Colombia, Brasil, Ecuador y Perú.

15 Suple: pieza de metal que sirve para encajar a algún tipo de acople en forma perfecta.

16 Estayo: estación naval en el río Putumayo.

17 Papiro: carta empírica de los ríos, enrollada como si fuera un papiro, en el que se dibuja el contorno de los ríos sobre un papel delgado y casi transparente.

los frutos que cargaban y que nadie aprovechaba, a no ser los animales salvajes. Al ver toda esta riqueza desperdiciada me ponía a pensar sobre cómo en la capital del Perú la gente puede vivir hacinada en los asentamientos humanos, sin agua, sin alimentos, quizá por desconocimiento de lo que puede brindarles la selva peruana, ó quizá por temor de aceptar el reto que significa colonizarla.

Para los que piensen que las épocas de la aventura y los descubrimientos pertenecen al pasado y que nada les puede sorprender, deben ir a navegar en los ríos de la amazonía del Perú para conocer en realidad lo que significó y significa conquistarla aun ahora.

Sólo los hombres de temple que aceptan los grandes retos y responsabilidades, como son los marinos peruanos, concsientes de su herencia y de que la historia se escribe constantemente, saben que la Marina no sólo es un trabajo. Es también una gran aventura donde siempre está presente la oportunidad de probarse a sí mismo, que la grandeza del espíritu humano sólo tiene los límites que uno se impone.

BIBLIOGRAFÍA

- Antonio Raimondi: *El Perú.* Tomo III, Capítulos XV, XVI .
- Fernando Romero P: *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830 - 1933).*
- Guillermo Faura Gaig: *Los Ríos de la Amazonía Peruana.* Capítulos IX, XIV.
- Avencio Vallejo: *Así es la Selva.*
- Rosendo Melo: *Historia de la Marina de Guerra del Perú.* Tomo II (1907).


Pilsen
CONT. NETO 310ml



Siempre Adelante

La escena era un tanto curiosa: un comerciante bien vestido y al parecer próspero, estaba sentado en el suelo, absorto en su conversación con un vendedor callejero, mal vestido y mutilado. Este vendedor paraba siempre sentado en la esquina de una calle vendiendo lapiceros; su defecto físico —le faltaba una pierna y un brazo y su cuerpo estaba deformado—, había atraído la atención del comerciante.

El comerciante inquirió sobre las causas de su deformidad física: ¿era mutilado de guerra, o había sufrido algún accidente? —"Nada de eso, contestó el vendedor—. Es, en parte, de nacimiento. A causa de una intoxicación en la sangre perdí mi brazo. Trabajé durante muchos años en una imprenta. Hace un año tuve que abandonar este trabajo. Comencé a trabajar a la edad de 8 años y ahora tengo 68".

Las preguntas del comerciante seguían: ¿Cómo hace para venir cada día hasta su puesto de venta?— "Sencillamente, replicó el vendedor, tomo el autobús y llego hasta aquí como todo el mundo. No es un problema trepar a un autobús. Si fuera necesario yo podría subir por una escalera de mano".

¿Y cómo se las arregla para subsistir? — "Muy sencillo, señor, siempre he tenido suerte. La gente me compra muchos lapiceros y con frecuencia me dejan los vueltos. Nunca me ha faltado dinero para la comida y para pagar el arriendo de la casa. En 19 años que llevo viviendo en la misma casa, nunca me he retrasado un mes en mis pagos. Me gusta ese sitio; los vecinos son muy amables conmigo y no me molestan para poderme levantar tarde".

La conversación llegó a un punto muerto. Al comerciante no se le ocurrían ya más preguntas. Hubo varios minutos de silencio. Por fin el comerciante hizo ademán de levantarse para irse. En ese momento el vendedor miró fijamente a su curioso interlocutor y le dijo: —"Señor, nunca se desanime; pase lo que pase, nunca ceda en su empeño".

El comerciante se retiró pensativo. Era el más breve y mejor consejo que había escuchado en toda su vida de negocios.

El Hombre Trabajador



Se puede con frecuencia observar que las personas que más trabajan son las que gozan de mejor salud. Estas personas naturalmente pueden trabajar duro porque tienen buena salud. Pero también puede afirmarse que una de las razones por las que disfrutan de tan buena salud es porque trabajan fuerte y sobre todo porque gustan de su trabajo.

Una persona puede arruinar su salud por trabajar diariamente durante muchas horas. Pero si se evitan estos abusos, el trabajo emprendido con entusiasmo y gusto puede ser uno de los mejores medios de conservar la salud y evitar las enfermedades.

El trabajo duro, desde el punto de vista fisiológico proporciona al cuerpo un ejercicio saludable, a la vez que provoca el apetito y la capacidad de dormir bien por la noche. Pero tal vez más importante que esta influencia del trabajo en la salud general del cuerpo es la actitud mental del hombre que gusta de su trabajo.

Quien gusta de su trabajo encuentra en él una satisfacción casi completa. De ordinario este tipo de personas son optimistas ante la vida. Su alma no suele vivir atormentada por grandes preocupaciones. Viven con la sana ambición de hacer cosas. Los que viven absorbidos por su trabajo no tienen tiempo de preocuparse de pequeños dolores o penas. De ordinario éstos se esfumarán antes de que las personas tengan tiempo de prestarles atención.

El amor al trabajo no es, por supuesto, una panacea universal. Por su dedicación al trabajo el hombre no queda exento de guardar las nornas comunes en el cuidado de su salud. Ni tampoco elimina el uso de las medicinas en el grado conveniente. Pero sí es cierto que el trabajo ayuda para que las diferentes funciones del cuerpo se realicen de un modo continuado y armónico.

"Mente sana en cuerpo sano" es el lema clásico abogado por los deportistas. Este lema está refrendado por la experiencia, no sólo de los amantes del deporte sino también por todos los que consideran al trabajo corporal, más que una necesidad para vivir, un deporte al alcance de todos.

La persona que ama su trabajo goza de salud en su espíritu. Y, recíprocamente, su espíritu proporciona vigor a su cuerpo. Nunca deberíamos tomar el trabajo diario como algo obligatorio u odioso. Más bien debemos considerar al trabajo como una ayuda para vivir una existencia sana y feliz.

Trabajo y Vacaciones

Las vacaciones son un tiempo de alegría. Es el tiempo para el descanso, para viajar, para hacer muchas cosas dentro y fuera de casa, para las que no hay tiempo durante el año. Las vacaciones son un tiempo que consideramos como algo que nos pertenece, propio y personal; un tiempo que nos gusta emplear como nos viene en gana. Valoramos en mucho ese tiempo, porque es nuestro tiempo, nuestros días o semanas libres.

Las vacaciones sólo tienen sentido para aquellas personas que trabajan de ordinario diariamente. Para un desempleado es imposible tomarse sus vacaciones. Y también esto es verdadero para personas que no necesitan trabajar o que no quieren trabajar.

De las personas que están sin empleo se dice, a veces, que están en "vacaciones permanentes". Pero el uso de esta expresión es inadecuado. Las vacaciones, propiamente dichas, son los días libres, de descanso, que una persona permanentemente ocupada tiene para sí; por lo tanto, una persona sin ocupación, no puede tomarse sus vacaciones. Es el cambio de nuestro modo cotidiano de vivir, el que da significado al vocablo vacaciones.

Pero si es cierto que las vacaciones sólo tienen su sentido auténtico para aquéllos que viven de un trabajo permanente, también es verdadero que las vacaciones deberían beneficiar a la gente en su trabajo diario. Una persona que aprovecha bien sus vacaciones, experimenta una renovación en sus fuerzas físicas y su espíritu rejuvenece. Probablemente regresa de sus vacaciones más optimista y mejor dispuesto para trabajar que antes de tomarse el descanso.

El trabajo diario y continuado de una persona brinda la oportunidad de unas vacaciones. Y unas vacaciones bien aprovechadas le capacitan para un trabajo más eficiente y sobre todo más gustoso. Ambos son aspectos importantes en la vida del hombre y ambos deben ser juntamente tomados en cuenta.

* De *Sonrisas del Sol*, de James Hyatt. Transcripción por el capitán de navío Luis Lescano San Martín.

Convención de ARMAS QUÍMICAS

Capitán de Fragata Ing.
Miguel Benites Morillas



Inspector de armas químicas

En enero de 1993, en París se suscribió la Convención sobre las Armas Químicas (CAQ), por cerca de 140 países, incluyendo el Perú y todos los países de América del Sur. El texto se negoció en el marco de la Conferencia de Desarme de Ginebra, con la finalidad de evitar el uso de la Química con fines destructivos, como ha ocurrido en numerosas ocasiones durante el presente siglo y muy recientemente en la guerra entre Irán e Irak.

La Convención de Armas Químicas entró en vigor el 29 de Abril del presente año, luego de haber sido ratificada por 81 países, entre ellos Estados Unidos, lo que determinó un aumento de adhesiones al Convenio entre ellos: Bangladesh, China, Guinea Ecuatorial, Kenia, Zimbabwe y Togo.

Esta Convención ha establecido una Secretaria Técnica con sede en La Haya (Holanda) .

La CAQ tiene como objetivo central la eliminación de todas las armas químicas existentes y asegurar que no reaparezcan en el futuro, para lo cual establece un régimen de verificación internacional. Restringe la producción, adquisición, uso y transferencia de ciertas sustancias químicas identificadas en tres listas. Las que integran la Lista 1 son consideradas armas químicas en sí mismas, porque no tienen otro uso conocido, ejemplo: sarin, soman; las que integran la Lista 2 son precursoras de las primeras y/o tiene algún uso industrial, ejemplo: amiton, tricloruro de arsénico; y las sustancias que integran la Lista 3 son consideradas precursoras de las segundas y/o tienen amplia aplicación industrial. Inclusive los países que no tienen armas químicas, como es el caso de nuestro país, deberán llevar un control detallado de su producción y de las transferencias de dichas sustancias químicas, ejemplo: fosgeno, trietanolamina. Asimismo, las instalaciones que produzcan, por síntesis, ciertos volúmenes de "sustancias químicas orgánicas definidas" no incluidas en las listas, estarán sometidas a un mecanismo de verificación.

La CAQ contiene el compromiso de todos los Estados Partes de incorporar algunas de sus disposiciones a su legislación interna; de designar una "Autoridad Nacional" que sea el vínculo del



Manipuleo de la munición química.

país con el organismo de La Haya; de proteger la seguridad pública y el medio ambiente, entre otros. Este último aspecto es particularmente relevante para los Estados poseedores de armas químicas, los que deberán destruir todo su arsenal y sus instalaciones de producción, en principio, en el plazo de diez años.

Los Estados partes de la CAQ se obligan además a efectuar declaraciones anuales o periódicas respecto de actividades no prohibidas. Estas declaraciones, con la debida garantía de confidencialidad, serán procesadas por la organización de La Haya y servirán entre otros fines, para planificar las inspecciones *in situ* y otras actividades de control y seguimiento que realizará el organismo en determinado tipo de instalaciones de los Estados Partes.

En contrapartida con las obligaciones que asumen los países no poseedores de armas químicas, como el Perú, el Artículo XI de la Convención señala que sus disposiciones se aplicarán de manera que no se obstaculice el desarrollo económico o tecnológico de los Estados Partes ni la cooperación internacional en la esfera de las actividades químicas para fines no prohibidos por la Convención, incluyendo el intercambio internacional de información científica y técnica de sustancias químicas y equipo.

En este contexto es conveniente, al igual que otros países como Argentina, Chile, México, etc., la formación de personal técnico apto para realizar las inspecciones, ya que será este personal el que apoye a la Autoridad Nacional durante las inspecciones, el que a su vez será encargado de operar equipos de laboratorio y tendrá bajo su responsabilidad la adquisición, pruebas de instrumentos y dispositivos para monitorear las inspecciones, y, asimismo, para supervisar las transferencias de sustancias químicas y equipos.

LA MARINA

y la seguridad privada

Antorcha de mano



Chaleco Salvavidas



En el mes de julio se llevó a cabo la Segunda Feria de Seguridad, SEGURITEC 97, en el Centro de Convenciones del Hotel María Angola, en la que participaron las principales empresas del país, y algunas del extranjero, especializadas en comercializar productos y sistemas de seguridad. Para esa feria, la Marina de Guerra del Perú se hizo presente en un stand a cargo del Centro de Investigación Científico y Tecnológico (CICITEC), en el que se expusieron diversos productos y servicios relacionados con la seguridad, fabricados o suministrados por las siguientes Dependencias de nuestra Institución:

Sima Electrónica/SAE

Sistemas de Ubicación de Vehículos, Ametralladoras MGP y reactivación de armas de seguridad privada.

Dirección de Abastecimiento Naval

Botas y uniformes para vigilantes.

Dirección de Telemática

Reparación de equipos de comunicaciones de seguridad

Servicio de Policía Naval (Unidad Canina)

Venta de cachorros, alquiler y adiestramiento de canes.

Centro de Investigación Científico y Tecnológico (CICITEC)

Productos de detección de incursores, productos de señalización, sistemas de protección vehicular y reactivación de chalecos antibalas.

Con esta participación global e integrada, el stand de Marina resultó ser el más variado y el único que contaba con todos sus productos fabricados por el expositor del stand, lo cual causó una muy grata sorpresa entre los visitantes entendidos en seguridad.

Esto permitió, además, que se aprecie que la Marina no sólo es líder a nivel nacional en la fabricación de productos de guerra, sino también en productos de seguridad.

En esta Feria se apreció igualmente que las principales empresas de seguridad cuentan con miembros egresados de nuestra Institución, denotando el prestigio que ellos irradian por haber pertenecido a nuestra Alma Mater y por su calidad y comportamiento profesional que siguen manteniendo.

Finalmente, en este evento quedó claramente establecido que la Marina de Guerra del Perú, desde que fue necesario, orientó sus esfuerzos hacia el Frente Interno con la mayor lucidez y dedicación contribuyendo con la sociedad civil en el mejoramiento de la seguridad privada, y ahora puede enorgullecerse ante el hecho que sus órganos de producción y servicios relacionados con la seguridad, así como su personal, aun desde la civilidad, continúen a la vanguardia prestigiándola merecidamente.

CICITEC
Centro de Investigación Científico y Tecnológico de la Marina de Guerra del Perú

El Centro de Investigación Científico y Tecnológico de la Marina de Guerra del Perú (CICITEC), está encargado de efectuar la investigación, desarrollo, producción y comercialización de artefactos explosivos, pirotécnicos y de seguridad.

Por nuestra vasta experiencia y profesionalismo realizamos asesorías, consultorías, cristalizamos diseños a pedido, efectuamos estudios para normalización de equipos de seguridad u otros.

Nuestros productos son de excelente calidad con precios competitivos inferiores en el mercado nacional e internacional, lo cual ha dado prestigio y reconocimiento al CICITEC.

Sección Especial del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA



Este símbolo, que representa al hombre peruano de mar de todas las épocas, fue creado a raíz de la concepción de la *Historia Marítima del Perú*. La estatuilla, obra de la artista Cristina Gálvez, representa con toda fidelidad que la Historia Marítima del Perú está siendo escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones.

La ex Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú, que devino luego en el Instituto de Estudios-Histórico Marítimos del Perú, otorgó el premio de esta creación a la autora el 1° de setiembre de 1967.

Partida de Nacimiento de la *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ*

CENTRO NAVAL DEL PERÚ

Sesión: *Ordinaria de Comité Directivo*
Fecha: *Lunes 30 de setiembre de 1963*

Siendo las 18:15 horas se abrió la Sesión bajo la Presidencia del Contralmirante Federico Salmón de la Jara.

Despacho:
Se dio lectura a la siguiente correspondencia:
...
El Señor Presidente dijo que había invitado a los Presidentes de las diferentes Comisiones a la presente Sesión, para que informen sobre los planes de trabajos y proyectos.

El Señor C. de F. Alberto Indacochea, Presidente de la Comisión de Local, hizo una exposición sobre las necesidades y trabajos a realizar...

El Capitán de Fragata Luis F. Villena, Presidente de la Comisión Cultural, informó que se había reunido con los miembros de su Comisión y que acordaron realizar un estudio y reactualizar la Historia Naval Militar, que se había designado una sub-Comisión para iniciar este trabajo. Que se había puesto en contacto con el C. de N. (r) Julio J. Elías, Presidente de la sub-Comisión indicada, que el aspecto económico para este estudio estaba cubierto con la cantidad de S/. 1,500.00 que daría el Museo Naval.

Indicó que el título para estudio sería el de "Historia Marítima del Perú", que se debería poner en conocimiento del Ministerio de Marina, en caso la Directiva aceptase la realización del mencionado trabajo.

Pasó el informe de la Comisión Cultural a la Orden del Día.

El C. de F. Carlos Tirado A., Presidente de la Comisión Social, hizo una exposición sobre la rifa de un automóvil y la realización de un bingo.

El C. de F. Rafael Pinto, hizo una exposición sobre la instalación de un nuevo sistema de música y llamada general en todo el local del Centro Naval ...

Antes de entrar a la Orden del Día, el Señor Presidente presentó a consideración de la Directiva, la Política Integral del Centro Naval para el año 1963-1964, estableciéndola de la siguiente forma, de acuerdo con los objetivos básicos de la Institución:
a)...
b)...
Se aprobó por unanimidad la política presentada por el Señor Presidente.
Orden del Día:
a)...
b) Se aprobó por unanimidad los proyectos presentados por la Comisión Cultural.
c)...
d)...
e)...
Siendo las 20.48 horas, el Señor Presidente levantó la Sesión.

Al iniciar la presentación de la génesis y desarrollo de la Historia Marítima del Perú, *el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos quiere hacer énfasis en los más importantes conceptos y elogios emitidos por eminentes peruanos sobre la obra realizada.*

Transcribimos, pues, extractos de algunos de estos importantes testimonios.

****

Prólogo de la Primera Parte de la *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ*

Tomo I, Vol. 1.

Dr. José Luis Bustamante y Rivero
Ex Presidente de la República

"Una vez más, la Armada Nacional, bajo la inicativa de dos conspicuos organismos suyos: el Centro Naval del Perú y el Museo Naval, encuentra la ocasión de ofrecer al pueblo peruano un testimonio de su tradicional interés por exaltar los valores históricos del país y auspiciar actividades documentales que signifiquen una afirmación de nuestra nacionalidad. Con el apoyo del Ministerio de Marina y la colaboración de una Comisión integrada por reputados historiadores e investigadores especializados, los organismos navales ya aludidos han culminado el propósito —concebido en 1963— de dar publicidad a una obra de largo aliento, la *Historia Marítima del Perú,* cuya presentación se me ha hecho el honor de encomendarme.

Al llegar a esta etapa de su misión, el prologuista rinde su home-

naje de fervoroso aprecio a la labor aportada por la Comisión de historiadores, investigadores y hombres de ciencia que, encargados de escribir la *Historia Marítima del Perú*, han dejado cumplida su tarea en términos de sobresaliente dedicación, eficiente técnica y elevado criterio hasta poner en manos del público una obra que realmente hará historia entre las de su especialidad por la hondura de la investigación, la seriedad del análisis, la meditación de los juicios y la proyección del tema marítimo hacia el futuro nacional.

En suma: al dirigir, alentar y coordinar estos diversos trabajos para —finalmente— culminarlos en su presentación impresa, la Marina de Guerra ha cumplido una tarea de promoción afortunada y meritoria. Ha demostrado, ante todo, una loable inquietud intelectual que la mueve a eslabonar la especialidad técnico-naval propia de su instituto con otras altas labores del espíritu conexas con el Mar, en el doble terreno de la ciencia y de la historia. Ha probado, asimismo, la amplitud de sus concepciones sociales al hermanar en una misma mesa de trabajo a colaboradores civiles y navales, confundidos en el común propósito de ofrecer a la Nación un libro donde se investiga las esencias de la peruanidad. Por último, ha llenado la Marina un cometido muy propio de su misión profesional, cual es el de contribuir a la elucidación de hechos y problemas marinos que en el pasado o para el futuro se rozan sustancialmente con la trayectoria o la suerte de la Nación. Por todo ello, nuestra Armada, al promover la aparición de la obra que hoy sale a la luz, inscribe en su hoja de méritos un noble testimonio de su acendrada inspiración patriótica y un nuevo título a la gratitud nacional".



José Luis Bustamante y Rivero

Palabras Liminares de la Segunda Parte de la *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ* (Tomo VIII, Vol. 1)

Dr. José Luis Bustamante y Rivero
Ex Presidente de la República.

"Una benevolente distinción —que siempre tuve en alta estima— fue la que me otorgaron en el año 1972 las Instituciones Oficiales de la Marina de consuno con la entonces llamada "Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú" -precursora del actual Instituto que dignamente usted preside- al confiarme la redacción del Prólogo de la Primera Parte de esa Historia. Y hoy, mi fervor por aquella magna obra editorial se siente estimulado cuando llega el momento de la impresión de la Segunda Parte, cuyo bosquejo, adelantado en un primoroso folleto de prepublicación, me permite columbrar la importancia y valía de ese segundo esfuerzo de los insignes promotores del conocimiento histórico del Mar Peruano.

No hayque olvidar que en nuestro caso el sujeto de esta obra es el Mar, el Mar Peruano; y que el Mar —ontológicamente hablando— es un ente o ser perenne, sin un día final previsible, con duración tan larga en este caso como la del planeta en que vivimos y cuya compenetración con la tierra, la morada del Hombre, establece entre Hombre y Mar una vinculación inseparable y casi orgánica. Dejemos libre el vuelo de la imaginación para atisbar o descubrir cuándo llega el final de lo perenne; pero entretanto, continuemos confiadamente nuestro ritmo de obreros de una Historia del Mar. Con lo hecho hasta aquí, no cabe duda de que existe ya para los hombres líderes de esta loable empresa un compromiso natural con el público y con las generaciones del mañana. Mi mensaje a la Marina, al Centro Naval, al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a los Historiadores de la *Historia Marítima del Perú* y a sus Investigadores y Auxiliares; mi mensaje —digo— exhorta a todos ellos a que imperturbablemente continúen la obra comenzada con este grato lema: "Por el Perú, para el Perú".

No puedo poner término a esta carta sin expresar públicamente y una vez más mi profundo agradecimiento como peruano a los señores Promotores, Historiadores y Colaboradores que han tenido a su cargo la preparación de los volúmenes de la Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú* que va a entrar en circulación, por el valiosísimo aporte con que de ese modo han enriquecido la bibliografía nacional. Yo, al despedirme, les digo "¡Hasta la Tercera Parte, Amigos!".

MINISTERIO DE MARINA
MINISTRO

Proemio de la Segunda Parte de la *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ* (Tomo VIII, Vol. 1)

Almirante Jorge Du Bois Gervasi
Ministro de Marina.

"La figura de un navegante mochica surcando el mar en un caballito de totora, destacaba en un pequeño letrero luminoso de forma circular, que existía hace veinte años en una oficina del Centro Naval del Callao, local donde funcionara la Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú, entidad precursora del actual Instituto.

Desde entonces, es mucho lo que ha navegado e iluminado el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Recordamos que fue justamente en los salones del Club donde un grupo de Oficiales de Marina en conjunción con directivos del Museo Naval del Perú proporcionaron la idea que germinaría después en lo que es hoy la hermosa realidad de la *Historia Marítima del Perú.*

Tarea gigantesca la entonces proyectada, y que habría que afrontar para llegar a los confines de nuestro pasado marítimo, a los secretos de nuestra Historia Naval, a la génesis del mar.

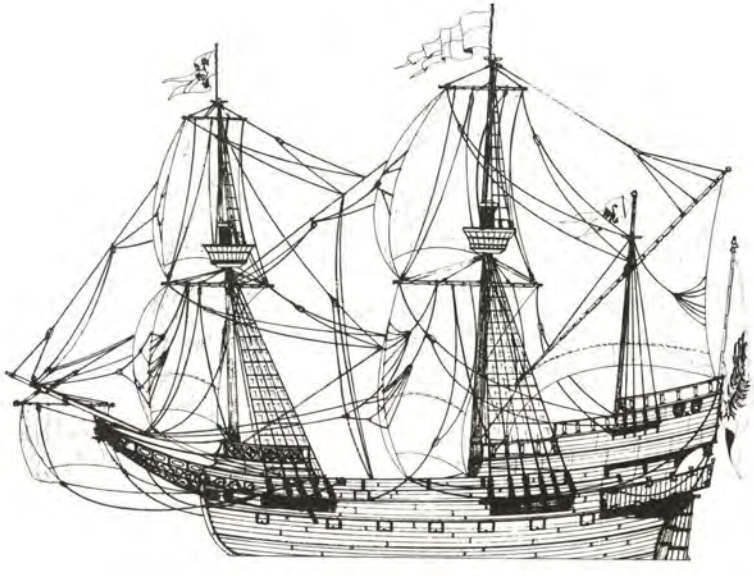
La firme decisión de llevar adelante tan notable empresa, la calidad de los hombres que la concibieron y la noble finalidad que los motivaba, permitió armar la imaginaria nave que emprendería este maravilloso viaje a través del pasado, con una tripulación de marineros, historiadores, científicos e investigadores que desplegaron velas y cargados de optimismo pusieron rumbo en demanda de mar abierto.

Extraña mixtura la de esta tripulación: hombres de armas y de ciencia, investigadores del pasado y estudiosos del porvenir, costeños y mediterráneos. Gentes de distinta formación y origen geográfico, pero con un hermoso denominador común: profundo amor a la patria y acendrado espíritu naval".

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

EL MAR

Gran Personaje



El Comercio

Luis Miró Quesada de la Guerra
Director General
Aurelio Miró Quesada Sosa Alejandro Miró Quesada Garland
Directores
Pedro García Miró
Director - Gerente

Editorial del diario "El Comercio"
Lima, Lunes 16 de marzo de 1970

La Publicación de la Historia Marítima del Perú

"El Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Presidente de la Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú,, ha declarado que la obra propiciada por la Comisión de su presidencia será publicada a partir del próximo año.

Se trata, como es del conocimiento público, de la Historia Marítima del Perú, iniciada en 1963 con la participación de jefes de nuestra Marina de Guerra e historiadores especializados en las diversas épocas del pasado nacional.

Como presentación del escenario, el plan de la Historia Marítima del Perú considera un primer tomo dedicado a la geografía del Mar Peruano. Con el título de "El Mar, Gran Personaie", este es el tomo que el Presidente de la Comisión ha anunciado para el año próximo. Obra de un equipo de científicos que ofrecerá completa información sobre la geología, la geografía, la vida, el clima y la dinámica de las aguas del mar que baña nuestras costas.

...Sin fin lucrativo alguno —ha subrayado el Contralmirante Federico Salmón de la Jara—, la Historia Marítima del Perú quiere "formar conciencia en el pueblo peruano acerca de la verdadera importancia de nuestro mar".

Editorial del diario "El Comercio"

Lima, Domingo 19 de diciembre de 1971

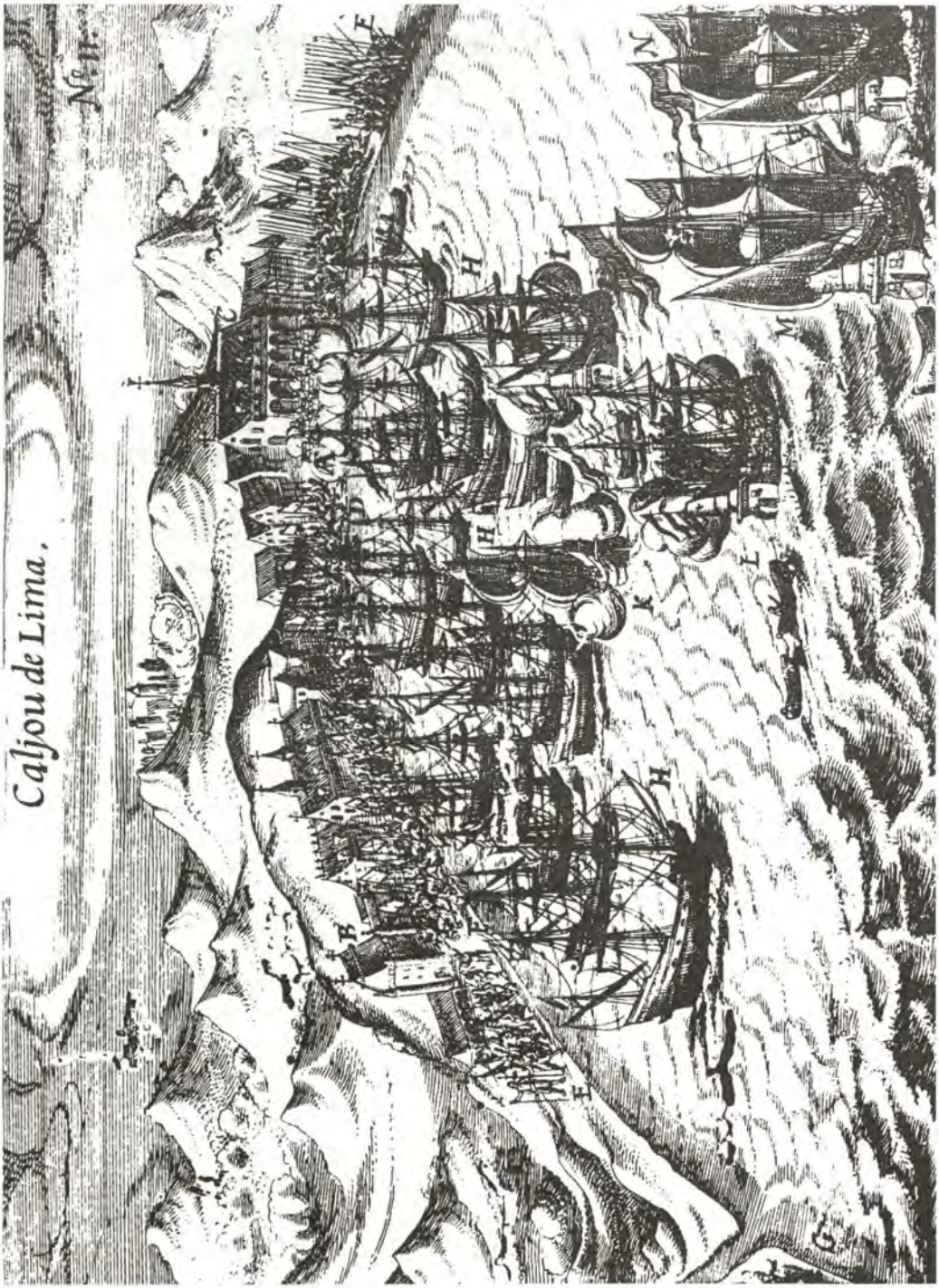
"Para describir su contenido y anunciar su próxima entrega al país, se ha publicado un hermoso folleto sobre la Historia Marítima del Perú , el mismo que, en ceremonia reciente, le fue entregado al Ministro de Marina, vicealmirante Fernando Elías Aparicio. En dicha ceremonia, el Presidente de la Comision para escribir esa historia, informó al Ministro, que la obra, después de ocho años de tesonero trabajo, ha entrado ya a la fase editorial, lo que asegura su aparición en el segundo semestre del año 72.

El folleto impreso a todo color y con bellas ilustraciones que simbolizan con la más alta calidad representativa y artística el contenido de cada uno de los volúmenes de la obra próxima a aparecer, es de carácter promocional y está destinado a circular en el país y en el extranjero, llevando a los públicos interesados de todas partes una información completa sobre la Historia Marítima del Perú.

Este programa científico-histórico, en el cual participan destacados especialistas, se inició en 1963, por iniciativa del Centro Naval del Perú y del Museo Naval. Aquel año quedó constituida una Comisión, con el específico fin de organizar el equipo de científicos e historiadores que escribiera la obra, previa investigación en los archivos, bibliotecas y demás centros de información del país y el extranjero. Presidida desde entonces por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, la citada Comisión no ha desmayado en su empeño de llevar adelante tan importante programa de estudio, el cual, concluido en su fase de redacción, entra ya a la fase editorial por el apoyo que le brinda el Gobierno a través del Ministerio de Marina.

...Fuera del substancial aporte a la ciencia y a la historia —que será, a no dudar, de la más alta calidad—, la publicación de la Historia Marítima del Perú persigue, como objetivo fundamental y de patriótica proyección, afianzar la conciencia marítima del país y reafirmar el destino marítimo del Perú: todo ellos en un momento en que el mar cobra trascendental importancia y se hace, por la prodigalidad de su riqueza, factor determinante del desarrollo nacional.

Nada de lo que atañe al mar en el desenvolvimiento histórico del Perú escapa a la consideración de la monumental obra que se anuncia. La descripción geográfica, el escenario, tanto del mar mismo como de la faja litoral que lo limita: la vida en el mar, que es de prodigiosa variedad y de sobrenatural abundancia; el mar en la Prehistoria, desde los tiempos aurorales hasta la constitución del imperio aborigen más poderoso de América; el mar a la lleiada de los europeos y durante la Conquista, el mar en los tres siglos de directa influencia hispana; finalmente, el mar durante la Emancipación y la República; todo ellos hará, según se explica en el folleto que comentamos, el contenido de los nueve grandes volúmenes, del que brotará un hermoso mensaje de entrañable sentido peruano. El país está a la espera, pues, de una obra de capital importancia".


Caljou de Lima.

Editorial del diario "El Comercio"
Lima, Domingo 19 de noviembre de 1967

IV Centenario del Mar Peruano

"Hoy se conmemora el cuarto centenario del viaje de Alvaro de Mendaña a Oceanía. Fue el 19 de noviembre de 1567 que del Callao partieron las dos naves de la famosa expedición, rumbo al Poniente, a descubrir nuevas tierras. Al cabo de tres meses de azarosa travesía, dieron los expedicionarios con varias islas a las que pusieron el nombre de Salomón.

Este es un acontecimiento de gran importancia, uno de los más significativos en la historia del Océano Pacífico. La expedición de Mendaña abrió las puertas para el descubrimiento del Novísimo Mundo, incluyendo Australia, y determinó la proyección de la vida peruana al mar en los tiempos históricos.

Con ocasión del acontecimiento histórico que hoy se conmemora, se ha venido realizando la "Semana del Mar", organizada por una Comisión presidida por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara. Consistente en un ciclo de conferencias, el programa llega hoy a su término con la inauguración de una estela conmemorativa en el Muelle de Guerra del Callao, la que lleva una placa alusiva al viaje de Mendaña".


MARINA DE GUERRA DEL PERU