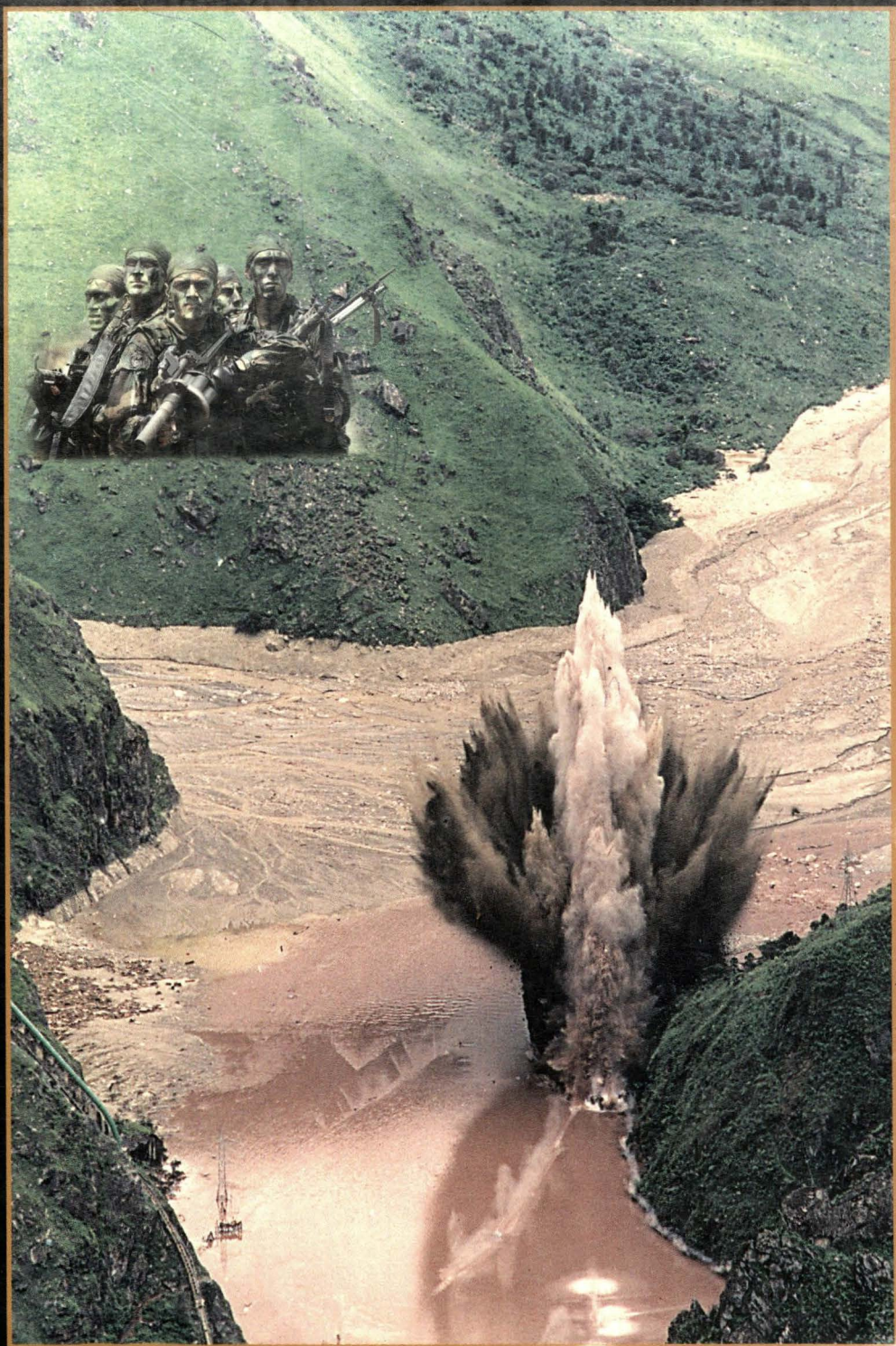
MARINA DE GUERRA DEL PERU

Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

ENERO- FEBRERO- MARZO 1998

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Francisco Calisto Giampietri

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Sana Fernández La Madrid

PORTADA
Foto Principal: Cortesía del Diario EL COMERCIO

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

* 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.

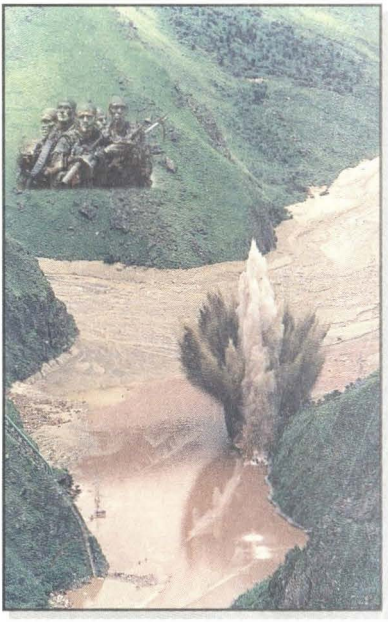


Foto: Cortesía El Comercio

La Marina de Guerra del Perú no sólo se prepara para la guerra; también apoya como parte de Defensa Civil. Así, estuvo presente en las operaciones de desembalse del río Vilcanota en el Cusco.

Editorial

La Marina de Guerra en la emergencia nacional y en las tareas de Acción Cívica

Con mayor gravedad que en otras manifestaciones análogas en nuestro pasado, la nación toda ha sido afectada desde los inicios del año por las consecuencias imprevisibles y lamentables del fenómeno El Niño.

De modo generalizado, el país -las poblaciones peruanas, por decirlo más exactamente- ha sido afligido por diversos y dolorosos embates en las formas de diversificación de temperatura en nuestras aguas oceánicas, las crecientes y los desbordes de los ríos, inundaciones, pérdidas en el agro, inutilización temporal de tramos viales, etc. Si bien las regiones norte y central del territorio nacional han sido las zonas más gravemente afectadas por su directa repercusión en nuestros diversos estamentos sociales, también en otros ámbitos del país el fenómeno natural ha dejado sentir sus efectos. Tal es el caso, en la Región Inca, del embalsamiento del río Vilcanota, hecho que ha sumergido bajo masas de agua y lodo la Central Hidroeléctrica de Machu Picchu, con las graves y onerosas derivaciones que la pérdida de energía acarrea para tan importante región.

Ante la manifestación de estos hechos, la Marina de Guerra del Perú, institución tutelar de la nación, no ha hecho esperar su respuesta y solidaridad; empeñándose, con espíritu de servicio y el sentido de la responsabilidad que la caracterizan, en prestar, de inmediato, las formas de apoyo y ayuda que le es posible proporcionar.

Así, ante los desastres en el Norte -ruptura de puentes, inutilización de tramos de la carretera costera, pérdidas y peligros de pérdidas en la producción agrícola- dispuso la Superioridad Naval que las unidades de desembarco B.A.P. Paita, *B.A.P.* Eten *y B.A.P.* Pisco *realicen, a modo de eventual servicio de cabotaje, el transporte de especies alimenticias de la región norte hacia la Capital, ayudando así a los productores, de un lado, y, de otro, procurando también el abastecimiento de los mercados que tánto necesitan de dichos productos.*

Y en cuanto al embalsamiento del Vilcanota, que ha sepultado la importantísima central hidroenergética de Machu Picchu, igualmente la Marina de Guerra envió, con la presteza que era requerible, un selecto equipo de demoledores subacuáticos integrantes del personal de FOEs, el que, con el concurso de expertos internacionales -encargados de monitorear vía satélite las informaciones referidas al embalse- debían ejecutar, de modo planificado y gradual, el desembalsamiento del río. Un posterior masivo desplazamiento que agravó las condiciones existentes en el lugar de las aguas represadas obligó a detener las acciones hasta entonces planificadas.

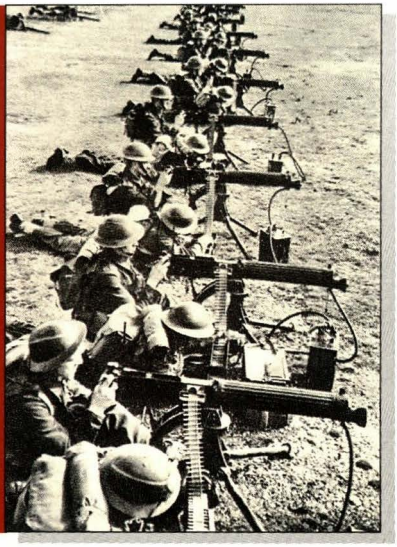
También, a mediados del mes en curso (marzo, 1998), el B.A.P. Morona, *buque hospital de la V Zona Naval (Amazonía peruana) partió de Iquitos con personal médico, medicamentos, 10 mil kilos de víveres y diversos plantones de especies frutales a bordo. Para el reparto de los víveres el buque lleva personeros del Programa Nacional de Apoyo Alimentario, PRONAA, y para la entrega y fijación de los plantones viajan igualmente ingenieros agrícolas. La nave tiene como destino llegar a 22 poblados peruanos en los ríos Yavarí y Putumayo y, además, en reciprocidad a análoga actividad desarrollada anteriormente por la Marina del Brasil, brindará también atención médica a 15 caseríos brasileños. Acción Cívica fluvial por la Marina Peruana y gestos de solidaridad y ayuda entre naciones vecinas.*

La Marina de Guerra del Perú desarrolla, pues, de este modo también, una labor que, además de la celosa custodia de nuestra soberanía e integridad, abarca igualmente otras áreas de realizaciones, beneficiando, con labores y tareas de hondo sentido solidario a la comunidad nacional. Una vocación de servicio que, como en los casos expuestos, encuentra real y concreta manifestación.

EL DIRECTOR

ENERO - FEBRERO - MARZO, 1998

ESTRATEGIA



Los principios esenciales de la conducción de la guerra

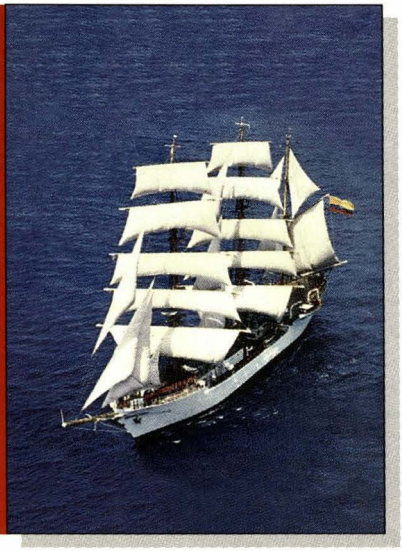
7

Tradición, Ética y otros Valores

16



INSTRUCCIÓN



Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela

24

HISTORIA



La Comisión del* Grau *y el* Bolognesi *a* Venezuela *y* Colombia *en 1945

51

INSTITUCIONALES

La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica

70



SUMARIO

EDITORIAL 3

ESTRATEGIA
Los principios esenciales de la conducción de la guerra 7
Carl von Clausewitz
(Traducción: Dr. Manuel Migone Peña)

FORMACIÓN NAVAL
Más reflexiones sobre Tradición, Etica y otros Valores 16
C. de N. Raúl Indacochea Nugent

Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela 24
C. de N. Jorge Luis Díaz Nieri

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO
Fragatas brasileñas antisubmarinas 45
Clase *Niteroi*
Tte. 1° Alessandro Mogni Novoa

HISTORIA
La Comisión de los B.A.P. 51
Almirante Grau y *Coronel Bolognesi*
a Venezuela y Colombia en 1945
Valm. (r) Javier Pinillos Cabada

La Marina de Guerra del Perú 70
en la Región Amazónica
Tte. 1° Raymundo Villar Gálvez

"Un Mensaje a García" 83
Elbert Hubbard
(Textos y comentarios: Calm. (r) José García Valdivieso)

MISCELÁNEAS
El Candelabro 97
Calm. (r) José García Valdivieso

SECCIÓN ESPECIAL 101
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



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

Los principios esenciales de la conducción de la guerra

explicados como complemento de mi enseñanza a su Alteza Real el Príncipe Heredero

Carl von Clausewitz
(Otoño, 1812)

El texto que aquí presenta la "Revista de Marina" constituye el único resumen y explicación preparado por el mismo Clausewitz de sus tesis principales. Corresponde al texto publicado por la Editorial Ullstein en 1916. En nuestra opinión representa por ello la piedra de toque para determinar el grado de validez que debe reconocerse a las diversas interpretaciones que se han hecho sobre el pensamiento de Clausewitz, a causa fundamentalmente del carácter inacabado de la obra maestra de nuestro autor "De la Guerra". Como se verá por la lectura del texto que ofrecemos el mismo aleja a Clausewitz de sus intérpretes más polarizados como son por ejemplo Marx, Lenin o Mao. Sin duda quienes mejor parecen haber comprendido el pensamiento de Clausewitz son Gerhard Ritter y Carl Schmitt entre los alemanes y Basil Liddel Hart, Robert Osgood y Raymond Aron entre quienes no lo son.

Razones de espacio han hecho imposible la reproducción íntegra de este texto tan importante, por ello hemos suprimido los trozos más afectados por el transcurrir del tiempo, tratando de conservar aquéllos que contienen el núcleo esencial del pensamiento de Clausewitz. Esperamos con la presente publicación realizar una pequeña contribución para acabar en este caso con la maldición que suele pesar sobre los clásicos del pensamiento, a saber ser siempre citados y nunca leídos.

Hasta qué punto las tesis de Clausewitz siguen siendo válidas y aplicables los mostrará a cualesquier lector atento y reflexivo una aplicación de las mismas al análisis de los hechos bélicos más recientes.

Dr. Manuel Migone Peña.

Estos principios aunque resultado de una larga reflexión, así como de un continuo estudio de la historia de la guerra, han sido escritos muy rápidamente y por ello no pueden soportar un análisis excesivamente crítico de su forma. Además no pretenden referirse a la totalidad de ellos; solamente hemos seleccionado los más resaltantes, porque la brevedad es indispensable dada la naturaleza de este escrito.

No pretendo, pues, con estos principios ofrecer una completa instrucción a vuestra Alteza Real, sino simplemente darle ocasión para que reflexione por sí mismo, ofreciéndole algunas líneas de orientación para ello.

I

Principios relativos a la Guerra en general

Aunque la Teoría de la Guerra se ocupa primariamente en cómo lograr en los puntos decisivos un predominio en lo que respecta a fuerza física y potencialidades en general, cuando no es posible alcanzar esto, la teoría nos enseña a tomar en cuenta también las fuerzas morales apostando a las posibles fallas del enemigo, a la impresión que un esfuerzo audaz puede causar, incluso a aprovechar nuestra propia desesperación. Todo esto no queda en absoluto al margen del arte de la guerra y su teoría, puesto que ésta no es una reflexión racional sobre todas las situaciones en las que se puede caer en la guerra. Sobre en lo que más frecuentemente hay que reflexionar es sobre las situaciones más peligrosas de modo que caídos en ellas no nos veamos sometidos a vacilación alguna. Esto conduce a obtener la capacidad de tomar decisiones heroicas, pero sustentadas y motivadas por una fundamentación racional, de modo tal que ningún frío calculador pueda nunca ponerlas en peligro con sus cuestionamientos.

Aquel que quiera presentar estos temas a vuestra Alteza Real de otro modo, no es sino un pedante cuyas opiniones pueden resultar perjudiciales.

1.- Llegará el momento en que vos, en uno de esos grandes momentos de la vida, esto es, en medio del fervor de la batalla, sentiréis que los principios que aquí os expongo son los únicos que pueden ayudar allí donde más ayuda se necesita, es decir, en las mismas ocasiones en las cuales la seca vanidad de los calculistas nos deja en la estacada.

2.- Naturalmente en la guerra se busca siempre poder contar con la probabilidad del éxito, sea esto a causa de una superioridad de fuerzas morales o de fuerzas físicas, pero esto no es siempre posible. Frecuentemente, en un conflicto se debe emprender algo teniendo aparentemente en contra la probabilidad del éxito, ello cuando no hay mejor alternativa. Puesto que si en esos casos caemos en la desesperación, la planificación racional no operaría justo cuando más la necesitemos, vale decir en aquellas ocasiones donde todo parece estar en nuestra contra.

Por tanto, incluso en aquellos casos en los cuales la probabilidad del éxito está en nuestra contra, no debemos pensar que nuestra causa está irremediablemente perdida y que continuar defendiéndola sería actuar irracionalmente; racional es todo plan para el

cual no hay una mejor alternativa y cuando en su ejecución los pocos medios de que se dispone se emplean del mejor modo posible.

Para que en tales situaciones no carezcamos de serenidad y firmeza, virtudes las cuales son las primeras en ser puestas a prueba en una guerra y que resultan tan difíciles de mantener en situaciones aparentemente desesperadas, y sin las cuales las más brillantes cualidades del espíritu no sirven de nada en batalla, debemos familiarizarnos con la idea de una caída gloriosa, hay que acostumbrarse plenamente a esa idea y tenerla siempre presente en el corazón.

Esté usted seguro, Alteza, que sin la firme decisión de, llegado el caso, caer con gloria antes que perder el honor, ni siquiera en las más ventajosas de una guerra se puede conseguir nada grande y mucho menos en una situación de desventaja.

Federico II se debe haber ocupado con mucha frecuencia en este pensamiento durante su primera campaña de Silesia. Porque estaba plenamente familiarizado con él es que emprendió, en aquel glorioso 5 de diciembre, la ofensiva contra los austríacos en Leuthen; fue por ello que se permitió atacar estando en tan desfavorable posición.

3.- En todas las operaciones entre las cuales tenga usted que optar en un determinado caso, entre todas las medidas entre las que tendrá usted que elegir siempre tendrá que optar entre medidas audaces y medidas precavidas. Alguna gente opina que la teoría de la guerra aconseja siempre ser precavido. Esto es falso. Si la doctrina de la guerra algo enseña, es que hay que preferir siempre, dada la naturaleza de la guerra, lo más audaz, lo que apunta a obtener ventajas decisivas.

Ahora bien, la teoría sin embargo enseña que el general debe elegir un estilo adecuado al grado de su valor, de su seguridad en sí mismo, de su espíritu de empresa. Elija usted por lo tanto, Alteza, un estilo de conducción de la guerra adecuado a su fuerza interior, pero no olvide que ningún general ha llegado a ser verdaderamente grande sin audacia.

II

Estrategia

Es el enlace de las batallas aisladas de una guerra para ponerlas al servicio de los objetivos de la campaña y de la guerra.

1. - Principios Generales

a) En la conducción de una guerra hay siempre tres objetivos principales: derrotar y aniquilar las fuerzas armadas del enemigo, apoderarse de sus armamentos y aprovisionamientos y ganar para sí la opinión pública.

b) Para obtener el primer objetivo hay que dirigir siempre las operaciones principales contra el núcleo del ejército enemigo o por lo menos contra un componente esencial de sus fuerzas, obtenido este objetivo se puede esperar alcanzar los otros dos.

c) Para apoderarse de los aprovisionamientos del enemigo hay que dirigir las operaciones contra los puntos donde estos suelen estar concentrados, como

son ciudades importantes y grandes fortalezas.

d) La opinión pública del enemigo se gana a través de grandes victorias y la ocupación de la Capital.

e) El primero y el más importante de los principios que ha de seguirse para obtener estos objetivos es el siguiente:

Emplear todas las fuerzas de que disponemos en el máximo de sus esfuerzos. Cualquier moderación que se ejerza está aquí fuera de lugar. Aun en los casos en los cuales el éxito es prácticamente seguro, resulta un error no hacer el máximo esfuerzo para estar totalmente cierto de la victoria. Tal esfuerzo no puede ser nunca perjudicial. Se dirá que con él se somete a gran presión al propio pueblo, pero esta presión culmina en la rápida obtención de un buen resultado, con el consiguiente cese de la misma.

Además es de un enorme valor moral que el pueblo perciba este esfuerzo, al verlo todos quedan convencidos de la seguridad de la victoria y éste es el mejor medio para conseguir que la nación se ponga en pie de lucha.

f) El segundo principio es concentrar lo más posible sus fuerzas donde debe ocurrir el combate decisivo. Si es preciso, hay que descuidar otros puntos con tal de obtener la ventaja en éste, puesto que el éxito aquí compensará inmediatamente todas las desventajas en otros lugares.

g) El tercer principio es no perder tiempo nunca, salvo en el caso en el cual se pueda sacar directo provecho de la inactividad momentánea. Es de capital importancia actuar lo más rápidamente posible. Por medio de la rapidez, posibles medidas del enemigo son ahogadas en germen y además se obtienen grandes ventajas en la conquista del apoyo de la opinión pública.

La sorpresa es en la estratégica aun más importante que en la táctica. Es el más eficaz principio para obtener la victoria. El Emperador Napoleón, Federico II, Gustavo Adolfo, César, Aníbal y Alejandro le deben a la rapidez y la sorpresa los más brillantes rayos de su gloria.

h) El cuarto y último principio es emplear la mayor energía en el aprovechamiento de nuestros éxitos.

Solo a través de la enérgica persecución y aniquilamiento del enemigo que huye se aseguran los frutos de la victoria.

i) El primero de los principios mencionados es el fundamento de los otros tres. En ellos se puede arriesgar lo máximo sin poner el éxito final en juego. Cuando se ha seguido con exactitud el primer principio, ello nos da los medios para formar nuevas fuerzas que nos apoyen y con nuevas fuerzas puede uno reparar cualquier error previo.

Esto nos muestra que la verdadera prudencia no consiste en avanzar tímidamente sino en hacerlo con pasos generosos.

j) En la época actual Estados pequeños no pueden costearse el realizar guerras de conquista. Pero para las guerras defensivas incluso las pequeñas fuerzas de un país pequeño, pueden tener efectos infinitamente grandes. Por esto, estoy completamente convencido que, en este tipo de guerra, cuando uno emplea la totalidad de sus fuerzas de manera que pueda hacer surgir siempre de nuevo nuevas masas de combatientes, el que ha tomado a tiempo todas las medidas precautorias, el que ha sabido acumular sus fuerzas en los puntos clave, y que además con firme determinación y gran energía apunta a una meta gloriosa, ha hecho todo lo que se pueda hacer para lograr una adecuada conducción de la guerra en esos casos. Por ello, si es que no es totalmente desafortunado

acabará alcanzando la victoria, si su adversario le es inferior en esfuerzo y energía.

k) Si se respetan estos principios importa realmente poco la forma específica en que se conducen las operaciones. Sin embargo, quiero tratar brevemente también esta problemática.

En la táctica se buscará siempre envolver al enemigo o, al menos, a aquélla de sus fuerzas contra las cuales se ha dirigido el ataque principal. Esto, porque el efecto de la acción concéntrica de las Fuerzas Armadas es más ventajoso que el efecto de fuerzas colocadas en líneas paralelas; además, envolviendo al enemigo se cortan sus líneas de retirada.

Pero hay que tener en cuenta desde el punto de vista de la estrategia algunas restricciones a esta tesis. Cuando se trata de grandes campos de batalla las fuerzas que participan en el movimiento envolvente no pueden participar, mientras dure este movimiento, al mismo tiempo en una batalla. El adversario que se encuentra concentrado en el centro del espacio en disputa podrá volverse como fuerza unida contras las fuerzas parciales del enemigo derrotándolas por separado, que es lo que hizo Federico II en sus campañas de 1757 y 1758.

Dado que el éxito en la batalla es lo decisivo, cuando el movimiento concéntrico no lo realiza una fuerza abrumadoramente mayor, resulta altamente peligroso si uno se enfrenta a un adversario competente. Es decir que desde el punto de vista de la estrategia el que se encuentra en el centro tiene ventaja sobre el enemigo que trata de envolverlo.

Por lo tanto el Coronel Jomini tiene razón mientras que von der Goltz se equivoca, porque asigna una importancia que no tiene al hecho de cortar el aprovisionamiento del enemigo.

Ciertamente, para cortar la línea de retirada del enemigo es muy eficaz un envolvimiento estratégico. Pero es más aconsejable obtener el mismo fin a través de un envolvimiento táctico. El envolvimiento estratégico es solamente preferible cuando se dispone de una enorme superioridad en fuerzas físicas y morales de manera tal que aun prescindiendo de las fuerzas que se destacan para obtener el envolvimiento estratégico se mantenga una ventaja significativa en el punto principal en conflicto. El Emperador de Francia nunca utilizó el envolvimiento estratégico y eso a pesar de que frecuentemente tenía una gran superioridad física y siempre la moral en el campo de batalla.

III

Sobre la aplicación de los mencionados principios de la Guerra

Los principios del arte de la guerra son en sí mismos sumamente sencillos. En realidad, provienen de la esfera del sentido común, aunque en el campo de la táctica suponen más conocimientos especializados; la cantidad necesaria de éstos es realmente muy pequeña e inferior a cualquiera que se emplee en las otras disciplinas científicas. Erudición y profundidad científica no son requisitos indispensables en este campo, incluso ni siquiera lo es una gran sutileza de la inteligencia. Si además de una facultad de juzgar entrenada se requiriese una forma de inteligencia, ésta sería la astucia. A lo largo de mucho tiempo se ha

sostenido lo contrario movidos por una falsa veneración por la materia y también por la vanidad de los autores que se ocupan del tema.

Si reflexionamos sobre el asunto sin dejarnos guiar por ningún prejuicio, tenemos que reconocer lo que la experiencia nos enseña con tanta claridad.

En las recientes guerras de la Revolución Francesas han actuado como generales sumamente competentes e incluso como generales de primera magnitud, personas, que no tenían ninguna erudición sobre temas estratégicos. Además, el si Conde, Wallenstein o Suworow tenían una gran cultura en este campo, es cosa sumamente dudosa.

Conducir la guerra es ciertamente cosa muy difícil. Sobre esto no cabe la menor duda, pero la dificultad no consiste en que se requiera una gran erudición o una inteligencia genial para con ellos entender los principios del arte de la guerra, esto es cosa que está al alcance de cualquier inteligencia bien organizada y actuando sin prejuicios. Incluso aplicar estos principios en el papel sobre un mapa no es cosa que revista especial dificultad, diseñar un buen plan de operaciones no implica haber realizado una obra maestra de la estrategia. Toda la dificultad reside en permanecer fiel durante la ejecución a los principios que uno ha aceptado.

Llamar vuestra atención sobre este obstáculo es el objetivo de este último parágrafo, y el que vuestra Alteza Imperial se forme un claro concepto sobre este punto lo considero como el objeto principal de esta carta.

La dirección general de una guerra es equivalente a la acción de un mecanismo complejo actuando con gran fricción, de modo que las combinaciones que son fáciles en el papel resultan realizables sólo por medio de los más grandes esfuerzos.

Es así que el libre arbitrio del general en una guerra se ve en cada momento restringido, de modo que se requiere de una gran fuerza para superar la resistencia. Aunque por otro lado hay que reconocer que esta fricción es también ocasión del surgimiento de buenas ideas, al forzarnos a operar siempre con la máxima sencillez y simplicidad para que nuestras combinaciones alcancen el máximo de eficacia a pesar de la resistencia.

Describir completamente las causas de esta fricción no es cosa que podamos hacer aquí, basta con mencionar las principales:

1.- Siempre se sabe mucho menos de la situación y medidas tomadas por el enemigo que de lo que se presume al respecto en los planes de batalla. En el momento en el cual tratamos de llevar adelante una decisión tomada, inmediatamente nos sobrecoge una multiplicidad de dudas relativas a los peligros que podrían amenazar a nuestras fuerzas si nos hubiésemos equivocados respecto a nuestras presuposiciones a propósito del enemigo. Un sentimiento de temerosidad, por cierto, se apodera muy fácilmente de los hombres que están a punto de emprender grandes cosas. Si esto ocurre, se cae muy fácilmente en la indecisión y ésta conduce a la toma de medidas vacilantes e inadecuadas.

2.- Frecuentemente ocurre que no sólo caemos en la duda sobre la verdadera fuerza del enemigo sino que también los rumores tienden a agigantar su número. Esto se debe a que la mayor parte de los hombres son por naturaleza temerosos. Esto los lleva regularmente a exagerar los peligros que enfrentan. Todas estas influencias actúan sobre el general tendiendo a provocarle una idea errónea sobre la verdadera

fuerza del enemigo, convirtiéndose así en una nueva fuente de indecisión.

No debe subestimarse nunca esta situación de incertidumbre. Es más, es preciso prepararse cuidadosamente para enfrentarla.

Si con la debida antelación se ha estudiado cuidadosamente la situación, determinando por medio de un análisis sin perjuicios cuál es el más probable de los escenarios estratégicos, no se debe estar dispuesto a cambiar fácilmente de opinión, sino más bien, se debe someter a crítica las noticias que se reciben del frente, comparándolas entre sí y, llegado el caso, buscando nuevas fuentes de información. Se descubrirá que con esto las noticias contradictorias frecuentemente se anularán entre ellas, confirmándose las primeras hipótesis; así, el general adquirirá la certeza fortaleciendo sus decisiones. Si falta la certeza, hay que recordar que en la guerra no se puede triunfar sin atreverse, y que lo probable sigue siendo probable, aunque las razones para sustentar nuestras hipótesis no resulten perceptibles por los sentidos. Finalmente debe tenerse en cuenta que una hipótesis sola y bien fundada no debe abandonarse en cuanto se percibe que implica un error de detalle.

3.- La incertidumbre sobre la situación general atañe no sólo a la fuerza del enemigo sino también a las propias. Éstas no pueden ser mantenidas permanentemente en tal cohesión que se tenga una información clara y precisa en todo momento sobre su situación. Si uno tiende a la temerosidad esta situación hará surgir inmediatamente dudas. La consecuencia de ello será caer en una inmovilidad momentánea lo que provocara la parálisis del esfuerzo general.

Se debe, pues, tener confianza en las propias decisiones y en que éstas tendrán el efecto previsto. En especial hay que tener confianza en los oficiales superiores subordinados. Esto, a su vez, implica que a la hora de nombrarlos no se debe tener en cuenta sino el que en batalla se pueda confiar plenamente en ellos, desechando cualesquier otra consideración. Si se han tomado las medidas adecuadas, si dentro del planeamiento se han tomado en cuenta las posibles contramedidas del enemigo de modo que si esas acontecen nos encuentren preparados, podemos avanzar con valor y seguridad a través de la noche de la incertidumbre.

4.- Si se quiere obtener el máximo de esfuerzo de las propias fuerzas durante la conducción de la guerra, frecuentemente los subalternos y en especial los conscriptos enfrentarán dificultades que en una primera impresión les parecerán insuperables. Encontrarán las marchas demasiado largas, los esfuerzos excesivos, los abastecimientos insuficientes... si se va prestar oído a todas estas dificultades, como las llamaba Federico II, pronto nos derrumbaremos moralmente y en lugar de actuar con fuerza y energía nos volveremos débiles y vacilantes en el obrar. Resistir estas presiones exige confianza en el propio juicio y pleno convencimiento de estar en lo correcto, ello hará que momentáneamente parezcamos tercos, pero no se trata aquí de terquedad, sino de aquella virtud de la inteligencia y del carácter que denominamos firmeza.

5.- Todos los efectos con los cuales se cuenta en la guerra nunca son tan precisos como los calculó aquel que ha observado la guerra con todo cuidado y está plenamente acostumbrado a ella.

Frecuentemente se equivoca uno sobre la ubicación precisa de una columna en muchas horas sin que pueda decirse dónde está ubicada ese preciso momento; frecuentemente también nos encon-

tramos con obstáculos con los cuales no se había contado; otras veces se cree que en determinado momento se habría alcanzado una cierta ubicación geográfica y en cambio se llega a ella sólo varias horas después; otras veces un pequeño punto que hemos establecido rinde mucho menos de lo que esperábamos, mientras que otro del enemigo rinde mucho más, etc. Vencer todas esas dificultades es algo que no se puede conseguir si no es por medio de los mayores esfuerzos de que son capaces nuestras fuerzas; ahora bien, alcanzar que se realicen estos esfuerzos exigen del general un rigor tal que linda con la dureza. Solamente cuando el general puede estar seguro que sus tropas rinden siempre su máximo posible le es permitido presumir que las mencionadas dificultades no ejercerán una influencia decisiva sobre las operaciones de modo tal que nunca quedará muy lejos de alcanzar el fin que se había propuesto.

6.- Es perfectamente lícito presuponer que en la realidad una Fuerza Armada nunca se encuentra en el estado en el cual presuponen que está quienes prepararon en sus gabinetes las operaciones militares.

Lo más probable es que estos cálculos en el papel nos atribuyen un tercio más de capacidad operativa de la que realmente disponemos. Por lo tanto aquello que en el momento de abrir las operaciones parece fácil, resulta en la ejecución sumamente difícil y a veces casi imposible. Ahora bien, si el general es un hombre movido por una elevada ambición, y está dotado de gran audacia y fuerza de voluntad, acabará alcanzando sus objetivos, mientras que un hombre vulgar utilizará los errores de cálculo y apreciación como excusas para abandonar la acción.

Massena en Génova y Portugal. Allí los ilimitados esfuerzos que por medio de su dureza y fuerza de carácter obtuvo de sus hombres resultaron coronados por el éxito. Incluso, en Portugal fue el último en retroceder y ceder campo.

Con mucha frecuencia el enemigo se encuentra en una situación muy similar al de las propias fuerzas propias. Ejemplo de esto son Wallenstein y Gustavo Adolfo en las cercanías de Nuremberg, y el Emperador Napoleón y Bennigsen después de la batalla de Eylau.

7.- El abastecimiento de las tropas tiene que ser a través de almacenes o de requisiciones, las dificultades que esto implica son grandes; por ello los equipos de planeamiento deben prestarle especial importancia a la hora de determinar las medidas a tomar. Jamás olvidar, sin embargo, que es completamente absurdo privilegiar la búsqueda de alimentos en lugar de las medidas decisivas que nos permitan alcanzar la victoria.

Un general capaz de obtener de sus tropas los más grandes esfuerzos, las más grandes renuncias, y un ejército que por medio de grandes guerras se ha acostumbrado a estos sacrificios, tienen una enorme ventaja sobre sus enemigos para un planeamiento más o menos igual. El valor de los resultados puede ser totalmente distinto.

8.- Para los casos arriba mencionados y todas las otras dificultades que pueden aparecer deben tenerse en cuenta lo que sigue:

Las representaciones intuitivas sensoriales que se reciben durante la ejecución de los planes son mucho más fuertes que aquéllas que nos a causado la meditación. Pero en realidad no son sino la primera apariencia de las cosas y ellas, como bien sabemos, rara vez coinciden con el ser de las mismas, por tanto se está en el peligro de sacrificar la

madura obra del entendimiento dejándose llevar por el brillo de la apariencia.

El que la primera impresión, por regla general, suscita temor, inclina a un exceso de prudencia.

Contra esto hay que precaverse y esto sólo se puede conseguir teniendo una ciega confianza en los resultados de la propia reflexión racional, fortaleciéndose, de este modo, contra los debilitantes influjos provenientes de las impresiones del momento. Si tal es la dificultad de la ejecución mucho depende de la seguridad y firmeza de las propias convicciones. Por esto es tan importante el estudio de la historia de la guerra, por que en ella se conoce la cosa misma en el propio transcurrir del acontecer. Los principios, cuyos conocimientos se alcanzó a través del aprendizaje de la teoría de la guerra, facilitan el estudio de la historia de la misma enseñándonos a concentrarnos en lo esencial.

Por tanto vuestra Alteza Imperial debe familiarizarse con los principios aquí expuestos y ponerlo a prueba en la lectura y estudio de la historia de la guerra para ver si son ratificados o rectificados.

A parte de experiencia propia de guerra sólo el estudio de la guerra puede darnos una idea clara de lo que he llamado fricción en la máquina.

Por cierto que en esta lectura no debe usted buscar los últimos resultados ni mucho menos el razonamiento de los historiadores, sino que tiene que ir al detalle. Porque los historiadores rara vez se proponen alcanzar la mayor verdad posible como meta de su obra, más bien tratan de enaltecer las acciones de sus ejércitos o de demostrar cómo los hechos concuerdan con las teorías que ellos defienden. En realidad, en lugar de escribir historia la inventan. Mucha historia no es indispensable para el fin que nos proponemos. El conocimiento detallado y minucioso de un par de batallas es más útil que un conocimiento en general de muchas campañas.

Por esto resulta de una mayor utilidad leer los partes oficiales y diarios de campaña que libros de historia. Una muestra insuperable de exactitud descriptiva es la narración de la defensa de Menin, ocurrida en el año 1794, hecha por el general Scharnhorst. Esa narración, en especial lo referido a la salida y ruptura del cerco, ofrecerá a Vuestra Alteza una adecuada medida de cómo se debería escribir siempre la historia de la guerra.

Ninguna otra batalla en el mundo ha fortalecido tanto en mí mi convencimiento de que hasta el último momento hay que mantener la esperanza de la victoria y que el efecto de los buenos principios, aun en aquellos desafortunados casos en los cuales su influjo parece ya totalmente perdido, inesperadamente vuelve a reaparecer.

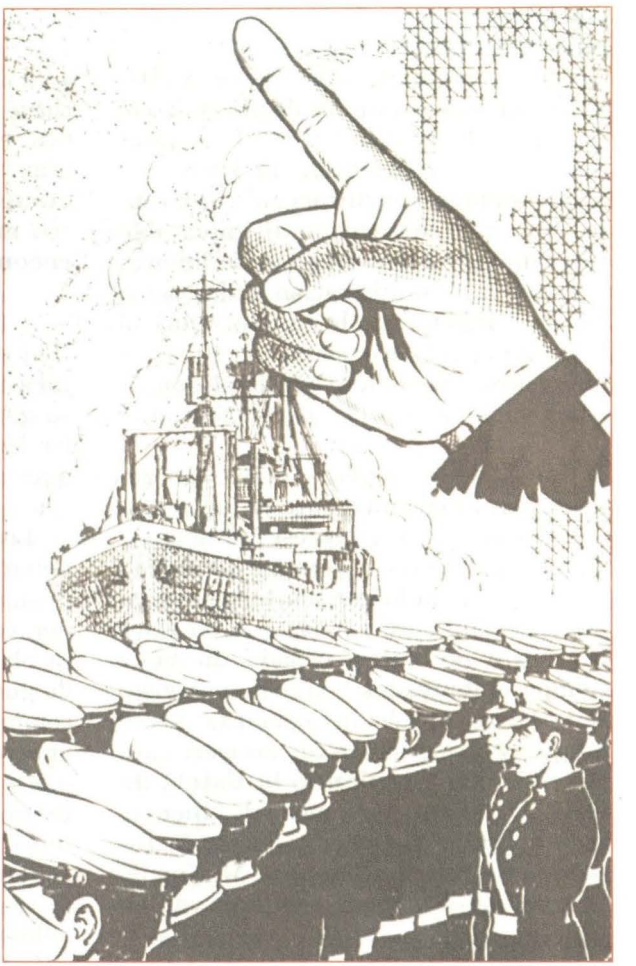
Abra usted su corazón a tales sentimientos. Sea usted audaz y astuto en sus proyectos, firme y perseverante en la ejecución, y, ante todo, absolutamente decidido a, sí es necesario, caer con gloria antes que aceptar el deshonor.

Se hacéis todo esto, el destino colocará una corona luminosa sobre vuestra joven cabeza, cuya luz mantendrá iluminados vuestros rasgos en el corazón de vuestros más lejanos descendientes.

Cada vez que un oficial de Marina tiene la invalorable oportunidad de acceder a un curso de formación profesional, ocupa una posición privilegiada, ya que puede abstraerse de las múltiples actividades rutinarias y, por qué no, alejarse con cierta nostalgia del elemento básico que da sentido a nuestra profesión. Me refiero obviamente al mar y a los buques. Son muchas las reflexiones que surgen en nuestra mente como producto del continuo ejercicio de comparación de doctrinas, teorías, modelos matemáticos, enfoques "idealistas" y "realistas" contrastados con nuestra interesante y "particular" realidad.

Capitán de Navío
Raúl Indacochea Nugent

Más reflexiones sobre *Tradición, Ética y otros Valores*



"... el valor que induce al heroismo y la entrega total que conduce al martirio y eleva a la gloria, camino que nos enseñó el Gran Almirante Grau, son viables solamente a través de esa moral que nos permita cumplir nuestra misión, por inmensa que ésta sea, hasta el límite del sacrificio..."

Es una época hermosa en la que incrementamos nuestras bibliotecas personales, y, como consecuencia de este crecimiento, lógicamente debemos revisar y depurar sus existencias de material intelectual mediante un proceso en el que desechamos aquellos textos que debido a la brecha tecnológica han devenido en inaplicables, guardando tal vez algún tópico que creemos pueda tener un cierto valor histórico o sentimental. Observamos con gran asombro que la mayoría de publicaciones técnicas que contenían los conceptos que fueran nuestras "Biblias incuestionables", yacen en un paquete rumbo al desecho. Pero, ocurre esto con todos nuestros pequeños tesoros literarios? ¡Ciertamente no! Hay algunos conceptos que nunca pasarán de moda y que se mantienen incólumes a través

del tiempo, desde épocas tan remotas como la de Sun Tzu (500 años antes de Cristo) y de Clausewitz (siglos XVIII-XIX), por mencionar dos de nuestros estrategas clásicos favoritos. Conceptos cuyo olvido ha significado la debacle de otrora pujantes civilizaciones. Conceptos que han sobrevivido al implacable filtro de las nuevas técnicas de Innovación de la Administración, tales como son la reingeniería, la calidad total, el benchmarking, la cultura organizacional, y otros. Me refiero a la Tradición, la Ética y los Valores que las sustentan.

Luego de estas pocas líneas, esbozadas a manera de introducción, debo contarles que en este proceso de depuración no pude resistir la tentación de volver a hojear un folleto por todos conocido, especialmente por los que tenemos la suerte de haber pasado un buen tiempo embarcados y nos hemos visto reiteradamente en las cámaras de los buques y en las críticas de los ejercicios. Me refiero a **"Siguiendo la Estela de GRAU"**, folleto que a modo de "Bienvenida a Bordo" fuera editado por la Dirección de Información de la Marina de Guerra del Perú por segunda vez en 1988.

Al pasar las hojas, me sentí especialmente motivado cuando leí los subpárrafos que a continuación transcribo:

- (Tomado del contexto de la Misión de Nuestra Marina de Guerra) "Pero el coraje que lleva a la victoria, el arrojo que guía al triunfo, el valor que induce al heroísmo y la entrega total que conduce al martirio y eleva a la gloria, camino que nos enseñó el Gran Almirante GRAU, son viables solamente a través de esa moral superior que nos permita cumplir nuestra misión, por inmensa que ésta sea, hasta el límite del sacrificio..."

- (Tomado de el contexto de "La Marina de Guerra del Perú posee una Gloriosa Tradición") "Los Marinos peruanos, en el sobrecogedor silencio de las inmensidades oceánicas, (...) **siempre cumplen abnegadamente su deber sin medir sacrificios y sin esperar recompensas".**

- (Tomado de "Palabras Finales") "Por ello, **siguiendo la estela que dejara el Gran Almirante** embarcado en su glorioso monitor, se encuentran hoy los Marinos del Perú a bordo de los buques de guerra de nuestra patria ..."

Los párrafos seleccionados contienen términos que me son profundamente significativos, y, a mi modesto entender, constituyen una norma de conducta obligada para nosotros los marinos de guerra, y por lo tanto, un ineludible compromiso ético. Estos son: lograr una **"moral superior"** en nuestro personal, que promueva el **"cumplimiento abnegado y desinteresado"** de nuestras funciones y responsabilidades, y, de esta forma, continuar siguiendo la estela de nuestro Gran Almirante, que indudablemente significa **"tradición".**

Pero, sentimentalismos aparte, se preguntarán: ¿cuál es el sentido práctico de estas reflexiones, independientemente de las elucubraciones personales y los gratos recuerdos? Pretenderé, pues, explicarlo en pocas palabras. Indudablemente responde a una motivación que surge de la preocupación de observar el peligro que el suscrito percibe, puede existir en el caso de una mala interpretación de las "recetas" tendientes a incrementar la eficiencia en la administración de las organizaciones, que, debido a la semántica, podría hacer

pensar a un "bisoño prospecto", que "eliminar los paradigmas" y su efecto paralizante, signifique desechar esquemas antiguos y con ellos la "tradición, pilar fundamental de nuestra institución". Adicionalmente, no puedo negar que la motivación se ve reforzada en la profunda responsabilidad que sentimos los oficiales más antiguos, y tenemos para con nuestros subordinados, la cual nos obliga, a cada uno de los que tenemos el orgullo de conformar nuestra gloriosa institución, a cautelar y preservar todos aquellos aspectos que la engrandezcan y preserven su existencia.

Una vez aclarado el punto proseguiré con el análisis, desarrollando a continuación el concepto de "moral superior". Una pregunta que surge imnediatamente es ¿cómo se define esa "moral superior"?

El término **"moral",** en la acepción que se aplica al medio naval, quiere decir "un estado anímico que se genera en los individuos pertenecientes a una institución y que se constituye en la fuerza motivacional que los impulsa a cumplir sus funciones con eficiencia, convicción y desinterés". En este contexto es indispensable destacar que el individuo no está impulsado por el interés personal, que en algunos casos puede ser mezquino, sino que trasciende esta humana tendencia y se dirige al interés de la institución.

Ahora, la siguiente interrogante es: ¿cómo lograr que este efectivo mecanismo espiritual se inicie en una época tan difícil como la actual, y, lo más importante, que se autosostenga en el tiempo?

Creo que sobre la base de la experiencia vivida, y sin ser sicólogos o sociólogos, podemos ensayar una hipótesis simple. Aquí vamos: El proceso de obtención de la moral se divide, en tres momentos,

- El primer momento es el de la **"formación"** del personal que se integra al instituto.
- El segundo momento es la **"cultura organizacional"** y
- El tercer momento es el del mantenimiento o modificación de la cultura organizacional mediante el **"liderazgo".**

Con relación a la formación del personal que se integra al Instituto, debemos establecer claramente que se parte de la premisa básica de que **el personal es el recurso más valioso con que cuenta cualquier organización,** y, por lo tanto, resulta lógico considerar que es hacia este aspecto al que deben dirigirse los mayores esfuerzos. Sin temor a pecar de reiterativo, indicaré que "de nada sirve adquirir sistemas de última generación, si el personal que los operará no tiene el nivel requerido; asimismo, no basta disponer de abundantes presupuestos, si el personal que los administra no tiene el nivel adecuado para optimizar su empleo". Lamentablemente ninguna de las situaciones descritas es la nuestra; nosotros debemos enfrentarnos a escasos recursos y medios limitados, con la preparación del personal como nuestro mejor insumo.

A continuación debo acotar que se ha empleado el vocablo "formar", en vez de instruir, entrenar o capacitar, ya que su alcance es mayor, trasciende la mera transferencia de conocimientos técnicos y de destrezas en la operación de los sistemas, mediante el entrenamiento. ¡Va

más allá! Implica hacer consciente en cada individuo los fundamentos éticos y la escala de valores que constituyen el "modelo ideal" del marino de guerra peruano. Dicho modelo sintetiza las virtudes que tenían en vida los paradigmas de la institución, tales como el Gran Almirante Miguel Grau, el capitán de navío Juan Noel, el capitán de corbeta Elías Aguirre, por mencionar algunos, y todos aquellos grandes hombres que ofrendaron sus vidas por la patria, y que, mediante su calidad humana, espíritu de sacrificio y entrega desinteresada engrandecieron la Institución y establecieron normas de conducta a imitar y configuraron los valores que la sustentan. Se aprecia que la finalidad de este proceso es inculcar los valores personales, los cuales, al generalizarse en la mentalidad de todos los miembros, configuran los valores de la institución o lo que llamaremos la **"percepción idealizada de la institución".**

Entre los principales valores personales podemos mencionar la integridad, el honor, la justicia, el liderazgo, el coraje, la lealtad, la autoridad, la austeridad, el espíritu de sacrificio, la honestidad, la modestia, el tacto, el juicio, la camaradería, el entusiasmo, la convicción, etc.

Entre los valores de la Institución podemos mencionar la cohesión, el espíritu de cuerpo, la transparencia, la justicia, la consciencia del bien, la decencia, el orgullo institucional, el honor, la verdad, la solidaridad, el respeto, la meritocracia, la consideración, etc.

Todos estos valores enriquecerán la consciencia del bisoño oficial de guerra u oficial de mar que se integra a la institución y serán las armas con las que lidiará en su fuero interno contra la terrible influencia del mundo exterior, cada vez más crudo e insensible, y le permitirán desarrollar su estilo de vida y, a su vez, percibir cómo está evolucionando la institución en este contexto.

Una de las formas más efectivas de reforzar los valores personales e institucionales es recurrir a la tradición, que no es otra cosa que la transmisión de generación en generación de la narrativa de hechos gloriosos y pasajes ejemplares de la vida de nuestros héroes, resaltando las enseñanzas y los valores de los mismos. Este es un mecanismo muy efectivo y se realiza bajo la modalidad de "efemérides". Demás está decir que no bastan las ceremonias y las proclamas; se requiere una conducta consecuente con lo que se expresa, sustentada en el ejemplo en todos los niveles de la organización, y cuando esto no se dé, la imposición de sanciones ejemplarizadoras; pero cuando se cumpla a cabalidad, es indispensable implantar un sistema transparente y justo de incentivos, basados en la meritocracia y en requisitos convenientemente establecidos y religiosamente respetados.

Pasando al siguiente tema, la "cultura organizacional", la que definiremos como el resultado de las conductas de todos los miembros que interactúan en la institución; por lo tanto, representa el conjunto de valores y normas de conducta que han sido cultivadas por sus miembros y potenciados por sus dirigentes. Se constituye en la "imagen real" de lo que es la Institución, incluye lo que es considerado como bueno, malo o aceptable, o sea, las reglas del juego; también incluye los modelos del éxito y fracaso con los procedimientos normalmente aceptados

para conseguirlos, percepciones sobre el sistema de premios y castigos, y todo lo que configura las motivaciones de sus integrantes.

Resulta necesario completar las ideas. Para lograr esto recordaremos que en la consciencia de cada individuo que se ha integrado al instituto se han forjado los valores representativos del "individuo ideal", a la luz de los cuales se efectuará la comparación entre la **"imagen idealizada de la institución"** y la **"imagen real"** de la misma. Sobre la base de esta comparación se percibirá sensaciones de aceptación o rechazo, que a la larga se convertirán en las fuerzas motivacionales que configurarán la ansiada "moral superior". Está demás indicar que cuanto más cercanía exista entre la imagen real del modelo idealizado, estas fuerzas serán positivas e intensas y se realimentarán con el fruto de las conductas positivas que generen. Por el contrario, cuando mayor fuere la divergencia, mayor será el efecto negativo en la moral, ya que el individuo se sentirá decepcionado, engañado, traicionado, y percibirá que se está amenazando o comprometiendo el futuro de lo que ama: ¡su Institución!. En este caso se apreciará el descontento, la deserción, la ausencia de espíritu, la falta de apego y creatividad, la simple vegetación en los cargos y obviamente la desviación del esfuerzo de los miembros, cuyos valores no fueron hechos conscientes, propios, correctamente, hacia las rutas alternas, subterráneas, paralelas, que surgen como sustituto de la meritocracia y la transparencia.

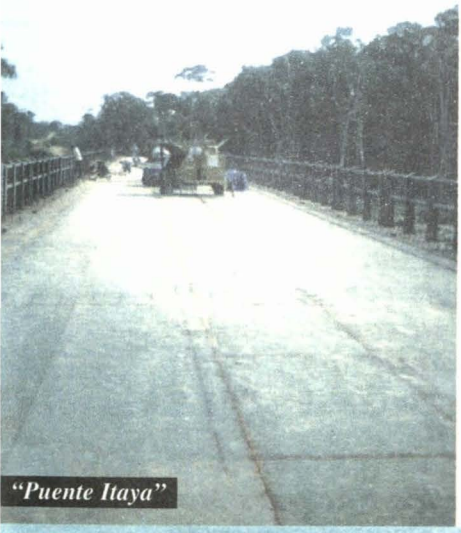
Finalmente, llegamos a los aspectos relativos al "liderazgo", concepto del que nadie puede escaparse con el pobre argumento de diluir la responsabilidad en el estamento directriz o superior, o empleando la abominable frase de "así es el sistema y hay que adaptarse", ya que todos en nuestro nivel debemos ser líderes. Iniciaremos la reflexión indicando que existen vocablos que no significan liderazgo pero que equivocadamente se asocian a este concepto, tales como antiguedad, jefatura, grupo de influencia, argolla, nepotismo, costumbre, etc.

El líder no sólo implica ser el más antiguo, o el que recibió "el mando" de una parte de la organización, ya que ése es simplemente el jefe; el líder es el que es reconocido como tal porque se ha ganado el estatus de ***"autoritas"*** o de la autoridad moral, y, por lo tanto, es reconocido por sus subordinados como representativo de la imagen idealizada del individuo que se asemeja a los paradigmas reconocidos por la institución. Es un individuo cuyos valores y ejemplo lo hacen merecedor del reconocimiento de sus subordinados, de su confianza y respeto. Como dijéramos, todos podemos ser líderes, en la medida en que nos comportemos a la altura de las circunstancias.

Pero, ¿cuáles son las responsabilidades del liderazgo? Para no citar definiciones convencionales del líder militar, resumiremos la principal responsabilidad del líder, la cual es descifrar la "visión actual del instituto" y compararla con la "visión idealizada" que se desea alcanzar, para de esta forma determinar las "brechas", y simplemente efectuar los ajustes necesarios para eliminar esas brechas y restablecer las motivaciones.

Para finalizar el artículo, creo que no he hurgado inútilmente en reflexiones

sobre aspectos que todos conocemos, pues considero necesario recalcar que, en igual forma que el sacerdote reitera las verdades existenciales y refuerza los los valores cristianos cada domingo en la Misa, nos es imperativo refrescar los valores institucionales en las mentes de las nuevas generaciones.



"Puente Itaya"

SIMA_PERU SA

GERENCIA DE COMERCIALIZACION

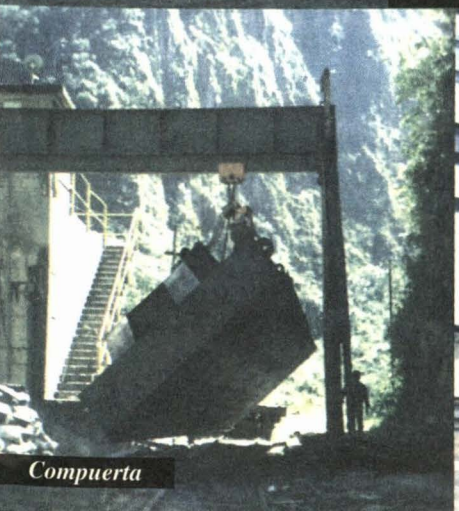
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao, Perú.
Teléfono: (51-1) 465-7357 / 429-1081
Fax: (51-1) 465-0664

"Sima Construye... el Perú Crece"



E/P Don Luis

48 AÑOS SIMA-PERÚ S.A.



Compuerta



Sécador Rotatubo

El carácter de la Nación Marítima no sólo está dado por su Historia o ubicación geográfica, está dado por sus Instituciones Marítimas; mientras más fuertes sean éstas, más representativa y respetable será en su calidad de Nación Marítima, en todo tiempo y lugar, estado de paz o no, mares propios o aguas internacionales.

Las actividades de las Naciones Marítimas principalmente son el comercio y transporte vía mar, la construcción naval, las empresas portuarias, la investigación científica en el mar, la pesca, etc; dentro del marco de seguridad que le brindan sus propias Armadas: Poder Marítimo y Poder Naval, dan el carácter a la Nación Marítima, sustentada en su Historia, Geografía, tradiciones y principalmente en la Conciencia Marítima del Estado.

Algunas de las grandes expresiones de las Naciones Marítimas son su exportación vía mar, la flota mercante, sus grandes astilleros, el movimiento portuario, la capacidad de sus puertos, su capacidad de investigación científica en el mar, la flota pesquera o sus propias unidades navales. En este último caso, especialmente una: el Buque Escuela a Vela, expresión en todo tiempo y lugar...

El siguiente artículo relata una experiencia profesional a bordo de un Buque Escuela a Vela y ensaya algunos conceptos universales sobre los Veleros de Altura como representación de sus propios países.

Escribo el presente artículo motivado por la nostalgia y los recuerdos de las experiencias marineras compartidas a bordo del Buque Escuela colombiano ARC Gloria y por el respeto que merecen los grandes veleros al estar culminando el Siglo XX y estar por iniciarse el Tercer Milenio.

El artículo está dividido en dos partes. La primera, el relato comentado de "Una Experiencia Profesional Personal"; la segunda, "Conceptos sobre el Buque Escuela a Vela" a manera de una propuesta de Ensayos.

Veleros de Altura y Buques Escuela a Vela

Capitán de Navío
Jorge Luis Díaz Nieri



I. UNA EXPERIENCIA PROFESIONAL PERSONAL

Relato comentado

Siendo Alférez de Fragata designado en Misión de Estudios, tuve la oportunidad de participar en el 'Crucero de Instrucción, año 1976', de la Armada Colombiana, a bordo del Buque Escuela (B/E) a vela *A.R.C. Gloria* en calidad de Oficial Invitado.

El *ARC Gloria* es un velero de altura, tipo bergantín bric-barca de tres palos, que, previo al inicio de ese Crucero de Instrucción, había efectuado el 'Crucero EXPO-76' por puertos del Caribe, con el propósito de presentar seleccionados productos colombianos de exportación a manera de muestra (exposición) itinerante.

Al embarcarme en el B/E, me recibió la selecta tripulación del *ARC Gloria* compuesta por el comando (C. de N. y C. de F.), ocho oficiales y personal subalterno de dotación, cadetes navales pertenecientes a dos promociones distintas (digna juventud representativa), dos capellanes civiles, dos profesores de la Escuela Naval, oficiales navales invitados de las Repúblicas de Venezuela, Ecuador, Bolivia y la República Dominicana y oficiales invitados de la Fuerza Aérea, Ejército y Policía de Colombia.

Los oficiales invitados (alféreces) compartimos todos las obligaciones del servicio a bordo, incluyendo cargos rotatorios como ayudantes de los jefes de departamento, comisiones en puerto, guardias de navegación y de puerto, asumiendo la cabal responsabilidad de los mismos. Estas invitaciones permiten efectuar intercambios profesionales, estrechando lazos de camaradería y amistad entre instituciones y Marinas amigas. Individualmente, otorgan una experiencia profesional enriquecedora.

Al zarpe del puerto de Cartagena nos despidieron el Presidente de la República en persona, las autoridades navales y gubernamentales, las representaciones de los países e instituciones de los oficiales invitados, familiares, público en general y medios de información, dando una muestra de gran identificación con el B/E.

De acuerdo al itinerario establecido, visitamos los puertos de Miami, New York y New Port (Estados Unidos), Islas Bermudas, Falmouth (Inglaterra), Brest (Francia), Bilbao (España) e Islas Canarias, regresando al puerto de origen, Cartagena -Colombia. Durante la travesía se cultivó la amistad y solidaridad, fortaleciéndose la confianza y respeto mutuos entre todos los embarcados; los días transcurrían entre clases, academias, actividades deportivas y maniobras en mástiles y velas con participación de todos; el uso obligado de terminología náutica apropiada y las órdenes dadas con toques de pito, eran actividades muy marineras.

Compartimos momentos de gran emotividad como la 'Operación Vela' con largada en Islas Bermudas y llegada a New York, incluyendo la Revista Naval con motivo del Bicentenario de la Independencia de Estados Unidos y la participación de gran cantidad de veleros de todo tipo, tamaño y nacionalidad, desde grandes veleros de cuatro y tres mástiles hasta veleros de recreo y competencia; momento muy especial durante aquella Revista Naval en New York, la grata coincidencia de encontrarnos allí con nuestro querido (ex B/E) *B.A.P. Independencia* entre decenas de unidades navales invitadas.

Otros momentos de gran camaradería teniendo como protagonista central al *King* (*twist,* internacional juego naval con naipes); practicando "futbolito" *(fulbito)* y "beisbolito" en la toldilla o "nudo de guerra" en "U" para "matar el diablo" y durante el bautizo de los "moros" (debe hacerse al cruce de la Long. 180° y no de la Línea Ecuatorial).

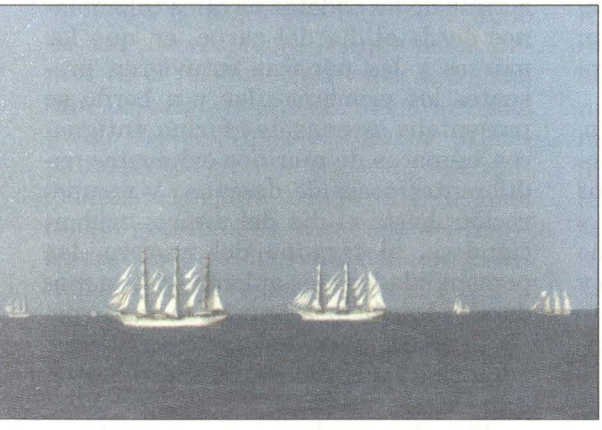
También tuvimos momentos difíciles e ingratos en puertos estadounidenses por el hecho de que malos elementos habían embarcado carga ilícita, habiendo asumido el Comandante General y toda la Marina de Colombia una actitud co-





Imágenes del presente







"OPERACIÓN VELA - 76"
Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de América.
Fotos tomadas por el autor a bordo del *ARC Gloria* en julio de 1976.

rrecta y una posición digna y soberana, siendo respetada su Bandera y la condición de Buque Escuela en la medida que su representatividad merecía; separados los malos elementos, el Crucero de Instrucción continuó con la misma normalidad del inicio de la travesía, habiéndose fortalecido el espíritu de la tripulación y del buque después de ser superada plena y satisfactoriamente la situación presentada.

Al acercarnos a cada puerto, nuevas energías inspiraban a los miembros de la tripulación mientras se acortaban las distancias al ansiado puerto de arribo. Al ingreso al puerto de destino con los cadetes subidos a los mástiles, las escoltas de barcos, botes, yates y numerosas embarcaciones menores, personas ubicadas en lugares altos y en el muelle, las autoridades colombianas encabezadas por su Embajador y las respectivas autoridades de la ciudad visitada daban la bienvenida al B/E; en reciprocidad, la tripulación respondía a las manifestaciones de bienvenida de las personas que esperaban su ingreso en el amarradero, constituyendo una escena de gran emotividad. El público en general, colombiano o no, disfrutaba esta visita.

Durante la estadía en cada puerto, cinco días, todos teníamos muchas cosas por hacer y conocer, en especial los cadetes, el tiempo siempre era corto y había que sacarle provecho; al retorno de franco siempre se estaba exhausto y cansado, dándose sólo el tiempo justo para descansar, pero felices e ilusionados por lo conocido, lo comprado y/o lo conquistado. Por supuesto, en las recepciones a bordo, fiestas, almuerzos y cócteles, estaban presentes la cultura y costumbres colombianas, sus muestras de turismo, comida y música invitando a conocer su país; el tinto (café), zumos (jugos), licores, gaseosas y otros productos colombianos con calidad de exportación para atender a todas las autoridades e invitados asistentes.

Cada cadete o tripulante colombiano sabía que estaba en el extranjero y se sentía un pequeño embajador. Muchos conocían Colombia a través de ellos y de su B/E, eran conscientes de esta responsabilidad, poniéndole gran esmero y sintiéndose más colombianos que nunca. Yo también me sentí más peruano que nunca.

Cuando zarpábamos de cada puerto, las despedidas eran nostálgicas, sobre todo con las personas conocidas; algún tiempo después sólo quedaría el grato recuerdo de una dulce melancolía o quizás se consolidaría una gran relación permanente.

El compartir vivencias con toda la tripulación durante el crucero, un semestre académico (de Mayo a Noviembre) y más de doce mil (12.000) millas navegadas cruzando el Océano Atlántico de ida y vuelta, principalmente a vela, me permitió apreciar el cambio de actitud de los cadetes navales colombianos desde el día del zarpe, en que los mareos y las náuseas estuvieron presentes los primeros días y a bordo se presentaba escenas de Marina antigua, con hamacas de marinos exhaustos, en diferentes poses de descanso y recuperación, hasta el día del arribo; evidenciándose, al término del crucero, las personalidades más aplomadas y la madurez alcanzada a través de las experiencias compartidas y conocimientos adquiridos a bordo del B/E durante el crucero.

El cadete retornó a su puerto base, conoció algo del mundo, compró "souvenirs", estudió y aprobó el semestre académico correspondiente, se divirtió y vivió una extraordinaria experiencia. Al retorno está más cuajado y con un in-

menso orgullo por su carrera, ha conocido parte del mundo vistiendo su uniforme naval; retornó a su hogar y a su Escuela, se reencontró con sus familiares y amigos, ahora son más suyos y especiales que nunca, tiene mucho que contar y transmitir.

El conocer puertos extranjeros, su gente y sus costumbres, permite adquirir la capacidad de comparar realidades socioculturales de distinto origen, enriqueciendo la propia cultura personal; el conocer oficiales de marinas amigas y sus tradiciones no tan distintas de las marinas propias, permite entender y confirmar que el concepto universal del marino está estrechamente vinculado al conjunto de buenas costumbres, valores éticos y profesionales, dotes de caballero vistiendo impecables uniformes similares. Todas estas vivencias logran uno de los resultados esperados del crucero, que es el de consolidar al marino profesional del mar hecho en su propia esencia, navegando en aguas internacionales y visitando puertos extranjeros.

Tengo la seguridad que, al término de ese crucero, todos los que participamos en él recibimos un valor agregado, una experiencia de tal magnitud sólo puede dejar óptimos resultados, principalmente durante la travesía, cultivando amistades para toda la vida, dejando huella profunda de la calidad del marino orgulloso de su propia bandera y sintiéndose digno representante de su país.

En Marzo de 1995, el *A.R.C. Gloria* arribó al Callao, la añoranza fue enorme al visitar la unidad en la que había participado como dotación durante aquel 'Crucero de Instrucción' en 1976, entablando amistad con el Comando, oficiales y dotación nuevos y, por coincidencia, el Agregado Naval de Colombia en el Perú era un oficial amigo de la dotación 1976. Recordamos tiempos pasados con gran simpatía.

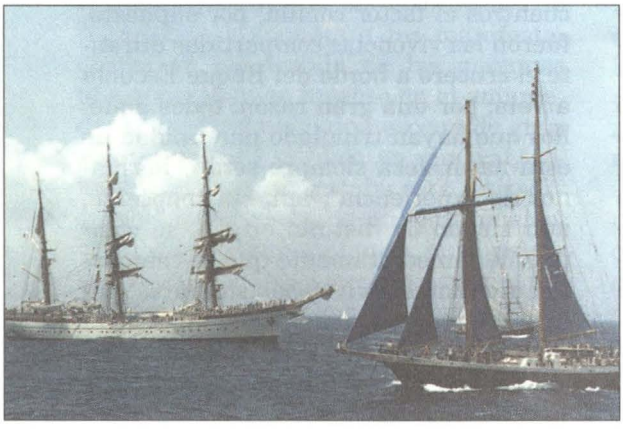
En Junio de 1996, estando en Cartagena, visité el *A.R.C. Gloria* y la relación de amistad con el nuevo Comandante de la unidad fue espontánea. También tuve oportunidad de alternar con otro oficial amigo de la dotación 1976 y con el cadete brigadier (más antiguo) de aquel crucero, ahora digno oficial, con ambos confirmamos los vínculos de amistad y camaradería de siempre.

En todos estos encuentros y reencuentros el factor común, por supuesto, fueron las vivencias compartidas durante el crucero a bordo del Buque Escuela a Vela, por una gran razón: todos aquellos que hayan tripulado una unidad de esta naturaleza siempre serán "hermanos de experiencia", aun sin conocerse, aun siendo de distinto origen, se comprende inmediatamente que se comparten anécdotas y vivencias similares, pero sobre todo, se comparte la mística, el romanticismo profesional y el haber vivido el mar y el viento plenamente.

"Buen viento y Buena Mar en su ingreso al tercer milenio a los respetables veleros de altura que navegan los mares del mundo cumpliendo su misión al encuentro de su destino".









Fotos tomadas por el autor a bordo del *A.R.C. Gloria*

II. CONCEPTOS SOBRE EL BUQUE ESCUELA A VELA
Algunos Ensayos

La experiencia profesional antes comentada me ha permitido internalizar algunos conceptos sobre los Buques Escuela (B/E) a Vela, Veleros de Altura:

A) Los **Veleros de Altura** en su expresión naval tradicional (Escuela y Embajada) y el romántico **Concepto del Mar** como elementos motivadores e inspiradores sobre la **Vocación Marinera** de la juventud naval y de la juventud postulante a las Escuelas de Marina.

B) El propósito del **Buque Escuela a Vela**, su **Finalidad Académica,** su **Finalidad Cultural** y de **Identidad Nacional,** la responsabilidad en el cumplimiento de la **Función Diplomática.**

C) El nuevo concepto del **B/E Velero de Altura como Embajador Comercial** por su representatividad, respetabilidad y ser elemento de atracción.

D) La importancia del planeamiento del **Itinerario** y la selección de la **Dotación** como tripulación de élite y representativa.

E) El significado de la **Respetable** y **Respetada Marina Vélica** y una breve descripción de la **Marina Vélica Actual.**

A) VELEROS DE ALTURA, CONCEPTO DEL MAR Y VOCACIÓN MARINERA

VELEROS DE ALTURA

Grandes veleros o veleros de alta mar, son el símbolo de las tradiciones navales y custodios de la herencia a transmitir a las futuras generaciones de marinos profesionales, en su doble propósito:

a) En su condición de Buques Escuela son organismos de línea, unidades de superficie de las Armadas Nacionales, cuya función fundamental es la de instruir y entrenar en el mar a los futuros oficiales y tripulaciones de la Institución.

b) En su calidad de representantes de la Nación cumplen importante función como Embajadores Itinerantes portando la Bandera Nacional por aguas internacionales y visitando puertos extranjeros.

Su elemento natural, el Mar, es la mejor escuela para forjar el carácter, purificar la mente, encender la pasión por lo grande, para comprender mejor nuestra vocación de marinos, para aprender a mirar de frente los abismos y tempestades y a asumir las responsabilidades y retos profesionales.

Constituyen la expresión naval de los pueblos marítimos y con tradición marinera, son símbolo de la capacidad nacional para aprovechar el mar y tener presencia en el desarrollo marítimo mundial, contribuyendo al engrandecimiento institucional y al desarrollo nacional. Imagen institucional en el país e imagen nacional en el mundo.

CONCEPTO DEL MAR

El Mar no es una asignatura, es el Gran Maestro.

Es el crisol donde se forjaron los grandes navegantes y exploradores, los descubridores y conquistadores que unieron continentes, pueblos, mares y culturas.

El Mar es la escuela y fragua del valor y coraje, del trabajo unido y las tareas silenciosas; es el encuentro del marino consigo mismo, en la profundidad de sus ideales, donde el único testigo es el honor y la conciencia propia y donde se funden en una las metas personales, las de la Institución y las de la Patria.

Los Marinos, profesionales del mar, desafían las inclemencias de los océanos con abnegación, espíritu de compañerismo, renunciamiento y soledad; sacrificando seres y lugares queridos por tiempos prolongados con el fin de cumplir con la Profesión del Mar.

El Mar es el maestro y el amigo, infunde respeto y enseña su inmensidad y profundidad, su misterio es una fuerza que deja huella imborrable y perdura hasta el atardecer de la vida.

VOCACIÓN MARINERA

El avance de la modernidad hace que la captación y formación de los jóvenes sea cada vez mas difícil y requiere de una permanente dedicación, encontrándose en los B/E, veleros de altura:

a) El gran incentivo para todos y cada uno de los cadetes por razones del Crucero de Instrucción y para su tripulación al conformar las dotaciones de élite, seleccionadas y representativas;

b) Un gran elemento de captacion e invitación para la juventud que desea postular a las Escuelas de la Armada. El viajar y conocer el mundo constituye un especial elemento motivador e inspirador para su vocación marinera.

El B/E enciende la emoción del futuro marino que siente la atracción y la grandeza del mar, que busca enfrentarlo y tener mayor contacto con el que será el medio habitual del trabajo durante su carrera profesional.

La formación personal y cultural de la dotación, conociendo otros países y sus respectivas marinas; y en forma recíproca, dar a conocer el propio país en la forma más directa posible, la del trato personal, es una responsabilidad deseable en todo marino de corazón.

En el aspecto personal y familiar, permanecer largo tiempo alejado de los seres y lugares queridos constituye una prueba importante en la formación y preparación del marino, donde la camaradería y la solidaridad tienen un rol decisivo para enfrentar las adversidades o cualquier mal pasar por los seres queridos distantes; sentimiento que sólo el verdadero marino sabe que es capaz de afrontar o de ofrecer.

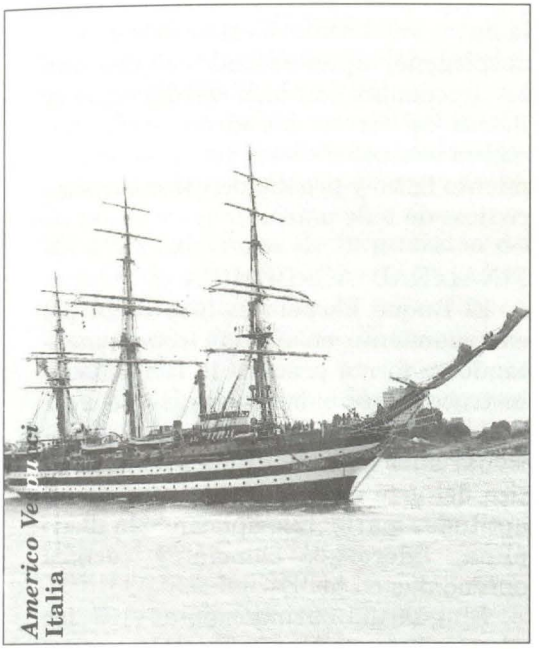
B) BUQUE ESCUELA A VELA: FINALIDAD ACADÉMICA, FINALIDAD CULTURAL E IDENTIDAD NACIONAL Y FUNCIÓN DIPLOMÁTICA

BUQUE ESCUELA A VELA

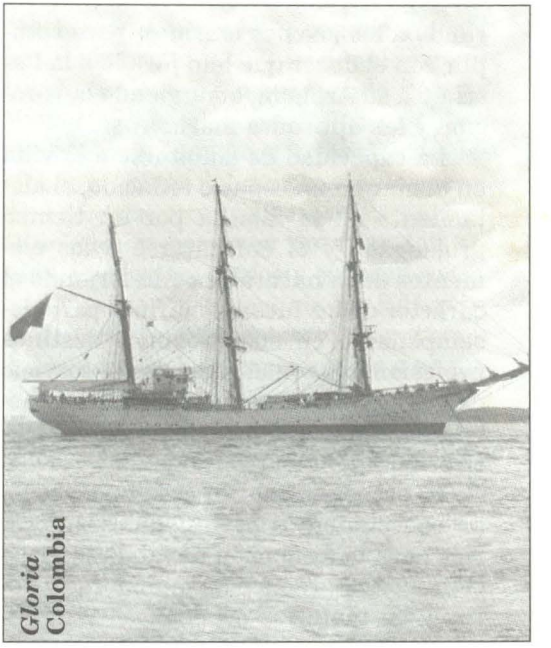
Dedicado exclusivamente al entrenamiento e instrucción de los cadetes navales, de la juventud naval al encuentro de su elemento natural y de su vocación, sin afectar ni ser afectada por el normal desarrollo de las actividades de las otras unidades de la Fuerzas Navales.

La formación de los futuros hombres de mar a bordo de los Buques a Vela es de inapreciable valor. La diversidad de situaciones que deben enfrentar, el intenso entrenamiento marinero, el rigor de la naturaleza y las largas travesías oceánicas enseñan a respetar al mar y a no temerle, constituyéndose en un extraordinario acondicionamiento psicofísico.

El temple físico y moral de los marinos bajo instrucción y entrenamiento se forja en las largas navegaciones, prepa-

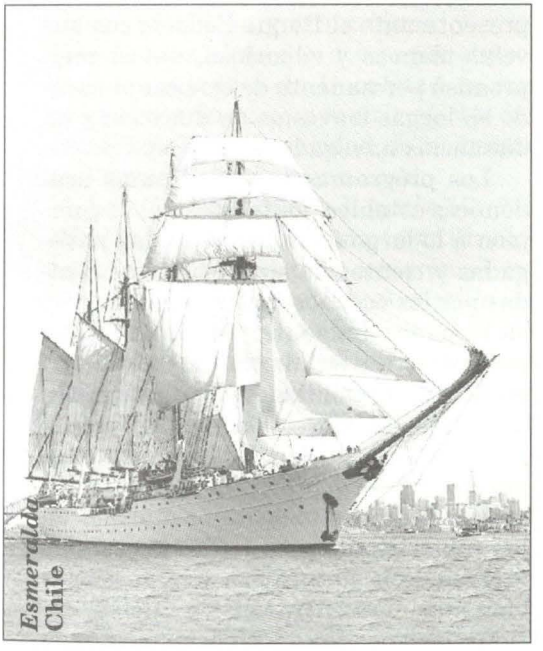


Americo Vespucci
Italia

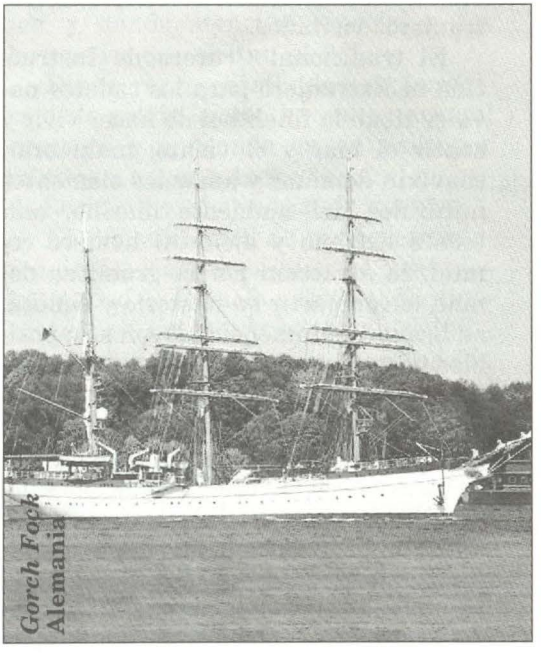


Gloria
Colombia

Veleros de Altura



Esmeralda
Chile



Gorch Fock
Alemania

rando a los jóvenes marinos para cumplir con el deber que han jurado a la Patria y a su Armada, emergiendo la vocación y las aptitudes marineras.

La capacidad de adaptarse a la vida en el mar en un espacio reducido, el alejamiento de la familia por un tiempo prolongado y el enfrentarse a los elementos de la naturaleza van forjando el carácter de los futuros marinos para desempeñarse en sus próximos destinos profesionales con el rigor que el servicio exige, lográndose así la formación práctica en el mar del principal recurso institucional, el recurso humano.

El propósito del B/E es la instrucción en conocimientos profesionales necesarios para la formación naval; la instrucción teórico-práctica de maniobras veleras y en materias académicas y náuticas, la familiarización y adaptación a la vida en el mar; el desarrollo de las habilidades marineras a bordo de un velero y el desempeño ante diferentes realidades socioculturales de los países extranjeros visitados.

El tradicional Crucero de Instrucción al Extranjero para los cadetes navales tiene la finalidad de hacer vivir y sentir el mar y el viento; maniobrar, convivir, dominar y amar los elementos naturales del ambiente marino, ambiente extraño y ajeno al hombre común; la atracción por la grandeza del mar, el compartir su misterio y belleza, su bravura e inmensidad, son sólo posibles para el profesional del mar, permitiéndole cultivar las virtudes más excelsas: el valor, la lealtad, la sinceridad y la grandeza de espíritu durante las largas travesías por océanos y naciones del mundo.

La vieja tradición marinera de enfrentar la dureza del mar, dominar el viento y las olas en demanda del puerto de destino, tratando que la totalidad de la navegación sea cubierta con velamen desplegado, aprovechando al máximo los frecuentes cambios de dirección y fuerza del viento, hacen que cada maniobra sea generadora del acondicionamiento físico y prueba de valor característicos de todo marino.

FINALIDAD ACADÉMICA

El Buque Escuela es la escuela del entrenamiento en el mar, complementando en forma práctica la formación e instrucción recibidas en las Escuelas.

La función fundamental es la de entrenar a los futuros oficiales en la práctica del arte de la navegación y de las aptitudes marineras, aplicando la disciplina, liderazgo, ciencia y técnica aprendidas en las Escuelas.

El guardiamarina/cadete vive los años de juventud en la Escuela, conoce el mar y los buques gris niebla y gris cubierta, con radares, misiles, cañones, motores y olor a petróleo; cuando debe realizar el Crucero de Instrucción se presenta ante el Buque Escuela con sus velas blancas y silencioso, con el compromiso permanente de conocer el mundo en largas travesías en duración y en distancias navegadas.

Los programas y cronogramas académicos establecidos (semestre) se cumplen a lo largo de miles de millas navegadas y cientos de singladuras realizadas por los océanos y mares del mundo, en el mejor ambiente para aplicar teoría y práctica en Maniobra y Gobierno de Buque, Estabilidad, Navegación, Cinemática, Meteorología, Oceanografía, Derecho Internacional Marítimo, Geografía e Historia Marítima, Moral y Ética; con el propósito de forjar marinos en las cubiertas al contacto directo con las fuerzas de la naturaleza y la auténtica vida marinera entre velas y jarcias, enriquecidos por la experiencia, confianza

y respeto mutuos, solidaridad y unión de sus hombres, fortaleciéndose la cohesión promocional.

El manejo del buque y el comportamiento personal durante la travesía, arduas labores del régimen diario a bordo, forjan la contextura moral y física acorde a las exigencias de la profesión del hombre de mar, engrandeciéndose el espíritu al contacto con la naturaleza y con la visión del infinito. El guardiamarina/cadete aprende a no apoyarse en otro sino en sí mismo, adquiere responsabilidad y comprende que si él falla pone en riesgo todo el trabajo que se realiza en conjunto.

FINALIDAD CULTURAL E IDENTIDAD NACIONAL

El promover el contacto de la dotación con miembros de las Armadas de otros países, con su gente y autoridades, cumple doble finalidad cultural: el de conocer otros pueblos, lugares de valor histórico y relacionarse con gente de otras realidades y costumbres, y recíprocamente, el de dar a conocer al propio país a través de la calidad de sus propios marinos; es adquirir el roce internacional y la capacidad de comparar que posee el marino universal.

La relación "Buque Escuela-Marina -Nación" está plenamente identificada, tanto en el propio país como en el extranjero, evidenciándose el orgullo de su dotación, de toda su Marina, el de las Autoridades y representaciones propias en el puerto de arribo y de los connacionales que visitan al B/E como portador de la Bandera, de las tradiciones, costumbres y cultura del propio país y especialmente portador de su juventud representativa.

FUNCIÓN DIPLOMÁTICA

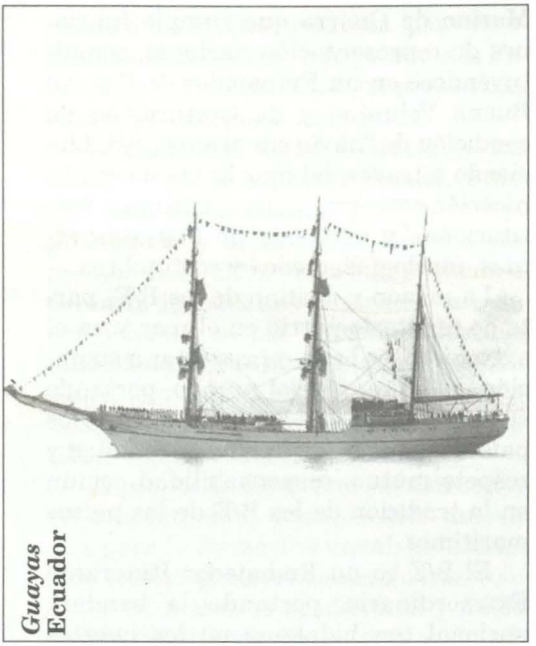
El B/E a Vela es una Unidad de la Marina de Guerra que cumple funciones de representación nacional, constituyéndose en un Embajador de Paz, de Buena Voluntad y de Cultura, en su condición de "navío sin armas", estableciendo a través del mar la vía de comunicación con otros países, culturas, instituciones y personas de distintas etnias, ideologías, credos y costumbres.

La misión y destino de los B/E, parte de territorio patrio en el mar y en el extranjero, es la de representar a su nación en los mares del mundo, portando su saludo, mensaje de unión y paz a los países visitados, expresión de amistad y respeto mutuo; responsabilidad común en la tradición de los B/E de los países marítimos.

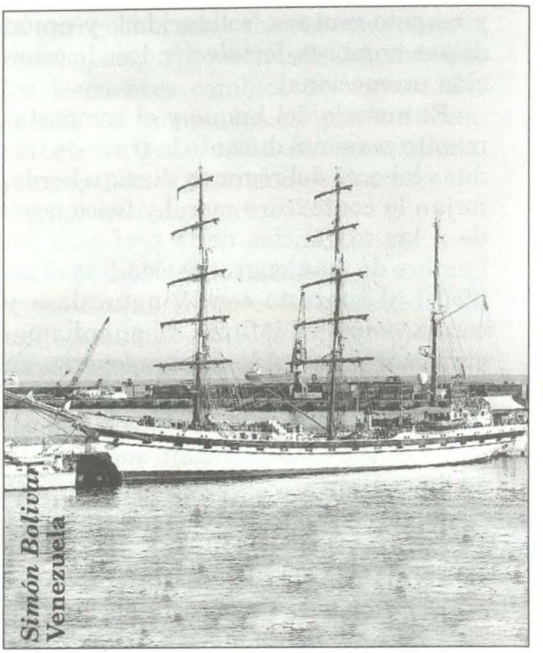
El B/E es un Embajador Itinerante Extraordinario, portando la bandera nacional con hidalguía en los puertos visitados y demostrando los valores, las manifestaciones y muestras de cultura, arte y costumbres, nacionales e institucionales; representando al país con honor y dando atención especial a los huéspedes que visitan al B/E.

Digna representatividad diplomática de la patria lejana, bandera nacional presente y ondeando en su paso por puertos y aguas internacionales, uniendo horizontes y hermanando pueblos.

El B/E, con años de servicio ininterrumpido, cientos de puertos visitados en calidad de Escuela y Embajada itinerantes, es un instrumento de política internacional en estrecha coordinación con la Cancillería, en los roles que el Estado le asigne; en este sentido ha recibido visitas de Jefes de Estado, autoridades diplomáticas, políticas y castrenses, medios de comunicación y público en general, siendo un importante medio de apoyo a las Autoridades representativas de la Nación en la realización de diversos eventos protocolares y

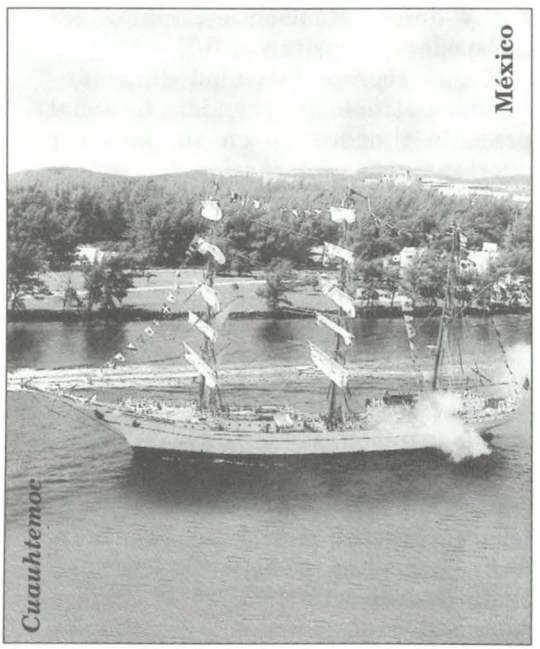


Guayas
Ecuador



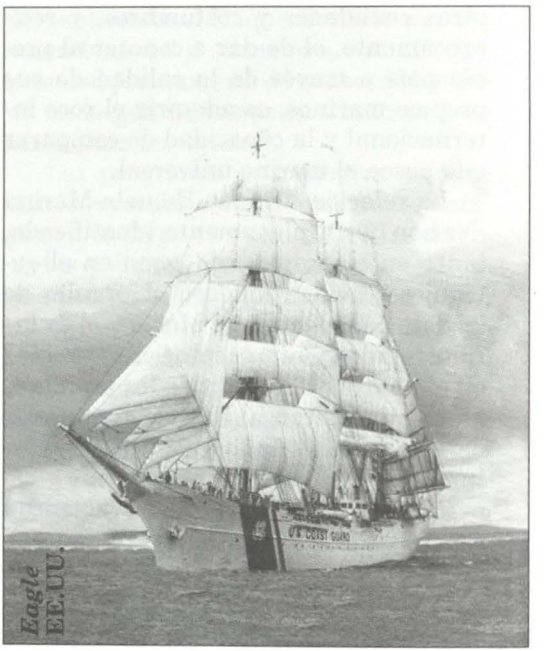
Simón Bolívar
Venezuela

Veleros de Altura



México

Cuauhtemoc



Eagle
EE.UU.

sociales en cualquier lugar del mundo.

Los B/E han sido escenario de grandes cumbres, firmas de tratados y acuerdos internacionales; realidad que se aprecia en sus respectivos "Libros de Oro".

C) BUQUE ESCUELA A VELA COMO "EMBAJADOR COMERCIAL"

La función principal del B/E es proporcionar a los cadetes navales y tripulantes, instrucción y entrenamiento en la mar y difundir la imagen de la Armada y del País propios por los puertos y mares del mundo, como representante nacional, aprovechando la particularidad de ser un elemento de gran atracción en puerto, son instrumentos de política internacional al llevar selectas muestras culturales y del desarrollo nacional a puertos de interés.

Como ejemplo, durante 1997 se ha podido apreciar la visita al Perú de unidades de las Marinas inglesa e italiana (no B/E a vela), dentro de un extenso itinerario, mostrando modernos sistemas de uso naval, en una práctica de "marketing" moderno directo, a la búsqueda de conquistar horizontes e incursionando en nuevos mercados.

La programación anual de Cruceros de Instrucción internacionales, la experiencia en los mismos, el contar con ambientes para exposiciones, conferencias y la oportunidad de atender actividades protocolares y sociales, han permitido conceptuar al B/E en funciones como "Embajador Comercial".

Este concepto está dentro de la función principal del buque al fortalecer y contribuir a la formación de los futuros oficiales y tripulantes y de promover la imagen del país acorde con el interés nacional y empresarial como "Exposición Itinerante" por puertos extranjeros, con una respetable "oficina virtual" a bordo.

a) Como "Exposición Itinerante", se da la posibilidad a la Empresa de contribuir al éxito de la visita programada, pudiendo participar en los puertos a visitar; presentando muestras e información con folletos y videos especializados y como parte de las actividades en puerto, la oportunidad de recepciones a bordo creando un ambiente tradicional nacional, con muestras de cultura, historia, artesanía, turismo, música y platos típicos para atender a participantes e invitados con seleccionados productos nacionales de exportación; con las finalidades de apreciar su calidad y las costumbres propias y de invitar a conocer y visitar el país y sus lugares turísticos.

b) Como "Oficina Virtual", el B/E permite una impecable mesa de conversación para altos ejecutivos, siendo factible establecer una base de datos para promoción electrónica de productos y definir negocios vía Internet. El B/E proporciona un ambiente de confianza y respetabilidad, facilita las comunicaciones directas para concretar negociaciones entre el interesado y el exportador nacional aprovechando el correo electrónico.

El Estado apoya a través de sus representantes extranjeros al arribo a puerto, se tiene la posibilidad de viaje y presencia de representantes del exportador y la coordinación de la cobertura periodística a la llegada a puerto para la promoción de los productos.

El Estado apoya al exportador nacional a través del B/E, vinculándolo al rol del Estado como promotor de los Intereses Nacionales.

D) ITINERARIO Y DOTACIÓN

ITINERARIO

El itinerario se planifica de acuerdo a las invitaciones e intereses institucionales y nacionales, debiendo ser aprobado por el Alto Mando Naval, a partir de lo cual se gestionan los contactos oficiales de alto nivel, dándole carácter oficial a las visitas.

Su planeamiento se efectúa con bastante anticipación, casi un año antes del zarpe, con la preparación y coordinación del más conveniente itinerario, se afinan las fechas de los eventos más importantes, se conforma la selecta dotación y se inician los trabajos de preparación, el acopio de todo tipo de elementos, el entrenamiento y preparación de la dotación; coordinaciones a nivel detalle con las autoridades de los diferentes puertos a visitar sobre las actividades a realizar, hasta llegado el día del zarpe, a cumplir la misión encomendada y al encuentro de su propio destino.

El itinerario de un B/E a Vela, por su exclusiva razón de ser, considera más semanas/meses de navegación, más puertos a visitar, más millas a navegar con un menor costo de operación (menor dotación asignada y menor consumo de combustible).

En el planeamiento del itinerario se considera que el B/E es la representación auténtica de las costumbres y cultura propias, de la tradición histórica y de un mensaje de buena voluntad a presentar a los países visitados y que la Misión está orientada a estrechar relaciones y vínculos con naciones y marinas amigas, ampliando el horizonte nacional y naval por países de los cinco continentes, aprovechando su capacidad de poder permanecer en aguas y puertos internacionales de interés, conquistando presencia internacional.

El B/E siempre es portavoz y abanderado institucional y representante de la dignidad y soberanía nacional, especialmente durante la ejecución del itinerario establecido.

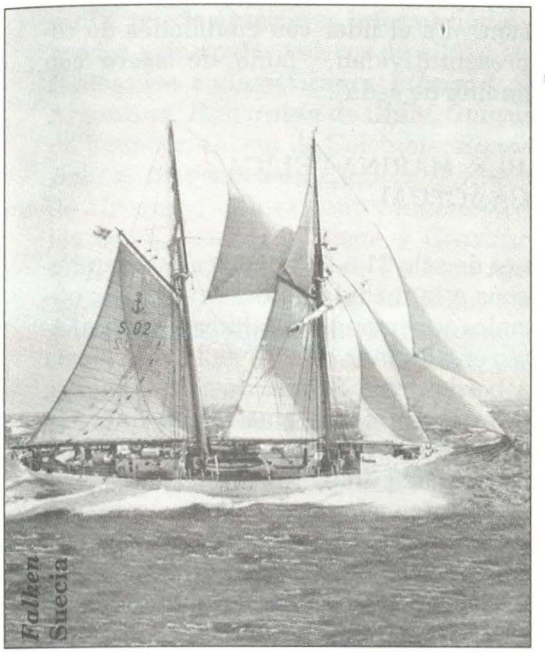
DOTACIÓN

La dotación tiene la responsabilidad y delicada misión de representar al país en aguas, puertos y eventos de trascendencia internacional, donde se pone en relieve el honor, la caballerosidad y el profesionalismo del marino (valiosa y significativa experiencia); el encuentro con el mar y la vida marinera constituye un arduo y exigente trabajo que debe cumplirse con espíritu de disciplina y conciencia de grupo, vocación, mística y entrega a la causa del deber; por estas razones la tripulación debe ser seleccionada y conceptuada de élite y ejemplar, con valores navales internalizados. Ser parte de la dotación debe ser motivo de orgullo y premio al reconocimiento profesional de quien lo amerite.

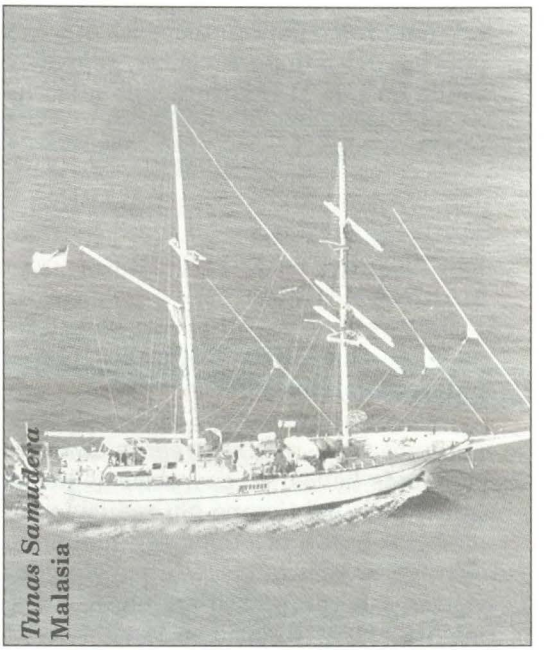
Las promociones embarcadas de guardiamarinas/cadetes, juventud naval en instrucción y entrenamiento, es la digna representación del futuro institucional y del país.

Delegaciones de los B/E han sido recibidas en casas presidenciales, gobernaciones, alcaldías, ministerios y embajadas; en reciprocidad, han recibido las visitas de personalidades políticas, castrenses, empresariales y medios de información.

Ser Comandante de un B/E constituye un honor y privilegio, siendo una gran responsabilidad en el ámbito institucional como Comandante de la Unidad donde se forjan en el mar las generaciones de marinos y en el ámbito extrainstitucional como marino - diplomá-

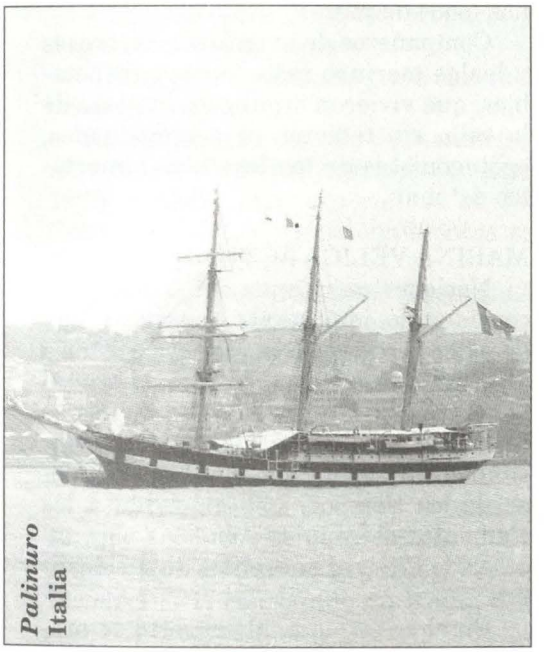


Falken
Suecia

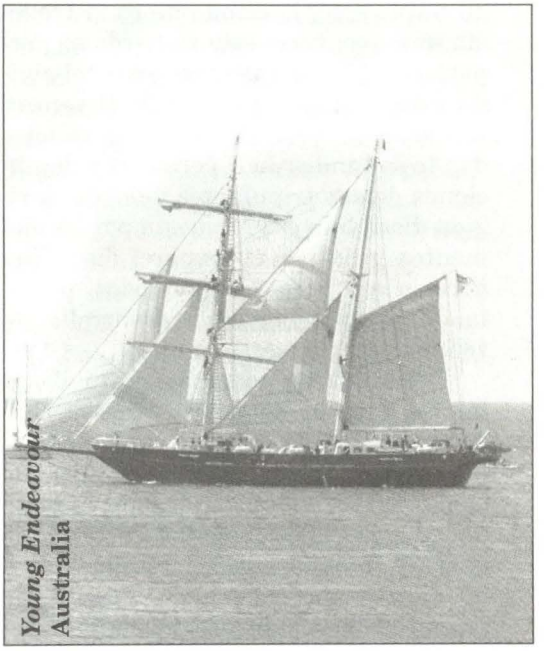


Tunas Samudera
Malasia

Medianos Veleros



Palinuro
Italia



Young Endeavour
Australia

tico del propio país en todos los mares y puertos del mundo a visitar, representando no sólo al Instituto sino a la Nación. Es el líder con cualidades de representatividad, "puño de acero con guante de seda".

E) RESPETADA Y RESPETABLE MARINA VÉLICA Y MARINA VÉLICA ACTUAL

RESPETADA Y RESPETABLE MARINA VÉLICA

Los Veleros de Altura no han desaparecido, han sido alcanzados por el progreso, simbolizan la expresión de tradicionales marinas; mientras más antiguos sean, más ricos serán en tradición, más bellos y venerables se harán con el paso del tiempo. Su reducido número los hacen objeto de especial atención, su presencia en cada puerto y las visitas a bordo constituye un acontecimiento extraordinario en la vida de los puertos visitados.

Los antiguos veleros de altura lucharon contra vientos y tempestades en sus recorridos alrededor del mundo logrando imponerse, haciendo de cada travesía una aventura; este recuerdo se perpetúa a pesar del tiempo, amo del olvido y su último gran enemigo a vencer. Los grandes veleros fueron los crisoles donde se fundieron esperanzas y decepciones de sus tripulantes y donde la rígida disciplina era impuesta por los elementos y no por el hombre, disciplina necesaria y aceptada por todos, modelando personalidades y desarrollando sólidas vocaciones.

Estos navíos, poderosos y frágiles a la vez, capaces de proezas insospechadas valoraban la perfección y la preocupación por el detalle, construidos de tres o cuatro mástiles, desplazamiento de 2,500 a 4,500 toneladas, cascos alargados y finos, donde se erguían a 40 o 50 metros por encima del puente las elegantes arboladuras; sus tripulaciones de sólo 21 a 28 hombres estaban hechas a la medida de las exigencias; oficiales y personal subalterno, compañeros en alta mar, pilares de la vida diaria a bordo: jefes de tripulación, gavieros, novatos grumetes, maestros cocineros y carpinteros, mecánicos y timoneles, todos y cada uno, junto con el velero, constituían el espíritu de la nave. De gran importancia era embarcar el contingente de jóvenes aspirantes a futuros oficiales y marineros que, durante sus aprendizajes, formaban parte de la tripulación normal, desarrollando las virtudes y cualidades marineras de coraje, veracidad, decisión, espíritu de solidaridad; hasta convertirse en veteranos lobos de mar.

Compañeros de aventuras, vigorosos y leales marinos respetados y respetables, que vivieron orgullosos la gesta de la vela, sin temores ni personalismos, protagonistas de las leyendas inmortales del mar.

MARINA VÉLICA ACTUAL

Naciones marítimas del mundo han considerado importante conservar uno de estos testigos de la gloriosa Historia Marítima, en recuerdo ejemplar para las generaciones futuras sobre lo que estos navíos y sus valerosas tripulaciones simbolizan; navíos que, desde el comienzo de los tiempos, sólo exigieron a los elementos el impulso sobre las olas necesario para ir al encuentro de sus destinos.

En el cuadro que al respecto se pre-

senta, puede apreciarse información sobre los principales veleros de altura actuales: los sudamericanos *Libertad* de Argentina, *Esmeralda* de Chile, *Guayas* de Ecuador, *Gloria* de Colombia, *Simón Bolívar* de Venezuela, *Capitán Miranda* de Uruguay; el mexicano *Cuauhtemoc,* los estadounidenses *Eagle* y *Constitution;* los europeos, *Gorch Fock* de Alemania, *Américo Vespucci* de Italia, *Sagres* de Portugal, *Mircea* de Rumania y *Juan Sebastián Elcano* de España; y el indonés *Dewarutji.* Todos Buques Escuela, a excepción del *Constitution* considerado monumento histórico (museo) y el *Capitán Miranda*, usado para entrenamiento.

Estos grandes veleros fueron construidos con dimensiones equivalentes en eslora, puntal y manga; para dar velocidades superiores a los 10 nudos (motor); principalmente dotados de tres mástiles, un motor y un eje, a excepción de:

- Los hermanos *Esmeralda* y *Juan Sebastián Elcano* con cuatro mástiles.
- Los europeos *Américo Vespucci* y *Sagres* con dos motores.
- El argentino *Libertad* con dos motores y dos ejes.

Su antiguedad por año de comisionamiento, se ubica principalmente entre 1928 y 1982, caso especial es el del *Constitution.* Los comisionamientos se dieron:

- En 1798: *Constitution,* fragata del Siglo XVIII, mantenido por el gobierno de Estados Unidos como tributo a su pasado histórico y simboliza la encarnación del honor, orgullo, coraje y compromiso de una Marina con su propia nación.
- De 1928 a 1939: *Juan Sebastián Elcano* ('28), *Capitán Miranda* ('30), construidos en Cádiz - España; *Américo Vespucci* ('31) construido en Italia, *Eagle* ('36), *Sagres* ('38) y *Mircea* ('39) los tres construidos en Hamburgo - Alemania.
- De 1953 a 1963: *Dewarutji* ('53), *Gorch Fock* ('58) ambos construidos en Hamburgo -Alemania- y *Libertad* ('63), construido en Argentina.
- De 1969 a 1982: *Gloria* ('69), *Guayas* ('77), S. Bolívar ('80) y *Cuauhtemoc* ('82), los cuatro de más reciente construcción en Bilbao - España.

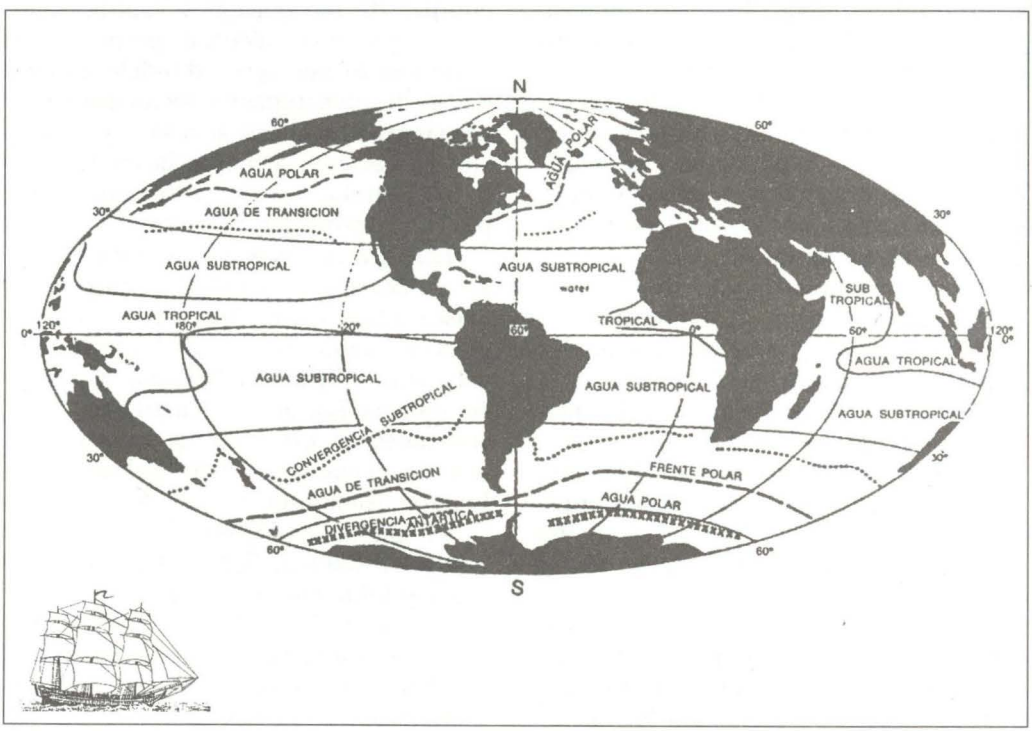
Todos han sido reparados y modernizados a fin de brindar mejores condiciones de instrucción y entrenamiento para el personal en formación: sistemas y equipos de navegación y comunicaciones, generación eléctrica, propulsión y tratamiento del agua; dándole capacidades de investigación oceanográfica e informática, mejores servicios y hotelería; en perfecta armonía la tradición y la modernidad, el arte y la ciencia propios de la profesión del mar.

Los nuevos veleros de altura emplean acero naval en su construcción (casco, estructura, superestructura, cubiertas, mamparos y arboladuras), las cubiertas a la intemperie van forradas en madera. Los actuales astilleros especializados en este tipo de construcciones, se encuentran principalmente en España, Alemania, Italia y Argentina:

- España, siete veleros construidos:
  - A&T Celaya, Bilbao: *Gloria, Guayas, Cuauhtemoc, Simón Bolívar.*
  - Echevarrieta - Bazán, Cádiz : *Esmeralda, Juan Sebastián Elcano* y
  - Soc. Esp. Cons. Naval - Matagorda, Cádiz: *Capitán Miranda.*
- Alemania, Hamburgo, cinco veleros construidos:
  - Blohm & Voss : *Eagle, Gorch Fock, Sagres, Mircea* y
  - HC Stulken & Sohn: *Dewarutji.*
- Italia, Castellammare: *Americo Vespucci.*
- Argentina, AFNE Río Santiago: *Libertad.*

Estos grandes veleros pertenecen a países con reconocida tradición marinera o en busca de tenerla; siendo importante resaltar que casi todas las Marinas del Mundo (o todas) incluyen en sus Escuelas de Formación, como parte de su implementación, a medianos y pequeños veleros para entrenamiento en la mar de sus guardiamarinas/cadetes y personal subalterno alumno; *Falken* y *Gladan* de Suecia, *Iskra* de Polonia, *Oriole* de Canadá, *Young Endeavour* de Australia, *Shabab Omán* de Omán, *Tunas Samudera* de Malasia, *Palinuro* de Italia, son una pequeña muestra de mediano veleros (se presentan fotos).

Existen organismos mundiales que desarrollan la navegación a vela, convocando a Regatas Internacionales anuales con la participación de los grandes veleros de altura y de medianos y pequeños veleros. El Reglamento Internacional de Regatas lo establece la International Yatch Racing Union (IYRU).



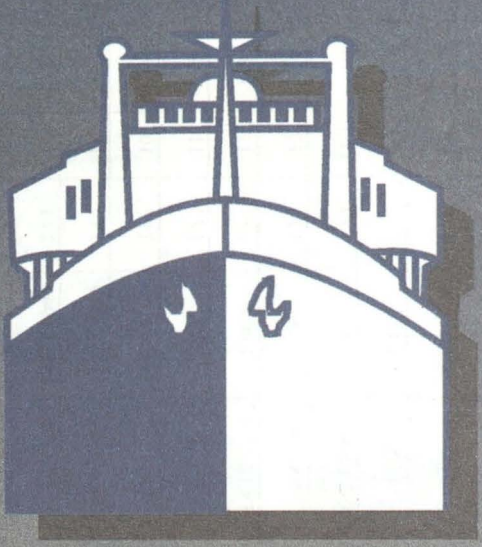
Mientras soplen vientos sobre el mar los veleros de altura perdurarán; contra viento, marea y modernidad a las puertas del tercer milenio, siglo XXI

VELEROS DE ALTURA

PAIS	NOMBRE No. PALOS	CONSTRUCCION	BOTADURA / COMISION	DIMENSIONES metros	DESPLAZ. TONS	MOTOR / EJES	VEL. Ndos	DOTACION + CADETES	VELA m2
ARGENTINA	LIBERTAD 3 PALOS	AFNE RIO SANTIAGO	May. 1953 / May. 1963	79.9/91.7 x 13.8 x 6.6	3025 / 3765	2 / 2	13.5	220 + 150	2.533
CHILE	ESMERALDA 4 PALOS	ECHEVARRIETA BAZAN / CADIZ	..... / Jun. 1954	82/109.8 x 13.1 x 7	3420 / 3754	1 / 1	11	271 + 80	2.500
ESPAÑA	J. S. ELCANO 4 PALOS	ECHEVARRIETA BAZAN / CADIZ	Mar. 1927 / Feb. 1928	82/94.1 x 13.2 x 7.5	3420 / 3656	1 / 1	8.5	332	
COLOMBIA	GLORIA 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	..... / May. 1969	64.6/76 x 10.6 x 6.6	1.150	1 / 1	10.5	51 + 88	1.400
ECUADOR	GUAYAS 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Set. 1976 / Jul. 1977	80 x 10.2 x 6.6	1.153	1 / 1	11.3	180	1.410
VENEZUELA	S. BOLIVAR 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Nov. 1979 / Ago. 1980	82.5 x 10.6 x 4.-4	1.260	1 / 1	10	93 + 102	1.650
MEXICO	CUAUHTEMOC 3 PALOS	AST. TALL. CELAYA / BILBAO	Ene. 1982 / Jul. 1982	78.5/90,5 x 12 x 5,4	1.800	1 / 1	11	178 + 90	2.368
URUGUAY	CAP. MIRANDA 3 PALOS	SOC.ESP.CON.NAV MATAGORDA/CADIZ	..... / 1930	54.6 x 7.9 x 3.2	527	1 / 1	11	49	
ITALIA	A. VESPUCCI 3 PALOS	CASTELLAMMARE NAPOLES / ITALIA	Mar. 1930 / May. 1931	70/82.4/100x15.5x7	3543 /4146	2 / 1	10	243	2.100
ALEMANIA	GORCH FOCK 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	Ago. 1958 / Dic. 1958	89.3 x 12 x 4.9	1760 / 1870	1 / 1	11	66 + 140	1.964
PORTUGAL	SAGRES 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	Oct. 1937 / Feb. 1938	70.4 / 90 x 12 x 5.2	1725 / 1940	2 / 1	10.5	162	1.932
RUMANIA	MIRCEA 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	..... / Mar. 1939	62.8/81.2 x 12 x 5.2	1.604	1 / 1	6	83 + 140	1.750
EEUU	EAGLE 3 PALOS	BLOHM & VOSS HAMBURGO	..... / 1936	70.4/89.5 x 12 x 4.9	1.784	1 / 1	10.5	65 + 180	2.355
INDONESIA	DEWARUTJI 3 PALOS	HC STULCKEN & SOHM.HAMBURGO	Ene. 1953 / Jul. 1953	41.5/58.3 x 9.5 x 4.2	810 / 1500	1 / 1	10.5	32 + 78	1.091
EEUU	CONSTITUTION 3 PALOS		..... / Jul. 1798	53.4 x 13.7 x 6.1	2.200		12	49	

OBSERVACION: A excepción del "CONSTITUTION", todos los Veleros de Altura son Buques Escuela o de Entrenamiento.

Fuente: Jane´s Fighting Ships (Agrupados por concepto de construcción).



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)

Han pasado más de 27 años desde que la Marina Brasileña, un 20 de setiembre de 1970, firmó contrato con la Compañía Británica VOSPER TH0RNYCROFT Ltd. para la construcción de seis Fragatas Misileras Portahelicóptero, dos de las cuales fueron construidas con asesoría técnica en los Astilleros Navales de Río de Janeiro.

Fragatas brasileñas Antisubmarinas "Clase Niteroi"



Teniente Primero
Alessandro Mogni Novoa

Una modernización integral necesaria en buques con más de 15 años de servicio.

Estas fragatas, cuatro dedicadas a la Guerra Antisubmarina (ASW) y dos de propósito general (GP), pero con capacidad ASW, tienen su origen en el modelo MK10 y constituyeron en la década de los setentas, el más ambicioso proyecto de la VOSPER desde que inició sus exportaciones de buques con las corbetas MK1 a Ghana y Libia, allá por los años sesenta.

La Marina Brasileña necesitaba para escolta de convoyes un buque de propulsión diesel de alta velocidad y gran autonomía. Es entonces que los técnicos presentan la combinación cuatro motores diesel MTU de 16 cilindros, dos turbinas a gas Rolls-Royce Olympus y hélices de paso controlable como solución al desafío presentado, siendo este proyecto aceptado por los marinos brasileños, constituyéndose actualmente en las hoy conocidas Fragatas de Escolta *Clase Niteroi,* la última de las cuales fue entregada en el año 1980.

Con un desplazamiento de 3,800 toneladas a plena carga y con un andar máximo sostenido de 30 nudos (28 nudos con turbinas), estas naves fueron armadas con un montaje simple automático *Vickers* MK8 de 114 mm. (dos en la versión GP), montaje semejante al que poseen los Destructores ingleses tipo 42 (recordemos el HMS *Sheffield* hundido por la Aviación Naval Argentina en la Guerra de Las Malvinas), cuatro misiles *Exocet* MM-38 (versión GP), dos montajes simples Bofors de 40 mm. Y dos lanzadores triples con misiles de corto alcance *Seacat* para la defensa antiaérea, dos montajes triples MK-32 para torpedos MK-46, un lanzador doble Bofors de 375 mm. para cohetes, una pista de vuelo con hangar para un helicóptero *Sea Lynx* y un sistema australiano *Ikara (Branik)* para lanzamiento de torpedos a gran distancia (versión ASW) completan la defensa antisubmarina.

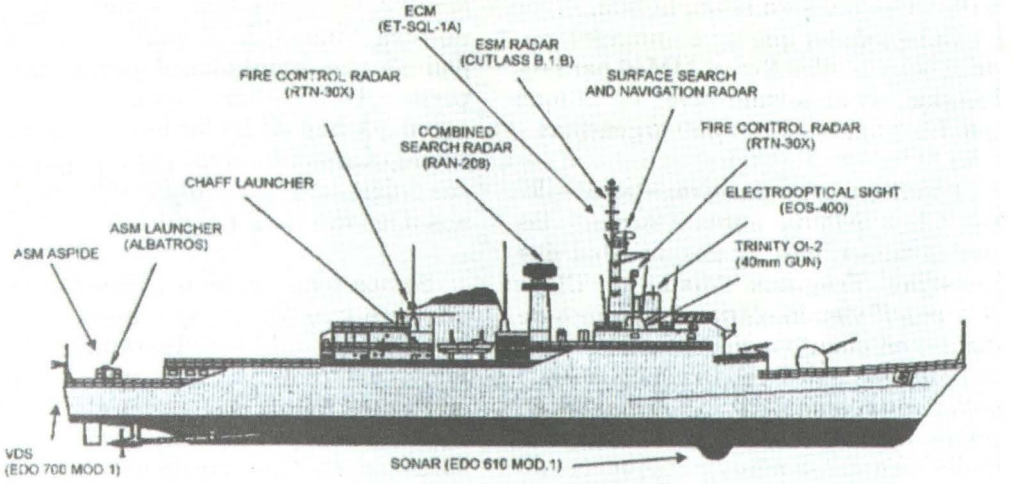
Los sensores y electrónica incluyen un Radar de Búsqueda Aérea *Plessey* AWS-2, dos radares de Control de Tiro RTN-10X (ahora *Alenia),* un Radar de Superficie y Navegación HSA ZW-06, un Sonar de Casco EDO G10E modelo 1 y un Sonar de Profundidad variable EDO 700 Modelo 1 (versión ASW).

La Guerra Electrónica incluye un *Decca* RDL-3 ESM, un Racal *Cygnus Jammer* ECM y dos lanzadores de CHAFF *Plessey Shield.*

Han pasado 18 años desde la puesta en servicio de la última fragata, la *Uniao,* y durante estas casi dos décadas de vida estas hermosas unidades han sufrido algunas mejoras y modernizaciones; tal es el caso que, a partir del año 1986, se toma la decisión de dotar a cuatro de las seis fragatas con los misiles *Exocet* MM-40, ampliando considerablemente la capacidad antisuperficie de estas naves de escolta antisubmarinos.

Posteriormente, ya en la década de los noventa, se iniciaron los estudios y propuestas de diferentes fabricantes de armamento y equipos electrónicos con el fin de efectuarles a todas la fragatas una profunda modernización que incluyera mejoras en la planta de propulsión.

En 1993 queda desestimada la propuesta tipo paquete de la *British Aerospace* para la instalación del Sistema de



Lanzamiento Vertical de Misiles *Sea-Wolf*, y el reemplazo del Sistema de Comando y Control, debido al alto costo que esta oferta implicaba.

Los italianos, al presentar una oferta más realista en cuanto al financiamiento del programa, ganaron el concurso en el año 1994.

El costo por unidad de la nueva modernización está estimada en 70 millones de dólares.

El compromiso del nuevo sistema es el siguiente:

Instalación, en popa de todas las fragatas, de un Lanzador Octuple *Albatros* (AESN) para misiles de alcance medio *Áspide,* dos montajes simples Bofors MK3S de 40mm. automáticos (Análogos al *Trinity* pero sin el Radar de Control de Tiro).

Reemplazo del Radar AWS-2 por el AESN RAN-20S, reemplazo de los Radares RTN-10X por el nuevo RTN-30X, reemplazo de nuevo Radar de Superficie, instalación del Sistema *Racal Cutlass* B-1B ESM y *Elebra* IPQM ESM, instalación del Sistema *Elebra* ET-SQL-1 ECM y la instalación del nuevo sistema multisensor electro-óptico SAAB ESO-400.

Asimismo, la modernización contempla el reemplazo del Sistema de Información *Ferranti* CAAIS-400 y la computadora 1600B por un nuevo Sistema Táctico de Procesamiento de Datos de la *Alenia Elsag Sistemi Navali.* El reemplazo del Sonar de Casco también está contemplado pudiendo ser entre otros, la nueva versión del EDO-610M, el *Thomson-Rerranti* FMS-21 o el STN *Atlas Elektronik* ASO-4-2, el cual equipa las corbetas brasileñas Clase *Inhauma.*

No se tiene conocimiento si el Sonar VDS EDO 700 será reemplazado.

Cabe señalar que las 6 unidades tendrán ocho misiles *Exocet* MM40 para colocarlas en el mismo nivel de ataque que las fragatas *Meko* 360 argentinas.

Unidades como las Fragatas Misileras Clase *Niteroi* antes descritas, las cuales tienen casi la misma edad que nuestras Fragatas Misileras Clase *"Carvajal"* vienen sufriendo cambios radicales en cuanto a su configuración de batalla, las cuales, conservando la capacidad antisubmarinos, experimentarían un aumento considerable en sus capacidades de defensa aérea y ataque a blancos de superficie, además de una moderna electrónica, convirtiéndolas en buques polivalentes.

Nuestras fragatas misileras, tipo *Lupo* italiano, con el mismo tiempo de servicio, son la columna vertebral de nuestra Fuerza de Superficie; buques polivalentes orientados al ataque de superficie, tienen el armamento necesario por el que hoy en día los brasileños efectúan grandes esfuerzos por equiparar a sus fragatas con las *Meko* 360 argentinas o las nuestras propias.

Somos conscientes del elevado costo que este tipo de trabajos implica para un país, pero a la vez observamos el esfuerzo que realizan varios países sudamericanos por no sólo elevar el nivel de entrenamiento de sus tripulaciones embarcadas en sus principales unidades navales, como lo hemos logrado nosotros, sino de modernizar sus sistemas de armas y sensores acorde a la tecnología de los buques occidentales más modernos.

Bibliografía:

Maritime Defence, Vol. 21, Nro. 04. Mayo 1996.

PREMIO copé

Apoyando al arte y la cultura nacional, en la promoción de nuevos valores y la consagración de otros.

19 AÑOS



PETROPERU

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

Autoridad Marítima ejerciendo Seguridad-Dominio-Vigilancia en todo el Territorio Nacional



CAPITANIAS DE PUERTO

INFORMES

Jr. Constitución 150 Plaza Grau - CALLAO Teléf.: 429-6898 Fax: 465-1068

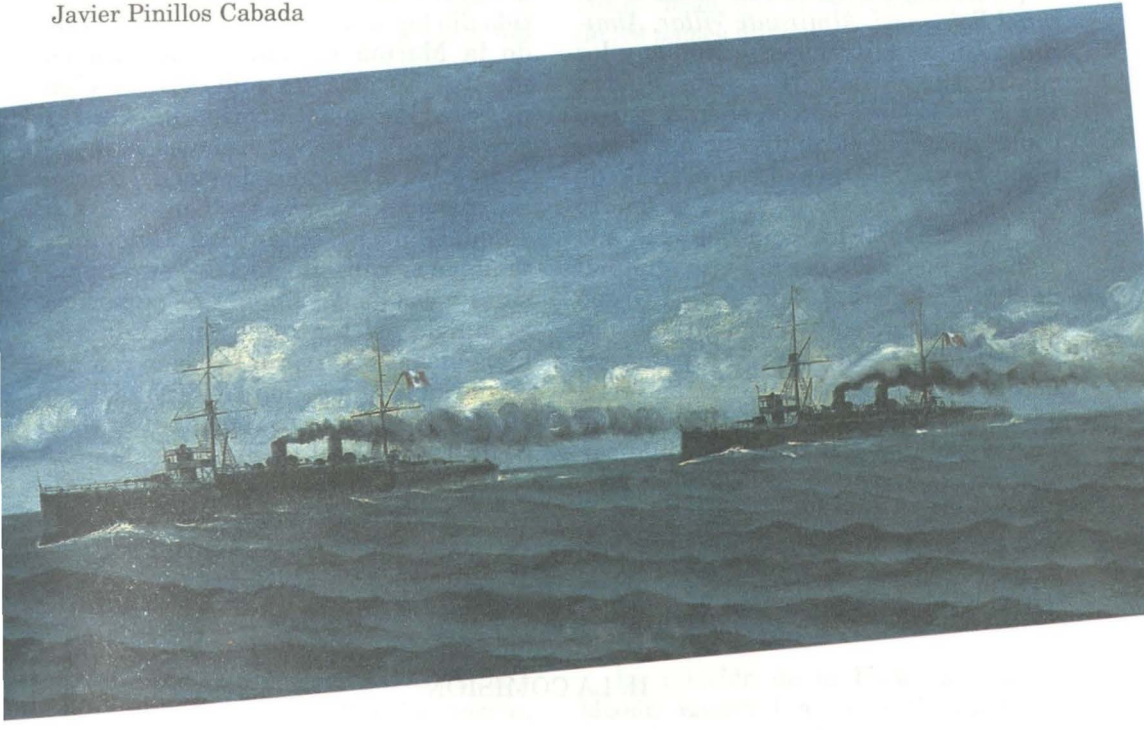
Internet: http://www.dicapi.mil.pe E-mail: dcgdicap+@amauta.rcp.net.pe t@dcgdicap.mil.pe

La Comisión de los B.A.P.

Almirante Grau y Coronel Bolognesi

en misión especial a los Estados Unidos de Venezuela y a Colombia en 1945

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada



I. INTRODUCCIÓN

Habían transcurrido apenas dos meses y medio del regreso del B.A.P. *Almirante Grau* de su Comisión a la Habana (Cuba), cuando la Superioridad Naval dispuso la Comisión a Venezuela y Colombia del buque insignia, en esta ocasión acompañado de su gemelo el crucero B.A.P. *Coronel Bolognesi* durante el periodo del Crucero de Verano de ese año 1945.

Por entonces los buques de nuestra Escuadra salían al extranjero muy pocas veces y los cruceros de verano se realizaban normalmente en la costa peruana, en la que se visitaban los puertos, islas y caletas llevándose a cabo todo tipo de ejercicios, maniobras marineras y levantamientos hidrográficos con el fin de que los futuros oficiales lograran un conocimiento cabal de nuestro extenso litoral. Como excepciones de los viajes de crucero al exterior cabe citarse la comisión a Chile en 1937 y a los EE.UU. de N.A. y Centro América en 1939. En la primera participaron los B.A.Ps. *Coronel Bolognesi, Almirante Villar, Almirante Guise,* el transporte *Rímac* y los cuatro submarinos "R". Esta Fuerza zarpó del Callao el 18 de enero y estuvo comandada por el capitán de navío Enrique Labarthe Durand con el título de Comodoro y realizó la visita al puerto de Talcahuano. La comisión del año 1939 fue motivada por la Feria Mundial de San Francisco, California. El Grupo de Instrucción estuvo constituido por los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* que zarparon del Callao el 28 de enero al mando del contralmirante Carlos Rotalde Gonzales del Valle con destino al puerto de San Francisco, visitando luego Long Beach, San Pedro y San Diego, Manzanillo y Acapulco (México); San José (Guatemala); Acajutla (en El Salvador); Amapala (Nicaragua); Puntarenas (Costa Rica); Panamá y finalmente, Talara, desde donde navegaron al Callao arribando el 15 de abril.

Retornando a la Comisión a Venezuela y Colombia, hasta donde recuerdo, era la primera vez, por lo menos en este siglo, que tomábamos contacto con estas jóvenes Marinas que por entonces sólo contaban en sus respectivas Escuadras con pocas unidades ligeras. Resultaba, pues, esta visita, ocasión singular para estrechar lazos de amistad y de camaradería naval con nuestros colegas de esta parte de nuestra América del Sur. Y, en efecto, este punto de partida dio lugar a que pocos años más tarde la Marina peruana capacitara en nuestra Escuela de Submarinos y en nuestra Escuela Superior de Guerra Naval a oficiales venezolanos y entrenara a las dotaciones de sus destructores particularmente en Guerra Antisubmarina. En cuanto a Colombia, también se capacitó oficiales en submarinos y dos de sus buques de superficie al mando del contralmirante Eduardo Meléndez participaron también con nosotros en la Operación UNITAS XII, en 1971, en que me tocó comandar el Grupo de Tarea naval peruano. Los buques colombianos fueron los destructores *Almirante Tono* y *Córdoba.* Por otra parte, recientemente el SIMA dió mantenimiento y recorrido a un submarino y un remolcador de Colombia.

II. LA COMISIÓN

El objetivo principal de esta Comisión fue el de participar en las ceremonias de conmemoración del sesquicentenario del nacimiento del Gran Mariscal de Ayacucho, Don Antonio José de Sucre, cuya ceremonia central tendría lugar en el puerto Sucre de la ciudad de Cumaná, lugar de nacimiento del prócer, quien, como se recordará, había nacido el 3 de febrero de 1795, iniciándose en la profesión de las armas en el Ejército Realista, cuando recién tenía 15 años de edad, como cadete distinguido en la Compañía de Nobles Húsares de

Fernando VII, cuyo comandante era su propio padre, quien llegó a ser general en el Ejército Patriota. Su carrera fue meteórica y tuvo el privilegio de servir a las órdenes del precursor Miranda, del prócer Nariño y del Libertador Bolívar, alcanzando en edad tempranísima honores que pocos generales de la Independencia lograron. Así, a los 27 años rubricó la libertad del Ecuador con la victoria de Pichincha, en 1822. A los 29 años logró la esplendorosa victoria de Ayacucho, en 1824, y a los 31, en 1826, fue Presidente de la República de Bolivia. Su participación en las campañas de la independencia de Venezuela y Nueva Granada, entre 1811 y 1819, fue igualmente exitosa. Muy lamentablemente, murió asesinado en las montañas de Berruecos en 1830, cuando apenas tenía 35 años de edad, luego de haber entregado veinte años de su vida a la libertad de su Patria y de América. Destacó como hombre de confianza del Libertador Bolívar y como primera figura militar. Es así que después de Junín el Libertador Bolívar entregó a Sucre el Comando General del Ejército Unido, sin impartirle instrucciones sino simples orientaciones estratégicas dejándolo en amplia libertad de acción. En carta fechada en Chancay el 9 de noviembre de 1824, Bolívar le dice: "De la suerte del Cuerpo que usted manda depende la suerte del Perú tal vez para siempre y la de América entera tal vez por algunos años". Captando lúcidamente el pensamiento del Libertador Bolívar y compenetrado de su altísima misión, conduce una campaña de 45 días en el difícil teatro andino hasta que su Ejército obtiene la victoria del 9 de Diciembre de 1824 en Ayacucho. Aquí Sucre se enfrentó a generales con catorce años de triunfos. Por eso, en el cuadro de Honores y Recompensas a los vencedores figura a la cabeza de ellos Antonio José de Sucre, el legendario cumanés, con la dignidad de Gran Mariscal de Ayacucho que le confiere Bolívar, luego ratificada por el consenso unánime del Perú y de la Gran Colombia.

Fueron igualmente objetivos de esta importante Comisión la visita al puerto de Cartagena (Colombia), las recaladas en la Isla de Curazao, el entrenamiento de las dotaciones de los buques y las prácticas de mar y puerto de los cadetes navales y de los otros Institutos.

La situación del mundo implicaba riesgo desde que el Perú formaba parte de los países aliados en estos años de la Segunda Guerra Mundial, particularmente en las aguas caribeñas que formaban parte del teatro de la guerra. Ello implicó que se adoptaran máximas medidas de seguridad, tales como oscurecimiento, navegación en zig-zag, guardia en cañones, redoblada vigilancia de vigías, frecuentes zafarranchos y emergencias, movimientos tácticos y academias y prácticas de navegación en provecho de los cadetes y de la tripulación de los buques.

Me ayuda a escribir este artículo del recuerdo, pasados cincuentidós años, el haber tenido la suerte de participar en este interesante viaje en mi condición de alférez de fragata jefe de la 3ra. División de Armamento y encargado de las salvas de saludo del B.A.P. *Almirante Grau.*

La relación de la Plana Mayor en Misión Especial a la celebración del Sesquicentenario del nacimiento del Gran Mariscal de Ayacucho Don Antonio José de Sucre, y en la visita a Cartagena (Colombia), Curazao, Panamá y puertos peruanos en este Crucero de Verano de 1945, fue la siguiente:

PLANA MAYOR DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA ESCUADRA

Contralmirante	Mariano H. Melgar C.	Comandante General
Capitán de Navío	Máximo Cabrera Castro	Jefe de Estado Mayor de la Escuadra
Capitán de Fragata Ing.	Luis Ceppi Hurtado	Ingeniero de la Escuadra
Capitán de Fragata	Luis Edgardo Llosa	Ayudante del Comandante General
Capitán de Corbeta	Sergio León de Vivero	Jefe de Cadetes Embarcados
Capitán de Corbeta	Jorge Luna Ferreccio	Ayudante del Comandante General
Capitán de Corbeta S.N.	Julio Oliart Calderón	Odontólogo de la Escuadra
Teniente Primero C.S.	Manuel Fernández Castro	Jefe de Comunicaciones de la Escuadra
Teniente Primero C.A.	Alberto Benvenuto C.	Jefe de Armamento de la Escudra
Teniente Segundo	Oscar Iturrino Falco	Oficial de Radio de la Escuadra
Teniente Segundo	Victor M. Gutiérrez	Capellán de la Escuadra

PLANA MAYOR DEL B.A.P. *"ALMIRANTE GRAU"*

Capitán de Fragata	Francisco Tudela Salmón	Comandante
Capitán de Corbeta	Alejandro Martínez Claure	2do. Comandante
Capitán de Corbeta	Augusto García Calderón	Jefe del Departamento de Armamento
Capitán de Corbeta	Juan Freundt S.	Instructor de Aprendices de Máquinas
Capitán de Corbeta	José Namihás Meshalí	Instructor de Cadetes
Capitán de Corbeta	Alfonso Navarro R.	Instructor de Cadetes
Teniente Primero	Germán Castillo zapata	Adscrito al Jefe de Departamento de Armamento
Teniente Primero	Jorge Dellepiane Ocampo	Jefe del Departamento de Ingeniería
Teniente Primero	César Mavila Medina	Jefe del Departamento de Construcción
Teniente Primero nis-	Eduardo Fernández Dávila	Jefe del Departamento de Admitración
Teniente Segundo ni-	Carlos de la Torre C.	Jefe del Departamento de Comunicaciones y Navegación
Teniente Segundo	José Cabrera Ibáñez	Jefe de la 1ra. División Ingeniería
Teniente Segundo	Alejandro Arana Noriega	Jefe de la 3ra. División Ingeniería
Teniente Segundo	Jorge del Río Roldán	Ayudante de Radio
Teniente Segundo	Carlos Rey y Lama	Jefe 5ta. y 6ta. División Armamento
Alferez de Fragata	Rafael Durán Rey	Jefe 2da. División Ingeniería
Alférez de Fragata	Javier Pinillos Cabada	Jefe 3ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Tudela de la T.	Jefe 4ta. División Armamento
Alférez de Fragata	Carlos Boza Lizarzaburu	Jefe 2da. División Armamento
Alférez de Fragata	Antonio Miranda Garrido	Ayudante Dpto. Armamento
Alférez de Fragata	Javier Labarthe Correa	Ayudante 1ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Sebastián Oneto del C.	Ayudante 5ta. y 6ta. División Armamento

Alférez de Fragata	Alexander Forsyth Cauvi	Ayudante 2da. División Armamento
Alférez de Fragata	Santiago Alexander Oneto	Ayudante 3ra. División Armamento
Alférez de Fragata	Guillermo del Castillo	Ayudante 4ta. División Armamento
Alférez de Fragata	Luis Díaz Zumaeta	Ayudante Jefe Dpto. Administración
Alférez de Fragata	Guillermo Rúnciman N.	Ayudante Jefe Comunicaciones C.G.E
Alférez de Fragata	Aurelio Masías A.	Ayudante Jefe Comunicaciones C.G.E.
Alférez de Fragata	Adolfo León León	Ayudante Jefe Departamento de Navegación
Teniente Primero S.N.	Julio Vásquez Ayllón	Jefe del Departamento Sanidad

CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Cadete 2do. Año	David Esperanza Amiel	" " "	Enrique Garrido
" " "	Aurelio Muñoz Pimentel	" " "	Luis Rivera D.
" " "	Oscar Barco Sisley	" " "	Antonio Forcelledo
" " "	Carlos Meza Marzo	" " "	Luciano Plate Kurt
" " "	Manuel Vidaurre Saavedra	" " "	Luis Penny D.
Cadete 1er. Año	Alfonso Vallejo Ausejo	" " "	Julio Alegría
" " "	Edmundo Masías Sheelje	" " "	Alfonso Nieri
" " "	Alfredo Parodi Galiani	" " "	Carlos Rebosio
" " "	Víctor Hatchwell Dávila	" " "	Manuel Gursía Garavito
" " "	Jorge Hidalgo Reátegui	Aspirante Cadete	Oscar Gonzales
" " "	Guillermo Pareja Lecaros	" "	Jorge Calderón
" " "	Julio Guinand Thurne	" "	Luis Muñoz
" " "	Carlos Garland Llosa	" "	Julio Infante
" " "	Enrique La Rosa Mariátegui	" "	Alvaro del Castillo
" " "	Miguel Colina	" "	Kerbert Koster
" " "	Fernando Sabio	" "	Raúl García
" " "	Guillermo Pastor G.	" "	Manuel Gamero
" " "	Julio Espinoza	" "	Enrique Zabalbeascoa
" " "	José Jarama D.	" "	Luis Bianchi

CADETES DE LA ESCUELA DE AERONÁUTICA

Cadete 4to. Año	Jorge Demichelli Zevallos	Cadete 4to. Año	Daniel Nieto Biffi
" " "	Gastón Iturriaga Martínez	" " "	Carlos Pagador Rosell
" " "	Germán Arias Graziani	Cadete 3er. Año	Guillermo Serpa Elejalde

CADETES DE LA ESCUELA MILITAR

Cadete Técnico	Guillermo Schroth Carlín	Cadete Técnico	Tomás Kusianovich Vial
" "	Carlos Díaz Wendorf	" "	Alfonso Bringas Schoemaker
" "	Fritz Timmerman Cuba	Cadete 2do. Año	Artemio García Vargas

CADETES DE LA ESCUELA DE LA GUARDIA CIVIL Y POLICÍA

Cedete Técnico		Víctor Lucich Perotti	Cadete sub-Ten.		Jorge Pérez Astete
"	"	Luis Alvarez Novelli	"	"	" Manuel Tamallo de la Flor
"	"	Carlos Bustos Gallo	"	"	" Alfredo Costa Alfaro
"	"	Carlos Arredondo de la Flor			

DOTACIÓN TOTAL DEL B.A.P. *"ALMIRANTE GRAU"*

Jefes y Oficiales de la Comandancia General de la Escuadra	11
Jefes y Oficiales del B.A.P. *"Almirante Grau"*	30
Cadetes de las Escuelas Militares del Perú	57
Sub-Oficiales Maestros de la Comandancia General	3
Sub-Oficiales Maestros del B.A.P. *"Almirante Grau"*	10
Oficiales de Mar de la Comandancia General	10
Oficiales de Mar del B.A.P. *"Almirante Grau"*	66
Cabos de 1era. y 2da. del B.A.P. *"Almirante Grau"*	61
Aprendices y Maquinistas	18
Marineros	152
Total :	418

PLANA MAYOR DEL B.A.P. *"CORONEL BOLOGNESI"*

Capitán de Fragata	Carlos S. Edwards	Comandante
Capitán de Corbeta	Miguel Chávez Goytizolo	2do. Comandante
Capitán de Corbeta	Hernán Vásquez Lapeyre	Jefe Departamento de Armamento
Capitán de Coberta	Alfonso Pareja Marmanillo	Jefe Cadetes Embarcados
Capitán de Corbeta	Ramiro Ferradas del Aguila	Jefe Departamento Construcción
Capitán de Corbeta	Carlos León Pizarro	Jefe de Departamento Ingeniería
Teniente Primero	Jesús Polar Valdivia	Instructor de Aprendices de Máquinas
Teniente Primero	Fernando Elías Aparicio	Instructor de Cadetes
Teniente Primero	Luis Montes Arias	Jefe Departamento Administración
Teniente Primero S.N	Alberto Lepage Ríos	Jefe Departamento Sanidad
Teniente Segundo	Aurelio Carrillo Perla	Oficial de Ingeniería
Teniente Segundo	Manuel Morán Marquez	Oficial de Ingeniería
Teniente Segundo	Luis F. de la Barra O.	Jefe de Dpto. Comunicaciones y Secretaría
Teniente Segundo	Manuel Amat y León Mujica	Jefe Departamento de Navegación
Teniente Segundo	César Fernández Dávila C.	Oficial de Armamento
Teniente Segundo S.N	Juan Gonzales Monasí	Odontólogo
Alférez de Fragata	Luis F. Villena G.	Oficial Ayudante de Navegación
Alférez de Fragata	Enrique Mazuré Gamboa	Oficial de Ingeniería
Alférez de fragata	Jorge Muelle León	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Gonzalo Saénz Cacho	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Salvador Diez Canseco R.	Oficial de Armamento

Alférez de Fragata	Juan Secada Lizarzaburu	Oficial de Armamento
Alféres de Fragata	Jorge Parra del Riego Z.	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	César Orrego Graner	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	Javier Jiménez	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	José Franco	Oficial de Armamento
Alférez de Fragata	José Texeira del Aguila	Oficial de Ingeniería
Alférez de Fragata	Carlos Tirado Alcorta	Oficial Ayudante de Administración
Alférez de Fragata	Jaime Vásquez	Oficial de Armamento

CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Cadete 4to. Año	Enrique Fernandez Dávila N.	Cadete 3er. Año	Dante Montero Sbarbaro
" " "	Antenor Herrera Valencia	" " "	Juan Egusquiza Babilonia
" " "	José Lecaros Villavicencio	" " "	Oswaldo Chueca Salamanca
" " "	Alejandro Velásquez B.	" " "	Aníbal López Jiménez
" " "	Pedro Mazuré López	" " "	Carlos Denegri Morán
" " "	Jorge Salcedo Ruiz	" " "	José Carvajal Pareja
" " "	Pedro Gálvez U.	" " "	Edmundo Deville Poirier
" " "	Hugo Sommerkamp Bernales	" " "	Francisco Mariátegui A.
" " "	José Vallarino Vallarino	" " "	César Beltrán Battifora
" " "	José Arce Adrianzen	" " "	Alejandro Pérez Rangel
Cadete 3er. Año	Luis Indacochea Queirolo	" " "	Jaime Marimón Gastón
" " "	José Montoya Carcelén	" " "	Gerardo Heller Rodríguez
" " "	Luis Malpartida Flores	" " "	Carlos Francia Osma
" " "	Héctor Morey Arróspide	" " "	Hernán Quiróz Alva
" " "	Edgard Schultz Machiavello	" " "	Miguel Pérez Carmelino
" " "	Jacques Bartra Quintanilla	" " "	José Gálvez Ortecho
" " "	Miguel Bernós Díaz	" " "	Rafael Cabredo Ríos

CADETES DE LA ESCUELA DE AERONÁUTICA

3er. Año Aspirante	Ezzio Chini Piérola	2do. Año Alum.	Ricardo Dulanto Flores
" " "	Carlos Peña Vásquez	" " "	Héctor Mavila Valderrama
" " "	Juan Lanata Solari	" " "	Enrique del Busto Risco
		" " "	Hernán de Vivero Planas

CADETES DE LA ESCUELA MILITAR

4to. Año Técnico	César Garrido Lecca Soto	2do. Año Alum.	Domingo Campos Montoya
" " "	Enrique Muñoz Chocano	" " "	Angel Bacigalupo Olivari
3er. Año Aspirante	César Canales Velez	" " "	Walter Mecklenburg Coronel
" " "	Carlos Chipoco Vargas		

CADETES DE LA ESCUELA DE LA GUARDIA CIVIL Y POLICÍA

4to. Año Técnico	Fernando Rasilla Moreno	4to. Año Técnico	Adrián Saravia Puente Arnao
" " "	Manuel Sánchez Casós	3er. Año Aspirante	Jorge Bazo de la Cuba
" " "	Jorge Cuadros Dyer	" " "	Luis Fernando de la Jara

DOTACIÓN TOTAL DEL B.A.P. *"CORONEL BOLOGNESI"*

Jefes y Oficiales del B.A.P. *"Coronel Bolognesi"*	29
Cadetes de las Escuelas Militares del Perú	54
Maestros y Oficiales de Mar	59
Cabos de 1ra. y 2da.	39
Aprendices	20
Marineros	156
TOTAL:	357

RESUMEN

Dotación del B.A.P. *"Almirante Grau"*	418
Dotación del B.A.P. *"Coronel Bolognesi"*	357
TOTAL:	775



III. EL VIAJE

El itinerario del viaje, zarpando del Callao, comprendía:

- Talara
- Balboa - cruce del Canal de Panamá - Cristóbal
- Curazao
- La Guaira
- Cumaná
- La Guaira - Puerto Cabello
- Curazao
- Cartagena
- Cristóbal - cruce del Canal de Pamá - Balboa
- Talara
- Pimentel
- Chimbote
- Ancón
- Callao

De acuerdo con la Orden de Operaciones, el B.A.P. *Almirante Grau* y a continuación el B.A.P. *Coronel Bolognesi* zarparon desde el muelle antedique del Arsenal Naval del Callao el día 15 de enero, a las 1730 horas. El remolcador *Dueñas* ayudó en la maniobra de abrir de muelle; pero al romperse la espía de remolque el *Dueñas* chocó de popa contra el casco del *Almirante Grau* a la altura del cañón Nro. 6, de 76 mm., produciendo una avería en el casco. Adoptadas las medidas del caso luego de inspeccionar los daños, el B.A.P. *Almirante Grau* continuó viaje con destino a Talara para efectuar allí la reparación respectiva. A 1155 del 17 de enero ambos cruceros fondearon en Talara, donde se efectuó la reparación del casco del buque insignia y se hizo faenas de petroleo y agua. El batallón de desembarco con Pabellón y banda rindió homenaje al Almirante Grau en la Plaza que lleva su nombre. Se colocaron ofrendas florales y se desfiló. El día 19, a 0800 horas, ingresaron al puerto el B.A.P. *Villar* y los cuatro submarinos. A 0000 horas del día 20 se zarpó de Talara con destino a Balboa con máximas medidas de seguridad y luces de navegación atenuadas. El día 23, luego de avistarse el faro de Taboguilla y las luces de Balboa, se tomó fondeadero en la bahía del puerto. Recibida la visita de las autoridades, se procedió al cruce del Canal de Panamá amarrando a muelle en Cristóbal a las 1847. De inmediato se efectuó faenas de petroleo y agua en ambos buques. Se recibieron las visitas protocolares de las autoridades navales y nacionales y a las 1650 del día 24 se largó amarras y zarpó con destino a Curazao, en Formación. Durante la navegación se avistaron diversos buques y embarcaciones navegando de vuelta encontrada. A 0750 del día 27 se maniobró en demanda del puerto de Willemstad (Curazao) ingresándose a la bahía Santa Ana. Se saludó al puerto con 21 cañonazos que fueron respondidos por el Fuerte Amsterdam. A 0900 se ingresó al Schottegat. A 0920 el *Almirante Grau* amarrado a muelle y *Coronel Bolognesi* abarloado. Por efecto de la fuerte corriente se aconcharon ambos buques ocasionándose averías menores por acción de los pescantes de los botes. A 1008, el Cónsul *ad honorem* del Perú, quien en todo momento cumplió destacada actuación, y un teniente de la Real Marina Holandesa visitaron al Comandante General de la Escuadra. A 1430 una fuerte explosión producida en el *Bolognesi* por el equipo de soldadura autógena, dejó un tripulante herido. Se efectuó faena de petroleo y en la noche



El Consul ad-honorem del Perú en Curazao pasa revista a la oficialidad del B.A.P. Almirante Grau, *acompañado por el Comandante General de la Escuadra, contralmirante Mariano H. Melgar y el contralmirante holandes. De izquierda a derecha, los alféreces de fragata Luis Diaz Zumaeta, Carlos Boza Lizarzaburu, Javier Pinillos Cabada y Rafael Duran Rey*

hubo una recepción en honor de la oficialidad en el Curazao Sporting Club. El día 28, a 2030 horas tuvo lugar una recepción ofrecida por el cónsul del Perú. El día 29, el Comandante General de la Escuadra recibió las visitas del Cónsul, el Gobernador de la Isla y de dos almirantes, uno norteamericano y el otro holandés. A 1300, almuerzo a bordo en honor de las autoridades de Curazao. A 1630 ambos cruceros dejaron el puerto y procedieron con destino a La Guaira (Venezuela), a donde arribaron a las 0900 horas del día 30 de enero, previo saludo de 21 cañonazos a la Plaza, respondidos por el Fuerte el Vigía. El *Grau* amarró al muelle Nro 3 y el *Bolognesi* tomó fondeadero en la rada interior. Apenas terminado el puesto de maniobra, subió a bordo el señor general del Ejército venezolano y ministro de Guerra y Marina, Dn. Manuel Morán Acurero (padre de nuestro compañero y amigo el hoy contralmirante Manuel Morán Márquez), el prefecto del departamento y las autoridades civiles y militares venezolanas y de nuestra Embajada. Me honra hacer un comentario especial sobre el General Morán, quien, en todo momento durante nuestra visita a Venezuela, fue pródigo en su hospitalidad, atenciones y el mayor éxito de las actividades relacionadas con nuestra estadía. El General Manuel Morán, nacido en Maracaibo el 3 de febrero de 1839, fecha coincidente con el día de nacimiento del Mariscal Sucre, ingresó a la Academia Militar de Caracas en 1910; pero pronto, en 1912, fue becado a la Escuela Militar de Chorrillos del Perú en la que cursó sus estudios brillantemente, mereciendo la es-

pada de honor de su Promoción, al egresar como subteniente en 1915. Después de poco tiempo en Venezuela, retornó al Perú reincorporándose a nuestro Ejército en el que fue ascendido hasta el grado de teniente coronel. Permaneció en el Perú veinte años, destacando por sus cualidades y conocimientos. En 1936 acude al llamado del Ejército venezolano, ascendiendo a coronel en 1940, siendo llamado por el Presidente Isaías Medina Angarita para ocupar la cartera de Guerra y Marina en 1943. Más adelante, en 1945, alcanzaría el grado de general, y, finalmente, volvería al Perú hasta su fallecimiento. He encontrado oportuna la ocasión para hacer este recuerdo a tan brillante militar y gran señor, quien casó con la dama limeña Carmela Márquez con quien tuvo seis hijos, todos peruanos, formando un hogar honorable y dando lo mejor de su vida a sus dos Patrias: Venezuela y Perú.

Recién llegados a La Guaira, también se recibió la visita de dos oficiales venezolanos graduados en nuestra Escuela Naval: el teniente de fragata Elio Quintero Medina (Promoción 1941) y el alférez de navío Andrés de la Rosa Vargas, mi compañero de Promoción (1943), lo que constituyó un muy grato reencuentro. En horas de la tarde, el Comandante General de la Escuadra recibió la visita de nuestro Embajador y su comitiva. Al día siguiente de la llegada, 1ro. de febrero, por la mañana se colocaron ofrendas florales y rindió homenaje a los Próceres de la Independencia, con la asistencia del batallón de desembarco al mando del jefe de los cadetes embarcados, capitán de corbeta Sergio León de Vivero. A las 1600 horas zarparon ambos cruceros con destino a puerto Sucre (Cumaná), llevando a bordo a los embajadores del Perú y Panamá, así como a oficiales de la Armada venezolana. A 0800 del 2 de febrero se navega en demanda de fondeadero en puerto Sucre. En la bahía, dos destructores colombianos y tres buques de guerra venezolanos. Se saluda a la Plaza con 21 cañonazos. Se toma fondeadero. Saludos de estilo por oficiales de la Marina venezolana al Almirante Melgar, luego del prefecto y las autoridades del puerto. Se rinde honores. El Embajador y el Comandante General devuelven saludos de las autoridades. Se reciben y devuelven Visitas de Cámara de los buques de guerra venezolanos y colombianos surtos en el puerto. También presentan su saludo al contralmirante Melgar los generales peruanos de la Aviación y Ejército, Llona y De la Barra, y un grupo de oficiales peruanos y venezolanos.

A las 1900, el Comandante del A.R.V. *Salom* ofrece una recepción a bordo, a la que asisten el Comandante General, su Estado Mayor, los comandantes de los cruceros y oficiales en comisión. El 3 de febrero, fecha en la que cumplían 150 años del natalicio del Gran Mariscal de Ayacucho, Dn. Antonio José de Sucre, y donde tiene lugar la ceremonia central, a partir de las 0650, en viajes sucesivos, las lanchas trasladan a tierra al batallón de desembarco para la ceremonia principal a la que concurren el Comandante General y los jefes y oficiales de nuestros buques. A 0800 horas se iza el empavesado en ambos cruceros y en los buques que están en el puerto.

A la llegada del Presidente, general Isaías Medina Angarita, al aeródromo, una batería de tierra hace las salvas correspondientes a su alta investidura. Luego, a 0900 horas, al hacer su ingreso a la ciudad, es saludado por el Fuerte de San Antonio y los buques de guerra anclados en la bahía. Luego de la

colocación de ofrendas florales, himnos, discursos y desfile, el batallón de desembarco regresó a bordo. Al atardecer, la banda de músicos dió retreta en la Plaza Bolívar y los jefes y oficiales asistieron a una recepción. El 4 de febrero, a las 1000 horas, el Presidente de Venezuela se embarcó en un cazasubmarinos venezolano; salva de 21 cañonazos, revista a los buques fondeados en la bahía y a las 1030 se embarca en el B.A.P. *Almirante Grau*, recibe los honores que le corresponden de acuerdo al ceremonial marítimo. A las 1200 horas, concurren al almuerzo en tierra el contralmirante Melgar, el embajador del Perú y la delegación peruana. A 1650 zarpan los cruceros con destino a La Guaira. La banda de músicos toca los himnos de Venezuela, de Colombia y del Perú. A 0830 del dia 5, el *Grau* amarra a muelle y el *Bolognesi* fondea a 100 metros a la cuadra del Insignia. Se retiran el ministro de Panamá, el embajador del Perú y los oficiales venezolanos que hicieron el viaje a bordo de nuestros buques. El dia 6 tuvo lugar un almuerzo a bordo del Insignia, estando entre los principales invitados el ministro de Guerra y Marina, General Morán, el Embajador del Perú, el batallón de desembarco y los oficiales en comisión salen para Caracas a la ceremonia en Plaza Bolívar y el homenaje a los Próceres en el Panteón Nacional de Caracas. El día 9 de febrero, el Presidente de la Republica ofreció una recepción a 2100 horas, a la que asistieron el Comandante General, Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los cruceros y oficiales. El día 10 los cadetes fueron invitados a una fiesta en la Escuela Militar de Caracas. El día 11 al mediodía zarparon de regreso a su país los destructores colombianos. Se intercambió saludos. El día 12, a primera hora, dejó el puerto el *Bolognesi* y se dirigio a Puerto Cabello para asistir a las ceremonias a realizarse en dicho puerto, regresando a La Guaira a tomar fondeadero el mismo día a las 1900. A 2000 se realizó la fiesta de los cadetes a bordo del *Grau*. El 13 tuvo lugar un almuerzo a bordo ofrecido por los cadetes peruanos a sus colegas venezolanos. El día 14, a las 0600, zarparon ambos cruceros, en formación, con destino a Curazao. En esta larga visita de 15 días a Venezuela todo nuestro personal fue atendido con la mayor cortesía y reinó la camaradería, naciendo amistades e, incluso, noviazgos y futuros matrimonios de oficiales con distinguidas damas de ese hermano país. Los marinos peruanos hicieron gala de su correccion y respeto, así como de su marcialidad en las Paradas y desfiles, siendo muy apreciados por la población. Por ambas partes abundaron las actividades sociales. Toda la oficialidad peruana fue condecorada con la Orden del Libertador en sus diferentes Grados, de acuerdo a los rangos.

A las 1330 horas de ese día 14, se tuvo a la vista la Isla de Curazao y a las 1600 se ingresó a la bahía Santa Ana, en Willemstad. Se cambió honores con el Fuerte Amsterdam, la banda tocó el Himno holandés, se ingresó al Schottegatt y pronto se amarró a muelle; el *Bolognesi* abarloa a estribor del *Grau*. De inmediato se hizo presente el cónsul *ad honorem* del Perú, el Ayudante del almirante holandés y el Comandante del Fuerte para saludar al Comandante General. Esta segunda visita a Curazao tuvo una duración de 48 horas, siendo su principal finalidad rellenar combustible. La tradicional cortesía holandesa ofrecio esa noche una recepción a los visitantes peruanos. El día 15 se efectuó la faena de petroleo y agua en ambos cruceros. En la mañana tuvo lugar una

ceremonia en tierra a la que asistieron nuestras autoridades navales y los cadetes acompañados del cónsul. En la tarde se hicieron los preparativos para la fiesta que ofrecería el Comandante General a la sociedad y autoridades de Curazao, agradeciendo atenciones. A las 1755 llegaron el cónsul y el almirante de la Marina holandesa; se rindieron honores; luego lo hicieron los demás invitados. La fiesta estaba a punto de empezar, cuando, siendo las 1835, el teniente segundo de Sanidad Naval, odontólogo Juan Gonzales Monasí, de la dotacion del *Bolognesi,* estando en toldilla sufrió un ataque al corazón, dejando de existir cinco minutos después. Pronto llegó una ambulancia que condujo al médico al Hospital Santa Isabel, acompañado por el teniente primero Germán Castillo, los tenientes primeros S.N. Julio Vasquez y Alberto Lepage y el teniente segundo capellán Victor Gutiérrez. A causa de este doloroso suceso, la fiesta fue suspendida de inmediato, retirándose los invitados. En el hospital se procedió a embalsamar el cadáver, que posteriormente fue trasladado al *Bolognesi* para su conducción al Perú en el viaje de regreso. El día 16 hubo una misa de honras fúnebres en la Iglesia de la ciudad a la que asistió nuestra representación naval, el cónsul, las autoridades de la localidad, amigos y una numerosa comisión de oficiales y cadetes. El batallón de desembarco, con Pabellón y banda, participó de la ceremonia fúnebre. Trasladado el féretro al *Bolognesi* se rezaron honras fúnebres. A las 1340 de esa fecha zarparon los cruceros con destino a Cartagena (Colombia). Pronto se avistó la península de Paraguana y luego la isla Aruba: tráfico abundante de petroleros en el área; zafarranchos y medidas de seguridad al máximo; luces de navegación atenuadas; condición de Alistamiento Nro.2 etc., por transitarse en zona peligrosa teatro de guerra de la Segunda Guerra Mundial.

El 17 de febrero, en ruta a Cartagena, el estado del mar varía de 3 a 5; viento, de 4 a 5; fuerte balance en los buques que navegan con mar de través. A partir de las 1600 horas se tiene balances de 20 grados que ponen a prueba la buena estabilidad de los buques con sus nuevos trípodes y puentes. El mal tiempo continuó hasta la llegada a Cartagena. El día 18, a las 0600 horas, se avistó la colina de Cartagena y pronto se pasó entre los Bancos Dalmedina, aproando luego a la Boca Chica de la hermosa bahía. Un cazasubmarinos colombiano se acercó, dando la bienvenida e informando que los prácticos podrían embarcarse en una zona de menor marejada. A 0800 se saludó la Plaza con 21 salvas; luego se cambió honores con el Fuerte San Fernando de la entrada. A 0900 el *Bolognesi* saludó la Plaza, contestando la batería de la Base Naval. A 0925 el *Grau* amarró por estribor al muelle Oeste del Terminal Maritimo; el *Bolognesi* procedió a abarloarse a su babor. A 0900, honores al cónsul del Peru en Colombia. En la Base Naval se encuentran amarrados a muelle los destructores A.R.C. *Caldas* y *Antioquia.* El Comandante General y el cónsul efectuaron visita oficial al Sr. General Leopoldo Piedrahita, Secretario General del Ministerio de Guerra y de las Fuerzas Militares en el Comando de la Base. A 1200 tuvo lugar un almuerzo en el Club Naval. Posteriormente el Comandante General recibió las visitas del Director de Marina, capitán de corbeta Aureliano Castro, del capitán de corbeta Piedrahita y del capitán de fragata U.S.N. Corkes, segundo Jefe de la Misión Naval Americana

en Colombia. Los cadetes visitaron la Escuela Naval y en la noche asistieron a una fiesta en su honor en dicha Escuela. En la tarde tuvieron lugar las correspondientes Visitas de Cámara entre los oficiales de los destructores colombianos y los de nuestros cruceros. Entre las actividades del día 19 estuvieron la retribucion de la visita por parte del General Piedrahita y del Gobernador; posteriormente el General y el Sr. Gonzales Concha dieron una charla sobre lugares históricos de la ciudad a la que asistieron por la tarde oficiales y cadetes. Dos oficiales colombianos trajeron una ofrenda floral para quien fuera teniente segundo SN Juan Gonzales Monasí. A 1945 proceden el Comandante General, el Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los cruceros, oficiales del Estado Mayor y oficiales en comisión a los puntos de reunión: destructores *Caldas* y *Antioquia,* transporte *Cúcuta,* Escuela Naval y Escuela de Aprendices, para un cocktail previo con el fin de tomar contacto con invitados colombianos y sus esposas, para luego trasladarse todos al Club de la Marina, hermoso local en la bahía, a la fiesta principal con cena y baile y gran concurrencia de la sociedad de Cartagena. En la mañana del 20, una comisión de cadetes visita Bocaelvira. en la noche la plana menor colombiana ofreció un agasajo a los tripulantes peruanos. El día 21, a 0930, salió el batallón de desembarco con Pabellón y banda al mando del capitán de corbeta Sergio León de Vivero; forman también 100 cadetes, oficiales de Compañía y de Sección tenientes primeros Germán Castillo y Eduardo Fernández Dávila; tenientes segundos Carlos de la Torre y Carlos Rey y Lama y alféreces de fragata Javier Pinillos, Carlos Tudela y Antonio Miranda, de la dotación del *Grau* y teniente segundo Manuel Amat y León y alfereces de fragata Gonzalo Saénz, Salvador Diez Canseco, César Orrego y José Franco de la dotación del *Bolognesi.* Se llevan ofrendas florales para ser colocadas en los monumentos. A 1200, almuerzo a bordo para maestros y marineros colombianos ofrecido por nuestra plana menor. A las 1800, fiesta de los cadetes a bordo del *Grau.* A la misma hora, cocktail en la Gobernación al que asiste nuestra representación naval, y a las 2000 el Comandante General y su comitiva concurren a una comida ofrecida por el General Piedrahita. El día 22, a las 0900, salen los cadetes a eventos deportivos y el alférez de fragata Carlos Boza con dos chalupas para participar en las regatas. Los eventos son presenciados por el Comandante General, el cónsul y comitiva. El contralmirante Melgar ofrece un almuerzo a bordo, al que asisten el cónsul del Perú y el de Panamá en Cartagena, el gobernador del departamento Bolívar, el General Piedrahita, oficiales colombianos, y otros invitados. De 1900 a 2130 tiene lugar a bordo del Insignia una fiesta que ofrece el Comandante General en honor de la sociedad cartagenera. El día 23, a las 1030, buques listos para zarpar. Somos despedidos por las autoridades y por los cadetes navales y oficiales colombianos formados en el muelle con banda de musicos. Están presentes también nuestro cónsul y el agregado militar peruano coronel Cuadros y el alcalde de Cartagena, así como el General Piedrahita. Se encuentran en el muelle, dando la despedida, jefes, oficiales, cadetes, suboficiales y marineros de la Armada colombiana. A continuacion del *Bolognesi* larga amarras el Insignia, momentos en que la banda colombiana toca los Himnos Nacionales del



B.A.P. Almirante Grau *con su nuevo puente, trípode y cofas instalados en el Arsenal Naval del Callao en ambos cruceros*

Perú y Colombia que son entonados por los cadetes colombianos. A 1135 se aproa el *Grau* al canal de salida de la bahía; luego de pasar entre las boyas de Punta Castillo Grande y Punta Manzanilo se navega por el canal balizado. Los cazasubmarinos colombianos 021 y 022 navegan a proa dando escolta. A 1225, ya fuera de la bahia, se abarloa el CS-021 para desembarcar al cónsul del Perú, al Ayudante del Comandante General y al practico. Se forma columna con el *Bolognesi* y se navega con destino a Cristobal, puerto al que se arriba a las 1115 del dia 24. A las 1320, el buque insignia amarrado por babor al muelle 7 Este. El *Bolognesi* amarra al mismo muelle popa del *Grau*. A 1330 llegan el capitán de navío U.S.N. Jefe de la Base Naval de Cocosolo, el cónsul del Perú en Panamá y nuestro agregado naval en Panamá, capitan de corbeta Aurelio Pedraza. Se hacen faenas de petroleo y agua. El día 25, a 0600 horas, se abre el muelle y se procede a cruzar el Canal teniendo al *Bolognesi* a popa, a una distancia de 400 metros. A las 1418, terminado el cruce del Canal, se amarra al muelle Nro. 18 lado norte del puerto de Balboa. Se colocan balsillas para que el *Bolognesi* abarloe al costado de babor. El dia 26, a 0825, se recibe la visita de nuestro embajador en Panamá, se le rinde los honores correspondientes. El embajador ofrece una cena en el Club Unión en honor de los marinos peruanos, a la que asisten el contralmirante Melgar, el Jefe de Estado Mayor, los comandantes de los buques, oficiales del Estado Mayor y oficiales en comisión. El día 27, el Comandante General recibió la visita del almirante U.S.N. Kingman y un teniente de navío holandés, comandante de un submarino. Luego, acompañado de su Ayudante devolvió

la visita del Capitán de Puerto. A 1830, el Comandante General ofreció una recepción a bordo del Insignia. Asistieron el Embajador del Perú, el General Brett, Jefes y Oficiales de la U.S.N. y damas y caballeros de la sociedad panameña. En ceremonia previa, el Embajador del Perú condecoró al general U.S.A. Brett, al coronel Montesinos y al capitán de fragata U.S.N. Morset. A 2100 se retiraron los invitados, procediéndose a arranchar los buques para zarpar. A 2233 ambos buques en franquía; los remolcadores ayudan en la maniobra. A 2326, se pasa por la red antitorpedo y a la cuadra por babor de Isla Flamento; desembarca el práctico. Se ordena formar en columna; Guía, el *Grau;* distancia normal, 600 metros; Rv 180. A las 1600 horas del 01 de marzo, puesto de maniobra para ingresar a Talara. Se avista en el puerto al B.A.P. *Villar* y a la División de Submarinos. Luego de tomar fondeadero ambos buques procedieron sucesivamente a realizar faenas de petróleo y agua. Hasta las 1700 del 03 de marzo se cumplió con actividades propias del Crucero de Verano, zarpando con destino a Pimentel donde se fondeó a las 1145 del día 04. Luego de haber avistado al *Villar* y a la División de Submarinos se ordenó navegar en formación de columna en Línea de Divisiones, el Villar en la columna de los cruceros. Continuando con el Plan de Crucero de Verano se desarrollan actividades en el puerto de Chimbote. Se despacha al *Bolognesi* para auxiliar al buque escuela chileno *Lautaro,* siniestrado frente a la costa de Pisco, a unas 300 millas mar afuera, según información proporcionada por la Superioridad. A 1237 del día 06 el Grupo de Crucero de Verano fondea en Chimbote, permaneciendo en el puerto hasta las 1200 del día 07, en que zarpa la Fuerza con destino al puerto de Ancón. En ruta se realizan ejercicios tácticos y ejercicios de ataque por los submarinos, así como corridas de ensayo para ejercicios de tiro de cañón. A 1130 del día 8 se da fondo en Ancón. La estadía en este puerto duró 9 días con salidas a la mar diarias para realizar ejercicios de tiro de cañón y de torpedos por los submarinos. Entre las actividades en puerto, la banda de músicos tocó retretas y el día 11 el Comandante General ofreció un almuerzo en el Insignia, al que asistió el ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, e invitados de la localidad y de los buques fondeados en la bahía. El día 14 hubo una recepción en tierra a la que asistieron el Comandante General, jefes y oficiales de la Fuerza. El día 10 regresó de su comisión de auxilio, reintegrándose a la Escuadra, el *Bolognesi,* fondeando a 1500 horas. El día 17, a 0700, la Fuerza compuesta por los B.A.P. *Grau, Bolognesi, Villar,* los 4 submarinos "R" y los cazasubmarinos CS-5 y CS-6 dejaron el puerto para proceder con destino al Callao. Los buques de Superficie en Formación de Columna y las Divisiones de Submarinos y Cazasubmarinos independientemente. A 1020 el *Grau* estuvo amarrado por estribor al lado norte del muelle antedique, a continuación lo hicieron los demás buques. A 1025 llegaron las autoridades navales en visita oficial al Comandante General, acompañando al Jefe del Estado Mayor General de Marina, contralmirante José R. Alzamora, quien recibió los honores correspondientes. Luego se desembarcaron los cadetes con sus Instructores y el personal de las Escuelas Técnicas, con lo que se dio por finalizado este interesante viaje.

IV. HUNDIMIENTO DEL BUQUE ESCUELA *LAUTARO*

Este acontecimiento fatal merece algunos comentarios, pues tuvo lugar dentro del periodo del Crucero de Verano, participando el *Bolognesi* en la operación de auxilio. El buque escuela *Lautaro* navegaba hacia el norte, en ruta a San Francisco, California, llevando guardiamarinas y grumetes recién egresados, así como un cargamento de 3,800 toneladas de salitre destinadas a los países involucrados en la Segunda Guerra Mundial .

De pronto, a las 360 millas mar afuera, se produjo un incendio que tomó grandes proporciones y que no pudo ser controlado por lo que el comandante ordenó el abandono de buque. El segundo comandante y 19 hombres perdieron la vida en el intento de sofocar el incendio. La *Lautaro* envió dos mensajes de auxilio que fueron recibidos en el Callao, en Iquique y en el vapor argentino *Río Jachal* que se hizo presente en el lugar del desastre y recogió a los sobrevivientes. El comandante de la *Lautaro* a bordo del vapor *Ucayali* de bandera peruana, que también se hizo presente, pretendió rescatar su buque sin conseguirlo. El *Río Jachal* condujo al Callao a los 219 tripulantes que se salvaron. Ellos fueron alojados en la Escuela Naval, donde se les brindó asistencia médica, medicinas y la mejor hospitalidad.

La Marina de Guerra peruana se puso en acción de inmediato disponiendo todas las facilidades para los sobrevivientes, así como lo referente a los fallecidos, y ordenó, como hemos visto, que el *Bolognesi* acudiera en auxilio. Además se dispuso que tres remolcadores partieran del Callao para dar remolque a la fragata siniestrada, conduciéndola a nuestro primer puerto. Como se recordará, el día 05 de marzo, al zarpar de Pimentel, se despachó al *Bolognesi* para auxiliar a la *Lautaro*. El día 06 a las 1445 el crucero entró al callao para tomar petróleo. Allí se desembarcó el féretro conteniendo los restos del teniente Gonzales Monasí. Terminada la faena de combustible a 2230 horas, el buque procedió con destino a la zona del desastre, siendo el punto de encuentro con la *Lautaro* y los tres remolcadores de nuestra Armada, lat. 15° 30' S. Lon. 80° 26' W. A las 1300 del día 07 se avistó a la *Lautaro* procediendo a acercarse a ella. Se dio apoyo logístico a los remolcadores *Dueñas* y *Gaviota*. Se embarcan, procedentes del *Dueñas,* el teniente segundo U.S.N. J. Lombard, el M.D. U.S.N. *Kennedy* y un fotógrafo y dos OM3. Luego se embarca en el *Dueñas* el comandante del *Bolognesi,* el alférez de fragata Carlos Tirado y el fotógrafo para apreciar de cerca la situación, retornando luego a bordo. El *Bolognesi* procede a dar escolta a 1000 metros al remolque. El *Dueñas* y el *Gaviota* remolcan; el *Guardián Ríos*, a babor, distante 250 metros. A 0800 del día 08 el crucero maniobra para pasar a proa del convoy. Las velocidades varían entre 5 y 9 nudos. A las 0330 del día 09 se incorpora al convoy el remolcador de la Armada A.P. -5. A las 0535, el *Dueñas* informa haberse roto el remolque y también el del *Gaviota,* produciendo un fuerte estrechonazo por haberse hundido la *Lautaro*. De inmediato el *Bolognesi* aumentó velocidad y procedió a acercarse al probable lugar del hundimiento. El *Dueñas* informó que a las 0515 falló primero el remolque del *Gaviota* y luego el del *Dueñas*. A las 0710 el *Bolognesi* procedió a explorar la zona del hun-

dimiento a fin de observar vestigios del buque. Al no haber resultados, se dirigió al puerto del Callao fondeando a las 1724. Desembarcan los oficiales de la Marina norteamericana, un mecánico del Arsenal y el fotógrafo . A las 1300 del día 10, el *Bolognesi* zarpó del Callao con desino a Ancón donde fondeó a las 1451, reintegrándose a la escuadra. Fue muy lamentable la pérdida del buque escuela a pesar de los esfuerzos desplegados. Al Perú correspondió el sensible privilegio de atenuar los sufrimientos de los sobrevivientes y custodiar con respeto los cadávares de los caídos en el cumplimiento de su deber, siendo el ministro de Marina, contralmirante Federico Díaz Dulanto, el intérprete del pesar del país, del gobierno y de la Armada en el discurso al hacer entrega al Comodoro chileno Carlos Herrera de los restos de las víctimas. Hablando en nombre de nuestra Marina de Guerra expresó el sentimiento de hondo pesar por el naufragio y la muerte de 20 miembros de la dotación del buque escuela, vidas segadas tempranamente en forma pavorosa pero inherente a los peligros que acechan constantemente a la noble profesión del marino. El Contralmirante Díaz Dulanto finalizó sus palabras expresando que, al hacer entrega de tan valioso depósito, renovaba los sentimientos de pésame y aflicción al Gobierno, a la Marina y al pueblo de Chile en nombre de todos los elementos constitutivos de la Nación peruana. El *Araucano* buque madrina de los submarinos chilenos, arribó al Callao para repatriar los restos de las 20 victimas y los 219 tripulantes salvados del naufragio.

El ministro de Marina felicitó en la Orden General al capitán de corbeta Enrique León de la Fuente por la labor desempeñada en el salvataje del buque escuela *Lautaro* en el que demostró gran tenacidad, celo y eficiencia profesional, igualmente al personal de los remolcadores. Por su parte el Jefe del Estado Mayor General de Marina, en base al informe del Jefe encargado del salvataje del casco del ex buque chileno *Lautaro,* felicitó en la Orden General al teniente primero Luis López Jiménez, al teniente segundo Gastón Herrera Chocano, al OM1 contramaestre Manuel Shen y al OM2 soldador Humberto Aguirre, por la decisiva y eficiente colaboración prestada trabajando sin descanso bajo difíciles condiciones durante el proyectado salvataje. Por otra parte, el ministro de Marina felicitó al Director de la Escuela Naval, al Comandante del Arsenal Naval, al Jefe Militar del Hospital Naval y las dotaciones de jefes, oficiales y tripulantes de estas Dependencias por la espléndida colaboración prestada a la Superioridad en relación con las facilidades de alojamiento ofrecidas a los sobrevivientes del buque escuela *Lautaro* y por las atenciones prestadas a ellos.

V. PALABRAS FINALES

Aunque este viaje fue bastante accidentado, se puede concluir que se lograron aspectos muy positivos, tales como: la presencia por primera vez de nuestros cruceros en Venezuela y Colombia que permitió el contacto con estas jóvenes Marinas, produciendo el estrechamiento de los lazos de amistad que dieron lugar en un futuro cercano al envío de oficiales de la Marina venezolana a

capacitarse como submarinistas en nuestra Escuela y la venida de sus destructores a recibir entrenamiento en nuestra Escuadra, especialmente en lo relativo a la Guerra Antisubmarina, así como oficiales a seguir el curso de nuestra Escuela Superior de Guerra Naval. Y respecto a la Armada de Colombia, capacitación de sus oficiales en nuestra Escuela de Submarinos, participación por primera vez en una Operación UNITAS (la XII, en 1971) de los destructores *Almirante Tono* y *Córdoba* al mando del contralmirante Eduardo Meléndez; el Grupo de Tarea norteamericano al mando del contralmirante U.S.N. R.E. Adamson con el Destroyer Leader *Mac Donought* el Destroyer *Borledon,* el Destroyer Escolta *Mac Donnell* y el submarino *Trumpetfish,* y el grupo de Tarea peruano conformado por el crucero *Almirante Grau*, los destructores *Villar* y *Guise* los destructores escolta *Aguirre* y *Rodríguez,* los submarinos *Abtao, Angamos* e *Iquique* y el petrolero *Lobitos,* al mando del capitán de navío Javier Pinillos Cabada. Y más recientemente, mantenimiento y reparaciones del remolcador colombiano *Sebastián De Belalcazar* y el submarino *Tayrona,* de fabricación alemana, en nuestro SIMA. Otro aspecto positivo fue la prueba exitosa de la estabilidad de nuestros cruceros con sus nuevos trípodes y puentes en mar gruesa de través, y, desde luego, la navegación segura en Teatro de Operaciones de guerrra durante la II Guerra Mundial, y finalmente la buena práctica y experiencia de los cadetes navales en un Crucero de Verano al extranjero que estuvo pleno de actividades. Estimo que el balance fue muy favorable y que permitió dar a conocer fuera del país, una vez más, la eficiencia y caballerosidad de nuestros marinos en todas sus jerarquías.

La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

PARTE I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, EXPLORACIONES Y DESARROLLO

I. INTRODUCCIÓN

El Imperio de los Incas se extendió en Sudamérica debido al espíritu conquistador de sus gobernantes. Así es como el territorio que hoy abarca el Perú en ese entonces constituia la mayor parte del Tahuantinsuyo, del cual se disgregaron fracciones territoriales en la época de la colonización española y que en la actualidad forman parte de Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia, Argentina y Chile.

El conquistador Francisco Pizarro conoció gran parte de ese inmenso territorio del Imperio Incaico durante su segundo viaje, cuando el 3 de mayo de 1528 arribó hasta la boca del río Santa, dando luego inicio a la obra conquistadora de los españoles.



II. DESCUBRIMIENTO DEL RÍO AMAZONAS

Una vez en la ciudad del Cusco, capital del Imperio de los Incas, Francisco Pizarro nombró a su hermano Gonzalo gobernador de Quito, dándole instrucciones para ampliar los territorios conocidos y viajar hacia el Oriente de Quito. A fin de ocupar su nuevo cargo, Gonzalo Pizarro y su lugarteniente Francisco de Orellana armaron la expedición con soldados e indios y partieron del Cusco, a lo largo de los caminos del Inca, pasando por Andamarca y San Miguel, hasta llegar a tierras quiteñas.

En la Navidad del año 1540, Gonzalo Pizarro inició su viaje desde San Francisco de Quito hacia el Oriente, pasó la Cordillera de los Andes y luego la región de los canelos hasta llegar al río Coca al que bautizó con el nombre de Santa Ana.

La expedición siguió cruzando una enmarañada vegetación en una región donde no había víveres. En esas condiciones, Francisco de Orellana propuso adelantarse con un menor número de hombres en busca de algún poblado y alimentos. Una vez que Gonzalo Pizarro aceptó la propuesta, construyeron una embarcación con la madera de los árboles. La embarcación fue denomina "San Pedro" y apenas fue lanzada al agua, se embarcaron Orellana y unos cuantos soldados españoles y comenzaron a navegar aguas abajo del río Napo. Después de unos pocos días de navegación, Orellana quiso surcar de regreso el río para reencontrarse con Gonzalo Pizarro, lo que no pudo conseguir debido a la fuerza de la corriente, viéndose obligado a continuar aguas abajo por el río Napo.

Al amanecer del 12 de febrero de 1542, Orellana vio que el río Napo se unía a un enorme río que se dirigía hacia el Este, descubriendo de esta forma ese gran río al que llamó "Amazonas". Encostó Orellana en la boca del Napo y decidió construir otro barco para seguir las aguas del "río mar" que había descubierto y del que tomó posesión en nombre del Rey de España. Concluido su nuevo barco le puso por nombre "Victoria" y se embarcó en él para dar inicio a una difícil travesía, llena de penalidades, arrastrado por las aguas del gran río Amazonas.

En agosto de 1542 llegó a la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, siguiendo por el brazo occidental del río entró a navegar en el océano, rumbo hacia el Norte, sin perder de vista por babor las costas de América, pues no tenía ninguna clase de ayuda para la navegación. Es así como llegó a la isla Cubagala, a la altura de Cumaná, donde licenció a su personal. Orellana, con sólo tres hombres más, siguió a Santo Domingo, de donde paso a La Española para luego viajar a España en interés de informar al Rey sobre su gran aventura.

Después de esta descripción muy breve del descubrimiento del río más caudaloso del mundo, vale la pena consignar en estas líneas las palabras del historiador José Antonio del Busto, quien al respecto de esta hazaña ha escrito: "El Amazonas fue descubierto desde el Perú y para el Perú, habiéndose hecho su descubrimiento, por añadidura en el Perú".

III. LUCHA ENTRE CONQUISTADORES: VIRREINATOS Y CAPITANÍAS

Durante la época de la Conquista se produjo una guerra cruenta entre el conquistador Diego de Almagro, gobernador del Cusco y conquistador de Chile, contra Francisco Pizarro, lo que trajo como consecuencia un desgobierno. Por tal motivo, el Rey Carlos V de España, con el fin de establecer un adecuado gobierno en sus dominios, creó el Virreinato de Lima y suprimió la Audiencia de Quito mediante la siguiente Real Cédula: "Item, ordenamos y mandamos que en las provincias y reinos del Perú, presida un Virrey y una Audiencia Real de cuatro oidores letrados y que dicho Virrey resida en la Ciudad de los Reyes por ser parte más conveniente y porque de aquí en adelante no ha de haber Audiencia de Panamá".

IV. FUNDACIÓN DE IQUITOS Y MISIONES JESUITAS

Conforme se iba asentando el Virreinato, las misiones de jesuitas se fueron internando en sus territorios para dar inicio a su campaña de acción evangelizadora y civilizadora.

En mayo de 1729, un sacerdote jesuita, Pablo Marini, fundó el caserío de Iquitos en una altura de la ribera izquierda del río Amazonas entre los ríos Nanay e Itaya.

A fin de darle mayor población al caserío, el Padre Marini trasladó a éste a



Mural que se encuentra en el frente principal del Salón Mariscal Castilla en la Municipalidad de Iquitos, en el cual el pintor César Calvo de Araujo ha captado el instante histórico en que nuestros marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos.

los nativos de Pebas, así como a los omaguas a los que catequizó enseñándoles el cultivo y trabajos diversos. Dicho caserío siguió creciendo hasta que logró convertirse en un centro comercial.

La campaña de evangelización de los jesuitas constituyó una valiosa gestión civilizadora e integradora de nativos, ya que a éllos se les debe la fundación de pueblos como San Borja, Tébanos, Yurimaguas, Andoas, Pebas, Cahuapanas y otros más, todos bajo el apoyo del Virreinato de Lima.

V. FUNDACIÓN DE NUEVOS VIRREINATOS, CAPITANÍAS Y POBLADOS

En el año de 1729 se creó el Virreinato de Santa Fé o Nueva Granada, al que se le anexó el territorio de Maynas, lo que constituyó un absurdo geográfico y político por las naturales vinculaciones de Maynas con el Virreinato de Lima. Este hecho lo llevó a cabo la Corona de España en vista de la enorme extensión de América del Sur, puesto que creó, además, otras Audiencias, lo que dió como consecuencia una nueva conformación de la colonia española en esta parte del continente americano y que más tarde sirvió de cuna para el naci-

miento de las nacionalidades hispanoamericanas.

Fue la dinastía borbónica la autora del sistema político de España y sus colonias, para ello desmembró parte del Virreinato de Lima al crear el Virreinato de Nueva Granada. En el año 1776, España creó igualmente el Virreinato del Río de la Plata y al año siguiente la Capitanía General de Venezuela. Finalmente, en el año 1778, se creó la Capitanía General de Chile.

Por la disposición de la creación del Virreinato de Nueva Granada, Maynas pasó por un período de gran decadencia, lo que fue apreciado por don Francisco Requena, ingeniero jefe de la Comisión Española de Límites y gobernador de Maynas.

Debido a la amenaza que representaba el avance de las invasiones portuguesas a esta región amazónica, la Audiencia de Quito ordenó a Requena estudiar la vía más corta y más apropiada para detectar estos avances. Requena, después de realizar varios viajes por diferentes vías, demostró, sin lugar a dudas, que la ruta más corta y más fácil para llegar a Maynas era por Piura hacia el Este. Este informe fue la base para que se dictara la Real Cédula del 15 de julio de 1802, cuya redacción era: "He resuelto que se tenga por segregado del Virreinato de Santa Fé y de la provincia de Quito, y agregado al Virreinato de Lima, el Gobierno y la Comandancia General de Maynas, con los pueblos de los gobiernos de Quijos (Quito), excepto el de Papallacta".

Por lo anterior, don José de la Riva Aguero dijo: "Francisco de Requena, Mariscal de Campo y Consejero de Indias, el gran administrador colonial, es el hombre que tuvo la más clara y cabal idea de las necesidades de Maynas y su natural vinculación con el Perú, a él se le debe nuestros más evidentes títulos sobre los territorios amazónicos".

VI. LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ

Cuando la expedición libertadora al mando del General argentino Dn. José de San Martín llegó a las costas peruanas y desembarcó en Huaura para preparar su campaña independizadora, algunos pueblos del norte ya se habían adelantado en declarar la independencia. El 28 de diciembre de 1820, Lambayeque proclamó su independencia a favor del Perú. Maynas lo hizo en la Villa de Moyobamba, también a favor del Perú, el 19 de agosto de 1821. El acta de esta proclamación fue llevada a Iquitos por el cabo José María Ruíz. Trujillo lo hizo el 29 de diciembre de 1820; Piura, el 4 de enero de 1821; Jaén lo hizo el 3 de junio y lo repitió el 4 de junio de 1821. Finalmente, el 28 de julio de 1821 el General José de San Martín proclamó la independencia del Perú en la ciudad de Lima.

En el caserío de Iquitos, a la llegada del cabo José María Ruíz, se proclamó la independencia en una ceremonia presidida por el Gobernador de la Junta Municipal, el Sr. Mariano Ramos, demostrando de esta forma que dicho pueblo se unía a la causa del Perú.

Proclamada la Independencia, el Perú, dando muestras de considera-

ción a otras naciones al igual que a los principios de *Uti possidetis* de 1810 y de la determinación de los pueblos, dictó su primera Constitución el año 1823, en la que se establecía que "El Congreso debería fijar los límites de la República de acuerdo con los Estados limítrofes".

Mientras que el 23 de marzo de 1824 el Libertador Simón Bolívar decretó la creación de la Corte Superior de Trujillo, la capitulación de Ayacucho, firmada el 9 de diciembre de 1824, estipuló en su artículo primero que el territorio que ocuparon las tropas realistas en el Perú sea entregado a las armas del ejército libertador hasta el Desaguadero.

El 14 de abril de 1825, en un nuevo decreto, Bolívar fijó el ámbito jurisdiccional de la Corte de Trujillo, determinando que abarcaba la Ciudad Bolívar (Trujillo), el departamento de La Libertad y la provincia de Maynas. El mismo Bolívar, poco antes de su muerte, pretendió desconocer la peruanidad de Maynas, e hizo que la entonces Gran Colombia declara la guerra al Perú. Esta guerra ratificó la peruanidad de Maynas.

Mientras tanto, el caserío de Iquitos, conforme pasaba el tiempo, adquirió mayor importancia, tal es así que, según el Padre Pablo Vásquez, esta localidad se había convertido por el año 1823 en un lugar de grandes actividades empresariales. En noviembre de 1832 se creó el departamento de Amazonas con las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas, siendo Iquitos parte de éste.

VII. LA MARINA EN LA REGIÓN AMAZÓNICA

Dice la historia que cuando los marinos peruanos llegaron a la selva, sólo encontraron colectividades rudimentarias en las riberas de los ríos y que eran las primeras vinculaciones que esos pobladores tenían con sus hermanos de otras regiones. El sólo imaginar la inmensidad de la selva lleva a considerar cuánto esfuerzo, sacrificio y valor fue necesario desplegar. La actual ciudad de Iquitos era en aquellos tiempos tan sólo un insignificante caserío en espera de la mano del hombre. Los marinos de esas épocas iniciaron el aporte a través del tiempo para lo que hoy constituye la geografía del oriente peruano.

En el año 1832, época de la administración del Mariscal Gamarra, y como una alentadora promesa, se expidió un decreto mediante el cual se creaba el Apostadero Naval y la Escuela Náutica de la Amazonía; pero, a causa de la agitación política de las primeras décadas de la República, no pudo convertirse en una realidad. Recién en el año 1843 con el Mariscal Ramón Castilla en calidad de gobernante del Perú se dio inicio a una serie de exploraciones en la montaña a cargo del capitán de fragata Francisco Carrasco, quien años después trabajó con la Comisión Científica Francesa del Conde Francis de Castelnau.

El Mariscal Ramón Castilla, gobernante de especial aprecio en la Marina de Guerra del Perú, apoyó con clara visión del porvenir las exploraciones del comandante Carrasco. El trabajo cien-

tífico realizado en esa ocasión fue de gran valor en provecho del conocimiento de la selva virgen del Perú.

Al terminar su periodo presidencial, el Mariscal Castilla entregó el poder al General José Rufino Echenique, quien el 10 de marzo de 1853 creó la circunscripción política de Loreto y dispuso la construcción de dos barcos a los cuales llamó "Huallaga" y "Tirado". Este último en memoria de don José María Tirado, ministro de Estado del General Echenique y firmante de todos los decretos gubernativos a favor de la región de Loreto durante el periodo de 1853 a 1854. Estas naves tuvieron una vida muy corta, pues el año 1857 el "Tirado" se perdió en Nauta y el "Huallaga" en Omagua.

En toda esa época, hasta el año 1860, se obtuvieron magníficos resultados con las exploraciones que realizaron los oficiales de Marina y del Ejército, así como varias misiones religiosas, civiles, nacionales y extranjeras.

El 7 de enero de 1861, ya en el segundo gobierno del Mariscal Castilla, se dictó la ley que creaba el Departamento Marítimo Militar de Loreto, el que debía tener por jefe a un Oficial General o un Capitán de Navío. Este hecho significó un paso definitivo para impulsar el desarrollo de la región amazónica.

Al mismo tiempo, el contralmirante Ignacio Mariátegui fue comisionado para gestionar la adquisición en Inglaterra de dos naves, una de 500 toneladas y otra de 300 toneladas, que se llamarían "Morona" y "Pastaza", respectivamente, y además dos naves exploradoras que se llamarían "Napo" y "Putumayo", un dique flotante para 1000 toneladas cuyo nombre sería "Almirante Guise" y todo lo necesario también para instalar una factoría.

Tres años después, o sea en 1864, arribaron al río Amazonas los vapores transportando los materiales e implementos para establecer el Apostadero Naval. Esta misión estuvo al mando del capitán de fragata Federico Alzamora, en compañía de los siguientes oficiales: Emilio Valdizán, Gregorio Pérez, Eduardo Raygada, Luis Sandi, Ramón Herrera, Ricardo Flores, Ignacio Portocarrero, Gabriel Benites, Javier Escurra, Serapio Tejerina, José Felix Manrique, Antonio Melania, y también personal técnico contratado en Londres para armar la factoría.

Entre los recuerdos de las primeras actividades de la Marina en la Amazonía, especialmente relacionada con la llegada de la expedición Mariátegui, hay dos acontecimientos que merecen recuerdo. El primero se refiere a una salva de cañón que recibió la denominación de "la salva de regocijo" de mutuo acuerdo con unidades brasileñas para saldar el incidente del "Morona" al mando del capitán de fragata Manuel Ferreyros. Esta unidad había zarpado de Belem do Pará, en Brasil, sin el permiso de la aduana. En tal circunstancia y para poner término al conflicto suscitado, se considero que el "Morona" en su tránsito hacia el Amazonas peruano, al llegar a la cuadra de la Fortaleza, hiciese, conjuntamente con los brasileños, una salva de saludo, tal y conforme se estipulaba en un con-

venio acordado entre el ministro peruano Seoane y el ministro de Negocios Exteriores de Brasil, Marqués de Abrahantes.

El almirante Mariátegui, quien conocía muy bien a Ferreyros, ya que había sido su segundo comandante en el "Ucayali" cuando combatieron defendiendo la Constitución en el Callao (enero,1857) y después cuando lo tuvo a sus órdenes en la guerra contra el Ecuador, comandó la flotilla de lanchas cañoneras y que sabía de su capacidad como marino, de su caballerocidad y de su valor, estaba seguro que Ferreyros no contestaría dicha salva, e hizo que lo defendiera ante el Gobierno. El hecho real de que no se realizara la salva fue por orden de Mariátegui que no conocía lo resuelto por Seoane.

El otro acontecimiento se refiere al lugar en el Amazonas en que debía instalarse el Apostadero Naval. Antes de que la comisión marchase a Europa para la adquisición de los buques, el dique y la factoría, el almirante Mariátegui obtuvo sendas de referencia y sostuvo una serie de conferencias con el Mariscal Castilla y con un miembro del gobierno de apellido Del Mar. En esas reuniones Mariátegui recibió instrucciones para su misión; pero, por otro lado, había efectuado un estudio de los informes que existían al respecto desde la época colonial y republicana. Los informes más recientes a los que tuvo acceso fueron realizados por Antonio Raimondi y los conseguidos de comerciantes peruanos. Con referencia a las instrucciones recibidas del ministro de Guerra y Marina, el 13 de marzo de 1863, recibió la siguiente recomendación: "Que antes de fijar los lugares en donde se debía establecer el dique, la factoría, el arsenal y las oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, se debía hacer un recorrido al litoral con la debida detención".

El almirante Mariátegui estaba perfectamente documentado e informado, de modo que consideró innecesario hacer ese viaje; por lo que decidió ordenar al comandante Alzamora para que, a su arribo al mando de la fragata "Arica", encostara en el caserío Iquitos, entre los ríos Itaya y Nanay, y desembarque la carga. Asimismo, ordenó que el ingeniero Clark -quien antes de esta comisión había estado embarcado con él durante la guerra con el Ecuador, colaborando con los ingenieros Elías Boneimason y Maximiliam Silbert en la construcción del campamento de Mapasingue, y se había desempeñado además como consultor en todo lo referente a maquinaria- hiciese el diseño y el trazo de las calles de la futura ciudad de Iquitos, calles que recibieron por nombres el de los buques "Morona", "Pastaza", "Napo", "Putumayo" y "Próspero". Asimismo, construyó la factoría, las oficinas navales y el campamento para albergar a los contratados ingleses y sus familias.

Es así como nace en forma vertiginosa, alrededor del Apostedero Naval, la hoy pujante ciudad de Iquitos, gracias a las disposiciones dictadas por el almirante Mariátegui, su asesor el Ing. Clark y todos los tripulantes de las cuatro naves peruanas. Es justo reconocer que el almirante Ignacio Mariátegui es el fundador de la nueva ciudad de Iquitos.

VIII. LA MARINA DE GUERRA, PIONERA DEL DESARROLLO DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

A partir de estos últimos acontecimientos, la acción de la Marina no se limitó a construir el apostadero y la factoría, sino que, de inmediato, todos los jefes, oficiales y tripulantes de la incipiente flotilla fluvial, comprendieron que el destino les había deparado una gran visión para con la patria, y es así como en forma valerosa se dedicaron a explorar toda la región, superando con coraje, esfuerzo e imaginación todos los obstáculos que se le presentaban en el cumplimiento de su deber.

A los dos años de haberse suscrito un tratado de límites, en el año 1864, entre el gobierno peruano y el brasileño, se inició el trabajo de trazado de la línea demarcatoria de los límites en forma conjunta entre ambos países. Esta comisión, conocida como "Comisión Carrasco", remontó el río Yavarí, sufriendo feroces ataques de los nativos catagerinos, que ocasionaron la pérdida de numerosas vidas; pero la inmolación de esos valerosos peruanos no fue en vano, ya que permitió fijar la frontera, y , al mismo tiempo, conocer el curso del Yavarí y muchos datos referentes a su flora y fauna.

En el mismo año, con fecha anterior, el explorador "Putumayo" remontó al río Ucayali hasta la boca del Pachitea, demostrando en esta forma que el río podía ser surcado por embarcaciones a vapor. Alentado por estos éxitos, el comandante de dicha nave decidió surcar el río Pachitea, pero la naturaleza se lo impidió, pues en agosto el buque sufrió una avería y el comandante se vió obligado a varar la embarcación. Pocos días después, el 14 de agosto, los alféreces de fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, ambos de la dotación del "Putumayo", cayeron acribillados por las flechas de los indios cashivos en una emboscada que éstos les tendieron. De esta forma esos dos oficiales se convirtieron en los primeros mártires de la Marina en su lucha por incorporar la región amazónica a la civilización. El pueblo de Iquitos, en reconocimiento a estos ilustres marinos ha dado sus nombres a dos calles de ese importante puerto fluvial.

En 1866, el prefecto del departamento de Loreto envió una expedición integrada por los barcos "Morona", "Napo" y "Putumayo" para vengar la muerte de los oficiales en manos de los indios. La expedición tenía por intención demostrar al mundo el temple de los marinos del Perú. En dichas circunstancias el explorador "Putumayo", debido a su calado de 7 pies, varó en el río Ucayali y debió permanecer todo un año en esa situación. Su comandante, Adrián Gutiérrez, luchando contra los elementos, logró reflotarlo y regresó a Iquitos el 26 de febrero de 1868.

Estas primeras expediciones han dado paso para que a través de los años se continúe la exploración de todos los ríos de la Amazonía permitiendo de esta manera que el gobierno y la opinión pública del país se interesen por esta inmensa y rica región.

Para comprender mejor lo que significó la llegada de los marinos a estas regiones, cabe mencionar lo que el gran

sabio don Antonio Raimondi -al cual el Perú le estará agradecido por su gran labor peruanista- dijo en esa época, en 1849: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hasta hace seis años, es hoy una población floreciente, llena de vida; he aquí uno de los milagros que hace el vapor. Iquitos ha tenido una transformación mucho más grande que Yurimaguas con el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y las casas de todos los empleados y hoy se le puede considerar como la capital de toda esa región, bañada por el Huallaga, el Ucayali y el Amazonas".

Entre los años 1860 y 1880 continuaron las exploraciones, pero un 28 de julio de 1865, cuando Iquitos celebraba el aniversario patrio, se produjo un pavoroso incendio y, como consecuencia del mismo, la pérdida casi total de la ciudad y del dique. Seguida a esa desgracia llegó la crisis económica del país, que ocasiono que la flotilla fluvial restringiese sus actividades y comenzara a languidecer por falta de medios materiales y económicos, llegando al extremo que el gobierno vendió a una compañía particular las cuatro embarcaciones que constituían la flotilla y también la factoría, truncándose de esta manera toda la acción bienhechora que los marinos habían estado realizando.

En 1874 fue elegido prefecto de Loreto el capitán de fragata Adrián Vargas. Tres años más tarde, en 1877, culminó el drama, y a pesar del esfuerzo de los oficiales por evitar este descalabro, nada se pudo hacer.

IX. EL MARISCAL DON ANDRÉS AVELINO CÁCERES VUELVE LOS OJOS HACIA LA SELVA



Capitán de navío Germán Stiglich. Siendo teniente segundo remontó el Ucayali y el Tambo alcanzando el istmo de Fitzcarrald en 1908

En 1888 el gobierno del Mariscal Andrés Avelino Cáceres volvió los ojos hacia la selva, y ordenó la construcción en Inglaterra de dos embarcaciones para reconstruir la fuerza fluvial. De esta forma, en 1889 se reanudaron las actividades del tipo cívico-fluvial para efectuar con esos navíos el correo en la región. Estas lanchas no tenían valor militar, pero ello no fue óbice para desalentar a los oficiales, sino, por el contrario, sirvió de estímulo para seguir luchando contra el clima, la insalubridad de la selva y las pésimas condiciones marineras de las embarcaciones.

El 7 de febrero de 1889, a bordo de la lancha "Mayo", frente al puerto de Masran o Masaray (hoy puerto Canseco), sobre el río Ucayali, ocurrió la muerte del capitán de corbeta Fermín Diez Canseco, sobreviviente del Monitor "Huáscar" en el combate de Angamos. En 1890, el Congreso de la República ordenó el traslado de los restos mortales del benemérito jefe, desde Masisea, donde estaba sepultado, hasta Lima para recibir un homenaje nacional.

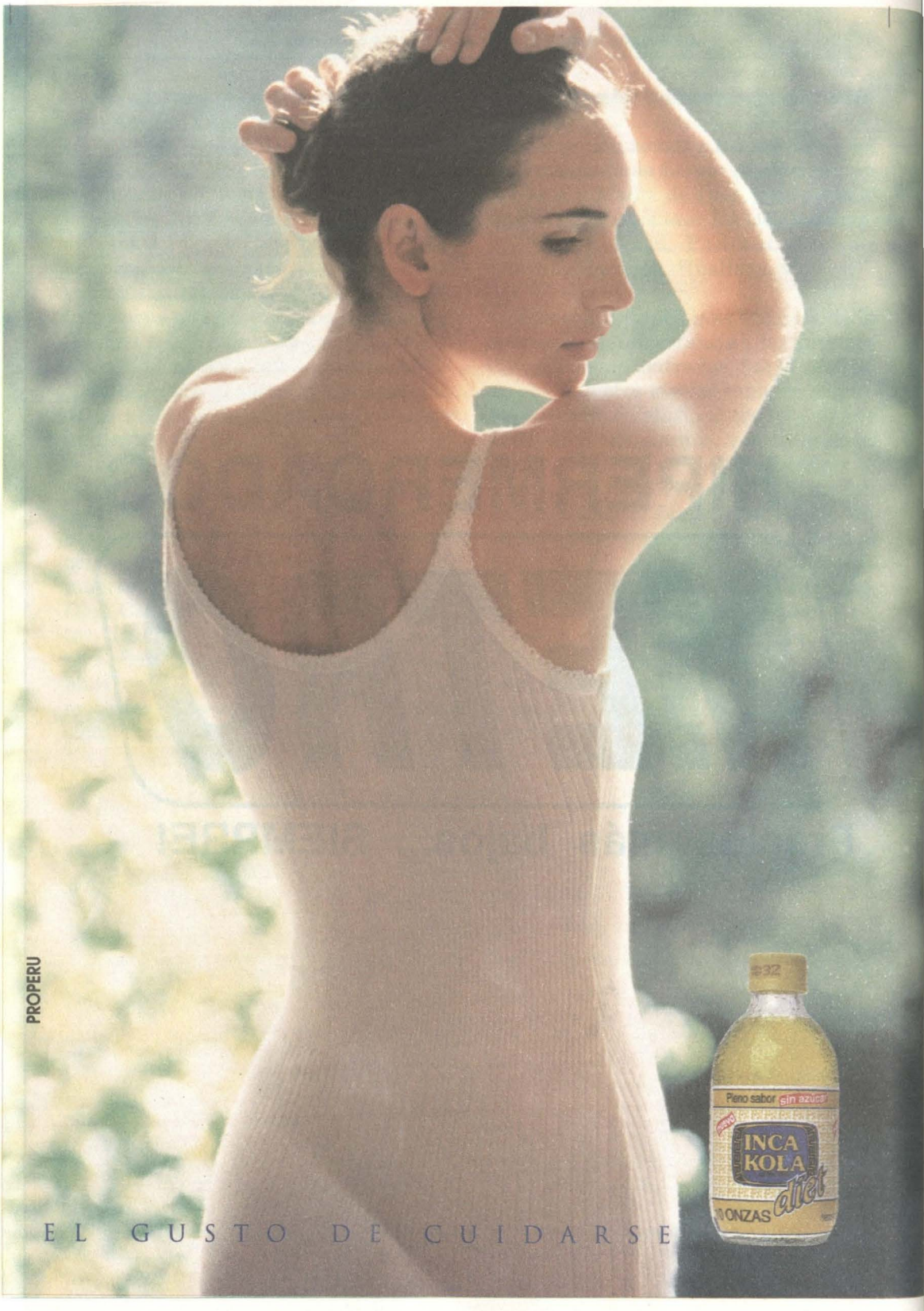
Las exploraciones a todos los ríos del departamento de Loreto se extendieron también a Madre de Dios, y es por ello que se llega a conocer los ríos Putumayo, Yavarí, Napo, Pachitea, Tapiche, Ucayali, Marañón, Huallaga, y otros.

Las expediciones más famosas de la época, por su importancia y las enormes dificultades encontradas, fue la realizada por el ilustre marino teniente segundo Germán Stiglich, quien en el año 1903 zarpó de Iquitos, remontando el bajo y alto Ucayali hasta encontrar la confluencia del Tambo con el Urubamba. Siguió por el Tambo hasta el río Misagua y, a lo largo de sus aguas, llegó al Istmo de Fitzcarrald, el cual atravesó llevando a rastras una canoa de 90 arrobas (11m. de eslora) hasta alcanzar el río Manú, y, siguiendo aguas abajo, arribó a Puerto Maldonado, repitiendo el heroico viaje que diez años antes lo lograra el esforzado pionero de la selva, descubridor del istmo que lleva su nombre.

HIPERMERCADOS

METRO

Precios más bajos... SIEMPRE!


PROPERU
Pleno sabor sin azucar
INCA KOLA
diet
ONZAS
EL GUSTO DE CUIDARSE

"Un Mensaje a García"

Elbert Hubbard

Cuando un hombre verdadero da una orden
sabe que la misma puede cumplirse.

Confucio.

Resulta refrescante, por decir lo menos, ver que algunas inquietudes de los marinos persisten a través del tiempo, llegando a constituir tradiciones fuertemente arraigadas que se reciben generación tras generación, y que sirven para enlazar a los que formamos parte de esta cofradía mundial, la marina, unidos por ese vinculo universal que es el mar. Me estoy refiriendo a un artículo escrito en la edición de la Revista de Marina correspondiente a los meses de Oct. a Dic. del año próximo pasado, bajo el título: Un "Mensaje a García". Todos aquellos que por curiosidad o nostalgia lean el presente artículo recordarán a su vez el primer "mensaje a García" recibido, evocando seguramente las peripecias pasadas en el cumplimiento del mismo cual bautizo de fuego. Igual que al autor del artículo comentado, no me fue factible encontrar bibliografía al respecto y las explicaciones recibidas no satisfacían íntegramente mi curiosidad; sin embargo, como conclusión arribé al hecho de que el tal "mensaje a García", implicaba una suerte de misión imposible donde era necesario poner en juego todas las habilidades y conocimientos que uno poseía para cumplirlo. Lo que en esa lejana época no tuve en cuenta fue cómo era seleccionado el ejecutor del famoso mensaje, para lo cual, con la experiencia correspondiente, quien disponía el mensaje había analizado las cualidades, virtudes, personalidad y carácter de la persona elegida para que mediante el buen uso y aplicación de las mismas cumpliese eficientemente la misión encomendada.

Cual no sería mi sorpresa cuando muchos años después y siendo ya Capitán de Navío, al encontrarme revisando antiguos documentos que en vida pertenecieron a mi extinto suegro, el Gral. de Brig. César Pando Egúzquiza , encontré entre los mismos un viejo y mohoso recorte titulado: "Aquel famoso mensaje a García", consecuencia de ello fue el artículo que posteriormente se publicara en la edición correspondiente a los meses de Set.-Oct. de 1985 en esta misma Revista, tal como se consigna en el Indice Selectivo 1950-1993 de la citada publicación editado en 1994. De otro lado la publicación del artículo mencionado en la revista del año pasado, motivó el espiritu investigador logrando obtener de la misma Revista de Marina la respuesta correspondiente gracias a la ayuda proporcionada entusiastamente por el Sr. Valm. Dn. Pedro Gálvez Velarde, quien de su biblioteca particular nos proporciono la copia del articulo de la Revista de Marina, publicado en el año 1926 , bajo el título: "Un mensaje para García", y que en aquella época fuera una traducción preparada por el Capitán de Corbeta Dn. Ismael Otárola, teniendo el referido artículo una introducción preparada por el Contralmirante de la USN William S. Pye. Considerando que históricamente es por demás interesante el conocer tanto el texto original del referido ensayo cuyo autor es Elbert Hubbard, así como el de la entrevista que se le hace al Mayor Rowan, personaje principal del caso, por el periodista Phillip J. Sinnot. A continuación y sin mayores comentarios paso a transcribir el texto de ambos artículos, tal como fueran publicados, el primero de ellos hace mas de 60 años en la Revista de Marina y el segundo hace más de 30 años en la revista Argentina Leoplán.

Contralmirante (r)
José García Valdivieso.

UN MENSAJE PARA GARCÍA

Cada cierto tiempo aparece en el horizonte de la literatura, como un cometa errante, una lumbrera literaria que, con simples palabras y frases sencillas, es capaz de transmitir a la generalidad, los principios fundamentales para tener éxito en la vida. Una de las lumbreras fue Elbert Hubbard, que descorrió el velo misterioso de la Filosofía y, por medio de anécdotas fácilmente comprensibles, puso al alcance del vulgo las realidades básicas de la vida.

Tal vez ninguna de las anécdotas de Elbert Hubbard ha sido tan vastamente conocida y generalmente aplaudida como la titulada "A Message to García", cuya traducción se reproduce a continuación.

La atenta lectura de su contenido nos revelará los más importantes principios fundamentales de mando y de ejecución de órdenes; los primeros pueden enunciarse así:

- Decidir rápida y definitivamente lo que se debe hacer.
- Decidir, con previo conocimiento del personal, quién es el individuo más capacitado para cumplir la misión.
- Proveer los medios adecuados para la ejecución de la tarea.
- Dar, a la persona designada, instrucciones concretas sobre lo que se debe hacer y, además, impartir las que fueren necesarias, para asegurar la cooperación armónica del conjunto, dejando a la iniciativa y juicio del ejecutor, la decisión de los métodos que debe emplear para llenar su cometido.

Los fundamentos que rigen la ejecución de una orden y que se desprenden, igualmente, de la lectura de este pequeño argumento, pueden enunciarse así:

- Entender exactamente la intención del comando, expresada en la orden.
- Entender la relación exacta del trabajo asignado, con las tareas del conjunto.
- Decidir rápidamente la manera de ejecutar la tarea e informar sus intenciones a los que deben de cooperar en ella.
- Ser enérgico, diligente y entusiasta en la ejecución de las órdenes.
- Sobre todo, ser leal a la voluntad de la Superioridad, y no ceñirse tanto al PIE DE LA LETRA de las instrucciones, como al ESPIRITU de las mismas.

La firme adhesión a estos principios, aumentará la eficiencia, elevará la moral, robustecerá el ESPIRITU DE CUERPO y acrecentará la alegría de la vida.

¡LLEVE EL MENSAJE A GARCÍA!

Contralmirante
S. PYE.

Entre los episodios de la guerra con Cuba hay uno que se destaca sobre todos los demás y el nombre del individuo que en él actuó resplandece en el horizonte de mi memoria con los fulgores de Marte cuando está en su perihelio.

Al estallar le guerra entre España y los Estados Unidos, fue necesario comunicarse rápidamente con García, Jefe de los insurgentes, quien se hallaba en las regiones montañosas de la isla, sin que se pudiera precisar dónde; siendo, por tanto, imposible hacer llegar a sus manos ni carta ni telegrama.

El Presidente Mc Kinley deseaba, sin pérdida de tiempo, obtener la cooperación del mencionado Jefe.

— ¿Como hacerlo en estas circunstancias?

Alguien dijo al Presidente: "Hay un individuo apellidado Rowan que, si es humanamente posible, encontrará a García".

Se mandó por Rowan y se le dio una carta para que la entregara a García. Rowan tomó la carta, la guardó en una bolsa de hule y la ató sobre su corazón.

De cómo el individuo apellidado Rowan desembarcó de un bote en la costa de Cuba, en la noche del cuarto día; de cómo se internó en las selvas y, tres semanas más tarde, apareció en el otro lado de la isla, después de haber atravezado a pie un país hostil y entregado la carta a García, son cosas de las que no deseo ocuparme.

Lo que deseo hacer constar es lo siguiente: Mc Kinley le dió una carta a Rowan para que LA ENTREGARA A GARCIA y aquél la recibió sin preguntar: ¿Dónde está García?

Por Dios! He ahí un hombre cuyas formas deberían vaciarse en bronce que inmortalizara su memoria y cuya estatua debería colocarse en todos los colegios del orbe.

Lo que necesita la juventud es no sólo estudiar libros e instruirse, con respecto a tal o cual materia, sino dar a sus vértebras la firmeza necesaria para cumplir lealmente sus deberes, obrar con rapidez y concentrar sus energías; en una palabra: SER CAPACES DE LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

El General García ha muerto; pero hay muchos otros Garcías.

Todos los que se han esforzado en llevar a cabo una empresa, en la que se necesita el concurso de muchos, casi han fracasado en su intento, debido a la imbecilidad de los hombres que constituyen el término medio de la humanidad y a su capacidad o falta de voluntad para encausar sus energías hacia determinado fin y alcanzarlo.

Generalmente los auxiliares colaboran con poco entusiasmo, necia desatención, grosera indiferencia y frialdad en el trabajo. Nadie triunfa, a no ser que, a buenas o a malas o por amenazas, no incite u obligue a los otros a prestarle ayuda; salvo en el caso de que Dios, con su benevolencia ilimitada, haga un milagro y le envíe un Angel de sabiduría como ayudante.

Haga Ud. la prueba. Está Ud. sentado en su oficina y tiene seis empleados al alcance de su voz; llame a cualquiera de ellos y dígale: Sírvase buscar datos en la Enciclopedia y hacerme un resumen sobre la vida de Correggio.

El empleado le responderá tranquilamente: "Muy bien, señor". Pero, ¿procederá a efectuar el trabajo ordenado?

No lo hará en su vida. Le mirará a Ud. como un tonto y, probablemente, formulará una o varias de las siguientes preguntas:

— ¿Quién fue Correggio?

— ¿Ha muerto?

— ¿No se refiere Ud. a Bismarck?

— ¿Qué Enciclopedia?
— ¿Dónde está la Enciclopedia?
— ¿Es acaso mi obligación hacer ese trabajo?
— ¿No le parecería a Ud. bien que lo haga Carlos?
— ¿Le urgen los datos?
— ¿Para qué los necesita Ud.?
— ¿No podría traerle el libro para que los busque Ud. mismo?

Apostaría, diez contra uno, que después de responder las preguntas, explicarle cómo debe encontrar los datos y para qué los necesita, saldrá su ayudante a solicitar a otro empleado que le ayude a BUSCAR A GARCIA y que, finalmente, regresará, diciéndole que no existe tal individuo y que seguramente se habrá Ud. equivocado. Pudiera ser que perdiera la apuesta; pero, teniendo en cuenta al cálculo de probabilidades, no sucederá así.

Si es Ud. sensato, no se tomará el trabajo de explicar a su ayudante que lo relativo a Correggio lo encontrará en el índice de la letra C y no en el de la K; sonreirá Ud. beatíficamente, contestará: "No importa", y lo buscará Ud. mismo.

Esta incapacidad para obrar independientemente, esta torpeza moral, esta falta de decisión y esta repugnancia para realizar entusiastamente un esfuerza cualquiera, son las causas que alejan al socialismo puro hasta un porvenir muy remoto.

Si el hombre no trabaja cuando el resultado de sus esfuerzos redunda sólo en beneficio propio; ¿que hará cuando el beneficio obtenido deba repartirse por igual entre todos los demás?

Parece que fuera indispensable la presencia del 1er. Piloto, armado de nudoso garrote, y que sólo el temor de que les den el saco, en el momento menos propicio, es lo que retiene a muchos trabajadores en sus puestos.

Publique Ud. un aviso solicitando un estenógrafo y, nueve entre diez de los que acudan, no sabrán escribir con buena ortografía ni conocerán la puntuación, creyendo innecesarios estos conocimientos.

¿Podrán tales ayudantes ESCRIBIR UNA CARTA PARA GARCIA?

— "Vé Ud. a ese tenedor de libros?" - me decía en cierta ocasión el jefe de una gran fábrica.

— Si lo veo. ¿Qué hay respecto a él?

— "Es un excelente Contador, pero si lo mando a la ciudad a desempeñar alguna comisión, puede ser que cumpla su cometido, con toda regularidad, aunque también podría suceder que se detuviera en cuatro tabernas por el camino y que, al llegar a la calle principal, no se acordara ya de la comisión que se le confió.

¿Podría, a un hombre así, ENCARGÁRSELE ALGO PARA GARCIA?

Recientemente hemos escuchado expresar muchas inconsistentes simpatías por los deprimidos empleados, agobiados por el trabajo excesivo y mal remunerados, y por los infelices desocupados que buscan honesto empleo, y con ellas, muy a menudo, palabras duras en contra de los patrones.

Nada se dice, sin embargo, en favor del Jefe, prematuramente envejecido por su constante lucha para obligar a que ejecuten inteligentemente su labor, empleados inútiles e ineptos ayudantes, que sólo esperan volver la espalda para holgar a su placer.

En todo almacén o fábrica se efectúa una ininterrumpida selección del personal, despidiéndose continuamente a los empleados que demuestran incapacidad para hacer progresar sus intereses y reemplazándolos por otros más aptos. Por buenos que sean los tiempos, esta selección continúa; pero, si el tiempo es

malo y el trabajo escasea, ella se intensifica y los incompetentes concluyen por desaparecer, comprobándose la ley de la supervivencia de los más idóneos. Por consiguiente, el interés del negocio aconseja conservar únicamente los empleados mejores; AQUELLOS QUE SABEN LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

Conozco a un hombre de relevantes cualidades; pero que no tiene habilidad para dirigir un negocio propio y, lo que es todavía peor, abriga siempre la malsana sospecha de que el superior lo oprime o, por lo menos, pretende oprimirlo. Si se le entregara un mensaje para LLEVARLO A GARCÍA, probablemente respondería: "Lléveselo Ud.!"

Actualmente este individuo vaga por las calles, en busca de trabajo, semidesnudo, con su chaqueta raída, y nadie que lo conozca se atreve a emplearlo, por que es un verdadero propagador del descontento. Es inaccesible a la razón y el argumento más contundente para él sería la punta de un botón N° 44, guarnecido de fuertes suelas.

Es incuestionable que un individuo tan moralmente degradado, no es menos digno de lástima que un inválido; pero, al compadecerlo, compadezcamos, más aún, al hombre que se esfuerza por impulsar una gran empresa; a aquel que no tiene horas limitadas de trabajo y cuyos cabellos encanecen prematuramente, en su constante lucha para dominar la necia indiferencia, la persistente imbecilidad y la cruel ingratitud de aquellos que, si no fuera por él, carecerían de pan y hogar.

¿He expuesto el caso con excesiva dureza?

Posiblemente; pero mientras todo el mundo simpatiza sólo con los oprimidos, séame permitido dar un voto de simpatía al hombre que triunfa; al que, removiendo grandes obstáculos, dirige los esfuerzos ajenos y obtiene como único resultado, como único beneficio, lo indispensable al mas mísero de los mortales: alimento y ropa.

He cargado sobre mis hombros y he trabajado a jornal; también he sido patrón y conozco lo que puede decirse, en pro y en contra, de unos y otros. La bondad no es cualidad privativa de los pobres; los harapos no son certificado de honradez y no todos los patrones son rapaces, ni arbitrarios; ni todos los pobres son virtuosos.

Mi corazón simpatiza con el hombre que trabaja igual cuando el Jefe está presente y cuando no lo está.

El hombre que cuando le DAN UNA CARTA PARA ENTREGAR A GARCÍA, la recibe tranquilamente, sin formular preguntas idiotas, sin abrigar la malsana intención de arrojarla en la primera cloaca que encuentre en el camino y que sólo se preocupa de entregarla, nunca se ve despedido ni necesita declararse en huelga para conseguir aumento de sueldo.

La civilización es más que una larga y ansiosa búsqueda de tales individuos. Todo hombre que reúna estas condiciones obtendrá lo que se proponga; los de su especie son tan raros, que no habrá Jefe capaz de deshacerse de él. Estos hombres son indispensables en toda capital, ciudad o pueblo; en toda oficina, almacén o fábrica.

El mundo clama por estos individuos; los necesita, pues necesita imperiosamente: HOMBRES QUE PUEDAN LLEVAR UN MENSAJE A GARCÍA.

Traducido por
el Capitán de Corbeta A. P. Ismael Otárola

AQUEL FAMOSO "MENSAJE A GARCÍA"

"Origen de una frase celebre referente a una acción heroica "

Phillip J. Sinnot.

"El coronel Rowan jamás entregó ningún mensaje a García, pese a la opinión del escritor Hubbard y la del hijo del mismo general insurrecto".

"No existieron los documentos que, encerrados dentro de un bolsillo de tela impermeable, Rowan llevaba atados sobre el corazón. Y, lo que contraría de modo más notable la opinión popular, es la parte realmente dificultosa de la épica proeza cumplida en los años de la guerra hispano-cubana, la cual no consistió en llegar hasta el general García, sino realizar con felicidad el viaje de vuelta".

Tales son las declaraciones del único hombre realmente conocedor del asunto un tal Rowan, que hace 37 años se introdujo subrepticiamente en la convulsionada Cuba, para dar cumplimiento a ciertas órdenes del Tío Sam.

"Elbert Hubbard era escritor y no soldado -dice el coronel Andrew Summers Rowan, veterano que pasa los años de su retiro en la plácida San Francisco. Yo no pude evitar que redactara su famoso "Mensaje a García" en la forma en que lo hizo, porque él y yo tuvimos ocasión de entrevistarnos sólo cuando hubieron pasado cuatro años a partir del de la expedición. Al explicar las razones que lo indujeron a escribir su libro, Hubbard habla de los comentarios del propio hijo del general García. Utilizó así de sus prerrogativas de escritor, pero esto no significa que el mensaje haya existido en realidad.

"Carlos García Vélez, el hijo del general, dijo la verdad, no obstante, al referirse a una nota que yo entregué a su padre en su cuartel de insurrecto. Pero ignoraba, evidentemente, que se trataba nada más que de las credenciales con que la Junta Revolucionaria de Jamaica me había provisto. El momento en que yo y mis acompañantes llegamos a la presencia del general de las tropas rebeldes, al cabo de tan largo y penoso viaje, no dejó de tener dramatismo, pero aun este emocionante clima, que luego transcribió al papel la pluma de Hubbard, tuvo su lado humorístico.

"La Junta se refería a mí, en el documento en código que yo acababa de entregar, como a "un hombre de confianza". El ayudante a quien García dio la escritura para que la descifrara, la interpretó presentándome como a un "confidente". Esto hizo que no se definiera mi posición sino al cabo de unos momentos.

Los meses de Abril y Mayo de 1988 hallaron a Rowan empeñado en cumplir una difícil misión militar, consecuencia de la falta de preparación de la Norteamérica de aquellos días. La guerra contra España era inminente. Rowan recibió orden de deslizarse a través de las fuerzas hispanas de mar y tierra, tomar contacto con las tropas cubanas que dominaban el este de la isla, y averiguar qué auxilio podía prestarles el Tío Sam para convertirse en aliado.

La expedición de Rowan obtuvo el

más completo éxito. En consecuencia, se produjo la conjunción de tropas cubanas y norteamericanas, se forzó al enemigo a presentar batalla en las áreas mas favorables a los aliados y se aceleró la victoria. El departamento de guerra califico la proeza cumplida por su emisario militar, de: "acción que tuvo un valor decisivo sobre el rápido final de la contienda y el completo éxito del ejército de los Estados Unidos".

"Ha llevado Ud. a cabo una valiente hazaña", fueron las palabras con que el presidente Mc Kinley se dirigió a Rowan en tal ocasión. Alger, el secretario de la guerra, y el general Nelson A. Miles, comandante en jefe, no le negaron sus personales alabanzas.

Más tarde y luego de una tormentosa campaña en Cuba y Puerto Rico, Rowan fue enviado a las Filipinas a enfrentar nuevos peligros.

Mientras él luchaba contra los turbulentos insurrectos isleños, justamente en la época en que recibía la primera mención por su comportamiento en la campaña, Elbert Hubbard, en la placidez de su casa en East Aurora, New Jersey, se disponía a escribir su inmortal: ¡Un mensaje a García!

La tirada del libro, que en total alcanzó los 100'000,000 de volúmenes, obtuvo una venta solamente superada por la de la Biblia. Redactado con estilo entusiasta y con sonoras palabras, llenó de admiración a millones de lectores esparcidos por el globo entero.

He aquí las frases con que Hubbard menciona la proeza. "Se hizo llamar a Rowan y se le dió una carta que debía entregar personalmente al general García.

Los procedimientos empeñados por "el hombre llamado Rowan", quien llevaba el documento atado sobre el pecho dentro de un bolsillo de tela impermeable atado sobre el pecho, para llegar en el cuarto día de su viaje a las costas de Cuba, para internarse en las selvas y aparecer tres días más tarde en la ribera opuesta de la isla, habiendo traspuesto la hostil comarca a pie, y hacer entrega del mensaje a García, son cosas que no tengo interés en detallar en este sitio.

Y aquel curtido capitán de una invicta compañía de guerreros, héroe de cien encuentros frente a frente en las espesas selvas, se asombró al conocer la repercusión adquirida por su hazaña, como consecuencia del libro escrito por Hubbard.

No existía una organización que mereciera el nombre de Departamento de Guerra, en la época en que Norteamérica luchó contra el poder real español, prestando ayuda a los rebeldes cubanos. Estaba deseosa de convertirse en aliada de los insurrectos pero no conocía sus actividades, sus requerimientos, la potencia del enemigo, el sitio en que los refuerzos podían ser desembarcados. El presidente Mc Kinley expuso el problema ante el coronel Arthur Wagner. Alguien debía llegar a Cuba y obtener la información necesaria que permitiría ahorrar tiempo, vidas y dinero. Hay un joven teniente en Washington, llamado Rowan, que podría encargarse de llegar hasta García y volver con los informes respondió Wagner.

Rowan desempeñaba por entonces el puesto de cartógrafo del "Bureau" de informaciones al servicio del ayudante del coronel. Una hora mas tarde, con las instrucciones del caso, recibió la orden de llegarse a Cuba para "estimar la situación", suscinta terminología con la que en el ejército se hace referencia a toda la información acerca de la fuerza moral y personal de los comandos, aliados y enemigos, a sus condiciones sani-

tarias, a sus transportes, etc.

"Deberá ponerse en contacto con el general Calixto García en cualquier sitio de Cuba oriental -dijeron a Rowan- y asegurarle que puede contar con el auxilio de los Estados Unidos. Luego que haya cumplido la misión preséntese al Departamento de Guerra. No llevará mensajes por escrito, con excepción de las credenciales que obtendrá de la Junta de Jamaica. Nathan Hale, que fue capturado, se denunció por los documentos que se encontraron sobre su persona. Parta inmediatamente para Kingston y telegrafíe desde allí. El plan queda desde ahora a su cargo. El tren sale para Nueva York esta noche. Entregue Ud. el mensaje a García".

Era el 8 de Abril de 1898. Pocos días más tarde Rowan llegaba a Kingston, en Jamaica. Vistió ropas civiles y adopto las maneras de un criollo. El 20 de Abril, el Tío Sam dio a España un plazo de tres días para que retirara sus tropas de Cuba. El 23, Rowan recibiío un cable en código: "Únase a García a la brevedad posible".

La Junta revolucionaria cubana, con asiento en Kingston, proveyó a Rowan del traje caqui que debería usar en Cuba, -"Fui el primer oficial norteamericano que usó el caqui, y el primero en intervenir en la guerra de Cuba-" ríe Rowan al referirse a estos hechos.

En coches provistos por los insurrectos, Rowan cruzó rápidamente el territorio de Jamaica. Por la noche un oficial norteamericano rebelde al poder español en territorio británico debía tomar sus precauciones, Rowan y Gervasio Sabio (su guía, a partir de este momento) fueron conducidos a un pequeño bote pesquero y partieron para Cuba a través de 100 millas de aguas dominadas por la flota hispana.

Conducido por el impulso de su vela, el bote llegó finalmente a Cuba protegido por las sombras. El desembarco se llevo a cabo en las cercanías de El Torquino, pico de la Sierra Maestra de Oriente, provincia situada al extremo este del país. A no larga distancia, en Santiago, se reconcentraban las fuerzas españolas. Y a un tiro de fusil, estaba el lugar en que la nave del Almirante Cervera se había hundido en medio de una batalla sangrienta, con escasas semanas de anterioridad.

Unos cuantos cubanos, cubiertos de harapos, se unieron a Rowan y a Sabio. Ellos los guiaron a lo largo de tortuosos y apenas perceptibles senderos que cruzaban las montañas, las densas y pavorosas junglas. El opresivo calor aumentaba las dificultades de la marcha que duró cinco días.

- Al fin del primero noté que algunos extraños se habían unido a nuestra expedición -recuerda Rowan. "Desertores españoles deseosos de ayudar a la causa cubana", me informó mi guía, a quien ordené que no les confiaran la guardia nocturna, y que los mantuvieran bajo continua vigilancia.

Dos trataron de huir aquella misma noche para volver a sus bases. De haber logrado su intento, mi misión hubiera fracasado.

El 1 de Mayo de 1898 dos notables hechos de armas fueron llevados a cabo en lugares opuestos de la tierra y dos inmortales gritos de combate entraron a formar parte del vocabulario norteamericano.

En la bahía de Manila el comodoro Dewey pronunció su célebre orden: "Dispare, cuando este listo Gridley", y, en consecuencia, una flota española conoció la mas completa derrota en Cuba, Rowan dio cumplimiento a la hazaña que Hubbard inmortaliza más tarde. El mensaje a García había sido entregado.

La escena tuvo lugar en Bayama, ciudad recientemente recapturada por los cubanos. Rowan y sus guías fueron clamorosamente ovacionados mientras galopaban a lo largo de la calle central en dirección al cuartel de García.

Como llegar a presencia del general insurrecto era cuanto en aquel momento me preocupaba -recuerda Rowan-, resolví que, luego de formar una fila, desmontáramos, manteniéndonos junto a nuestros caballos, mientras Gervasio Sabio, quien conocía personalmente a García, era presentado.

Expliqué luego detalladamente mi misión al jefe rebelde. Después de conferenciar con sus oficiales, García me hizo depositario de toda la información que me había traído hasta allí y destacó tres de sus ayudantes para que me acompañen a Washington. Inmediatamente emprendimos el retorno.

A partir de entonces las dificultades se hicieron cada vez más numerosas y erizadas de peligros. Los informes de que era depositario y la compañía de los tres oficiales cubanos era una condenación evidente. Los Estados Unidos, ya activamente en guerra contra España, despertaban recelos de todos los peninsulares, más alertas que nunca. Caer en manos de los españoles significaba un sumario rápido y una muerte segura. Con infinita cautela llegamos a Porto Manatí, situado en la costa noreste. Del otro lado de la bahía se encontraba un fuerte español provisto de gran cantidad de tropa. Como punto de partida para los rebeldes, Porto Manatí no ofrecía ningún atractivo.

El bote en que apenas cabíamos las cinco personas que nos embarcamos en él, debía luchar también contra el furor de una tempestad que se desencadenaba en ese momento. Las nubes nos protegían, ciertamente, ante los centinelas del fuerte enemigo; con ansiedad explorábamos el cielo esperando a cada momento que un desgarron en las nubes descubriera nuestra presencia y determinara el fin del accidentado viaje. Nuestra vela, fabricada con bolsas vacías, nos sacó con presteza y seguridad mar afuera; pero, en cambio, la lluvia y la tormenta nos helaban de frío y de continua zozobra.

Entre las innumerables peripecias que nos acontecieron se cuentan la cuarentena a que las inflexibles autoridades de Providence Island quisieron someternos. Subsanado el inconveniente gracias a la intervención consular, fuimos transferidos varias veces a bordo de distintas embarcaciones.

Y el 15 de Mayo, Rowan y sus acompañantes pudieron finalmente presentarse al Departamento de Guerra para dar cuenta de los resultados de la cumplida y heroica misión.

"El teniente Rowan realizó un viaje accidentado a través de toda Cuba, se unió al ejército insurgente del general García y se adueñó de la más importante y valiosa de las informaciones. Su empresa, cumplida con heroicidad y audacia, es una de las hazañas de mayor cuantía que hasta hoy se hayan registrado en los anales de la guerra", escribió el general Miles al pedir para Rowan el comando de un regimiento de voluntarios, y el grado de teniente coronel.

Con este grado Rowan sirvió en la plana mayor que rodeó a Miles en las campañas de Cuba y Puerto Rico. Cuando la guerra con España llegó a su fin, el rango que temporariamente le habían asignado expiró a su vez. El héroe de la memorable jornada de Cuba se convirtió nuevamente en el Teniente Primero Rowan y fue enviado a las Filipinas a enfrentar los peligros de otra campaña.

En 1909 Rowan se retiró del ejército con la pensión de mayor y conservando el tratamiento de "coronel" que nadie le negó a partir de la época en que adquirió temporariamente el alto grado.

En 1922 el gobierno premió su heroicidad con la Cruz del Servicio Distinguido, concedida sólo en casos extraordinarios de arrojo. Algunos esfuerzos esporádicos realizados por sus amigos a fin de que lo ascendieran en su retiro y le concedieran la medalla Congresal del Honor -suprema condecoración del país- no tuvieron éxito.

Hoy vive pacíficamente con su esposa en su hogar en San Francisco, donde descansa y se entretiene escribiendo algunos libros.

Comentarios al margen

Hubbard, Elbert Green; nació el 19 de Jun. de 1836, falleció el 7 de May. de 1915, en el hundimiento del Lusitania -vapor de línea inglés, cuyo hundimiento contribuyo al ingreso de los Estados Unidos de N. A., dentro de la primera guerra mundial-, editor, publicista y autor del ensayo titulado: "Un mensaje a García", fundó entre otras la revista de vanguardia The Philistine, en uno de cuyos números pertenecientes al año de 1899, apareció publicado el citado ensayo. El objetivo del mismo era resaltar la perseverancia, como virtud a causa de la guerra hispano-norteamericana en la persona de Rowan, oficial de las fuerzas armadas de los Estados Unidos. Hubbard, no conoció a Rowan sino, hasta tres años después de que se publicó el ensayo de corte moralista, motivo por el cual desconocía una serie de detalles relacionados con la misión de Rowan en Cuba, lo que dio como resultado una versión novelada alejada de la realidad.

El "mensaje a García" no fue ninguna clase de misiva escrita, tal como lo presenta Hubbard en su ensayo publicado en 1899, sino que se trataba de una orden-misión verbal, que consistía en hacer "una evaluación de la situación" y en ponerse en contacto con el general Calixto García Iguíñez a fin de asegurarle que podía contar con el auxilio de los Estados Unidos en la guerra como aliados. Todo esto se desprende de la versión dada por el propio Rowan en la entrevista que le hace en su momento el periodista Phillip J. Sinnot y que fuera publicada posteriormente en la revista argentina Leoplán. En realidad el documento que Rowan entregó a García, no es otra cosa que las credenciales en código proporcionadas por la Junta Revolucionaria en Jamaica , las cuales lo presentan como "un hombre de confianza". Hubbard cae en el error por desconocimiento, aumentado por el hecho que se basa en los comentarios al respecto de Carlos García Vélez, hijo del general García, quien le manifiesta la entrega de una nota por Rowan a su padre, sin conocer este último el contenido de la misma, contribuyendo con ello al error de interpretación de Hubbard.

Con relación al tiraje manifestado por el periodista Sinnot, así como el hecho de tratarse de un libro, se han consultado fuentes tan serias como la

Enciclopedia Británica y se ha llegado a determinar que no se trató de ningún libro, sino de un ensayo publicado en uno de los números del año 1899 de la revista de avanzada The Philistine, una de las tantas publicaciones creadas por Hubbard durante su carrera; de otro lado se considera exageradamente alto tanto el tiraje manifestado -sólo superado por La Biblia- cuanto la cantidad de personas que en esa época lo leyeron, sin que ello quite el mérito correspondiente al citado ensayo, tanto en su contenido, como en su difusión.

Gracias a la investigación realizada y a la confluencia de una serie de factores, considero que por primera vez se publica como un todo, tanto la versión original traducida y comentada, escrita por Hubbard, como la entrevista que se le hiciera a Rowan; lo cual contribuirá a tener un completo conocimiento del asunto materia del presente trabajo. A su vez este mayor conocimiento nos va a permitir inferir con toda certeza qué cosa se espera de la persona a la cual se le da "un mensaje a García", y que es lo que debe de haber evaluado la persona que encarga el citado mensaje.

La guerra Hispano - Americana, que fuera declarada por España el 24 de Abril y por los Estados Unidos el 25 del mismo mes de 1898 y que culminara el 12 de Agosto del mismo año cuando se firmo el tratado preliminar de paz en Washington DC, para posteriormente culminar con el tratado de París el 10 de Diciembre de 1898, donde se declaraba la Independencia de Cuba y se cedía Guam, Hawai, Puerto Rico y las Filipinas a los Estados Unidos, debiendo éste pagar una reparación a España de 20 millones de dólares, es quizá el hito más importante de la historia de los Estados Unidos de N.A. La guerra Hispano - Americana fue un conflicto relativamente breve e incruento, tanto así que debió de haber pasado como un mero episodio en la historia de la guerra moderna; sin embargo, sus consecuencias políticas y diplomáticas han sido enormes, ya que a consecuencia de ella se catapultó a los Estados Unidos de N.A. dentro de la arena política mundial para en breve ponerse en camino al imperialismo, lo cual no fue difícil de conseguir, puesto que como consecuencia de la guerra de secesión, ya se había convertido en gran potencia en virtud de su prodigioso crecimiento económico. En 1884 se crea el Colegio de Guerra Naval como un lugar prototipo en la investigación de todas las cuestiones relacionadas con la guerra y con las cualidades de estadista asociadas con la guerra o la prevención de la misma. Colegio de Guerra Naval que sólo a consecuencia de la guerra Hispano - Americana y la Primera Guerra Mundial suspendió sus actividades académicas por breve lapso y, que en Diciembre de 1889, publica por primera vez la famosa obra del, en ese entonces, C. de N. USN Alfred Thayer Mahan, titulada "La influencia del poder marítimo sobre la historia", obra, que conjuntamente con el Colegio de Guerra Naval y sus postulados tendrán marcada influencia en líderes de la talla de Henry Cabot Lodge y Theodore Roosevelt, entre otros, habiendo el último de los nombrados participado en la guerra Hispano - Americana como coronel del regimiento de voluntarios llamado los "Rough riders", y que sucediera en

la presidencia a Mc Kinley. Roosevelt es el cabal intérprete de los postulados de Mahan y el verdadero creador de los Estados Unidos como potencia marítima mundial de primer orden, situación que a la fecha ostenta como potencia hegemónica militar.

Vemos pues cómo las consecuencias de un conflicto que por su magnitud no tenía la mayor importancia dentro de la historia contemporánea, proyectó a una potencia económica emergente al nivel de potencia hegemónica actual.

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

Bibliografía

- Revista de Marina 1926
- Revista Argentina Leoplan (Revista de Marina 1985)
- Enciclopedia Britanica 15 va. Edición 1982., Micropaedia vol. V., Macropaedía vols. V y XVII
- Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado edición 1990

Fideos

Cogorno®

más economía,
más rendimiento...



siempre más!

Lo antiguo no es clásico por viejo, sino porque es: vigoroso, fresco, alegre, sano.

Goethe.

El Candelabro

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

Paracas, para el Perú, es un trozo de tierra único en su género, que data del terciario superior y cuyo nombre se supone que proviene de un viento muy fuerte que actúa sobre la península y que puede hallarse en dos voces quechuas:* Para, *lluvia, y* Acco, *arena; lo cual traducido con cierta libertad significaría lluvia de arena. En Paracas se han encontrado ingentes vestigios que hablan de nuestro pasado, y donde se han desarrollado acciones que han incidido en nuestro presente y que tendrán honda significación en nuestro futuro.

Paracas, localizada al sur de Lima, en el departamento de Ica, es una península que avanza como una cuchilla frente al mar, componente de lo que se considera el más antiguo estrato geológico existente en el Perú, donde en sus arenas rojas, grises, blancas y amarillas se desarrolló y floreció una cultura milenaria, que entre otros ha legado al mundo sus maravillosos tejidos y cerámicos, y donde el 7 de Setiembre de 1820 desembarcó el Libertador Dn. José de San Martín, dando nacimiento a la independencia del Perú, y es aquí donde se encuentra el famoso Candelabro de Paracas, más conocido como El Candelabro.

El Candelabro, es una figura gigantesca grabada en la parte más alta del talud que convertido en acantilado baja al mar en la península. Se tejen acerca de su origen, muchas teorías, desde aquéllas que ubican su construcción en la época pre-inca, otras en la colonia, durante el auge del puerto de Pisco, hasta aquellas que la asignan a la fecha de arribo de la escuadra libertadora; sin embargo hay una rara coincidencia en cuanto a su finalidad, que no sería otra que la de servir de faro-guía a las embarcaciones que se hacen a la mar, para quienes a consecuencia de sus colosales dimensiones se convierte en lo que los marinos llamamos un punto conspicuo; que no es otra cosa que un accidente natural o artificial de fácil reconocimiento y que sirve para ubicar una posición en el mar relativa a la tierra. No se descarta de modo alguno una relación astronómica aún no determinada que sería la interrelación entre el guiado diurno y nocturno a través de las estrellas.

El Candelabro está formado por tres postes que semejan cruces, el principal de ellos mide aproximadamente 200 metros de altura y toda la figura tiene una amplitud de 60 mts., los postes laterales desde su origen hasta la cumbre alcanzan los 60 mts. La profundidad de los surcos fluctúa entre 1 y 1.2 metros. El pedestal es un rectángulo de 20 por 14 metros, teniendo los surcos de su trazado 2.5 metros de ancho; dentro del rectángulo y a unos 5 mts. del borde superior y en una prolongación del eje mayor existe una cavidad circular de tres metros de diámetro. Debe de considerarse que todas las medidas son aproximadas y que El Candelabro en sí mismo a causa de la erosión a través del tiempo. Asimismo debe darse por descartada cualquier intento de relación con las famosas líneas de Nasca, puesto que se ha demostrado que las técnicas de construcción de ambos ingenios son totalmente diferentes.

Como manifestáramos al inicio, la relación del Candelabro, con el hombre de mar peruano, con el mar y con la Marina de Guerra es de muy antigua data. En el caso de está última, su primera manifestación se encuentra en el Derrotero de la Costa del Sur, editado en 1863, y cuyo autor fue el en ese entonces Teniente Primero Dn. Aurelio García y García, a bordo del vapor *Lerzundi,* quien con el transcurrir de los años se convertiría en uno de los cuatro ases de la Guerra del Pacífico, conjuntamente con Lizardo Montero, Miguel Grau y Manuel Ferreyros. En el citado derrotero, en las páginas 69 y 70 se lee lo siguiente: " Mirando al N, sobre el plano inclinado que forman los cerros comprendidos entre las dos puntas descritas, se ven tendidas tres cruces muy grandes, formadas de piedra con mucha perfección. Desconócese el origen de su construcción y desde cuándo data su existencia". Posteriormente se le men-

ciona en la tercera edición del Derrotero de la Costa del Perú, de Rosendo Melo, publicado en 1913, se lee bajo el epígrafe Calvario (pag. 205); donde como variante se considera el nombre de gran candelabro, y se le asigna la construcción como faena de entretenimiento o de preparación de las tropas de San Martín en 1820. Finalmente en el Derrotero de la Costa del Perú, volumen II, editado por la Dirección de Hidrografía de la Marina de Guerra el año 1982, en la pág. 3-37, se consigna, bajo el título Calvario, la existencia de figuras bien marcadas de tres cruces que también presentan el aspecto de un candelabro de tres brazos, asignándose la construcción también a las tropas de San Martín, y dando medidas aproximadas del mismo.

Vemos pues que el Candelabro es parte de la herencia recibida de nuestros antepasados, a pesar de que a ciencia cierta se desconoce su origen, lo que ha dado pábulo a que se tejan unas serie de teorías a cual más fantásticas, pero sin que ninguna de ellas haya podido probar el acierto de su premisa. Nos corresponde no sólo preservar tan importante monumento histórico sino investigar acerca de sus orígenes, ya que ello contribuirá a develar nuestro pasado, conociendo mejor nuestro lugar de partida.

Bibliografía

- El Candelabro de Paracas (Y la Cruz del Sur). Guillermo Illescas Cook.
- Derrotero de la Costa del Sur, 1863. Tte. 1ro. Aurelio García y García.
- Derrotero de la Costa del Perú, tercera edición, 1913. Rosendo Melo.
- Derrotero de la Costa del Perú, vol. II, 1982. Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.
- Colección Documental del Perú, departamento de Ica 1996. Ioope S.A.
- Culturas Precolombinas, Paracas, 1982. Banco de Crédito del Perú.

FABRICACIÓN Y CONFECCIÓN DE UNIFORMES
PRENDAS E INSUMOS EN GENERAL

INTERNACIONAL



PRODUCTS CENTER S.A.

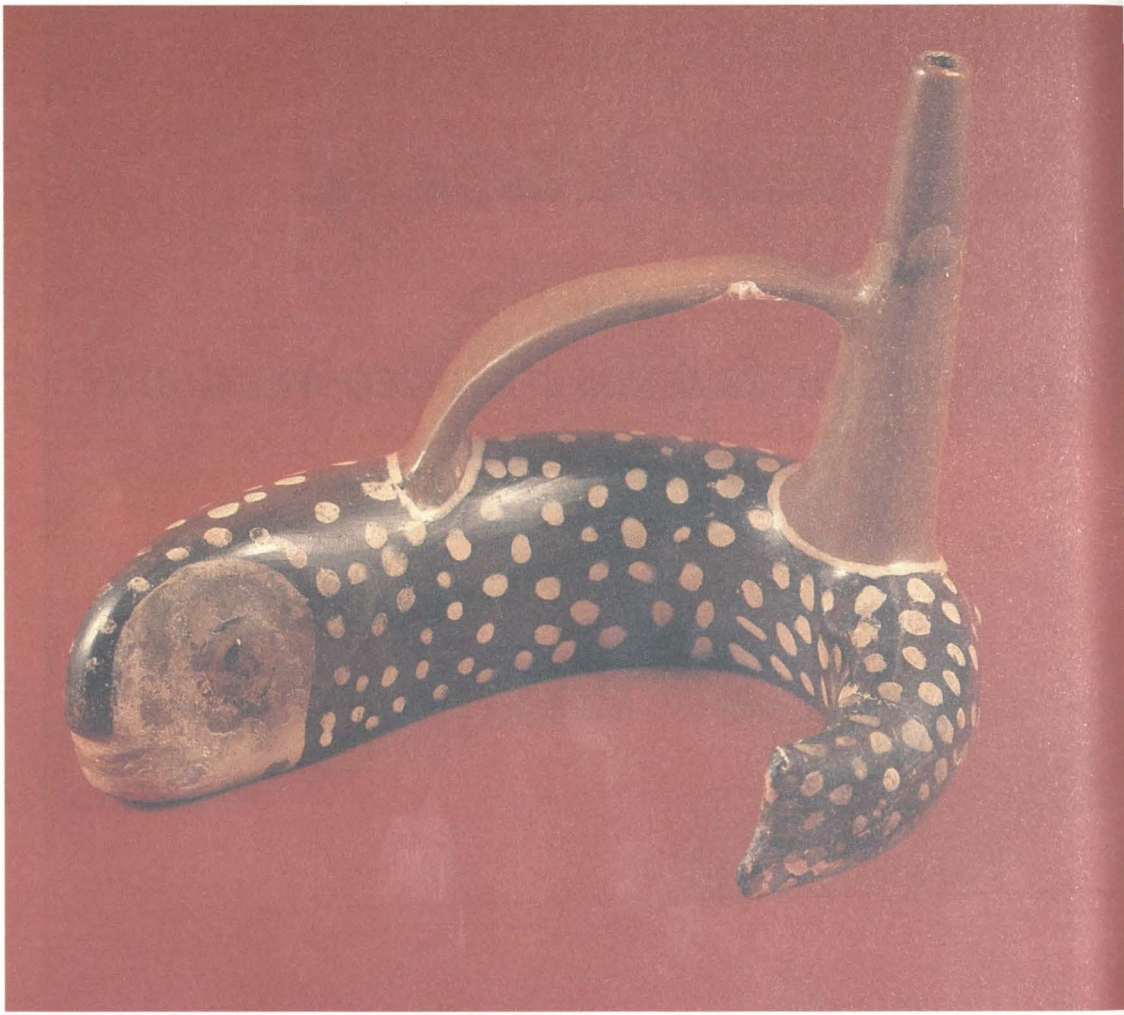
GUZMÁN BLANCO N° 406 LIMA-PERÚ
TELEFS: 431-2668
FAX: (51-1) 424-1514

Sección Especial

del
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos
del Perú

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA



Cántaro escultórico que representa un pez marino de cola que se enrosca.

INTRODUCCIÓN

Desde allá donde la ciencia y la historia se llegan a rozar es que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, después del Tomo I de temas científicos de nuestra *Historia Marítima,* ingresa a esta época, escrita por Hermann Buse de la Guerra, cuyas investigaciones se basan en las iniciadas hace doscientos siglos, en el intento de descubrir cuándo fue que el hombre llegó a nuestras costas.

Hasta hoy jugamos con dos teorías: que fueron los cazadores lauricochas trashumantes que hace unos 10,000 años bajaban eventualmente desde la Sierra a los llanos marítimos, o por aquellos otros primeros hombres que no llegaron a penetrar los valles plagados de enfermedades endémicas y que, por lo tanto, se limitaron a poblar el litoral de norte a sur, viviendo exclusivamente de la pesca.

Fueron hombres cuyo origen también el Instituto exhibe mediante la hipótesis de las diferentes migraciones transpacíficas y que se proyecta al mito y a la religión, a las leyendas y reyes gigantes, por ejemplo, Naymlap quien llegó en una barca dorada y fundó un reino; hombres que con el transcurso de los años usaron, la anchoveta para la alimentación y también como fertilizante y, para la navegación, la balsa de troncos, los caballitos de totora, las balsas grandes con entrepuente, las balsas de odres, para comerciar por mar hasta Centro América y México. Así se fue produciendo la expansión imperial cuyos principales protagonistas fueron Cápac Yupanqui, Yahuar Huácac, Viracocha y, muy particularmente, Huayna Cápac.

El Dr. Hermann Buse de la Guerra hizo los estudios Superiores de Letras, Historia, Arqueología y Derecho en la Universidad Mayor de San Marcos. Fue catedrático en la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesor del Colegio Militar Leoncio Prado. Fue un distinguido periodista en el plantel del Diario *El Comercio*. Obtuvo, en el año 1956, el Premio Nacional de Periodismo y el Premio Nacional de Geografía, en el año 1959, ambos en el área de Fomento a la Cultura.

Es autor de muchas importantes publicaciones habiendo obtenido, en el año 1958, con su libro MAR DEL PERU, el Premio Nacional de Geografía. Dentro de estas publicaciones, debe destacarse también, entre otros, sus obras denominadas Machu Picchu (1961) y Los Peruanos en la Oceanía (1967).

Fue miembro de importantes instituciones tales como la Sociedad Geográfica, el Patronato Nacional de Arqueología, del Comité de Cooperación con la UNESCO y Miembro Fundador, desde el año 1963, de la que fue Comisión Para Escribir la Historia Marítima del Perú que, en el año 1973, devino en lo que es hoy el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del cual fue Miembro de Número hasta su fallecimiento el 22 de agosto de 1981.

ÉPOCA PREHISTÓRICA

Las Primeras Estaciones Frente al Mar *

La prehistoria peruana, de acuerdo con los últimos hallazgos, tiene una profundidad cronológica que fluctúa entre quince y veinte mil años. Con el período Paccaicasa, de Ayacucho, MacNeis, su descubridor, no duda de los veinte mil años.

De este período, verdaderamente primordial de la historia peruana, no hay nada coetáneo en la Costa. La ausencia podría indicar o que los vestigios se perdieron o que no han sido hallados o que el poblamiento se retrasó, siendo tardío con respecto al de la Sierra.

En cambio, sí hay elementos coetáneos, en la Sierra y frente al mar, en el nivel de los lauricochas, que, como se ha visto, corresponde al 8,000 a. de J.C. (nivel que tiene, por lo tanto, una antiguedad de 10,000 años).

...

Hace diez diez mil años vivían en la región de Lauricocha -Andes de Huánuco y Cajatambo- grupos humanos que perseguían al guanaco y la taruca para alimentarse y que, eventualmente cuando los acosaba el mal tiempo, se refugiaban en cuevas. Eran cazadores superiores, como los ha definido su descubridor, Augusto Cardich (1959), que trabajaban con esmero la piedra dentro de las pautas paleolíticas del tallado, y que enterraban a sus muertos conforme a ciertos ritos funerarios. Físicamente, eran bajos (alrededor de 1.64 m.) y de cráneo dolicoide o alargado, como el de todos los grupos arcaicos del continente sudamericano, parientes, por lo tanto, del milenario hombre de Lagoa Santa, del Brasil.

El Poblamiento de la Costa y la Llegada al Mar

Lo dicho reza para la Sierra. ¿Cuándo el hombre llegó a la Costa, a los llanos marítimos? ¿Cuándo se enfrentó al mar? Y además de cuándo, ¿cómo lo hizo, por qué rutas y en qué orden de sucesión geográfica?

Hay dos teorías al respecto que destacan dentro del cúmulo de diversas opiniones. Una puede ser llamada Teoría de los lauricochas. Brevemente expuesta, dice que los grupos serranos definidos anteriormente -habitantes de las alturas, cazadores superiores de régimen de vida naturalmente trashumante- bajaban en la estación favorable por las quebradas del flanco occidental andino a los llanos marítimos en procura de mejores condiciones de vida. La estación seca de la Sierra los obligaba a buscar otro ambiente. Aquí, en la Costa, aprovechaban de los meses de la neblina y de la humedad, y se establecían, sólo por un tiempo -por unos me-

ses-, en las lomas, ricas en agua, vegetación y animales para el diario sustento. Después, al secarse las lomas al turno impuesto por la naturaleza -por el mes de noviembre-, volvían a las alturas, de allí llamados al propio tiempo por las copiosas lluvias estacionales, por el reverdecer de los matorrales y de las formaciones leñosas y por el desfile, nuevamente multitudinario, de los animales de la región. Al año siguiente, los grupos repetían el descenso y, al término del invierno, subían a sus elevados andurriales, y así sucesivamente.

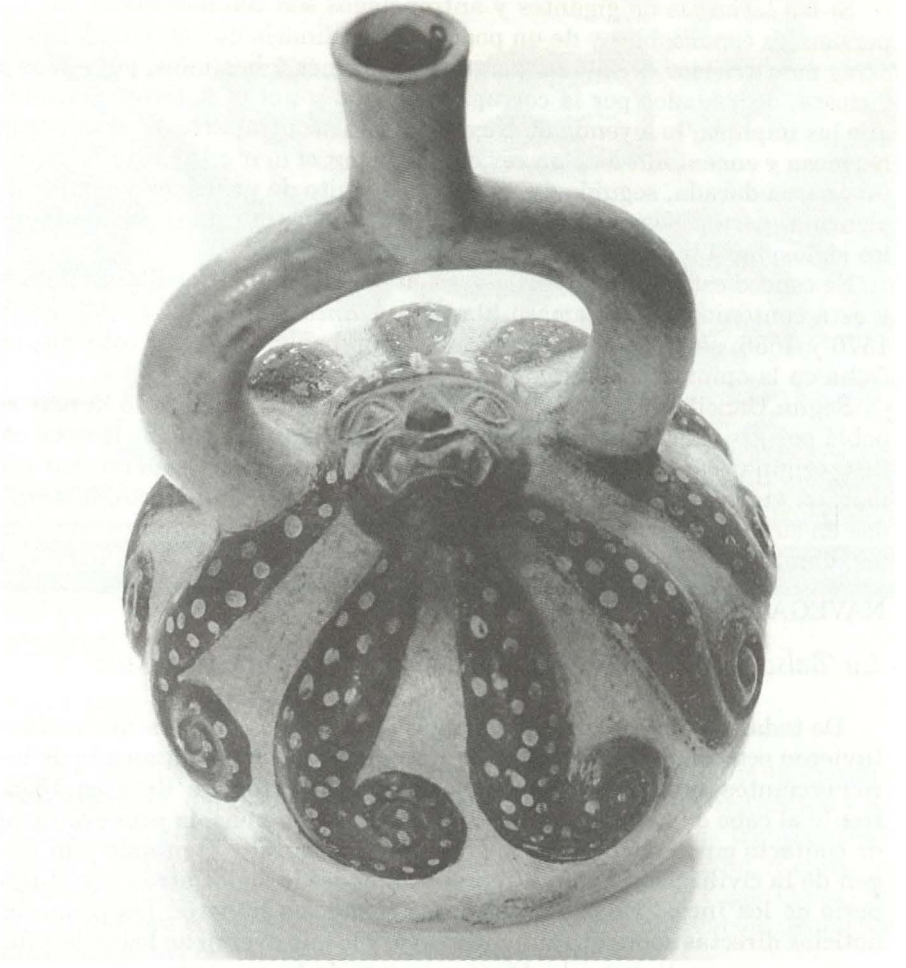


Figura de un cefalópodo o pulpo, de diez tentáculos y cabeza humanizada con rasgos felínicos, cubre el cuerpo globular de esta vasija bicroma (crema y rojo ladrillo).

* *Historia Marítima del Perú*. Hermann Buse, Tomo II, Vol. 1, pp. 169 - 171.

EPOCA PREHISTÓRICA

Leyendas de Reyes y Gigantes *

Naylamp, el Rey que llega por Mar en Barca Dorada

Si las leyendas de gigantes y antropófagos son conmovedoras por los personajes espantables y de un poder extraordinario que en ellas juegan: seres monstruosos de fuerza increíble, disformes y bestiales, perversos y viciosos, degradados por la corrupción sexual y por el apetito insaciable que los impulsa, la leyenda de Naylamp, como contraparte al terror, es la hermosa y encantadora de un rey que llega por el mar a la Costa Norte en una barca dorada, seguido de numeroso séquito de príncipes y gentes de alcurnia, para posesionarse de la tierra y fundar un reino, que, andando los siglos, hará historia.

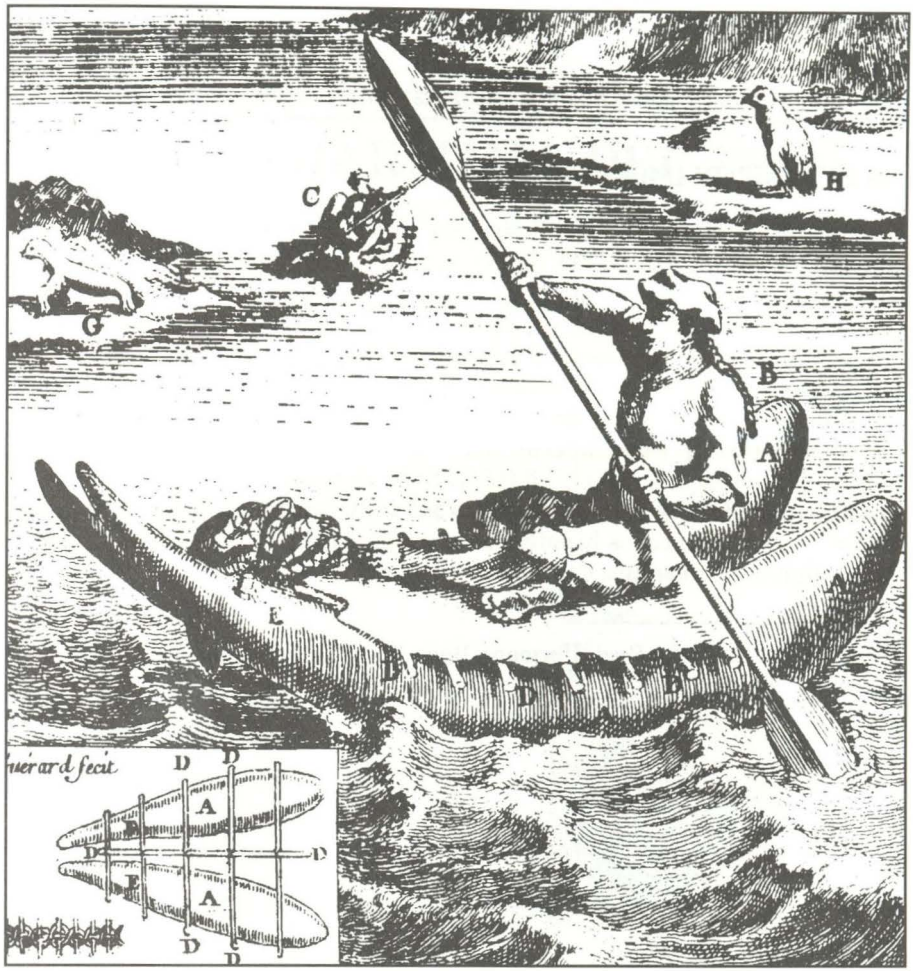
Se conoce esta leyenda por la versión del P. Miguel Cabello de Balboa y está contenida en su famoso libro *Miscelánea Antártica,* escrito entre 1576 y 1586, según Markham, pero más probablemente por esta última fecha en la opinión de Porras.

Según Cabello de Balboa, una parte de la Costa o llanos de la mar se pobló por gentes que bajaron de la Sierra perseguidas por los feroces collas, originarios del Altiplano. Estas gentes después se esparcieron por mar, en embarcaciones rústicas o balsas, en dirección al Norte, favorecidas en su migración por las corrientes de las aguas y los vientos constantes, llamados sures.

NAVEGACIÓN

La Balsa de los Tumbesinos con la que se topó Bartolomé Ruíz

De todas las balsas que los españoles de la época del Descubrimiento tuvieron ocasión de ver y examinar, ninguna aventaja en fama a la de los comerciantes tumbesinos que halló el piloto Bartolomé Ruíz en 1526, frente al cabo de La Galera. Ese encuentro fue, además, la primera toma de contacto entre la civilización cristiana occidental y el mundo aún virgen de la civilización andina, representado desde siglos atrás por el Imperio de los Incas. En esa ocasión, los españoles tuvieron las primeras noticias directas sobre el Tahuantinsuyo, y lo que oyeron de los indios fue confirmación de la leyenda de riqueza y poderío que habían escuchado entre los pobladores de la costa explorada.



Dibujo de pescador en balsa de odres (pellejos de lobo marino inflados)

EL MAR EN LA ECONOMÍA: LA ALIMENTACIÓN

Los Costeños, Grandes Pescadores

Los escritores del Descubrimiento y primeros tiempos de la dominación española, dejaron encendidos elogios sobre la mucha dedicación y excepcional habilidad de los indios costeños del Perú en los trabajos de la pesca, y declarándolos únicos verdaderamente en el mundo, o entre los mejores de otras regiones, por su pasmosa destreza para coger el pez, ora con la red, ora con el anzuelo, unas veces desde la embarcación primitiva, otras desde los promontorios y tormelleras de la costa.

Así, refiriéndose, en general, a los pobladores de todo el continente, Oviedo anota que "el manjar más ordinario de los indios y al que ellos tienen gran afición son los pescados de los ríos e de la mar; e son muy diestros —agrega— en las pescaderías e artificios de que usan, para los tomar".

LA EXPANSIÓN IMPERIAL

Surgido el Imperio de los Incas como una simple confederación de pueblos a mediados del siglo XII, en el Cusco, su expansión significó, a la postre, tras las guerras de conquista que se acentuaron durante el reinado de los monarcas de la dinastía de los Hanan Cusco, el ordenamiento estatal más perfecto, poderoso y extenso de América. No fue superado por los estados de México y Centroamérica y su superioridad sobre otras agrupaciones americanas fue tal que no admite comparación.

Se desconoce si este imperio, como organización política, tuvo antecedentes. No se sabe, a ciencia cierta, si hubo antes de él otro imperio de su magnitud, poderío y eficiencia. Todas las indicaciones al respecto son borrosas, en muchos casos hipotéticas y, en general, no se fundamentan en datos dignos de absoluto crédito.

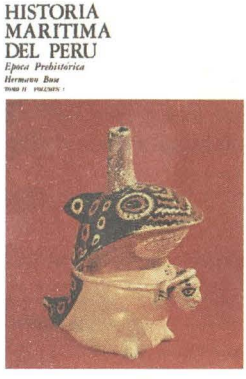
Historia Marítima del Perú. Hermann Buse, Tomo II, Vol. 2, pp. 70, 187, 499, 775.

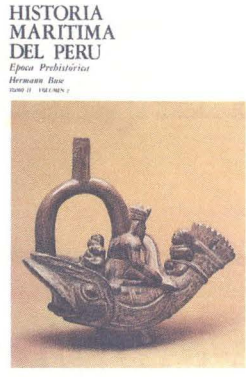
HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA

TOMO II VOLÚMENES 1 Y 2
DR. HERMANN BUSE DE LA GUERRA

Después de la parte científica, la **HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ** comprende la Epoca Prehispánica, cuyo desarrollo ha sido hecho por el doctor Hermann Buse de la Guerra, quien fuera profesor, autor de numerosos libros sobre arqueología, Historia y Geografía, y ganador de premios nacionales de Fomento a la Cultura.





INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

SE COMPLACE EN ANUNCIAR A LOS SUSCRIPTORES DE LA REVISTA DE MARINA
OFERTA ESPECIAL CON GRANDES DESCUENTOS Y CONDICIONES ESPECIALES
A LOS PRIMEROS 50 INSCRITOS

LA SEGUNDA PARTE DE LA HISTORIA MARÍTIMA
COMPRENDE EL PERIODO DE 1850-1920 EN DIEZ VOLÚMENES
FINAMENTE EMPASTADO DE MÁS DE 800 PÁGINAS CADA LIBRO

Av. Salaverry 2487 Fax 422-7838 Telfs. 422-1861 422-9950 San Isidro
Email: iehmp@servinet.com.pe
WEB: http://www.servinet.com.pe/historia-maritima/index.hmtl.

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.

   * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae.*
   ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

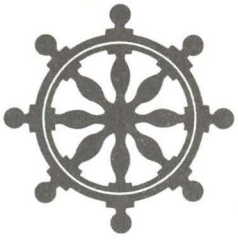
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transcripciones,* que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.




MARINA DE GUERRA DEL PERU