Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Guillermo Avanzini Pinto

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Jorge Núñez Montoya

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
Fernando E. León La Torre

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Moreyra Vidarte
Iván Gálvez Gaveglio

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.

REVISTA DE MARINA

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 1998

SSN 1012-8287



Combate naval de Angamos.
(Óleo del pintor Fernando Saldías Díaz, existente en el Palacio de Gobierno, Lima).

LA MARINA DE GUERRA
Y
NUESTRA SOBERANIA MARITIMA

En los dos primeros meses del tercer trimestre, nuestra agenda registra, próximos unos de los otros, tres fechas que tienen indudable significado y reconocimiento cívicos: la del nacimiento del héroe de Angamos (27.07), la del día jubilar mayor de la patria (28.07) y la que recuerda la promulgación del Decreto Supremo Nro. 781 (01.08-1947) que declaró nuestra soberanía marítima en los espacios y aguas del océano que nos es adyacente. El epónimo héroe de nuestra marina militar; la remembranza de nuestra independencia; las celebraciones por nuestra condición de nación soberana en sus destinos, y, finalmente, el recuerdo y la valoración del dispositivo que originó la Tesis Peruana que dio fundamentos y aliento para la innovación del Derecho del Mar.

Parada Militar del 29 de julio pasado. Cuando, en el curso del Desfile, cobró presencia la Marina, la ciudadanía, de modo espontáneo y unánime, tributó con fervor su aplauso al paso enérgico y marcial de los contingentes navales. Respecto a nuestra extensión y jurisdicción en el océano adyacente, nuestra Marina de Guerra se halla, porque le es consubstancial a su misión -así como por su laudable ejecutoria en él-, hondamente vinculada a nuestro mar. Vela en él. Lo custodia. Y, en los casos que se han dado, o se diesen, lo ha defendido y lo defenderá.

El dominio marítimo del Perú, que -por establecerlo así nuestra Constitución Política- se extiende 200 millas

mar adentro a partir del litoral, crea para la Marina de Guerra una misión y una responsabilidad de lo más trascendente; por que el mar así delimitado, el mar peruano, el Mar de Grau, es, a más de espacio favorecedor de las actividades de comunicación y comercio, también reconocido emporio de riquezas de orden hidrobiológico y mineral, es decir, escenario de esperanzadoras posibilidades para nuestro desarrollo y progreso. El mar, nuestro mar, es así una realidad generosa, y es fuente, asimismo, de actividades y espectativas en las que, en gran parte, se fundamentan y posibilitan nuestro esfuerzo e impulso hacia el futuro que anhelamos.

Acorde a su misión y responsabilidades, la Marina de Guerra provee a la nación de la tutela que le es consubstancial, a fin de que los derechos y los intereses del Perú no sean mellados ni aprovechados ilegítima e impunemente en desmedro de lo que a la nación, autónoma y soberana en su mar, le corresponde.

Así, imbuida siempre de principios e ideales, y portadora y depositaria -igualmente- de un historial de señera y ratificada ejemplaridad en todas las veces que se trató de la defensa de la nación y sus fueros, la Marina de Guerra persistirá en su empeño de ser la firme voluntad, la segura fuerza que velará y vigilará continua y permanentemente el espacio oceánico afecto a nuestros intereses, potestades y soberanía.

EL DIRECTOR

ANGAMOS

Concluyendo su quinta -y que habría de ser la última- incursión en espacios bajo el dominio enemigo (había llegado con la *Unión,* hasta Tongoy, a pocas millas de Valparaíso), el *Huáscar,* al alcanzar las aguas de Antofagasta se había internado en dicha rada en vías de hacer reconocimientos. Era ya llegado el día 8 de octubre de 1879. Concluido el sondeo, que demandó aproximadamente una hora, a más o menos las 02.00, el *Huáscar* se unió a la corbeta, y, juntas ya, ambas naves pusieron proa hacia Arica.

A poco de vencidas las 03.00 horas de ese día, entre las brumas fueron avistadas desde el *Huáscar* las siluetas de tres buques. Eran la primera división naval enemiga; el acorazado *Blanco Encalada* precedía a dos unidades más. Entonces las naves peruanas en procura de evitar la caza se orientaron al Oeste, y luego al Suroeste, logrando así librarse del acoso. Y de este modo, distancia alargada de por medio, tomaron rumbo a Arica otra vez. El tiempo transcurría, en el brumoso entorno, inexorable...

Eran las 07.15 de la mañana cuando, súbitamente, el vigía del *Huáscar* dio la voz: "¡Tres humos al norte!..." En efecto, se trataba de la otra división enemiga, encabezada por el blindado *Cochrane.*

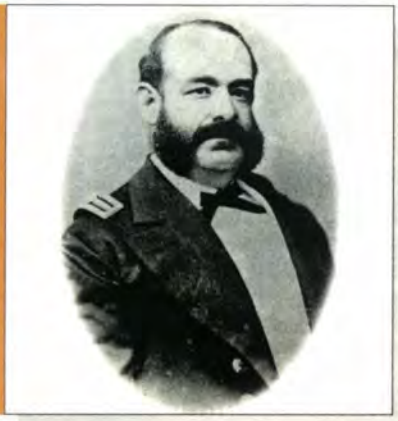
El pórtico de Angamos ha quedado abierto a la Historia y los siglos. En lo ancho del escenario, sobre el manto de las inquietas aguas, quedan definidos los protagonistas de la contienda inminente. El navío solitario y afamado que hasta entonces enalteciera la guerra en el mar, acosado y cercado por seis buques...

El *Huáscar* se apresta a la lucha. Pudo haber sido hundido por su tripulación. Pudo haberse acogido a lo explicable de la bandera en blanco. Pero no. Su aureola, una de valor y fama insignes, está con él. Si no ha de continuar así en el tiempo, concluirá con honor, en combate. Se proyectó, pues, un tramo hacia la costa; después se volvió orientando su torre de cañones hacia el semicírculo de hierro.

8 de octubre de 1879 en Punta Angamos. Quieta y como tensa la ligera niebla sobre el mar. Se han vencido ya dos tensas horas. Eran llegadas las 09.30 cuando el pundonoroso comandante del *Huáscar,* Grau, ordenó afianzar en el mástil el pabellón de combate. Ha llegado el momento. Iquique, Antofagasta, Caldera, Cobija, Taltal... Como en esas próceres acciones, también esta vez él, el Comandante Grau, hace suya la iniciación de la lucha. A su orden, desde el monitor, se rompieron los fuegos....

En Angamos se produjo el término de una campaña sin precedentes; una campaña heroica alentada por un ideal elevado y noble: el del amor y respeto a la Patria, sentimientos que por sí explican incluso el sacrificio en aras del honor nacional y la integridad de su territorio. En ellos se sustentó la señera ejecutoria del Héroe por antonomasia de la Campaña Naval de 1879 y, asimismo, figura epónima de la Marina de Guerra del Perú.

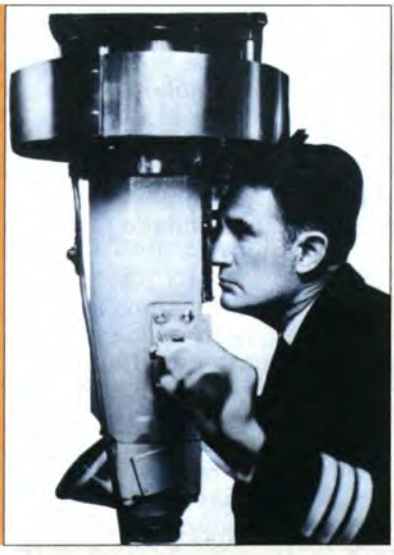
PERSONAJES



Semblanza del Almirante Miguel Grau

9

SUBMARINOS



Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros Submarinos

33

AVIACIÓN NAVAL



Aviadores navales precursores de nuestra Aviación Nacional

84

PODER NAVAL



Las Fuerzas Navales de Superficie en Sudamérica

99

INSTITUCIONALES



La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica

152

EDITORIAL 3

PERSONAJES
Semblanza del Almirante Miguel Grau 9
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

Grau y von Müller: Caballeros Andantes de la mar 27
C. de F. (r) Luis Felipe Villena G.

TECNOLOGÍA
Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros submarinos 33
Calm. (r) Federico Salmón de la Jara

ESTRATEGIA
El Perú, la gesta de América y el 2 de Mayo de 1866 45
Calm. (r) José García Valdivieso

La nueva Gran Estrategia americana después del fin de la Guerra Fría 75
Dr. Manuel Migone Peña

AVIACIÓN NAVAL
Aviadores navales precursores de nuestra Aviación Nacional 84
C. de N. Clemente San Martín Borja

PODER NAVAL
Las Fuerzas Navales de Superficie en Sudamérica 99
Tte.1° Alessandro Mogni Novoa

DERECHO DEL MAR
El Perú frente a la Convención del Mar 112
C. de N. Javier Olivares Polack

DERECHO INTERNACIONAL
Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida 119
Calm. Jorge Brousset Barrios

XXXIX años del Tratado Antártico (1959-1998) 129
C. de N. CJ Hernán Ponce Monge

HISTORIA
Los Cazasubmarinos 134
Valm. (r) Javier Pinillos Cabada

Las torpederas *Herreshoff* en la Guerra del Pacífico 142
C. de C. John Rodríguez Asti

La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica 152
Tte. 1° Raymundo Villar Gálvez

MICELÁNEAS
Gotitas de Sabiduría 166

SECCIÓN ESPECIAL
(Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú) 171



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

El Banco que conoce al Perú

Parece que la Patria del marino se hubiera ensanchado hasta los limites extremos del Continente Americano".
Aristóbulo del Valle
(26 octubre, 1879)

Semblanza del Almirante Miguel Grau

Fernando Casaretto Alvarado
Contralmirante A.P. (r)

(Tele video conferencia organizada por el Director de Instrucción de la Marina de Guerra del Perú, Calm. Bruno Schenone Verdecchia, y el Director de Instrucción de la Armada de la República Argentina, Calm. Álvaro Vásquez. Mayo, '98. La contraparte argentina desarrolló el tema: "Semblanza del Almirante Guillermo Brown").



MIGUEL GRAU
(1878)
Fotografía tomada por Eugene Courret.

La Marina de Guerra del Perú transcurre su desarrollo en un antiguo culto que da, que ha dado siempre, a los hombres que a través del tiempo y en la circunstancia que les tocó vivir han contribuido con su vida y sus hechos a que el Perú se formalizara como la gran nación que es, a que el Perú y su rica raigambre histórica incruste en América su vital organismo.

Nombre fundamental en la historia naval peruana y americana es el Almirante Miguel Grau. *(Fotografía N°1: Miguel Grau, tomada por Eugene Courret, 1878).* Su gloria ha sido perennizada en bronce *(Fotografía N°2: Monumento a Grau, Victorio Macho, Lima)* y en granito *(Fotografía N°3: Monumento a Grau, Fabio Lanzarini, Callao).*

El general Dn. José de San Martín proclamará la independencia del Perú en el año 1821, pero antes, desde el mismo setiembre de 1820 en que se realiza el desembarco en Paracas, importantes prohombres argentinos de la libertad americana, como Juan Gregorio Las Heras, Guillermo Miller, Juan Antonio Álvarez de Arenales, Rufino Guido, Manuel Rojas, Juan Lavalle, y tantos otros, protagonizarán en el Perú hechos trascendentes que la historia guarda con reconocimiento, con afecto, y que el pueblo recuerda cuando ve monumentos de estos hombres en las plazas y sus propios nombres en calles y avenidas.

En 1824, Junín y Ayacucho conocerán de actuaciones cimeras que unen, que siguen uniendo, a peruanos y argentinos, a americanos en acciones bélicas por la libertad continental: Necochea comandará la caballería patriota en Junín, el mismo que encumbra a Manuel Isidoro Suárez y al Húsares del Perú con José Andrés Rázuri.

Jorge Luis Borges tiene para Junín, batalla columnar de la independencia americana, una composición poética que él mismo considera inscrita dentro de lo mejor de su obra, se intitula "Junín" y aquí alude justamente a Manuel Isidoro Suárez, quien es uno de sus bisabuelos: *"...Vuelvo a Junín, donde no estuve nunca, a tu Junín, abuelo Borges (...) Te imagino severo un poco triste, quién me dirá cómo eras y quién fuiste".* Otro poema intitulado: "Página para recordar al coronel Suárez, vencedor de Junín", reitera en la memoria de este joven oficial que a los veinticuatro años tuvo tan destacada actuación aquel 6 de agosto de 1824.

Guillermo Miller es protagonista en Junín y Ayacucho, batalla ésta que termina, en la cumbre misma del Condorcunca, con la victoria patriota el 9 de diciembre de 1824.

En esta gesta americana ha intervenido un oficial colombiano, se llama Juan Manuel Grau y Berrío.

Trece años desde la proclamación de la independencia nacional y diez desde las batallas capitales de la emancipación habían transcurrido cuando en el año 1834 nace en Piura Miguel Grau Seminario. Geográficamente, se ubica este departamento en el norte peruano y de esa tierra -generosa en hombres, hechos y fertilidades- se ha dicho que es: "una gran cabeza hecha de roca bravía y arena cálida, que mete la cara en el mar y reclina la nuca en los Andes fuertes y duros".

Allí pues, donde Punta Balcones señala el territorio más occidental de America del Sur, penetrando en el Océano Pacífico, nació Grau. La joven nación peruana iniciaba la etapa republicana de su historia, acoplándose a los nuevos tiempos con la dificultad de los primeros pasos.



MONUMENTO A GRAU
(Lima)

... Su gloria ha sido perennizada en bronce.

Escultor,
Victorio Macho.

Juan Manuel Grau, soldado colombiano veterano de Junín y Ayacucho, y doña Luisa Seminario del Castillo, dama piurana, son los padres de Miguel, quien es el tercero de cuatro hermanos.

Estrecheces económicas coadyuvan a lo que posiblemente fue un impacto emocional en el niño Grau deslumbrado, a los ocho años de edad, cuando conoce el mar de Paita -que es puerto acogido por una de las bahías más hermosas de la costa peruana- al asumir el padre un cargo administrativo en el puerto.

Se embarca a los nueve años de edad en el bergantín *Tescua* al cuidado de don Manuel Herrera quien es su preceptor en el mar. Un segundo buque, la goleta *Florita* sería fundamental escalón en la vida del grumete Grau, esta nave es también comandada por Herrera, como la *Josefina*. Una serie de otros buques se constituirán en el hogar marino de Grau quien verá transcurrir, así, parte de su niñez y toda su adolescencia hasta volver definitivamente al Callao en agosto de 1853. Ha cumplido diecinueve años el robusto joven que ingresa a la Marina de Guerra al tiempo que se relaciona con el profesor español que es también poeta: Fernando Velarde. Éste, a la muerte de Grau, en 1879, hizo una inspirada composición literaria que en uno de sus versos define de alguna manera al discípulo:

"Nunca fuiste risueño ni elocuente,
Y tu faz pocas veces sonreía,
Pero inspirabas entusiasmo ardiente,
Cariñosa y profunda simpatía".

El guardiamarina Grau es -en base a su calificada experiencia- un navegante extraordinario, pero junto con ello es también un profundo conocedor del alma humana. Había navegado todos los mares y alternado con hombres de todas las latitudes. Encontró que su tierna edad lo hacía, a bordo de naves extrañas, objeto de curiosidad primero y admiración después. Trajinó cubiertas en donde los hombres sin hablarse se entendían en la maniobra, en la estiba de la carga, en la rueda de cabillas gobernando la nave, aun en el castigo corporal tan común por entonces ante actos de indisciplina.

Mucho de la formación espiritual y física de Miguel Grau es mérito de preceptores anónimos, hombres rudos que deben haberse conmovido ante la presencia de un grumete que estaba fuera de sitio -por lo menos por su edad-, pues eran años que debían ser compartidos con hermanos, con amigos, con padres.

Doce naves mercantes habían sido la escuela práctica de Grau. No fue ajeno a capítulos ingratos en ese devenir. Hong Kong, Macao, eran puertos donde se traficaba con esclavos chinos destinados a las ricas plantaciones azucareras del Perú. Muchos de estos hombres, engañados por sus contratistas, viajarían en condiciones infrahumanas y morirían en el camino. Todo ello lo ve, lo observa, lo sufre y aprende Grau. Este tráfico se dio desde el año 1849 y continuaría hasta 1857. Su sensibilidad humana extraordinaria debe haber hallado respuesta en tan múltiples experiencias; por ello, no asombra después -a quien se asome a estos años aurorales en la vida de Miguel Grau- que en situación de guerra ordene a sus hombres rescatar del mar a los náufragos de la corbeta chilena enemiga *Esmeralda* el 21 de mayo de 1879, pues, a su entender y a su sentir, "son náufragos; vencidos ya, no son enemigos".

Para muchos historiadores esta acción de Grau es el pedestal de su gloria, para otros su revelación al mundo. Al propio comandante del monitor *Huáscar*, el solo intento de interpretación del hecho lo extrañaría. Más adelante, en el transcurso de nuevas acciones de armas, él actuará de la misma manera cuando meses más adelante interviene en la captura del transporte *Rímac*, el 23 de julio, o cuando ordena unos días antes al comandante del *Matías Cousiño* que desembarque a su gente pues va a echar a pique el buque.

En 1853, como ya se ha comentado, es el año de la vuelta definitiva de Miguel Grau al Perú. La Marina, por la voluntad indesmayable del presidente Ramón Castilla, había desarrollado con eficiencia y continuidad. Bergantines, goletas, fragatas y navíos componían una logística respetable tan sólo superada por el prestigio de los oficiales que conducían los buques.

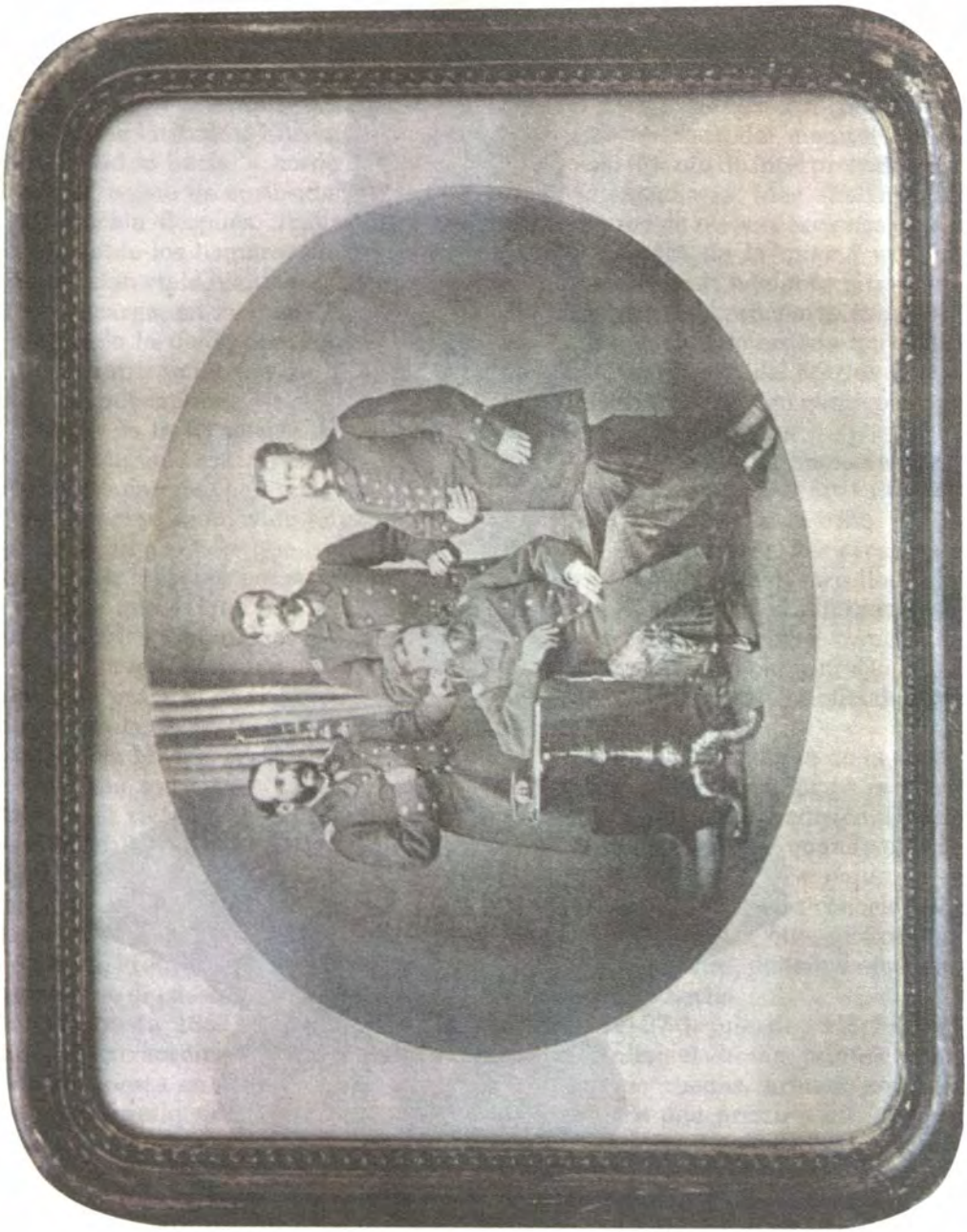
En 1854, el comandante de la fragata *Mercedes*, Juan Noel, lega a la Marina un acto de honrosa tradición. Decide no abandonar su buque cuando el 2 de mayo de ese año se va a pique en el puerto de Casma. Esto es conocido por aquel joven piurano que, próximo a cumplir veinte años, debe haberse conmovido con el hecho.

Antes, el 27 de julio de 1848, ha arribado al Callao el *Rímac*, primer buque de vapor, de ruedas, armado con seis cañones. Es una primicia en América del Sur y motivo de orgullo para los marinos.

Grau es también testigo de una hazaña naval peruana de carácter universal: entre el 25 de octubre de 1856 y 28



MONUMENTO A GRAU
(Callao)
Escultura en granito por Fabio Lanzarini.



de mayo de 1858 la fragata *Amazonas* se constituyó en el primer buque escuela americano que dio la vuelta al mundo.

Sucesivos cargos y mandos ostenta Grau hasta que el 14 de abril de 1864 naves españolas conducen la ocupación de las islas guaneras Chincha, ocasionando la natural reacción peruana y sudamericana, así como desacuerdos al interior del ámbito gubernamental español. El presidente Pezet nombra en comisión a jefes y oficiales en demanda de reforzar la escuadra. Miguel Grau recibe en Saint Nazaire, Francia, el 15 de diciembre de 1864, la corbeta *Unión* la que conducirá finalmente a la patria.

La guerra con España tiene en Grau importante protagonista como comandante de la corbeta "Unión", esto cuando el 7 de febrero de 1866 se libra en Chiloé, el combate de Abtao. El 2 de mayo consolidará en el Callao -definitivamente- la independencia americana, combate en el que destaca un paisano de Grau: Lizardo Montero Flores, y en los fuertes y baterías del puerto, 161 oficiales de Marina.

La personalidad de Grau es manifiesta, sus conciudadanos lo respetan como a otros marinos entre los cuales están: Aurelio García y García, Lizardo Montero, Manuel Ferreyros. Con Miguel Grau, estos oficiales son bautizados por el pueblo: "Los cuatro ases de la Marina". Lo son profesionalmente pero se han adentrado en el espíritu ciudadano por que son respetables y saben hacer respetar a la nación por la legalidad y por la fuerza de las armas que, con eficiencia enorgullecedora, saben emplear y poner al servicio de la nación *(Fotografía N°4 de Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros).*

Jorge Basadre, historiador de la República, ha expresado a menudo que el Perú es un país "a veces cegado por la embriaguez de momentos alegres y confiados, aunque en más de una ocasión resultó sumido en un agonizar cruento, para tener, luego, extraordinaria aptitud para reaccionar". Viene a colación la cita para recordar que después del conflicto con España y retirados los hombres y las naves hispanas de la isla de San Lorenzo, donde yacen sus muertos, el presidente Mariano Ignacio Prado decide que los marinos peruanos acudan en expedición a las Filipinas para desalojar a los españoles de esas tierras. La euforia de Prado lo lleva -inconsultamente- a disponer que un jefe extranjero contratado tome el mando de la Escuadra para tal expedición.

Los marinos, y Grau entre ellos, rechazan tan absurda disposición lo que le vale juicio y prisión en la isla de San Lorenzo. El abogado Luciano Benjamín Cisneros asumirá la defensa de los navales acusados, según Prado, por los delitos de: deserción, insubordinación y traición a la patria. El 11 de febrero de 1867 son absueltos los encausados. Miguel Grau solicita licencia para ingresar en una compañía inglesa de navegación al mando del vapor "Puno". Meses después contraería matrimonio en la Iglesia del Sagrario de Lima, el 12 de abril de 1867. Es el mismo año de la muerte del mariscal Ramón Castilla en la Pampa de Tamarugal, camino a Tiliviche. Una frase de este prohombre de la nación peruana, que tanto hizo por la Marina de Guerra, fue: "Si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos". *(Fotografía N° 5: Miguel Grau de pie al lado de un mueble, posada la mano izquierda en un jarrón. Eugene Courret).*



MIGUEL GRAU
(De pie, al lado de un mueble, posada la mano izquierda en un jarrón).
Fotografía por Eugene Courret.

En un escueto perfil de la personalidad de Grau, destaca con relevancia un vector de civismo que a menudo confunde al investigador, pues acude al estudio en la convicción que Grau es fundamentalmente un héroe del mar. Grau, quien fue antes que nada un hombre pendiente de las necesidades y carencias de otros hombres, se exalta ante la injusticia y enfrenta a menudo a quien trata de conculcar los derechos del ciudadano. Por eso en 1872 lidera la resistencia contra Tomás Gutiérrez, ministro de Balta, y hermano de otros tres coroneles con quienes se había levantado en revolución para impedir el acceso a la presidencia de la República de Manuel Pardo, primer mandatario civil en la historia del Perú. Las frases que figuran en el manifiesto de la Armada Nacional, con el que Grau y muchos marinos se oponen al golpe, reflejan mucho más que un estado de ánimo. Como comandante del monitor *Huáscar* cumple una comisión al sur. La reacción de la ciudadana llevaría no sólo a la debelación del intento revolucionado sino también a la muerte de tres de los cuatro oficiales comprometidos. Antes ha muerto también fusilado en el cuartel San Francisco el presidente José Balta.

Representante por la provincia de Paita entre 1876 a 1879, Miguel Grau vuelve a demostrar su calidad personal y sentido del deber. En el libro copiador de exposiciones de la Cámara de Diputados se pueden leer tópicos que son sólidos argumentos a esta afirmación. Defiende a Paita con ardor cuando el gobierno propone la supresión de la provincia y su anexión a Piura. Defiende a la Marina de Guerra, el Arsenal, las partidas relacionadas con los servicios que deben recibir los buques, los recursos humanos, cuando se pretende recortar las dotaciones y llega a ser cáustico cuando expresa en la sesión del 28 de diciembre de 1878: "yo aplaudo el celo de la comisión al hacer las supresiones que con frecuencia hace, aun en ramos que desgraciadamente no conoce bien, alabo su espíritu económico; pero debo observarle (...)" *(fotografía N° 6: del parlamentario Grau, de civil, con chistera en la mano derecha).*

La Resolución Legislativa N° 2368 que firman en Lima -el 14 de octubre de 1983- el Presidente Fernando Belaúnde Terry y el ministro de Marina Jorge Du Bois Gervasi establece una curul permanente en honor al parlamentario Miguel Grau en el Congreso de la República y la lista de asistencia iniciada con su nombre y la respuesta: ¡Presente!.

La guerra con Chile acaecida en 1879 tiene en la actuación de nuestros marinos, especialmente en Miguel Grau, una medalla de honor prendida en el pecho de la patria que alcanza por igual a los peruanos de entonces y los peruanos de todas las épocas. Así fue y así seguirá siendo.

La actuación profesional de los marinos peruanos al mando de la Escuadra fue evidentemente superior a la del enemigo. Lamentablemente los buques eran armas para una guerra que ya había pasado y que fue librada con éxito en 1866, las naves veteranas de Abtao habían enmohecido, tecnológicamente y materialmente hablando; pero los capitanes demostrarían que el viejo aforismo gualdrapeaba con el mismo sentir. Así los hombres de acero en buques de madera eternizarían una casta que tiene continuidad en los hombres de la Marina que hoy constituyen dotaciones de gran eficiencia en naves de alta tecnología.

Como el origen de la guerra fueron el guano y el salitre, los buques chilenos se apostaron durante largas semanas frente al puerto salitrero de Iquique y



PARLAMENTARIO MIGUEL GRAU
De civil, con chistera en la mano derecha.

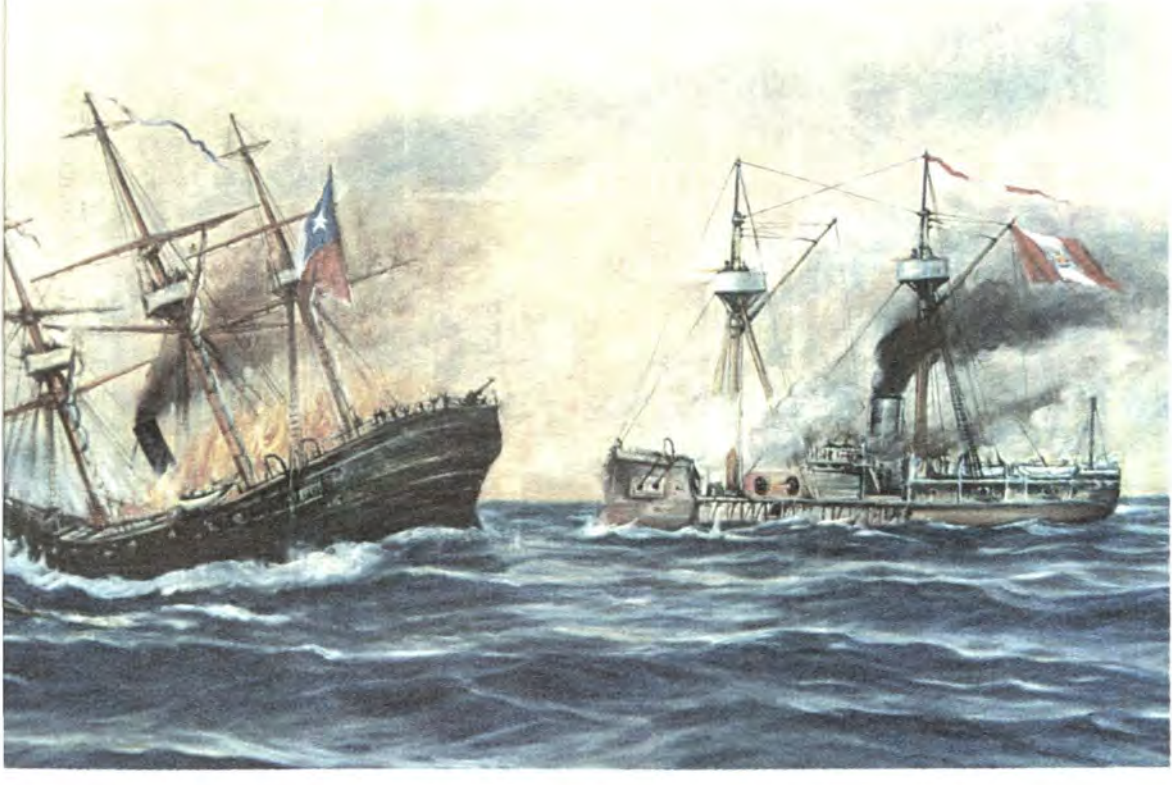
allí permanecieron inactivos, hasta aprestar su viaje al Callao en la segunda semana de mayo con intención de sorprender a la escuadra peruana.

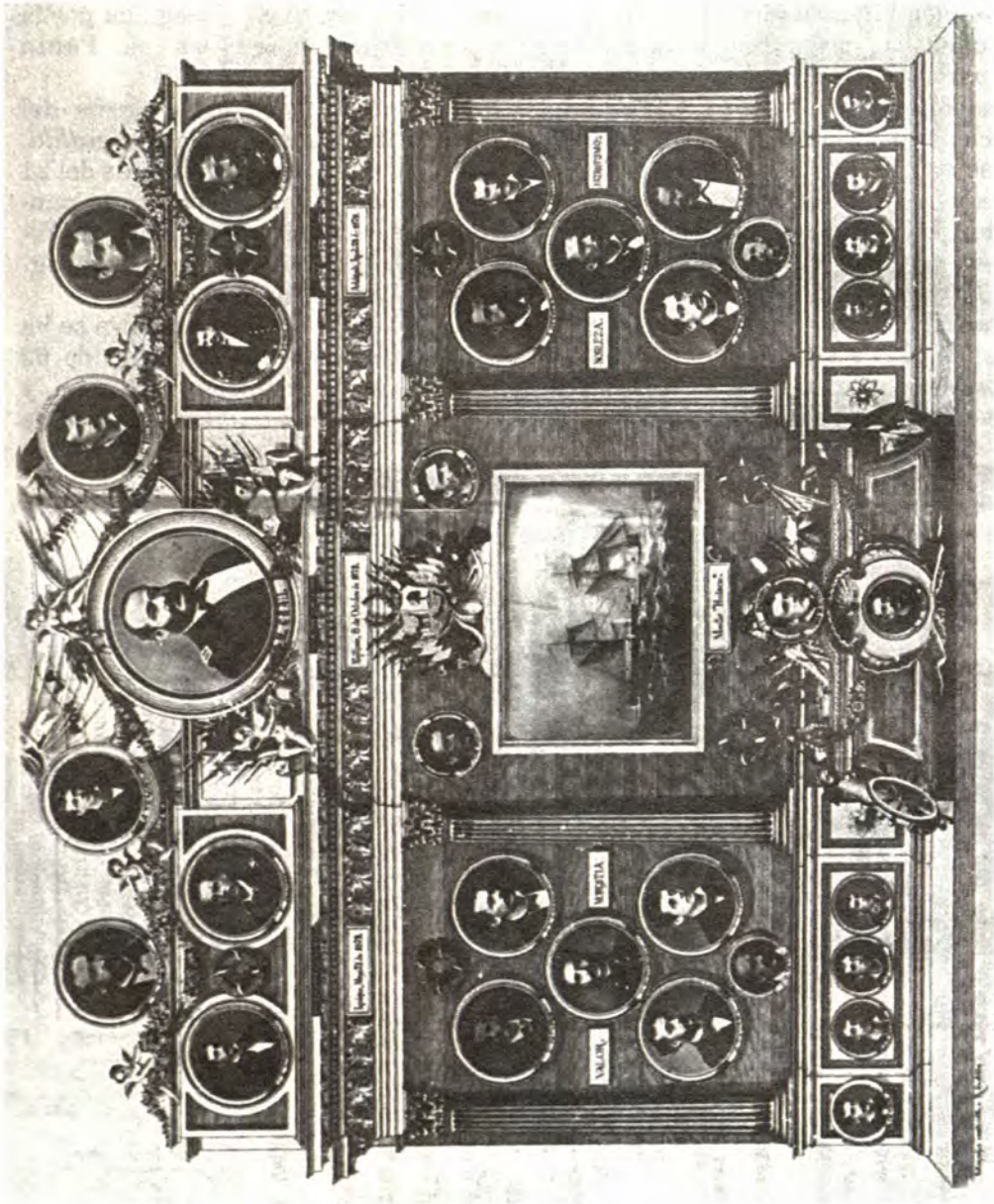
Cuando las naves chilenas al mando de Juan Williams Revolledo están en las islas Hormigas -frente al Callao- reconociendo la zona, los buques peruanos se encuentran en Arica, centro de operaciones dispuesto por el presidente Prado. En Iquique sorprenden a tres buques chilenos: *Esmeralda*, *Covadonga* y *Lamar*. El *Huáscar* se adelanta a la fragata peruana *Independencia* que comanda Guillermo More y acierta con un proyectil de cañón a la *Covadonga* atravesando su casco de parte a parte. Huyen del escenario de Iquique el *Lamar* y la *Covadonga*, permaneciendo en la rada la *Esmeralda*. Huyendo entonces la *Covadonga*, es perseguida por la *Independencia* que vara en Punta Gruesa.

En Iquique tres espolonazos del *Huáscar* dan cuenta de la *Esmeralda*, que se sumerge a las 12.10 horas del 21 de mayo de 1879, muriendo su comandante Arturo Prat y 140 hombres. *(Fotografía N° 7: Combate de Iquique, autor David Samillán Senmache).*

El comandante Grau -como ya se ha mencionado- dispuso el rescate de 62 sobrevivientes a quienes dio ropa y abrigo en el *Huáscar*. Con la acción de

COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
(Óleo del pintor David Samillán Senmache).





LA GLORIOSA DOTACIÓN DEL *HUÁSCAR*

Iquique se empina en la historia universal este oficial peruano que en el fragor de la guerra es capaz de ordenar: *"Salven a los náufragos, que ya no son enemigos".*

Se dice que los héroes del mar trascienden con mayor fuerza que otros héroes en la memoria de los pueblos.

Que la condición del escenario donde se desenvuelven sus hechos, la vastedad del océano y el techo infinito del cielo con su miríada de estrellas y planetas engrandecen sus acciones.

Que la desaparición física de marinos muertos en acción es parte de esta trascendencia.

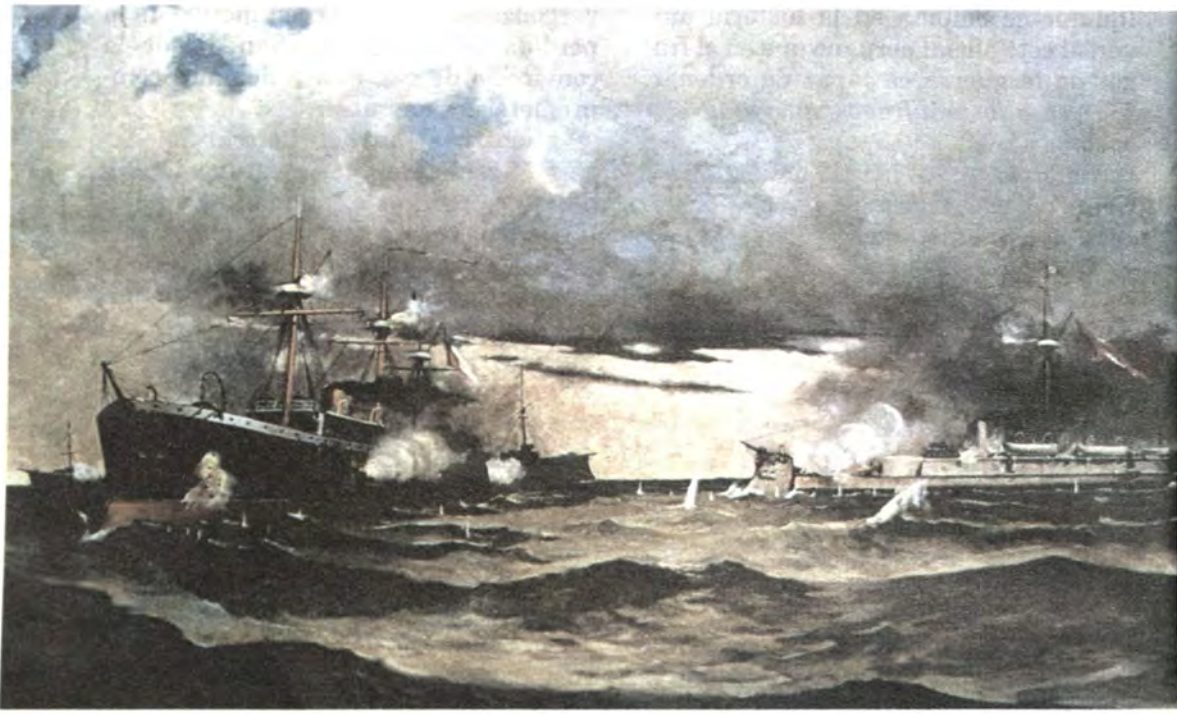
Grau impuso un estilo de guerra que le ganó -con sus triunfos en la campaña marítima- notoriedad. Lo evidencian no sólo los náufragos de Iquique, también los bombardeos que dispuso sólo sobre objetivos militares sin dañar la población. El caso del *Matías Cousiño*, sorprendido por Grau en Iquique en la madrugada del 10 de junio -buque que bien pudo Grau espolonear-, su comportamiento con los oficiales y tripulación del transporte *Rímac*, que fue capturado por el *Huáscar* y la *Unión* el 23 de julio de 1879, acción de la guerra naval que llegó a poner en peligro la propia estabilidad del gobierno chileno ("Ayer conversaba con el presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de ministerio, sino también de que él abdicase". Saavedra a Rafael Sotomayor. Santiago, 28 julio 1879). Posteriormente, el 11 de agosto, el presidente chileno Aníbal Pinto expresaba "(...) la noticia de la captura del "Rímac" dio lugar aquí a escenas parecidas a las de noviembre cuando vino Bilbao. La misma chusma movida por los mismos agentes. Imposible imaginar una estupidez igual. La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del *Rímac* me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra".

Mientras Grau y el *Huáscar* amenazaron a Chile, la guerra estuvo detenida; otros heroicos comandantes y notables naves peruanas podrían sintetizarse en este concepto, es decir aglutinarse alrededor del comandante y el monitor como una pléyade gloriosa. *(Fotografía N° 8: Dotación del "Huáscar").*

Cuando el 8 de octubre de 1879 el combate de Angamos pone fin a las hazañas del monitor, con la muerte de su comandante, oficiales y personal subalterno, entonces recién se iniciará la campaña terrestre. Veinte días después de Angamos, es decir el 28 de octubre, zarpa de Antofagasta la fuerza de ocupación chilena y el 2 de noviembre tiene lugar el desembarco en Pisagua. *(Fotografía N° 9: Combate de Angamos, autor Teófilo Castillo).*

La primera noticia pública del combate de Angamos fue dada por el diario "El Comercio", 2da. Edición de la Tarde -número 14897- del jueves 9 de octubre. Un fragmento de la información dice: "Un telegrama oficial recibido de Arica al medio día de hoy anuncia la probabilidad de que haya sucumbido el *Huáscar* en un combate con los blindados chilenos. El despacho a que nos referimos comunica que el 8 combatió con el *Blanco Encalada* y el *Lord Cochrane* en Mejillones. (...)".

Martín García Merou (1862-1905), ilustre abogado escritor y diplomático argentino, quien fue también ministro de Estado, escribió, siendo aun muy joven, después del combate de Angamos, dos composiciones literarias, la primera intitulada "Miguel Grau", en cuyos versos expresa: *(fotografía N°10: Martín García Merou).*



CAMBATE NAVAL DE ANGAMOS
(Óleo del pintor Teófilo Castillo)



MARTÍN GARCÍA MEROU
Abogado, escritor y diplomático argentino.



ARISTÓBULO DEL VALLE
Maestro universitario y legislador argentino.

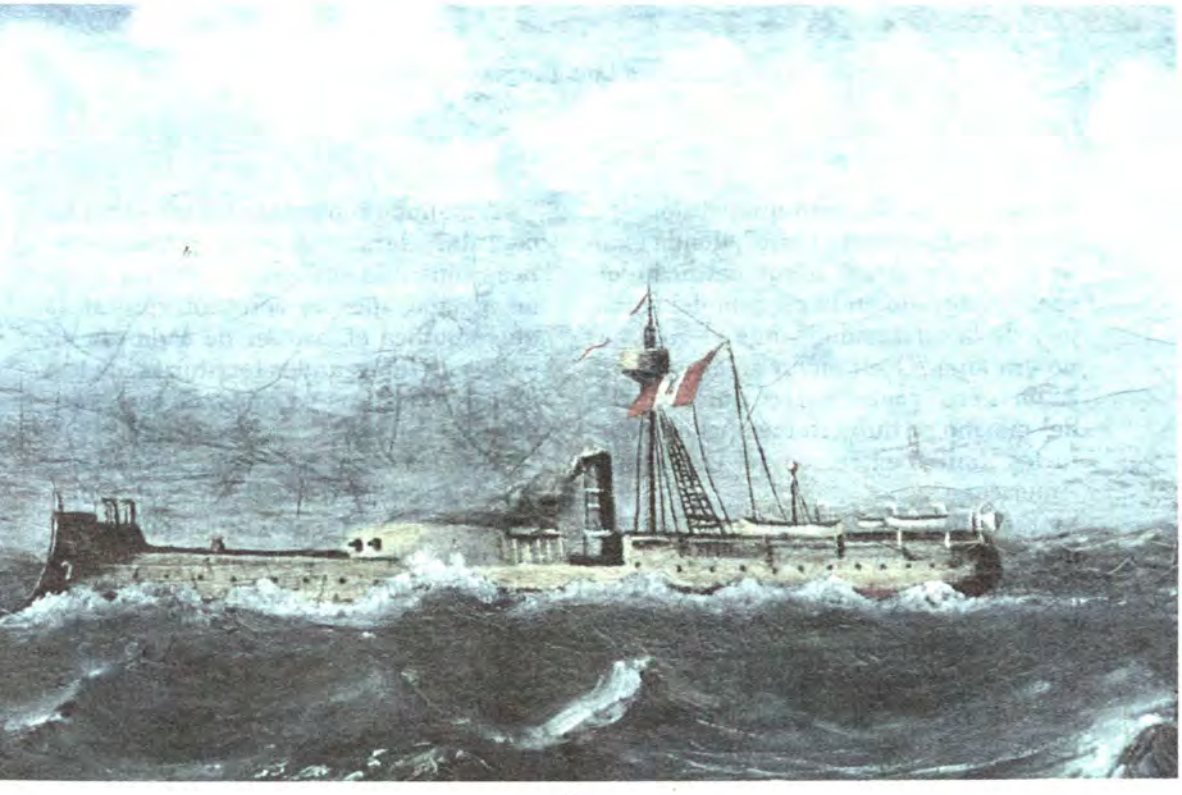
"El angel del martirio
rozó tu sien y acarició tu frente;
porque la gloria humana
enciende el blanco lirio
en la llama fugaz de la aureola,
y abre su templo al corazón ferviente,
pero después sobre el altar lo inmola".

Y la segunda que él tituló "Huáscar", y que es en los versos que siguen un clásico en nuestra Marina de Guerra: *(fotografía N° 11: El "Huáscar" en son de combate, de Guillermo Spiers).*

"Allá va... Solitario entre las brumas
Se confunde en la sombra su silueta
Con el oscuro cielo,
Las pálidas espumas
Y los reflejos de la mar inquieta!...
Su generoso anhelo
Lo empuja a la victoria.
En medio del embate de la suerte,
Murmura el viento que lo mece: muerte!
Y el mar rugiendo le responde: gloria!..."

Aristóbulo del Valle *(fotografía N° 12, de Aristóbulo del Valle),* notable maestro universitario, senador y diputado de la República Argentina, y uno de sus oradores históricos, pronunció en el Teatro Colón, de Buenos Aires, el 26 de octubre de 1879 -es decir a 18 días de

"EL *HUÁSCAR* EN SON DE COMBATE"
(Óleo de Guillermo Spiers).





El escritor Jorge Luis Borges con Abel Posse
(Fotografía de 1975).

Angamos- un discurso que tituló: "En honor del Almirante Grau", donde exalta la memoria del héroe calificándolo como: "educado en la escuela del trabajo y de la adversidad", que el Huáscar no era sino "Grau envuelto en su coraza de acero" y que "Parece que la Patria del marino se hubiera ensanchado hasta los límites extremos del Continente Americano".

Esto último es sin duda mucho de lo que aquel marino desearía hoy para toda América. Una patria de todos. Una patria en la que países como Argentina y el Perú -entre otros- han sabido construir, superando pruebas tremendas con valor, con dignidad, con recursos económicos que son siempre escasos.

A menudo contempladas nuestras lacerantes, largas guerras contemporáneas contra la subversión, por un mundo alejado, que no sabe interpretar lo que significa el acaecer de cada día en países de tan grandes territorios, de tan plurales culturas y etnias, de tan grandes esperanzas.

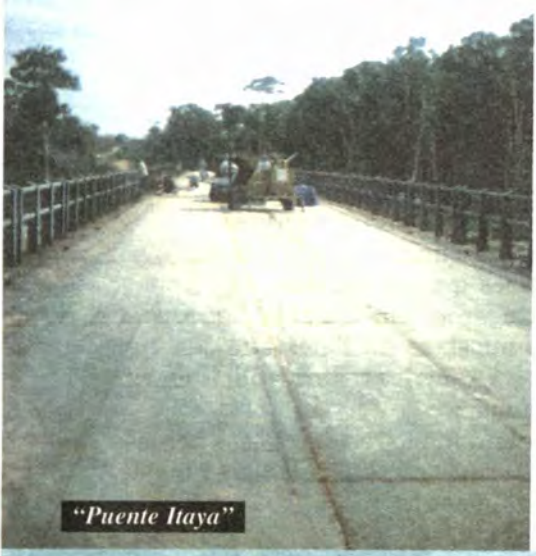
En los vastos escenarios donde transcurre nuestra vida, el mar, que es sujeto de fundamental protagonismo en nuestra existencia, fue alguna vez definido por Borges, a quien en la fotografía apreciamos con otro literato argentino de alcurnia, don Abel Posse -hoy embajador de la República Argentina en el Perú-, con estas palabras: *(fotografía N° 13: Jorge Luis Borges con Abel Posse).*

"Antes que el sueño o el terror tejiera mitologías y cosmogonías, antes que el tiempo se acuñara en días, el mar, el siempre mar, ya estaba y era".

"Ya estaba y era" anticipado a la presencia misma del hombre, pero puesto allí temprano por Dios para unir a todos los hombres.

Frente a los retos rutinarios que nos ofrece la vida, un hálito vivificante acude en las horas de prueba y nos enriquece espiritualmente. Es la memoria de nuestros hombres mayores y con ellos la presencia constante do los jóvenes héroes que en guerras más recientes entregaron, como aquéllos, todo, para que nuestras naciones que son tan grandes y tan ricas, desarrollen en un clima de paz.

En el profundo respeto a esos héroes, a nosotros nos corresponde hacer lo que siempre hemos hecho: Servir a la Patria.



"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

Grau y von Müller:

Caballeros Andantes de la mar

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

Es de suponerse que, con rara excepción, los organismos internacionales que propugnan la paz y el desarrollo hayan podido superar significativamente, a pesar de la fuerza que hayan impreso a contracorriente, los recelos y la animosidad que caracteriza a tantas épocas de belicosidad y destrucción en las guerras que registra la historia de la humanidad.

Si mucha gente cree que la guerra es un factor inherente a la vida y a la supervivencia de los pueblos, y hasta podrían aducir que un gran espacio geográfico (como lo es hoy, por ejemplo, la Unión Europea) en donde antaño ocurrieron brutales eventos bélicos son susceptibles de convertirse después en grandes núcleos de paz y desarrollo, ¿acaso no debería ser cierto que creado el hombre a imagen y semejanza de Dios habría de poseer más capacidad que ésa para constituirse, al revés, en instrumento de paz y desarrollo? Además, aunque ello resultaría imposible, puede fundadamente calcularse el nivel de bienestar al que habría llegado la humanidad si gran parte de las inversiones en armas y en la reconstrucción de los daños. El resultado sería espectacularmente superior. Si alguien ha dicho, y con razón, que el subdesarrollo está en la mente y no tanto ajeno a nosotros me gustaría preguntar si no es cierto que con la guerra estaría sucediendo lo mismo.

Hecha esta introducción quiero ahora relacionar el tema con uno de los pasajes de nuestra historia republicana. El más hermoso. Y que corresponde tan honrosamente al escenario marítimo.

Es de dominio público la trayectoria de vida de nuestro héroe máximo Miguel Grau Seminario, muy particularmente humanizando la guerra al dejar de bombardear ciudades indefensas y salvando náufragos provenientes de sus mismas acciones a lo largo de seis meses del tipo de una especie de guerra de corso que condujo, hasta ser transportado a la gloria el 8 de octubre de 1879 en el monitor *Huáscar*.

Pero quizás muy pocas personas conocen que treinticinco años después, al estallar la Primera Guerra Mundial, el comandante Carlos von Müller, de la Armada Alemana, al mando del *Emden*, crucero explorador de 3.050 toneladas, 25 nudos, 12 cañones de 4 pulgadas y dos tubos lanzatorpedos de superficie, inició una proeza similar cuando al romperse las hostilidades en setiembre de 1914, estaba en misión en el Mar Amarillo, en el Oriente, en el Océano Índico.

Durante tres meses detuvo, se aprovisionó y trasladó a su nave, las dotaciones de 15 naves mercantes, e igual número de buques generalmente británicos, antes de hundirlos, exhibiendo una extraordinaria ubicuidad en teatros de operaciones en Ceilán, Diego García, Malacca e Isla de Cocos, en donde, después de presentar combate, renunciando a rendirse ante la presencia de fuerzas navales británicas que lo venían persiguiendo, muy particularmente el crucero *Sidney*, encalló de intento su nave en esas islas cuando, descontando 200 muertos y más heridos, y con sus cubiertas destrozadas, disponía de apenas un tercio de su dotación. Ante ese blanco fijo e inerme el *Sidney* terminó de rematar al *Emdem*. Era noviembre de 1914. Von Müller, herido y hecho prisionero junto con su dotación, fue condecorado por su gobierno con la Cruz de Hierro, habiendo también tenido en su haber el hundimiento de un crucero ruso y un cazatorpedero francés.

Dentro de su conducta de guerra es de suponer que el *Emdem*, en determinados momentos estaba complicado con personas extrañas a su dotación y que dificultaban las normales actividades de a bordo para una campaña bélica y entonces se dió el caso que von Müller detuviese, paulatinamente, hasta 4 naves británicas exclusivamente para transbordar prisioneros, y después de aprovisionarse de víveres y combustibles, dejarlos en libertad. Es lógico que esta acción conllevaba el riesgo de denunciar su posición ante las fuerzas navales enemigas.

Sin embargo, a pesar de que omito algunos otros pasajes de estas proezas del *Emdem,* deseo concluir transcribiendo a continuación, literalmente, los siguientes párrafos del fascículo titulado "La odisea del *Emdem*" *(Episodios de la Gran Guerra*, de Feliú y Susana Editores, Barcelona, España) por E. Díaz-Retg:

"A las pocas horas de hundirse el "Killen" fue avistado otro buque mercante, el "Kabinga", que obedeció en el acto las señales del *Emdem,* para que hiciera alto. Se apersonaron a bordo de dicho buque los oficiales alemanes, reconocieron el cargamento y las provisiones, y cuando entraron a la cámara de los oficiales para revisar la documentación, el capitán les presentó a su esposa, que viajaba con él. Era una complicación con la que no se había contado y respecto a la cual no tenían órdenes y uno de ellos volvió a bordo del *Emdem* a dar aviso de ello a su comandante, von Müller. ¿Era posible hacer prisionera a una dama? ¿Se compaginaba con la hidalguía el abandonar a una señora en alta mar a bordo de una lancha? Ni por un momento pasó por la mente del jefe alemán semejante atrocidad y con una caballerosidad que a algunos les parecerá ciertamente extraña, von Müller pasó a bordo del "Kabinga" para ofrecer sus respetos a dicha señora, dejó a bordo del buque inglés las provisiones suficientes para que pudiera ganar el puerto más próximo y expresando, asimismo, a su capitán y a toda la tripulación reunida sobre cubierta que no era la misión de los buques de guerra alemanes el molestar a señoras, que no cuadraba a la valentía de los marinos mercantes el escudarse tras la consideración y el respeto que merecían de todo hombre bien nacido las mujeres, y como él, von Müller, siempre había sido y sería caballeroso, como buen marino, les dejaba en libertad y no hundía el buque para que la dama que en él viajaba no se viera expuesta a la molestia de ser

prisionera ni a los peligros de ganar la costa más próxima en una lancha de poco porte, mandó retirar el destacamento armado y, encargando al capitán no diera noticia exacta de la situación del *Emdem,* volvió a bordo de éste, que se alejó a toda máquina, mientras la tripulación del "Kabinga", agradecida, lanzaba varios hurras a von Müller, hurras constestados por los marinos alemanes con el himno *Deutchsland, Deutchsland uber alles*".

Un hermoso complemento del trágico final del crucero *Emdem* lo tomo también de la misma fuente bibliográfica, mencionada anteriormente, y que a continuación resumo:

El día 9 de noviembre, víspera del final del *Emdem*, llevando todavía una chimenea suplementaria que para el combate la tripulación había construído con maderamen y fierro para simular que se trataba de una nave de guerra británica, apareció el *Emdem* ante la isla Cocos, la más meridional de las del grupo Cocos-Keeling. En dicha isla existía una estación telegráfica inglesa y una estación transmisora y receptora de telegrafía sin hilos. Los telegrafistas ingleses y los oficiales de guarnición en la isla que habían ya visto al crucero anclado hacía poco y habían creído que era el buque inglés *Minotaur* fueron sorprendidos desagradablemente al ver acercarse a tierra dos chalupas con marineros armados y con cuatro ametralladoras. Eran las fuerzas de desembarco del *Emdem* consistente en 40 hombres al mando del teniente von Mucke, cuyo fin era la destrucción de la estación telegráfica. Antes que desembarcaran pudo el telegrafista de servicio expedir un radiograma pidiendo auxilio y acusando la presencia del *Emdem* en aquella isla, radiograma que fue recibido por el buque inglés *Melbourne*. A las 7 horas y 30 minutos de la mañana desembarcaba el destacamento alemán que, guardando con centinelas de vista los pocos hombres hábiles de la estación telegráfica, empezó la tarea de la destrucción del puesto de telegrafía sin hilos y del corte de los cables, tarea que terminó a las 9 y 20 minutos.

Al mismo tiempo la sirena del *Emdem* llamaba repetidamente a toda prisa a sus hombres de desembarco. ¿Qué sucedía? El radiograma recibido por el crucero *Melbourne* y de éste transmitido al *Sidney* que con él escoltaba un convoy de tropas australianas que marchaban hacia Europa, había hecho su efecto, y el *Sidney,* que a toda prisa se había dirigido hacia la isla Cocos, había aparecido a la vista del buque alemán. El *Sidney,* de 5,600 toneladas, con una velocidad de 26 nudos y armado de cañones de mayor calibre que los del *Emdem* era para éste un enemigo formidable. Fatalmente, ante la aparición del *Sidney*, von Müller tuvo que dejar urgentemente el área perseguido por la nave británica, de mayor poderío naval, dejando entonces en tierra a los 40 hombres a órdenes del teniente von Mucke.

Abandonados a sí mismos, sin esperanza de poder ganar su patria, debían esperar pacientemente que terminara la inmensa lucha o que un buque de guerra inglés fuera a la isla Cocos y los hiciera prisioneros. Ninguna de las dos hipótesis parecía bien a von Mucke y a su gente y en vano discurrían el modo de eludirlas. No es fácil salir de una isla sin buque. Pero en el embarcadero de la misma había un buque pequeño, una goleta con máquina auxiliar, de 70 toneladas, propiedad de un inglés llamado Ross y a quien pertenecía en parte el

grupo de las islas Keeling. Se apoderaron los marinos alemanes de dicha goleta, instalaron en ella las cuatro ametralladoras y un antiguo cañón de bronce que hallaron en la isla, recogieron en él cuanto combustible y provisiones de boca pudieron agenciarse y después de dejar en libertad a la escasa población de la isla, que hasta entonces habían estado bajo buena guardia y tratado con toda la cortesía y amabilidad posible, se hicieron a la mar. Cuarenta hombres, tres oficiales y cuatro ametralladoras a bordo de una goleta de 70 toneladas que enarbolaba orgullosa el pabellón alemán y que ocultaba el antiguo bajo un lienzo en que se leían las letras de su nuevo título *Emdem II,* era lo que tras de sí, como una estela de valor y de confianza en sí mismo, dejaba el desaparecido *Emdem*.

Fue así que el día 10 de noviembre zarpó el "Ayesha" convertido en barco de guerra y al cabo de pocos días los buques de cabotaje que circulaban entre los puertos occidentales de la Indochina fueron hundidos y apresados por un minúsculo buque, sucesor del *Emdem* y cuyo casco abrigaba el mismo resorte capaz de grandes y heroicas empresas: el amor a la patria y el convencimiento íntimo de que Alemania exige a sus hijos una disciplina férrea y encaminada a un solo y único fin.

Pero no solamente fueron buques costeros los apresados por el *Emdem II*; un buque carbonero inglés, el "Oxford", fue apresado también, pero no hundido, sino transformado en un crucero auxiliar y con éste fueron ya dos naves alemanas en el mar de las Indias, una pequeña escuadra que siguió persiguiendo a los buques mercantes y que logró burlar siempre la persecución encarnizada de sus adversarios.

Y luego se perdió otra vez la pista de los marinos alemanes, hasta que en los primeros días de febrero llegaron a Hodeida, en el Mar Rojo, después de sufrir pérdidas sin cuento, de habérseles terminado las provisiones, alimentándose sólo de chocolate y de cocos y de haber vigilado sin descanso para poder escapar a los buques de guerra aliados con los que no estaban en condiciones de combatir.

Recibidos por los turcos como héroes, con todos los honores debidos a los verdaderos valientes, a través de la Arabia y de la Turquía asiática llegaron a Constantinopla los sobrevivientes del crucero alemán cuyas hazañas temerarias no tienen igual en toda la historia de las heroicas gestas de todas las Marinas del mundo ni en las de los piratas y corsarios que un día fueron los amos del mar por su valor, su sangre fría y su audacia.

Sea cual fuese el resultado de la gran guerra que asola a Europa, sea cualquiera la opinión del que se pare a considerar todo cuanto el *Emdem* y sus tripulantes llevaron a cabo, habrá que reconocerse que cumplieron como buenos y que ninguno, hasta ahora, de cuantos hechos heroicos se han' registrado en toda esta lucha entre las naciones puede compararse en intensidad, duración, valor y abnegación con la historia del pequeño crucero botado al agua en Danzig en 1908 y destruido en el mar de las Indias en noviembre de 1914.

En Alemania se mantuvo por mucho tiempo, en memoria del *Emdem*, el hecho de colocar en letras menores, bajo el nombre real de las naves que allí se construían después del final de su vida de esta histórica nave, el título *Emdem* como una especie de segunda partida

de bautismo que honraba doblemente a esa nueva unidad. Así no sólo las nuevas naves germánicas exhibían no sólo su pabellón nacional sino el orgullo de un crucero que adornó excepcionalmente las páginas más bellas de su historia patria, muy particularmente naval.

Supongo que el lector habrá de preguntarse si 35 años después del sacrificio de Grau, nuestro máximo héroe, el Comandante von Müller fue o no otro caballero andante de los mares, un émulo de nuestro Gran Almirante sobre el que, a propósito de este tipo de hazañas, debemos estar muy atentos a la más completa de sus biografías ya publicadas y que próximamente dará a luz el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Grau es una personalidad todavía no suficientemente estudiada y que, estimo que no es exagerado señalarlo, dejó en herencia para la humanidad un hermoso testimonio de lo que significa la necesidad de moderar, toda vez que ello sea posible, los ímpetus de la bestialidad que significa dar rienda suelta a los bajos instintos que bullen en la naturaleza humana, muy particularmente en el fragor de los combates. Y me atrevo a afirmar que se trata de un personaje cuya transcendencia moral y espiritual no sólo en la nación, sino, como antes se mencionó, también en el concierto de las naciones, debe permanentemente cultivarse como un bello atisbo de que será siempre posible convertir en realidad, por largo que fuese el camino. Finalmente, sin ser ingenuo, debo suponer que los organismos internacionales correspondentes deben testimoniar, por lo menos, cierto ánimo para lograr, o por lo menos, intentar la humanización de "las leyes de la guerra".

PREMIO copé

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

19 AÑOS



PETROPERU

Evolución del Sistema y Equipos de Ataque en nuestros Submarinos

(Una contribución a la monografía del arma)

Calm. (r)
Federico Salmón de la Jara

"Una vez determinados los valores de rumbo, velocidad y distancia, proceder a la aproximación al blanco sin ser detectado, colocando al submarino en una posición que le asegure uno o más lanzamientos, con la más alta precisión".

No obstante los grandes progresos tecnológicos, se puede afirmar que, dentro del aspecto táctico, el principio arriba enunciado continúa siendo el mismo a través de de los años y la experiencia en el empleo del arma submarina. Me limitaré, por tanto, a intentar una apreciación sobre las condiciones, equipos y facilidades para las operaciones de guerra con que llegaron al Callao los tres primeros tipos de submarinos de nuestras fuerzas navales, así como las sucesivas transformaciones y mejoras que fueron recibiendo durante su larga y eficiente vida activa a fin de capacitarlas y ponerlas al día para el mejor cumplimiento de su misión: El ataque.

I. LOS LEGENDARIOS SUBMARINOS "R"

Hace unos meses, al publicar nuestra *Revista de Marina* un artículo sobre estas unidades en su viaje de retorno a sus astilleros de construcción, después de tres décadas de su recepción, afirmé que en el momento que dejaron 'las gradas de lanzamiento fueron considerados como "los mejores y más modernos submarinos del mundo" por el hecho de que al término de la Primera Guerra Mundial las grandes potencias navales estaban dedicadas a la investigación y prueba de distintas versiones o tipos de submarinos que resolvieran las exigencias que la experiencia de la guerra había dejado. Dije, entonces, que la casa constructora "The Electric Boat Co.", de Groton, Conn., USA , se adelantó al diseñar los submarinos que nuestra Marina contratara.

En el campo estratégico, su radio de acción en superficie representaba un factor altamente favorable, considerando las posibles áreas de operación (los tanques de lastre podían ser utilizados como reserva de combustible). El casco resistente permitía alcanzar los sesenta metros de profundidad, con un margen de seguridad del 20%, límite considerado suficiente para los entonces limitados medios de la guerra antisubmarina (equipos de detección y cargas de profundidad). Sus excelentes máquinas Diesel, al igual que poderosos motores eléctricos principales para su propulsión en superficie o en inmersión, sistema de baterías, de aire comprimido, bombas de lastre y auxiliares, capacidad de agua dulce, incrementada con equipos de destilación y posibilidades de comunicación, garantizaron su eficaz empleo a cargo de dotaciones plenamente preparadas y absoluto conocimiento del buque por cada una de sus dotaciones. Por otra parte, su velocidad en superficie e inmersión, maniobrabilidad, diámetro táctico y eficaz diseño para el trimado, respondían a las exigencias de su época.

Sistema y conducción del ataque

Quizá la incorporación de los tanques de compensación de torpedos representó, en esos años, uno de los mayores aciertos en su diseño, al dar solución a graves situaciones presentadas durante el proceso del ataque en acciones de la Primera Guerra Mundial, cuando al dispararse los torpedos se producía el incontrolado levantamiento de la proa, causa de repetidas pérdidas de submarinos al ser avistados por las unidades de superficie. Estaban dotados de cuatro TLT instalados a proa en línea de crujía. Los torpedos eran accionados desde las estaciones de comando de la Torre de Combate o del Puesto Central. Era discutible la capacidad máxima de dotación de torpedos, limitada a cuatro, alojados en los TLT y otros cuatro detrás de las literas del compartimento. Algunas teorías en boga aconsejaban una proporción de 2.5 veces del número de TLT, posiblemente no muy cierta en nuestra realidad al considerar la extención del teatro de operaciones estratégicas y la posibilidad de bases adelantadas para el reaprovisionamiento.

El procedimiento del ataque en sí para las fases de reconocimiento, aproximación al blanco, determinación de los componentes: Rumbo, Distancia, Velocidad y características del enemigo, con el submarino navegando en inmersión, sólo podía llevarse a cabo utilizan-

do uno de los periscopios, puesto que aún no se habían desarrollado los equipos de detección por sonido, con la eficiencia obtenida años después, ni menos aún los modernos equipos de radar sobre mástiles izables. Sin embargo, los "R" llegaron premunidos de un sistema elemental de audífonos instalados en cubierta, a proa. De un material flexible en la forma de cuernos, demostraron baja eficacia. Además, su ubicación daba lugar a continuas averías de las antenas durante las maniobras en muelle, lo que obligó a su desmontaje pocos años después. Igualmente trajeron un dispositivo bastante elemental para la comunicación bajo el agua, consistente en dos placas sensibles instaladas a banda y banda del casco, las que al activarse permitían la trasmisión de ondas submarinas, principalmente entre submarinos que dispusieran de iguales equipos.

Años después se hizo una importante modificación para adecuar aún más a nuestros "R" a su verdadera misión: Atacar en inmersión, lo antes posible y en cuanto fuera ubicado el blanco. Para ello se desmontó los mástiles ubicados en la torre, los que eran izados o arriados por un sistema similar al de los periscopios. Estos mástiles, de aleación de bronce y de gran altura, sostenían las antenas para la comunicación por radio. Para preparar la inmersión era necesario su arriado, con la consiguiente demora, logrando eliminar a la vez la persistente intención de los Comandantes Generales de la Escuadra de "integrar" los submarinos con las unidades de superficie para las maniobras y ejercicios tácticos, cambios de formación, giros, etc., cuyas órdenes eran dadas mediante el legendario sistema de banderas de señales izadas en las drizas que formaban parte de la estructura del mástil. Las enormes antenas fueron reemplazadas por simples antenas de "látigo" montadas sobre el puente.

Poco después se instalaron los cables de seguridad contra redes antisubmarinas, cables de gran resistencia que corrían desde la parte alta del puente hasta proa y popa. Las experiencias de la guerra indicaban la conveniencia de contar con este sistema de seguridad operando en aguas enemigas, particularmente en áreas cercanas a puerto.

Fue doctrina invariable de todo Comandante lograr el máximo adiestramiento de las dotaciones para alcanzar los mínimos tiempos de "entrada en inmersión", recurriéndose a medidas de emergencia como las de inundar parcialmente los tanques principales de lastre a fin de desaparecer de la superficie en inmersiones rápidas, que lograban bajar los cincuenta segundos desde el sonido del claxon.

Desde los primeros días de la guerra bajo el mar, el periscopio, por obvias razones, fue el elemento insustituible en la Misión del submarino: La destrucción de los buques de superficie antes de ser avistados por ellos. Durante el presente siglo, la guerra ruso-japonesa (1904-1905), con relativo éxito, marca su asomo. Ya en la Primera Guerra Mundial, el submarino, empleando sus dispositivos esenciales, periscopio y torpedo, inicia su gran desarrollo y todas las Marinas que intervienen en las distintas áreas estratégicas, lo emplean con grandes resultados. Alemania se ubica a la cabeza, poniendo en actividad más de cuatrocientas unidades que casi paralizan la navegación en las rutas marítimas surcadas por los aliados. Así el submarino *"U-3"*, al mando de

Otto Weddigen, utilizando exclusivamente el periscopio logra la hazaña de hundir, en una sola acción, a los cruceros británicos *Hogue, Cressy* y *Aboukir*. En igual forma, el Comandante von Arnauld de la Perriere, durante su más extraordinaria campaña en el Mediterráneo, a mediados de 1916, destruyó más de doscientos buques, con un total de quinientas mil toneladas. Debe tenerse en consideración que, en ese año, los buques británicos, particularmente, disponían ya de las primeras armas antisubmarinas: utilizaban la navegación en convoy y protegían a sus unidades mayores con destructores. El periscopio mantenía su papel decisivo.

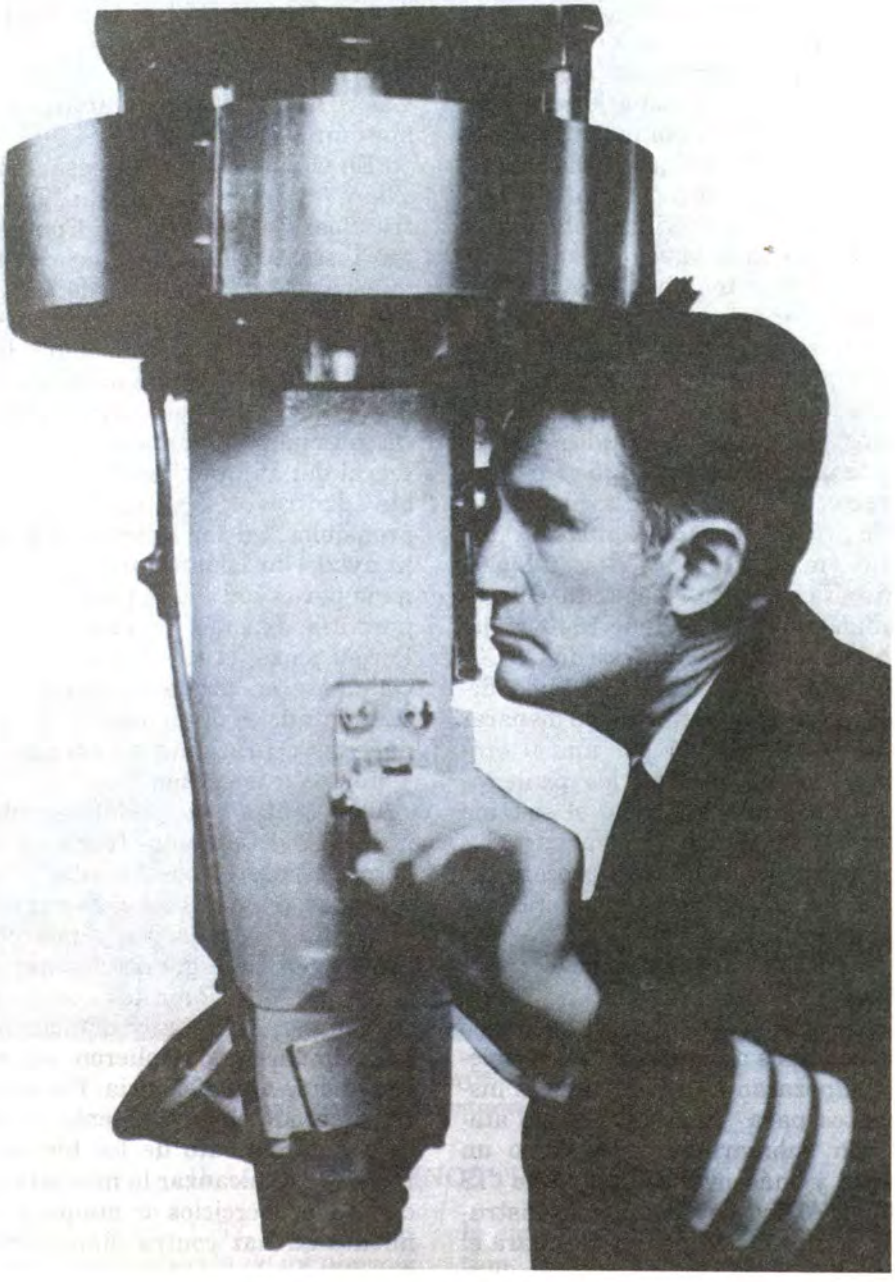
El "IS WAS", tradicional instrumento para conducir el ataque

El "buscador de rumbo" -conocido ampliamente por los oficiales submarinistas con el nombre en inglés de "IS WAS", consistente en un dispositivo manual hecho de celuloide u otro material similar, con tres discos y un brazo concéntrico, capaces de girar libremente y ser fijados mediante un tornillo central después de haberse hecho los movimientos que llevaban a la resolución del problema cinemático- fue el elemento indispensable para la determinación del "rumbo del blanco" y los consiguientes rumbos de "aproximación", de "ataque", "ángulo de encuentro" y de "retirada", previa marcación del rumbo del submarino indicado por el girocompás, en el instante de la observación por el periscopio, así como la marcación relativa del blanco y la apreciación "al ojo" del ángulo de la proa, por "Babor o Estribor". Por consiguiente, este último dato era el único sujeto a error para la exacta determinación del rumbo que llevaba el enemigo.

Por las razones señaladas, era constante preocupación de todo Comandante entrenarse continuamente en apreciar este elemento aprovechando cualquier ocasión de la presencia de buques en la mar. Se contaba, también, con prácticos dispositivos manuales mostrando fotografías de buques en diferentes posiciones, cuyo "ángulo en la proa" debía apreciarse rápidamente, comparándolo con los verdaderos valores mostrados en el reverso del dispositivo.

En cuanto al cálculo de la distancia al blanco, el problema se reducía a asumir la altura de uno de los mástiles del buque bajo ataque, leyendo directamente la distancia aproximada en la escala logarítmica ubicada en los mandos del periscopio, previa selección de las escalas de aumento. De esta manera se hacía posible la solución del triángulo de ataque, quedando las órdenes de velocidad del submarino a la apreciación continua de la situación. La velocidad del blanco sólo podía "ser apreciada" por la observación "al ojo", ya sea por el desplazamiento del agua en la roda del blanco o por la estela en popa que éste dejaba ver.

A bordo del B.A.P. *"R-3"*, mi primer submarino como oficial, al igual que mi viejo camarada el alférez de fragata Enrique León de la Fuente, años después brillante Comandante de submarinos, éramos "víctimas" del incansable acoso de nuestro excelente Comandante, el capitán de corbeta Alfonso Balaguer Regalado, destacado conductor del arma submarina, quien no cesaba de exigirnos la confección de complicados cuadros de coordenadas y abscisas con los trazos de repetidas marcaciones relativas al blanco, velocidad propia,rum-



"... Ángulo por la proa 20° por estribor..."

bo al blanco y distancias estimadas. La doctrina de la época aconsejaba, por su parte, el método de utilizar el trazo vertical del lente del periscopio, manteniéndolo firme en el espacio mediante un mecanismo repetidor del girocompás y anotando el tiempo que el blanco tardaba en pasar por dicho trazo. Estimada la eslora, era factible determinar, aproximadamente, la velocidad de éste. Ambos métodos tenían el grave inconveniente de exigir continuas exposiciones del periscopio.

Es importante dejar establecido que, durante los doce primeros años, los submarinos "*R*" estaban limitados a hacer sus lanzamientos con ángulo cero en tiro directo, siendo la trayectoria del torpedo la prolongación del rumbo del submarino en el momento de su lanzamiento. Ya en plena Segunda Guerra Mundial, cuando, en el año 1940, viajamos a la base de submarinos de COCO-SOLO, C.Z., se instaló el sistema deflector en los TLT, permitiendo disparar con un ángulo de 90° por una u otra banda. Se adquirieron los primeros equipos de sonar, así como el sistema eyector de señales bajo el agua y los cascos fueron sometidos al proceso del *degaussing* contra minas magnéticas.

El " IS WAS" se moderniza. Aparece la "Guitarra"

Paralelamente a la instalación de nuevos equipos a bordo, los *"R"* recibieron y empezaron a utilizar nuevos instrumentos para la resolución de ataques con submarinos, tales como un moderno y más avanzado tipo de "IS WAS", el Abaco de Distancias, instrumento de resolución de ángulos para el tiro angular y Abaco para la determinación de velocidades. Los Comandantes y sus oficiales disponían de mayores ayudas para el proceso del ataque. La famosa "Guitarra" trajo nuevos bríos y mayor eficiencia.

Las últimas modernizaciones en el sistema de ataque

En el año 1950, al regresar a los astilleros de construcción de "The Electric Boat Co.", en Groton, Conn., se logró instalar el sistema para el lanzamiento de torpedos en todo ángulo giroscópico. Se puso en servicio un nuevo equipo de sonar más adelantado y se instaló un radar sobre un brazo fijo en la parte alta del puente. Se había dado un gran paso adelante en el proceso integral del ataque, haciéndose así posible, dentro de las limitaciones comprensibles, iniciar la aproximación con la ayuda de la información proporcionada por el radar a la profundidad que permitía exponer la antena de éste. Por su parte, el sonar, empleado especialmente en forma pasiva, había incrementado notablemente la técnica para las operaciones de ataque con la ayuda de este equipo.

Los nobles e inolvidables submarinos "*R*" lograron, años tras años, ir superando sus iniciales limitaciones poniéndose al día con los cada vez más sofisticados sistemas y equipos para la conducción de la guerra submarina. Al igual que lo hicieron los sucesivos Comandantes, oficiales y dotaciones que los tripularon, cumplieron su misión con la más alta eficiencia. Por otra parte, superado el conocimiento y sistema de mantenimiento de los torpedos, se hizo posible alcanzar la más alta actividad en los ejercicios de ataque y lanzamiento en haz contra blancos de alta velocidad y bajo cortina de protección, navegando en zig zag. Como los viejos árboles, terminaron de pie.



...¡ Superficie !
(Tipo: nuestros submarinos "Sierra")

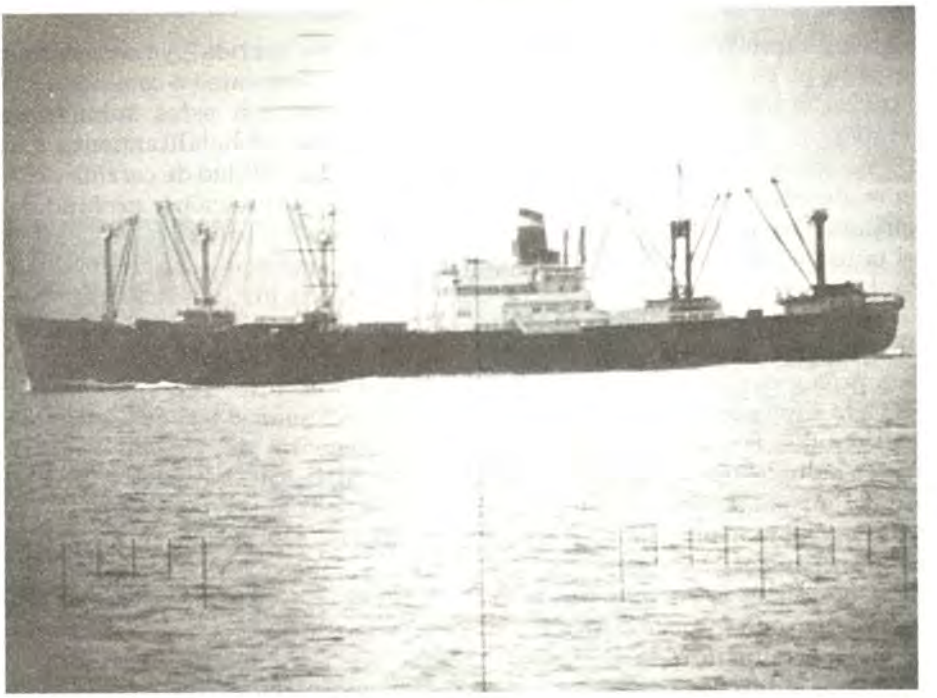
II. LOS SUBMARINOS TIPO "SIERRA"

Cuando en el año 1952, nuestra Marina decide la adquisición de un nuevo y más moderno tipo de submarino, contrata con la misma "The Electric Boat Co.", en Groton, Conn., convertida ya en la empresa General Dynamie Corporation., considerada como la más avanzada en la construcción de submarinos en los Estados Unidos de Norteamérica, se presenta un problema de difícil solu-

ción. Terminada la época de los famosos submarinos tipo "Fleet", "Guppy", etc., que le dieron la victoria en el Pacífico, la Marina norteamericana había iniciado ya la era nuclear y no era factible pensar en el diseño de modernos submarinos convencionales. Disponía, dentro de una gama de tipos, de varias unidades tipo *Mackerel.* Sus características correspondían a un submarino mediano sobre la base del submarino tipo *"S".* Fue ésta la decisión del Alto Mando Naval, y así se decidió a la construcción de los cuatro submarinos tipo *Tiburón,* dos de ellos aún en plena actividad. El contrato establecía que el Perú debía suministrar, a través de la Marina americana, todos los equipos del sistema de control de tiro para su instalación por el astillero. Estos incluyeron el TDC, solucionador de ángulos, el DRT, el DRA, sonares, radares, periscopios, torpedos, cañón de 3", armas cortas y demás equipos menores. Fue un trabajo altamente instructivo y eficaz, todo el proceso de investigación y esfuerzos para lograr la obtención de los más apropiados equipos para nuestros submarinos, dadas las restricciones de la Marina norteamericana para autorizar la venta de los tipos y modelos más sofisticados. Debo rendir mi homenaje a los Comandantes y oficiales del *Lobo* y del *Tiburón* que demostraron su alta capacidad profesional y tenaz esfuerzo para lograr los mejores resultados y así mejorar al máximo el equipamiento en su más importante aspecto: *La eficiencia para el ataque.* Igual profesionalismo demostraron durante todo el tiempo de la construcción, puesto que fueron muchas las mejoras e innovaciones hechas al proyecto original presentado por "The Electric Boat Co." Los Comandantes y sus segundos, al seguir el curso de Comando y Táctica avanzada (Capitanes de fragata Enrique León de la Fuente y Fernando Elías Aparicio, y capitanes de corbeta Miguel Rotalde y Ramón Arróspide), no sólo incrementaron su preparación y puesta al día en los últimos adelantos del empleo y táctica del arma submarina, sino que tuvieron también la oportunidad de alternar en *The U.S. Submarines Scholl,* de New London, con muchos de los más calificados y connotados comandantes "ases" de la Segunda Guerra Mundial.

En la adquisición de los equipos que debía suministrar la Marina de los Estados Unidos, jugó un papel muy destacado el entonces capitán de fragata Carlos Salmón Cavero, nuestro Agregado y Comisionado Naval en Washington, quien haciendo uso de sus muchas amistades e influencia ante los Almirantes y Oficiales claves del Pentágono, logró obtener resultados difíciles de esperar. Fue también factor decisivo el constante apoyo prestado por el Almirante USN Milton S. Miles, Director del Panamerican Affairs, gran amigo del Perú, su Marina y del Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina.

Dotados de cuatro TLT en proa y dos en popa, en forma al eje longitudinal del buque, los submarinos *Sierra* constituyen, de hecho, un gran avance en las posibilidades para el ataque en comparación con los *"R".* Fueron equipados con el sistema Torpedo Data Computer MK 3 Mod. 5 (TDC) con sus principales componentes: el Computador de Posiciones y el Solucionador de Angulos para los TLT de proa o de popa. Para conducir el ataque, el Computador recibe la información de la velocidad y rumbo propio, así como los datos de velocidad y rumbo del blanco, la marcación verdadera y la distancia. Ya



... ¡ Blanco !
(Una vista del blanco a través del periscopio)

con esta información, se van produciendo los valores que indican la posición del blanco seleccionado con relación al submarino atacante. Dadas las posibilidades de los diferentes tipos de torpedos empleados, es posible asegurar un buen lanzamiento mediante la introducción manual de los datos complementarios del tipo de torpedo a utilizarse. Es entonces cuando el Solucionador de Angulos recibe la información que se va generando en el Computador, produciendo el valor de Angulo de Giro con el que se disparan los torpedos, ya sea con los TLT de proa o de popa, de acuerdo a la situación táctica del momento. Al respecto, el Solucionador de Angulos transmite al mecanismo Regulador Indicador de Angulos de Giro, el que, finalmente, introduce al torpedo, dentro del TLT, el valor final del Angulo de Giro requerido para hacer su corrida en dirección al blanco y asegurar así un impacto seguro.

Complementando el proceso para la apreciación táctica y la conducción del ataque, se adaptó los más modernos modelos para el ploteo, utilizándose los sistemas "Barnard" y "Lynch" instalados en la Cámara del Comandante, con lo que todos los oficiales integran, mediante un adecuado proceso de comunicación, el "Equipo de Ataque". Los Comandantes y oficiales, que, durante casi veinte años, habíamos formado parte de los "equipos de ataque" de los viejos *"R"*, ya sea como ayudantes y más tarde como Comandantes, tuvimos, desde ese

momento, un nuevo y apasionante horizonte para el cumplimiento de la Misión básica del Submarino: *El Ataque*. Sin embargo, valientemente, conforme señalé al comienzo, los nobles "*R*" seguían modernizando y "rejuveneciendo" sus primitivas facilidades para alcanzar el punto decisivo del lanzamiento.

Paulatinamente, con la incorporación a nuestra Fuerza de Submarinos de los submarinos "GUPPY 1-A" con seis TLT en proa y cuatro en popa, aumentó aún más la capacidad ofensiva del arma submarina del Perú. Tengo entendido que estos submarinos disponían básicamente del mismo sistema de Control de Tiro de los submarinos tipo "SIERRA", con algunas mejoras y adelantos, contando además con el sistema integrado para el disparo de torpedos MK-37, sistema que permite introducir los datos que requiere el torpedo para desarrollar su plan de "corrida", ya sea en trayectoria recta, serpenteo o combinada.

Además, con estos submarinos, se hizo posible el habilitamiento para escucha, profundidad de corrida del torpedo, dada la situación y profundidad del submarino atacante.

Una nueva posibilidad de éxito para el ataque se hizo posible para el caso de empleo del torpedo M -37, en versión de filoguiado, disponiendo para ello de un Director de Torpedos específico que permite controlar el torpedo durante todos los momentos de corrida, desde el lanzamiento hasta su habilitamiento, materializado en la indicación del propio torpedo, a través del cable filoguiado, al Director del MK-37 al haber obtenido contacto con el blanco, mediante la luz roja que al "parpadear" indica que está procediendo, en su corrida, a la aproximación final a blanco seleccionado.

III. MAYORES ADELANTOS EN LOS SISTEMAS Y EQUIPOS DE ATAQUE

No debo atreverme a reseñar algunas modificaciones y adelantos que con el transcurso de los años de actividad de los Submarinos tipo "SIERRA" y "GUPPY" 1-2, fueron recibiendo estos buques en sus equipos de control y sistemas para el ataque, mayormente durante sus posteriores viajes a las bases y astilleros de los Estados Unidos de Norteamérica. Invito cordialmente a todos aquellos brillantes Comandantes y oficiales submarinistas que, entre los años 1960 hasta 1a actualidad, han sabido mantener muy en alto la orgullosa tradición de eficiencia en nuestras unidades submarinas, mejorar y poner al día la historia del desarrollo de sus sistemas, equipos y procedimientos para el ataque. Misión básica del submarino y que tantas generaciones de excelente submarinistas han logrado llevar en alto.

Llegará, también, el momento para que las nuevas promociones que dotan eficientemente nuestros submarinos Tipo 209, última generación de nuestra Fuerza de Submarinos, continúen escribiendo la historia del desarrollo del sistema de ataque de las unidades que han constituido, sin solución de continuidad, a lo largo de casi un siglo de ininterrumpida actividad, la razón de prestigio y eficiencia que tanto enorgullece a quienes tuvimos el privilegio de servir a bordo de los submarinos de nuestras Fuerzas Navales.

Contiauto



El Banco Continental sorteará entre todas las personas que compren un auto nuevo con Contiauto hasta el 30 de setiembre, un auto igual al que se compraron.*

Le ofrecemos el sistema más conveniente del mercado para comprar su auto nuevo:

- Financiamos hasta el 100% del valor del vehículo.
- Hasta 60 meses para pagar.
- Ingresos netos conyugales desde 2,500 soles.
- Las tasas más competitivas.
- **Aprobación inmediata.**
  A partir de la entrega de la documentación completa.

Recuerde, con Contiauto usted puede llevarse dos autos iguales por el precio de uno.

Ver doble ya no es un problema. Es cuestión de suerte.

BBV Banco Continental

ción válida para todas las solicitudes presentadas y aprobadas hasta el 30 de setiembre de 1998, con la documentación correspondiente. **Sorteo: 20 de octubre de 1998.**



Consorcio Naviero Peruano S.A.

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

El Perú, la gesta de América y el 2 de Mayo de 1866

Contralmirante (r)
José García Valdivieso

A todo hombre el mar le dará nuevas esperanzas.

Cristóbal Colón

12 de octubre de 1492; Rodrigo de Triana avista tierra y con ello frustra por negación el descubrimiento del nuevo mundo, ya que si en esa madrugada no se divisaba tierra, el futuro Almirante de la Mar Océano, Virrey y Gobernador de las tierras que descubriera - título otorgado mediante la firma de las Capitulaciones de Santa Fe- Dn. Cristóbal Colón, debía dar media vuelta y regresar a España tal como se había comprometido con sus tripulaciones. Sin embargo, tiempo después desembarcaba en la isla de Guanahaní, una de las Bahamas más tarde bautizada como San Salvador, donde tomó posesión de los nuevos territorios descubiertos en nombre de los Reyes Católicos de España, territorios de los cuales hasta su muerte, ocurrida en 1506, no llegó a tener conocimiento, ni de la magnitud de su descubrimiento, ni del aporte que los mismos iban a proporcionar con sus riquezas a España, creyendo siempre en su teoría de que había arribado a las Indias Occidentales.

Como consecuencia del descubrimiento vino una segunda fase en el proceso de la conquista del Perú, donde le cupo importantísimo rol a Francisco Pizarro con sus dos socios Diego de Almagro y Hernando de Luque; habiéndosele concedido al primero de ellos el título de Gobernador, Capitán General y Adelantado de las tierras que conquistase, mediante la firma de la Capitulación de Toledo con el monarca español Carlos I. La conquista, entre otros, trajo consigo el impedir la consolidación del Imperio de los Incas, en pleno proceso de evolución.

El Imperio de los Incas que según Garcilaso tenía una extensión de 1300 leguas (7,244 Kms. Fig. 1), constituía el final de un proceso que se había desarrollado a través de miles de años y que se conoce como la historia de la civilización andina, la cual en esencia culmina con el arribo de los conquistadores en el siglo XVI. El territorio del Imperio de los Incas comprendía el sur de la actual república de Colombia, fijando su límite norte en el río Ancasmayo, en las inmediaciones del nudo de Pasto (2 grados de latitud norte); la costa y sierra del actual Ecuador; la costa y sierra del Perú actual; el norte y el centro del actual Chile hasta el río Maule (35 grados 30 minutos de latitud sur); por el sudeste la parte andina de Bolivia, incluyendo la meseta del Collao y la región del Tucumán en el noroeste Argentino. Dicho Imperio, tuvo una duración de alrededor de entre 12 y 14 generaciones, con una vigencia aproximada de 300 años, estimándose que su población fue de alrededor de 12 millones de habitantes. Imperio cuyo fin está aparejado con el término de las fratricidas luchas entre Huáscar y Atahualpa, con el triunfo del último de los nombrados, y con el arribo de los conquistadores, quienes apresan, juzgan y ajustician a Atahualpa. Es pertinente, antes de continuar, remarcar la acendrada vocación marítima del poblador peruano de aquella época, la que inicialmente estuvo reducida a la llamada "costa nutricia", creando una vinculación efectiva con el océano, la misma que fue ampliándose con el tiempo, llegándose no sólo a efectuar navegación de altura para sus desplazamientos comerciales hacía norte y centro américa sino que, consecuencia de su espíritu inquieto, aventurero y conquistador, llegan a nosotros las interrogantes planteadas en el siglo XVI por Cabello de Balboa y Sarmiento de Gamboa, relacionadas con el hazañoso viaje de Túpac Inca Yupanqui a las misteriosas islas de Ahua Chumbi y Nina Chumbi, localizadas por algunos investigadores - Rivet y Heyerdahl - entre otros, en los vastos archipiélagos de Oceanía.

La primera ciudad hispano peruana, San Miguel, se fundó, en Piura en 1531, donde se acuñó en base a lo estipulado en la capitulación de Toledo de 1529, la primera moneda denominada Callana, en 1532, y que equivalía a 450 maravedíes, para posteriormente fundarse la Ciudad de los Reyes, actual Lima, en 1535, donde en 1557 se acuña la primera moneda con motivo de la proclamación de Felipe II. Todo el proceso de acuñado de estas monedas era supervisado y controlado por los oficiales de la Real Hacienda.

Al producirse la conquista se genera la segunda etapa de la formación territorial del Perú, señalando a su vez, sin ninguna duda, la exploración, expansión y conquista de la amazonía, creándose dos Gobernaciones, la de Nueva Castilla a cargo de Francisco Pizarro y la de Nueva Toledo a cargo de Diego de Almagro, siendo ambas gobernaciones


CHIBCHAS
2º
0º ECUADOR
Quito
IMPERIO DE LOS INCAS
Cuzco
TROPICO DE CAPRICORNIO
35º30'
EL IMPERIO DE LOS INCAS

Fig. 1


Panamá
1°20'
Santiago
Quito
GOBERNACION
DE NUEVA CASTILLA
(PIZARRO)
14°05'43"
Chincha
Cuzco
GOBERNACION
DE NUEVA TOLEDO
(ALMAGRO)
25°31'36"
MAR DEL SUR
46° 37'
TORDESILLAS
DOMINIO
DEL
PORTUGAL
DE
LINEA
EL PERU EN EL SIGLO
XVI
1532 - 1542

Fig. 2

consideradas por la corona española como las *"Provincias del Perú"*, extendiéndose la primera de ellas desde el paralelo 1 grado 20 minutos de latitud norte hasta los 14 grados 5 minutos 43 segundos de latitud sur, y la segunda desde este paralelo hasta el de 25 grados 31 minutos y 36 segundos de latitud sur ; teniendo ambas como límite este la línea del tratado de Tordesillas firmado en 1494 y que fijaba la demarcación entre las futuras posesiones de España y Portugal ; las cuales corrían de polo a polo a 370 leguas al oeste de Cabo Verde y a lo largo del meridiano de los 46 grados 37 minutos de longitud oeste (Fig. 2).

Uno de los momentos cruciales de la historia hispanoamericana se produce en el tránsito de la existencia de estas Gobernaciones -denominadas "las Provincias del Perú"- a los virreinatos, con la creación del Virreinato del Perú en 1544 y, cuyo primer Virrey fuera Dn. Blasco Núñez de Vela.

Francisco Pizarro a la sazón Gobernador de Nueva Castilla, creó, sin tener facultad para ello, la Gobernación de Quito, invistiendo como Gobernador de la misma a su hermano Gonzalo Pizarro el 30 de noviembre de 1539, y recibiendo éste como encargo el descubrir el País de la Canela - supuestamente rico en canela, clavo, jengibre y nuez moscada. Pizarro salió del Cusco con mas de 200 hombres, 3000 indios auxiliares, 100 caballos y muchos camélidos de carga. En su tránsito a Quito, la ruta seguida es la mostrada en la Fig. 3, teniéndose conocimiento que al final de su itinerario estuvieron en Andamarca y San Miguel y que de esta última subieron a tierras quiteñas, arribando a Quito en noviembre de 1540. Viéndose forzado en este lugar a romper la Caja Real, apropiándose de 10,127 pesos para sufragar los gastos expedicionarios al no encontrar ningún tipo de colaboración de parte de los vecinos, quienes huyeron de la ciudad para evitarse complicaciones. El pertrechamiento de la expedición había demandado un gasto de 60000 ducados -moneda de oro española antigua- en el Cusco, más 30000 pesos en Quito - nombre este último que se daba a diferentes monedas españolas antiguas, tales como: peso duro, peso fuerte o peso sencillo.

Después de nombrar como su lugarteniente a Francisco de Orellana -el tuerto, fundador de Santiago de Guayaquil-, la expedición, según señala Antonio Del Busto D., *"partió de Quito por Pascua de Navidad"*; pasando por Quijos, siguiendo a Sumaco, para por tierras de muy difícil acceso entrar a lo que llamaron el País de la Canela - por creer que habían descubierto arboles caneleros. Al percatarse de su error continuaron viaje, llegando al río Coca, al que llamaron Santa Ana, en junio de 1541, donde recibieron información de la existencia de tribus guerreras de mujeres de extrema ferocidad. En este lugar dieron inicio a la construcción de los bergantines San Pedro y Victoria, y debido, entre otros, a las pésimas condiciones en que se encontraban los expedicionarios, a lo enmarañado de la vegetación y a la falta de comida, Orellana, pidió permiso a Pizarro para continuar la exploración río abajo y luego dar la vuelta, no debiendo tomarle tal exploración más de 12 días, al cabo de los cuales debería regresar portando la comida que hubiese conseguido. Obtenido el permiso con el objetivo de buscar "poblado y comida", Orellana zarpó el 26 de diciembre de 1541, continuando por el Coca, para sin percatarse ingresar al Napo, donde arribaron a una aldea, que llamaron Aparia la Menor, el 4 de enero



Fig

de 1542, tomando posesión de los caciques y sus tierras. Aquí se les proporcionó comida; existiendo ésta en cantidades suficientes para regresar. Sin embargo, ante la imposibilidad de "volver aguas arriba" debido a la fuerte correntada decide continuar, zarpando el 2 de febrero, navegando aguas abajo por el Napo, pasando por la boca del Curaray y arribando a Mangua, lugar donde escucharon hablar de un río gigantesco. Se dispusieron a encontrarlo y continuando su navegación dieron con él la mañana del domingo 12 de febrero de 1542, según la información registrada por fray Gaspar de Carbajal, quien oficiaba de cronista de la expedición ; acababan de descubrir el gran río mar, el río Amazonas. Con estos hechos se demuestra, tal como escribe el historiador José Antonio del Busto, que : *"El Amazonas fue descubierto desde el Perú, por el Perú y para el Perú"*, agregándose por añadidura, que este hecho se realizó en el Perú y, que la expedición organizada y equipada en el Perú, estaba integrada por peruanos, puesto que en su mayoría la constituían nativos oriundos del Perú y conquistadores residentes y afincados en el Perú.

El Virreinato del Perú, creado en 1544 por Carlos I de España, Emperador Carlos V de Alemania, era el segundo de América -puesto que en 1535 había sido creado el Virreinato de Nueva España (actual Méjico y Centro América cuyos limites eran Panamá)- estando constituido por las Audiencias de Lima, de Santa Fe de Bogotá, de La Plata o Charcas, de San Francisco de Quito, de Chile, de Buenos Aires y de Panamá (Fig. 4), incluyéndose dentro de él las provincias no descubiertas de la Amazonía, hasta la línea del tratado de Torde-


AUD. DE PANAMA
GOBERNACION DE VENEZUELA
(Virreinato de Mexico)
AUD. DE QUITO
QUITO
VIRREINATO
PROVINCIAS NO DESCUBIERTAS
46° 37'
OCEANO
DOMINIO DE PORTUGAL
LINEA DE TORDESILLAS
MAR DEL SUR
Chuquisaco AUD. DE CHARCAS
DEL
AUDIENCIA DE CHILE
PERU
Santiago
Buenos Aires
AUD. DE BUENOS AIRES
ATLANTICO
EL VIRREINATO DEL PERÚ EN LOS SIGLOS XVI y XVII

Fig. 4

sillas. Como puede verse, el Virreinato del Perú, con excepción del Brasil y de la Gobernación de Venezuela, que pertenecía al Virreynato de Nueva España, era en la práctica todo el continente sudamericano, y cualquier descubrimiento que se hiciese por derecho propio le pertenecía al Perú.

La organización política dividía a los Virreinatos en: Audiencias (consideradas provincias mayores), las cuales a su vez comprendían los Gobiernos, Corregimientos, Alcaldías mayores y otras circunscripciones menores tales como los partidos.

Posteriormente, y debido a consideraciones de orden geográfico, político, administrativo y religioso, se producen una serie de modificaciones tanto orgánicas como limítrofes, creándose en 1717 el Virreinato de Nueva Granada, que fuera suspendido en 1723 y restablecido en 1739 y el del Río de la Plata en1776, creándose además la Capitanía General de Caracas en 1777 y la de Chile en 1778, siendo la situación geográfica la que se muestra en el mapa N° 5.

Los virreyes en sus inicios eran elegidos con carácter vitalicio, lo cual cambió luego a una duración de tres años, para finalmente dejarlo establecido en cinco , ellos encarnaban el poder real en las Indias y gozaban de numerosas atribuciones gubernativas, fiscales, judiciales, militares y aun religiosas.

Llegamos así a 1800, hito importántisimo en el proceso independentista américano, donde los escritos prohibidos de G. T. Raynal, Montesquieu, Voltaire y Rousseau, leídos por los criollos educados de la época, así como los trabajos científicos basados en las premisas de Descartes, Leibnitz y Newton, que circulaban libremente, tuvieron gran influencia esparciendo y ampliando las ideas de libertad e independencia. En este suscinto ensayo no podemos dejar de rendir tributo a la epopeya gestada por Juan Santos Atawallpa, Apo Inca, el gran guerrero libertario y sucesor por derecho propio de Atahualpa, el Inca vilmente asesinado por Pizarro en Cajamarca, quien tuvo en jaque a los realistas desde 1742 en que se inicia su levantamiento, con la sublevación de los indios de la selva central, hasta 1761 fecha en que muere, dejando sentado, tal como figura en los anales de la historia, que el gran guerrero inca jamás fue vencido. En el ínterin se da la odisea de Tomás Catari, la cual en alguna forma acelera la rebelión de José Gabriel Tupac Amaru, curaca de Pampamarca, Surimana y Tungasuca, esposo de Micaela Bastidas; rebelión que culminó con el vil asesinato tanto del Inca como de su esposa y de sus más cercanos seguidores que a la vez eran sus familiares, y donde se puso de manifiesto la mas grande crueldad humana de parte del visitador Areche, crueldad que no era otra cosa que la inmensa cobardía que lo impulsaba, cobardía que a su vez y en su momento, fuera expuesta en las disposiciones que posteriormente dictara a fin de eliminar el sentimiento de nacionalidad Inca, pretendiendo destruir todas las expresiones de su cultura. Este documento fue posteriormente aprobado por el rey de España con Real Cédula del 28 de abril de 1783, con lo cual, no sólo aprobó los crímenes cometidos por Areche en su nombre, sino que terminó haciéndose cómplice de tamaña felonía; sin embargo, este abortado movimiento generó en su momento una serie de brotes provocados por el mismo, los cuales deberán ser materia de otro escrito.

Uno de los precursores de la independencia americana sin lugar a dudas es José Gabriel Tupac Amaru, y por considerar discriminatorio el tratar de ci-


CARACAS
CAPITANIA GENERAL DE CHARCAS
VIRREINATO
DE NUEVA GRANADA
BOGOTA
GUAYANAS
OCEANO
QUITO
GUAYAQUIL
MAYNAS
VIRREINATO
DE SAN
ILDEFONSO
RIO AMAZONAS
DEL
DOMINIOS DEL PORTUGAL
LIMA
CUZCO
PERU
AUDIENCIA DE CHARCAS
CHUQUISACA
DEL TRATADO
OCEANO
LIMITE
PACIFICO
VIRREINATO
DEL
BUENOS AIRES
ATLANTICO
SANTIAGO
CAP. GNRAL. DE CHILE
RIO DE LA PLATA
LOS VIRREINATOS Y CAPITANIAS AL PRINCIPIO DEL SIGLO XIX

Fig. (mapa) 5

tar aunque sólo fuese nominalmente, a todos aquellos que con la fuerza de sus ideas o con la razón de las armas contribuyeron a crear conciencia de la necesidad de la independencia de América, por las omisiones en que podríamos incurrir involuntariamente, sólo citaremos a quienes en alguna forma encarnan la representación de todos los demás, en cada uno de sus respectivos países, así tenemos al peruano Juan Pablo Viscardo y Guzman Zea y su famosa "Carta a los españoles americanos por uno de sus compatriotas" en 1778 ; al colombiano Antonio José Nariño, quien traduce y publica la "Declaración de los derechos humanos" en 1789 ; al venezolano Francisco de Miranda en 1806 ; al cura Hidalgo y el célebre grito de Dolores que dio inicio a la revolución mexicana el 16 de setiembre de 1810 ; a José Gervasio Artigas, caudillo de la independencia uruguaya ; Manuel Belgrano en la Argentina y Bernardo O'Higgins en Chile. Y es aquí, en 1810 aproximadamente, que se inicia el movimiento emancipador en la América española, al surgir las juntas de gobierno, formadas principalmente por mestizos y criollos como consecuencia y símil de las constituidas en España a raíz de la invasión de Napoleón Bonaparte.

El proceso independentista iniciado en 1810, encuentra al Perú con los limites que se muestran en el mapa n° 6, donde puede observarse la reincorporación de Mainas al virreinato del Perú por Real Cédula de 1802. Este hecho fue posteriormente reconocido por el Libertador Dn. Simón Bolívar, cuando en Trujillo, llamada en ese entonces ciudad Bolívar, el 26 de marzo de 1824 decreta la creación de la Corte Superior de Justicia de aquella ciudad y luego, el 14 de abril de 1825, en un nuevo decreto, fija la jurisdicción de cada Corte Superior determinando que: *"La de la ciudad de Bolívar comprenderá también, además del departamento de La Libertad, la provincia de Mainas"*. Se grafica también la incorporación de Guayaquil al virreinato del Perú según Real Cédula del 7 de julio de 1803, donde el 10 de octubre de 1821, reunido el cabildo de la ciudad puerto, proclamó con toda solemnidad su independencia del dominio español, declarándose integrante del Perú. El general Villamil es entonces comisionado para poner en conocimiento de San Martín la decisión de la ciudad, comisionando este último a Toribio Luzuriaga y a Tomás Guido para que asuman su representación, quedando así Guayaquil, integrado al Perú independiente, finalmente se aprecia la creación del partido de Atacama por Real Cédula del 1° de octubre de 1803 como parte componente de la provincia de Potosí.

La independencia de la América española careció de una dirección unificada y de una estrategia integral, debido no sólo, a las vastas distancias involucradas y a los variados obstáculos geográficos existentes, sino también al aislamiento económico y cultural de una gran cantidad de regiones, así como a la carencia de una fuerte base popular que la impulsase. De otro lado, el hecho que el mayor poderío español, tanto terrestre como marítimo y naval se hallaba concentrado en el Perú, a consecuencia que el eje del poder naval en el Mar Pacífico, verdadero *mare nostrum* hispánico, se hallaba en el apostadero del Callao, desde donde se manejaba el control de la extensa costa que une el estrecho de Magallanes a California, y a lo fortuito de la procedencia de San Martín y Bolívar, el primero argentino y el segundo venezolano ; configuraron de sí, una estrategia de pinzas con sus res-


80°
75°
70°
65°
0°
5°
10°
15°
20°
25°
60°
DE NUEVA GRANADA
ECUADOR
Quito
QUIJOS
CANELOS
COMANDANCIA
REAL CEDULA DE 1802
Río Putumayo
GENERAL DE MAYNAS
Río Amazonas
VIRREINATO
TRUJILLO
Jeberos
Moyobamba
Trujillo
COLONIA DEL BRASIL
TARMA
LIMA
Tarma
Lima
CUZCO
Cuzco
HUAMANGA
PUNO
Puno
Arequipa
AREQUIPA
Lago Titicaca
AUDIENCIA DE CHARCAS
OCEANO PACIFICO
Arica
Lago Poapo
PARTIDO DE ATACAMA
TROPICO DE CAPRICORNIO
POPOSO
REAL CEDULA DE 1803
EL VIRREINATO DEL PERU
EN 1810
LEYENDA
LIMITE DE VIRREINATO
LIMITE DE INTENCIAS
LIMITE DEL PARTIDO DE ATACAMA

Fig. (mapa) 6

pectivos teatros, provenientes del sur y del norte, respectivamente, los que finalmente confluyen en el Perú, donde se encontraba el último y más fuerte bastión hispano en el continente, y donde finalmente se sella la independencia de América el 2 de mayo de 1866.

Sábado 28 de julio de 1821, en un tabladillo que se había erigido en la plaza mayor o de armas, con las tropas formadas y seguido de una gran comitiva conformada por los principales de la ciudad y ante la presencia de alrededor de 16000 asistentes, el general Dn. José de San Martín proclamó: "Desde este momento el Perú es libre e independiente, por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende" ; se lanzaron algunos vivas, para posteriormente el cortejo continuar, sucesivamente, a la plazuela de La Merced, al frontis del convento de los Descalzos y a la plaza de la Inquisición, donde se volvió a repetir la ceremonia. Es pertinente sentar que la independencia del Perú fue una de las últimas del continente, consecuencia de la concentración del poderío español en él y de la existencia de una mayoría de pobladores oriundos de España, dándose por todo ello una favorable predisposición a la corona, lo que era de completo conocimiento de San Martín, situación que a su vez fortalecía su pensamiento relacionado con su deseo de establecer una monarquía en el Perú en vez del sistema republicano. Este hecho motivó que luego de proclamarse la independencia, en vez de establecerse la república se instaure un "protectorado", autoproclamándose él "Protector del Perú". Esta fórmula no sólo mediatizaba la independencia del Perú, sino que nos concedía el privilegio de caer bajo un vergonzante colonialismo manifiesto, enviándose una misión a Europa, a la búsqueda de un príncipe que se hiciera cargo del trono limeño como eran sus ideas y planes.

Cabe señalar que antes del 28 de julio ya habían declarado su independencia a favor del Perú: Lambayeque el 28 de diciembre de 1820 ; Trujillo el 29 de diciembre de 1820 ; Piura el 4 de enero de 1821; San Leandro JAEN de Los Bracamoros -quien no constituía parte de la intendencia de Trujillo y por ende del Perú- proclama la patria y jura su independencia ante el cabildo en pleno, reunido el 4 de junio de 1821, pregonando y manifestando su liberación política de la corona española, de la Audiencia de Quito y del virreynato de Nueva Granada, resolviendo incorporarse al Perú, adoptando la primera bandera y luego el Himno Nacional en clara e indudable aplicación del principio de la *"Libre determinación de los pueblos"*, el cual junto con el del *"Uti Possidetis"* fueron los que sirvieron de base para el establecimiento de los límites entre las nuevas naciones en gestación. El 7 de enero de 1821 jura la independencia el pueblo de San Nicolas de Tumbis o Tumbes en aplicación del mismo principio y el 19 de agosto de 1821 juró su independencia la Comandancia General de Mainas, la cual ratifica su pertenencia al Perú como parte del departamento de Trujillo.

De otro lado, la juramentación de la independencia no significaba en absoluto el término del poderío español en esta parte del continente, debido a que al retirarse de Lima el Virrey La Serna, después de entregar el gobierno de la ciudad a los altos círculos procolonialistas, con instrucciones de obedecer a San Martín en todo lo que este planteara a condición de que mantuviese alejados de la capital a los bravos montoneros, divide a sus tropas en tres grandes uni-

dades; la primera de ellas encargada de la custodia de los castillos del Callao bajo la jefatura del general La Mar; donde estaban depositadas las armas que no pudieron transportarse a la sierra y donde se refugiaron todas las familias que buscaban seguridad; la segunda gran unidad era un cuerpo de ejército de las tres armas, caballería, infantería y artillería, que al mando del general Canterac partieron hacía la sierra central el 25 de junio, y la tercera gran unidad, que estaba constituida también por otro cuerpo de ejército de las tres armas y que al mando del propio La Serna partió hacía la sierra sur el día 6 de julio; estas tres grandes unidades iban a dar lugar a las denominadas campañas de intermedios.

En tanto, en el norte se da inicio a la campaña de Quito, donde se encontraban acantonadas las tropas coloniales que eran asediadas por Sucre, quien es batido ampliamente. Como consecuencia, Sucre pide un armisticio de 90 dias, el cual es firmado el 19 de noviembre de 1821, el mismo que posteriormente fuera desconocido por Bolívar. Quebrado el armisticio y percibiendo el gobierno peruano de Guayaquil la no existencia de fuerzas suficientes para resistir la campaña colonial, solicita el envió de refuerzos desde Trujillo; de donde, al mando de Santa Cruz, se le envía la división reforzada acantonada en Piura, la cual contaba con más de 1600 efectivos con unidades de caballería, infantería y artillería. Las tropas peruanas, guayaquileñas y colombianas convergieron en Saraguro y continuaron su avance en busca de los coloniales a través de Cuenca y Latacunga, hasta arribar a las faldas del Pichincha donde se dio la batalla, para luego de tres horas de lucha, decidirla en favor de los independientes. El 25 de mayo el ejército unido ocupó Quito, donde hizo su entrada Bolívar el 16 de junio de 1822. Posteriormente Bolívar envió una división colombiana de 1500 plazas sobre Guayaquil, tomando la ciudad y declarándola en estado de anarquía, autoproclamándose como su jefe político y militar, con lo cual se consumó de hecho y por la fuerza el despojo y desmembración de Guayaquil del Perú, ante la pasividad de San Martín, a pesar de tener a la escuadra peruana dominando las aguas del puerto y a la división de Santa Cruz, que había contribuido a la independencia de Quito, acantonada en el área.

Se produce luego, el 26 y 27 de julio, la entrevista de Guayaquil - secreta - entre San Martín y Bolívar y, como consecuencia de los resultados de ella, de la instalación del primer congreso constituyente del Perú y de su renuncia. San Martín, se embarcó en Ancón el 22 de setiembre de 1822 a bordo del bergantín *Belgrano*, con rumbo a Valparaíso.

El 1° de setiembre de 1823 fondeó en la rada del Callao el bergantín *Chimborazo* que traía a Bolívar, a quien se le tributó un fastuoso recibimiento, requiriendo éste casi un año para lograr la estabilidad política y consolidar su ejercito, así como a las diferentes unidades nacionales bajo su comando como una fuerza unificada. En el lapso de menos de dos años se han dado tantos y tan complejos acontecimientos, que la mayoría de ellos ocupan varios volúmenes en las bibliotecas de historia, entre ellos: la campaña de intermedios y la entrada a Lima hasta en dos oportunidades de Canterac con sus tropas, teniendo en cuenta, sobre todo, que los castillos del Callao siguen en manos realistas y que por el mar pueden llegar los refuerzos tan ansiados por los españoles y no deseados por los patriotas. Todo ello ha motivado arribar al 6 de

agosto de 1824, donde los patriotas, después de una ardua y muy difícil ascensión por la sierra, derrotan al enemigo en las pampas de Junín; para luego, el 9 de diciembre del mismo año cubrirse de gloria en Ayacucho, al batir al ejército español en la última y más grande batalla terrestre de la guerra de independencia, con la cual se logra el objetivo deseado de la liberación de España, quedando como últimos reductos españoles en América: el general Olañeta en el Alto Perú, quien no acepta la rendición de La Serna acusándolo de traición, Rodil en los castillos del Callao, quien no se rinde sino hasta un año después de Ayacucho, entregando los fuertes del Callao luego de haber sido diezmada y agotada la guarnición y ser inútil toda espera de navíos españoles, y los realistas acantonados en el archipiélago de Chiloé. Luego de una serie de eventos llevados a cabo entre Sucre y las remanentes tropas realistas en el Alto Perú, éste las derrota el 3 de abril de 1825 en la batalla de Tumusla, ingresando a la ciudad de La Paz el 9 del mismo mes, proclamando la independencia y constituyendo inicialmente la República Bolívar, posteriormente Bolivia, en honor al Libertador, quien fue declarado Padre de la patria y primer presidente; gobernando por delegación Sucre hasta 1826, año en el cual es nombrado presidente constitucional hasta la revolución de 1828 que lo expulsa del poder, anula la constitución bolivariana y ocupa el poder por diez años el mariscal Dn. José de Santa Cruz. Cercana está la independencia de la América española después de casi tres siglos de dominio, desde el descubrimiento por Cristóbal Colón en 1542, pasando a través de la conquista, la colonia y el virreinato; sin embargo, será en el lapso de los próximos 42 años, desde diciembre de 1824 hasta el 2 de mayo de 1866, donde se cerrará definitivamente la independencia americana y es durante este tiempo que se dan una serie de acontecimientos que tendrán especial significación en el futuro desarrollo del continente, así como de cada una de las naciones que en él se albergan.

Debemos tener en consideración que el término del dominio español no proveyó una solución a los de por sí ya difíciles problemas encarados por la mayoría de naciones recién creadas, muy especialmente el Perú, por todo lo que este dominio significó en los más de 300 años de su existencia en los campos político, económico y social y por el hecho de que todas estas naciones emergentes a una nueva forma de existencia, en mayor o menor grado se vieron envueltas en luchas internas, generadas por los diferentes caudillos nacidos a consecuencia del mismo proceso independentista y que tenían como objetivo alcanzar el poder sólo por lo que este significaba o detentarlo noblemente para poder construir desde él las naciones que habían avizorado al inicio del proceso.

A continuación, en forma suscinta trazaremos una especie de inventario de los -a criterio del suscrito- más importantes sucesos acaecidos en el continente en el lapso que va desde Ayacucho hasta la denominada guerra con España y su colofón el 2 de mayo de 1866.

El congreso de Panamá, donde tenía cifrada Bolívar la esperanza de crear una federación de Estados Americanos regidos por una sola dirección y que vaya desde México hasta la Argentina, fracasó por presentarse al mismo sólo los representantes de la Gran Colombia, Guatemala, México y Perú. Al término del citado congreso, Bolívar acepta el hecho que su sueño de una gran

confederación de estados americanos en el Hemisferio Occidental en las presentes circunstancias era quimérico; concibiendo como consecuencia la idea de una fuerte y estrecha alianza de repúblicas -la Confederación de los Andes-, las cuales retendrían sus propios gobiernos y enviarían diputados a un Congreso Federal, el cual manejaría lo relacionado con las relaciones internacionales y la defensa, ambicionando y reservándose para sí el titulo de Protector de la Federación, la cual, en adición, sólo tendría una bandera y un ejército.

Las corrientes separatistas norteñas, inmanejables desde que Bolívar abandonó el poder, culminaron con la secesión de la Gran Colombia, que fuera creada por el congreso de Angostura, y de la cual en1829 se separó Venezuela, en 1830 parte de lo que ahora constituye la república del Ecuador y que fueron los territorios considerados en su Constitución inicial, y en 1903 Panamá; repúblicas que junto con la actual Colombia -excepto los territorios que constituyen el área comprendida entre el Putumayo, el Caqueta y el trapecio amazónico, que en ese entonces pertenecían al Perú- constituían los territorios de la Gran Colombia.

La creación de la Confederación Perú-Boliviana, constituida por los estados: Sur Peruano, establecido el 17 de marzo de 1836 e integrado por los departamentos de Arequipa, Ayacucho, Cusco y Puno y cuya bandera estaba formada por una banda vertical roja y dos bandas horizontales la superior verde y la inferior blanca, siendo su escudo un sol con cuatro estrellas ; el estado Nor Peruano, constituido el 6 de agosto de 1836, y que estaba integrado por los departamentos de Amazonas, Huailas, Junín, Lima, y Libertad, adoptando como pabellón, escudo y tipo de moneda los que había tenido la República del Perú, y Bolivia, o Alto Perú, el cual conservaba su bandera y escudo. La bandera de la Confederación debía de ser roja con los escudos de Perú y Bolivia al centro, coronados con el sol y las cuatro estrellas sur peruanas (Fig. 7). Los estados federados quedaban sujetos a la autoridad del gobierno central detentado por Santa Cruz, entre cuyas atribuciones más importantes estaban: la militar, la diplomática y la económica. Además, el Protector se irrogaba una serie de atribuciones tales como: ser elegido por 10 años con capacidad de reelección, podía también elegir Arzobispos, Obispos, Senadores y Presidentes de las Repúblicas Confederadas, amén de disolver el Congreso, entre otras. La Confederación empezó a morir por su propio peso casi al momento de su nacimiento; puesto que desde que nació generó una serie de controversias en al ámbito sudamericano.

A consecuencia de las mismas, se da la guerra entre la Confederación Perú Boliviana y las Repúblicas de Argentina y Chile; la primera de ellas gobernada por el tirano Rosas, quien le declaró la guerra el 9 de mayo de 1837 por la cuestión de limites con Bolivia en relación a Tarija y por el supuesto auxilio que Santa Cruz proporcionaba a los unitarios emigrados y proscritos; de otro lado el Congreso chileno aprobó la guerra el 26 de diciembre de 1836, esgrimiendo una serie de razones cuyo único objetivo era la existencia de la Confederación, puesto que, de acuerdo con el pensamiento portaliano y acorde con la política consecuencia del mismo, la existencia de la Confederación significaba una amenaza demasiado grande para las aspiraciones chilenas y su proyectada hegemonía en el Pacífico Sur.

La concepción, desarrollo y práctica


N
COLOMBIA
MAPA DE UBICACION
ECUADOR
ESTADO
NOR PERUANO
BRASIL
ESTADO
SUR PERUANO
Huaura
Lima
Sicuani
BOLIVIA
La Paz
Tapacari
Tacna
OCEANO PACIFICO
ARGENTINA
CHILE
Confederación Peruano-Boliviana
Límites de la Confederación
Límites de los Estados Confederados
Congresos Federacionistas
Ciudades
Escala Gráfica
200 0 200 400 Kms.

Fig. 7

de la política de Diego Portales, como resultado de su conocimiento de lo que era Chile y de lo que en su pensamiento debía ser; de su conocimiento de la realidad peruana por el largo tiempo que había vivido en el país y de la situación post independentista del continente; amén de haber bebido de fuentes tan importantes como el pensamiento político de O'Higgins y del pensamiento político-estratégico-marítimo de Cochrane, hacían inviable para Chile la existencia de un Estado como la Confederación por lo que él podía significar en el futuro, y las consecuencias que dicha significación podían tener para las aspiraciones de Chile.

Es pertinente señalar que a pesar de no existir una declaratoria de guerra formal contra la Confederación, ya Chile, en un acto de total piratería, había incursionado en el Callao el 21 de agosto de 1836 en forma nocturna y sorpresiva, abordando y capturando a las naves peruanas *Santa Cruz, Arequipeña y Peruviana* a título de depósito provisional, por orden expresa del ministro Portales.

Viene luego la batalla de Yungay, de 1839, donde las tropas de Bulnes derrotan a las de la Confederación Perú-Boliviana, dando término a la existencia de la misma, reconstituyéndose nuevamente las Repúblicas del Perú y Bolivia y, según la óptica chilena, restableciéndose el balance de poder en el continente.

Posteriormente tenemos los dos gobiernos de Castilla; quien promulgó la Constitución de 1860, fomentó las obras públicas, suprimió la esclavitud y emancipó a los negros. Castilla tenía a su vez la más clara visión geopolítica marítima del Perú y a él se le atribuye la frase: "Si Chile construye un buque, el Perú debe construir dos"; adquiriéndose durante su gobierno la fragata *Mercedes* y los bergantines *Guise* y *Gamarra,* más dos goletas y un transporte. Posteriormente, el año 47, arribó el *Rimac,* primer buque a vapor de la marina de guerra, siendo seguido en 1853 por la fragata *Amazonas.* Es Castilla quien envía el bergantín *Gamarra* a San Francisco, donde permaneció por 10 meses, protegiendo los intereses de los gambusinos peruanos que se hallaban en California durante la fiebre del oro. Este hecho se cita para graficar la importancia en la época del Perú como potencia marítima.

Luego, en 1830 se declaró libre de derechos la extracción del guano hasta el año 1840, en que se empezó con los contratos de arrendamiento para utilizar posteriormente el sistema de consignaciones, llegándose así al año 1847, donde se produce el apogeo de la extracción, para finalmente llegar en 1879 a lo que Jacinto López, el gran escritor venezolano, titulase como: *"La guerra del guano y el salitre o la guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú",* donde cabe resaltar la vital importancia que tenía en la época el nitrato o salitre, relevada ésta para los países europeos por su empleo fundamental en la fabricación de la pólvora.

El 21 de setiembre de 1857 viene el problema de la concesión ecuatoriana de territorios a los acreedores ingleses como forma de pago de la deuda alícuota correspondiente a los gastos de independencia de la Gran Colombia; donde entre las concesiones hechas se consideraba al cantón de Canelos, comprendiendo expresamente las márgenes del río Bobonaza, partiendo desde la confluencia de éste con el Pastaza hacia occidente; siendo estos territorios pertenecientes al Perú en virtud de la Real Cédula de 1802, del *uti possidetis* de 1810 y por la posesión continuada. Este

incidente dio lugar a la declaratoria de guerra de 1859, la que culminó con el tratado de Mapasingue, mediante el cual y a pesar que no fue aprobado por los respectivos congresos, se logró la anulación de la concesión de terrenos a los acreedores ingleses, evitándose como lo manifiesta Basadre: "la posibilidad de creación de una nueva Guayana".

Llegamos así, a grandes rasgos, al conflicto con España, el cual comienza a gestarse en 1860, cuando el ministro de Estado español propone a su par de Marina lo siguiente: *es imprescindible hacer ver de nuevo el pabellón español*, por *la Mar Pacífico, donde, por desgracia, hoy es poco conocido*, indicándole la conveniencia política de alterar la derrota de la escuadrilla naval que se piensa enviar a las Filipinas, acordándose seguir la ruta del Cabo de Hornos en vez de doblar por el de Nueva Esperanza. Como consecuencia de esta decisión, el arribo al Callao de la seudo denominada "Comisión científica" se produce en junio de 1863 al mando del Almirante Luis Henández Pinzón, quien portaba instrucciones precisas de su gobierno en el sentido de proteger enérgicamente las reclamaciones de los españoles residentes en Sudamérica, contrarrestar las campañas ofensivas a España, pedir reparaciones, hacer rendir homenaje al pabellón hispano y tomar acciones de guerra, bombardeando puertos y ciudades en caso fuera necesario, no debiendo hacer estadía en puerto, en las fechas de aniversario de la independencia de las ex colonias, a fin de no tener que rendir honores al pabellón, con lo cual tácitamente se reconocería la independencia de las mismas. Dado que la capitulación de Ayacucho no contempla en ninguno de sus acápites la independencia definitiva del Perú; constituía dicha omisión el pretexto necesario para que España se negara a reconocerla, exigiendo determinadas condiciones para ello, entre las cuales estaba el reclamo por España de las reparaciones consecuencia de la guerra de independencia. La flotilla estaba compuesta por las siguientes naves de guerra: las fragatas mixtas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* (a vapor y velas, con 44 cañones cada una), y la goleta *Virgen de Covadonga* (únicamente velera y con dos colizas), más la también goleta *Vencedora*. El arribo al Callao se produjo luego de haber recalado, como parte de su singladura, en los puertos de: Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, tomando rumbo luego por el Cabo de Hornos, arribando a Valparaíso el 5 de mayo de 1863.

El 4 de agosto de 1863, a escasas 24 horas de la asunción al mando por Pezet, se produce el incidente de la hacienda Talambo, en Pacasmayo, incidente al cual se llega como consecuencia de una inmigración de 260 colonos vascos en 1860. El problema, de carácter personal, se suscita entre el dueño de la hacienda algodonera Dn. Manuel Salcedo y el colono Marcial Miller, produciéndose una pelea en la cual murieron un vasco y un peruano, resultando varios heridos y quedando presos los vascos. Este incidente, así como el cobro de la llamada "deuda colonial", configuraron el pretexto necesario que desembocó en la ocupación de las islas guaneras de Chincha el 14 de abril de 1864, por decisión del "Comisionado Especial" Dn. Eusebio de Salazar y Mazarredo, lo cual configuraba, de hecho, un atentado contra la soberanía peruana además de privársele de su principal fuente de ingresos fiscales.

Ante esta situación y teniendo como detonante el tratado Vivanco - Pareja

firmado el 27 de enero de 1865, se produce la revolución "Restauradora" del 28 de febrero del mismo año, acaudillada por el coronel Mariano Ignacio Prado, quien se desempeñaba como Prefecto del departamento de Arequipa, emitiéndose el acta revolucionaria de doce considerandos, el cual contemplaba como uno de sus fundamentos principales el hecho que el tratado antes mencionado: *"consagraba la deshonra, el oprobio, la explotación de la hacienda y afectaba la soberanía de la Nación"*. El movimiento culminó triunfalmente cuando el 28 de noviembre de 1865, en un comicio celebrado en la Plaza de Armas de Lima, se proclamó a Prado Dictador del Perú, siendo uno de sus primeros actos el convertir los Ministerios en Secretarías, llamando a ocuparlas a Dn, José Gálvez en Guerra y Marina, Dn. José María Quimper en Orden Público, Dn. Toribio Pacheco en Política Internacional, Dn. Manuel Pardo en Hacienda y Dn. José Simeón Tejada en Educación y Justicia, declarando el 14 de enero de 1866 la guerra a España.

El 5 de diciembre de 1865 se firmó el tratado defensivo peruano-chileno, procediéndose posteriormente al canje de los instrumentos de ratificación del mismo el 14 de enero del año siguiente, con lo cual quedaba perfeccionada la alianza, estando abierta a la adhesión de otras naciones; incorporándose el 30 de enero el Ecuador y el 22 de marzo Bolivia, con lo que quedó configurada la cuádruple alianza, tal como iba a ser conocida en el futuro, teniendo la misma, como principal objetivo estratégico el negarle el uso prácticamente de todo el Pacífico Sur a cualquier tipo de requerimiento logístico de la escuadra española. Nótese que tanto Bolivia como Ecuador carecían de armada y que la chilena no era significativa; sin embargo, este último país en concordancia con los postulados portalianos - a esa fecha ya fallecido - había mandado construir dos acorazados en Inglaterra, los futuros *Blanco Encalada* y *Cochrane,* con lo cual se convertiría en la Armada más poderosa de esta parte del continente en su momento. De otro lado, tanto Colombia como Argentina, también ex colonias españolas, no se sintieron para nada amenazadas, a pesar de que la primera de ellas, contaba tanto entonces como ahora con costas sobre el Pacífico Sur, y de existir el conocido antecedente ocurrido en 1861, relacionado con la ocupación de Puerto Rico y la declaración que la isla "reingresaba al seno de la monarquía española".

En el ínterin se han producido una serie de sucesos, los cuales serán suscintamente enumerados, ya que su citación y enunciado contribuirán al análisis de lo acaecido en dicha época, dando luz sobre los acontecimientos, permitiendo a su vez una mejor comprensión de la situación.

El 25 de noviembre de 1864 fondea la escuadrilla de Pinzón en Pisco, donde en la noche se declara un incendio en la fragata de guerra de S. M. C. *Nuestra Señora del Triunfo,* incendio que es imposible controlar y sofocar, destruyéndose totalmente el buque, perdiéndose con él la mitad del poder naval español en el Pacífico Sur, sin que mediara combate alguno. El 6 de diciembre del mismo año arriba por vía marítima el general Dn. José Manuel Pareja y Septién, anterior ministro de Marina español, quien acude a relevar al almirante Pinzón.

Posteriormente arribarán, para incorporarse a la flota del Pacífico, la *Blanca,* la *Berenguela* y la *Villa de Madrid,* para finalmente el 5 de mayo de 1865 arribar al Callao la fragata *Nu-*

mancia, blindado de primera clase y de 7000 toneladas de desplazamiento, joya de la arquitectura naval de la época que era acompañada por el vapor carbonero *Marqués de la Victoria.*

El general, comandante general de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario ante la república de Chile, en cumplimiento de las órdenes recibidas de la Corte española, presenta las credenciales que lo acreditan como nuevo agente diplomático español al Gabinete en Santiago, acompañadas de una nota de protesta, dando un plazo de cuatro días para su respuesta. Las reivindicaciones estaban referidas, entre otras, al hecho que no se le proporcionase carbón de piedra a la Escuadra del Pacífico, a la autorización de salida del Dart con armas, municiones y otros efectos para el Perú y, al por qué se le permitía abastecerse de carbón a los buques franceses, estando Francia en conflicto con Méjico. Al no obtenerse respuesta a la nota de protesta, Pareja establece el bloqueo del litoral chileno, estableciendo que la *Numancia* quede en el Callao junto con el *Marqués de la Victoria*, que la *Covadonga* bloquee Coquimbo y la *Blanca* y la *Berenguela* procedan en igual forma con Caldera. El mayor general de la Escuadra, Dn. Miguel Lobo, se opone a tal estrategia, pues intuye que la misma sacrificará a la pequeña y casi indefensa *Covadonga.*

En efecto la corbeta chilena *Esmeralda,* de 22 cañones y con cuatro nudos más de velocidad que la *Covadonga,* artillada ésta con sólo dos colizas, se le acercó enarbolando pabellón inglés, para luego de la primera andanada izar su propio pabellón y después de un combate de aproximadamente 50 minutos de duración al que se ha denominado como del Papudo, capturar el navío. Tomada cuenta de los acontecimientos a través del cónsul de los Estados Unidos, y después de despedirlo, Pareja se suicida dejando una nota pidiendo no ser sepultado en aguas chilenas. El mando de la Escuadra del Pacífico recae entonces en el recientemente ascendido Dn. Casto Méndez Nuñez, quien como primera medida modifica la estrategia anterior, reduciendo el bloqueo a los puertos chilenos de Caldera y Valparaíso, para finalmente circunscribirlo únicamente al último de los nombrados, concentrando sus fuerzas a fin de evitar la sorpresa y disminuir los riesgos.

Méndez Nuñez recibe la orden de Marina que en ningún caso debe abandonarse el Pacífico sin lograr la paz, ya sea como consecuencia de una negociación digna o por la fuerza de las armas. Esto conduce al bloqueo de Valparaíso y a la desaparición de la marina mercante tanto del Perú como de Chile, por apresamiento de las unidades o por cambio de bandera de las mismas. A raíz de estos incidentes la Junta de Oficiales decide emprender la búsqueda de la escuadra aliada que por informaciones recibidas se supone localizada en el archipiélago de Chiloé.

En diciembre de 1865 se formó la división naval peruana a las órdenes del capitán de navío Dn. Manuel Villar, compuesta por las fragatas *Amazonas* y *Apurímac,* las corbetas *América* y *Unión* y el vapor auxiliar *Lerzundi* ; las cuales zarparon hacía el sur de Chile a objeto de encontrarse con el *Huáscar* y la *Independencia* en travesía de Europa al Perú y con los buques chilenos: la fragata *Esmeralda* y la goleta *Covadonga* - recientemente capturada a los españoles- y el vapor *Maipú,* para dirigirse luego a la zona de Chiloé. El comando de la escuadra aliada recayó en el capitán de navío Williams Rebolledo, por ser el jefe más caracterizado chileno

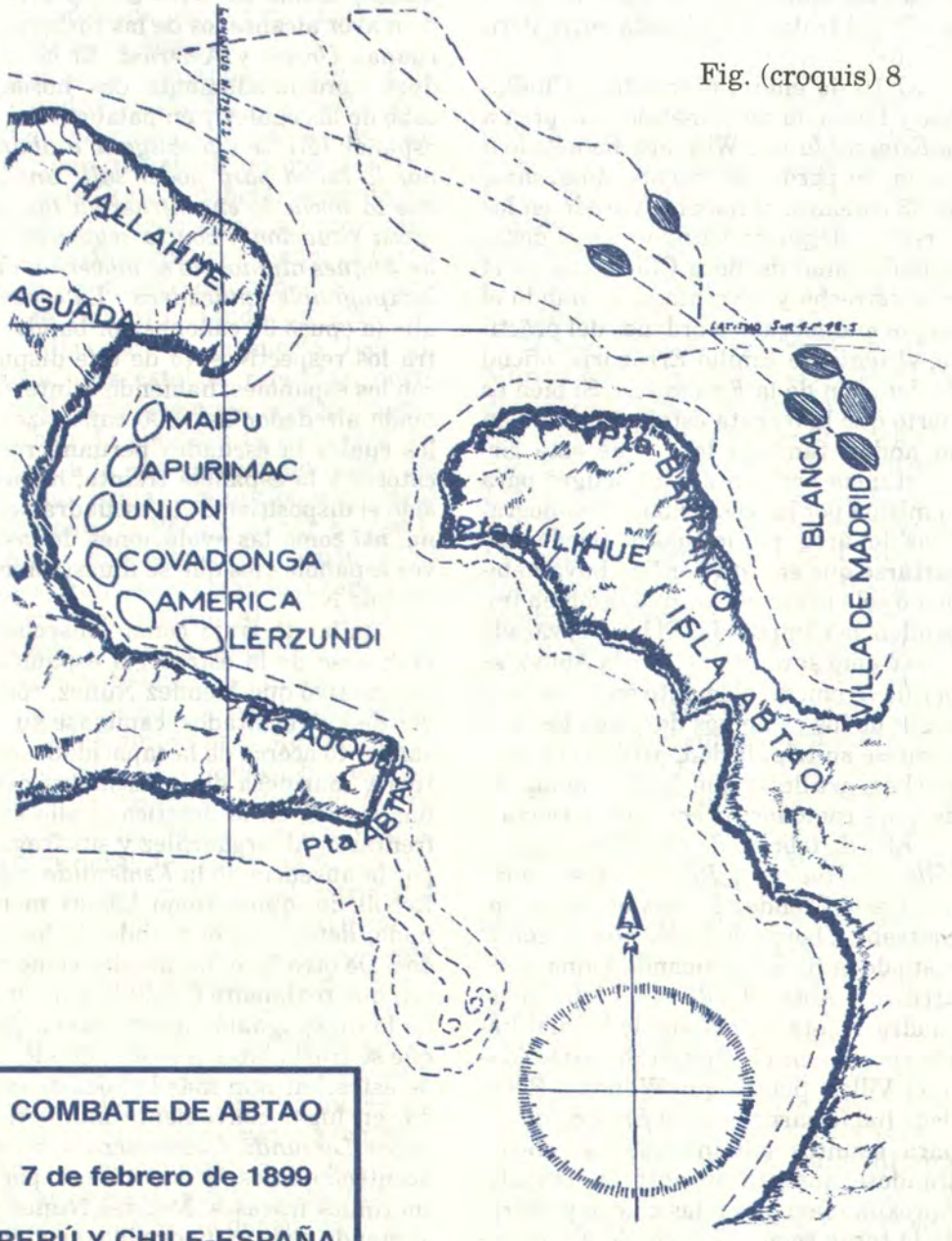
presente y estar operándose en sus aguas, tal como estaba establecido en el art. 3° del tratado de alianza entre Perú y Chile.

El 16 de enero, entrando a Challahué y teniendo como matalote de proa a la *Esmeralda* con Williams Rebolledo a bordo, se perdió la fragata *Amazonas*, de 33 cañones, al haberse varado en los arrecifes de punta Quilpué, en el denominado canal de Boca Chica, que es el más estrecho y correntoso, y cuando el buque maniobraba a órdenes del práctico, el teniente Emilio Errázuriz, oficial de dotación de la *Esmeralda*. Si bien es cierto que la fragata estaba limitada en su andar, también lo es que esta circunstancia acrecentaba el peligro para la misma por las condiciones oceanográficas del área; por lo cual no puede descartarse que en esta pérdida haya habido no sólo negligencia, sino también imprudencia e impericia. El buque, varado al extremo suroeste de la isla Abtao, se perdió irremediablemente en la noche a pesar de los esfuerzos desplegados, salvándose su tripulación, artillería y pertrechos; artillería que fuera emplazada después como fortificaciones en tierra.

El 7 de febrero de 1866 las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca* -destacadas por Casto Méndez Núñez quien se encontraba a bordo de la *Numancia* con el resto de la flota bloqueando Valparaíso- arriban a Abtao donde se hallaba la escuadra aliada, el mando de la cual había recaído en el capitán de navío Manuel Villar, puesto que Williams Rebolledo había zarpado en la *Esmeralda* -para asuntos administrativos- encontrándose ausente durante el combate. Aproximadamente a las cuatro y cuarto de la tarde según el parte de Alvargonzález, comandante de la fuerza española, la *Apurímac* abrió fuego, siendo inmediatamente contestado por la *Blanca*. El fuego se generalizó por ambas partes, siendo los tiros mas precisos y de mayor alcance los de las corbetas peruanas *Unión* y *América*. El combate duró aproximadamente dos horas, al cabo de las cuales y en palabras del jefe español: (él) *"se vio obligado a abandonar la lucha para poder salir antes de que la noche lo encontrase en tan peligrosa situación y con la seguridad que los buques aliados no se moverían de su inexpugnable fondeadero"*. La escuadra aliada opuso 31 cañones por banda contra los respectivos 45 de que dispusieron los españoles, habiéndose intercambiado alrededor de 1500 cañonazos, de los cuales la escuadra peruana recibió catorce y la española treinta, habiendo sido el dispositivo de la escuadra peruana, así como las evoluciones de las naves españolas los que se muestran en el croquis N° 8.

Challahué trajo como consecuencia el fracaso de la estrategia española, lo que motivó que Méndez Núñez, conocedor de los resultados, cambiase su pensamiento acerca de la capacidad combativa y marinera de la escuadra peruana; ya que, en la práctica, a ella se enfrentaron Alvargonzález y sus fragatas, por la ausencia de la *Esmeralda* con W. Rebolledo, quien como hemos mencionado, detentaba el mando de los aliados. De otro lado, los aliados comprobaron que realmente Challahué no era todo lo inexpugnable que se creía, por lo que se trasladaron a Huito, donde, a fin de estrechar aun más la boca de entrada, en lugar conveniente hundieron al vapor *Lerzundi*. Consecuencia de estos acontecimientos, y acicateado por los continuos fracasos, Méndez Núñez dejó al mando de la escuadra bloqueadora de Valparaíso a Pezuela a bordo de la *Berenguela*, zarpando el 16 de febrero, con la *Numancia*, *Resolución* y *Blanca*, en

Fig. (croquis) 8



pos de la división naval aliada, para luego de infructuosa búsqueda hacer rumbo hacia Valparaíso, a donde arribó el 27 de marzo, llevándose a cabo una serie de negociaciones, cuyo único objetivo era evitar el bombardeo del puerto. Negociaciones en las cuales intervinieron tanto las autoridades chilenas como los cónsules de países afincados en el área y los comandantes de buques, tanto de guerra como mercantes surtos en el puerto, principalmente ingleses y norteamericanos.

Fracasadas éstas, evacuada la población hacía los cerros y bajo los efectos de la arenga de Méndez Núñez: *"¡Honra quiere España sin barcos ; no barcos sin honra !"*, que hizo desistir de sus propósitos y abandonar el puerto a los buques extranjeros surtos en el mismo. Siendo las 8 de la mañana del 31 de marzo, se dio inicio al impune bombardeo, sobre una plaza abierta, declarada así por Chile por carecer de medios de defensa, habiéndose empleado alrededor de 2600 bombas y granadas, calculándose los daños en más de quince millones de pesos. Finalmente, el 14 de abril, luego del arribo de la *Almansa,* de 50 cañones, zarpó con su escuadra rumbo al Callao, con intenciones de llevar a cabo un castigo similar al infligido a Valparaíso.

La escuadra española arribó al Callao el 26 de marzo, fondeando al este del cabezo norte de la isla San Lorenzo, desde donde, el día 27, se envió un manifiesto al decano del Cuerpo Consular, por el que, entre otros, se le comunicaba las acciones que las fuerzas hispanas iban a llevar a cabo contra el Callao y sus fortificaciones, a fin que, tanto los súbditos extranjeros residentes como sus intereses se pusieran a salvo, dándoles para tal efecto un plazo de cuatro días.

Dado que el objetivo de la escuadra española iba a ser tanto el bombardeo de la ciudad como de sus edificios y almacenes, la estrategia defensiva peruana estuvo basada en el establecimiento de tres sectores de defensa: el norte, constituido por: la Batería Independencia con seis cañones de 32 libras, la Torre Junín con dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, la Batería Junín con cinco cañones largos de 32 libras y el Reducto del Sol con dos cañones Blakely de 13 pulgadas; el centro, donde se encontraba la división naval constituida por: el vapor *Tumbes* con dos cañones rayados de 70 libras, el monitor *Loa* con dos cañones de 110 y 32 libras respectivamente, el monitor *Victoria* con un cañón Vavaseur de 68 libras en torre giratoria de acero, el vapor *Sachaca* con seis cañones lisos de 12 libras y el vapor *Colón* con dos cañones lisos de 12 libras; y finalmente el sector sur, constituido por: la Batería Abtao con seis cañones largos de 32 libras, la Torre La Merced con dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, la Batería Zepita con ocho cañones de 32 libras (dos largos y seis cortos), el Reducto improvisado Pichincha con cinco cañones de 32 libras, la Batería Maypú con dos cañones de 48 y cuatro de 32 libras y el denominado Cañón del Pueblo con un cañón Blakely de 13 pulgadas.

A su vez, la escuadra española se había formado en dos divisiones; la primera de ellas atacaría el lado norte y estaba compuesta por las fragatas: *Villa de Madrid* con 50 cañones, la *Berenguela* con 40 cañones, la *Almansa* con 50 cañones y la *Vencedora* con 6 cañones, y la segunda división que accionaría por el sur y que estaba compuesta por las fragatas: *Resolución* con 44 cañones, la *Numancia,* con 40 cañones y la *Blanca* con 40 cañones; cabe señalar que con excepción de la *Numancia* cuyos caño-

nes eran de 68 libras, los del resto de las unidades eran de 32 libras.

El plano de la Fig. Nº 9 nos muestra el dispositivo de cada fuerza, así como las posiciones relativas entre las mismas y los puntos conspicuos de referencia en tierra, no a escala, este plano pertenece al Archivo del Museo Naval del Perú.

Pocos minutos antes del mediodía se inició el combate que culminó pasadas las cinco de la tarde, cuando la flota española severamente castigada se retiró, volviendo a sus fondeaderos de la isla San Lorenzo, donde se dedicó a enterrar sus muertos, curar sus heridos y reparar las averías de sus navíos para ponerse en condiciones de navegación, hasta el 10 de mayo en que zarpó abandonando aguas peruanas, sin atacar otros puertos del Perú, tal como rezaban sus órdenes.

Algo más de cinco horas de intenso cañoneo duró el combate, donde se enfrentaron los 135 cañones por banda de las fragatas hispanas contra los 58 cañones de diferentes calibres que oponían las fuerzas defensoras, las cuales afrontaban entre otros, severos problemas logísticos derivados de su diversi-



Fig. 9

Plano del Combate del "2 de Mayo" (Archivo del Museo Naval del Perú)

dad, amén de tener una menor velocidad de fuego, lo que estaba compensado por el mayor alcance y peso de sus proyectiles.

Largo y tedioso sería narrar el combate, basado en los partes de ambos bandos, un tanto confusos consecuencia del momento vivido, así como de lo que se encontraba en juego, de un lado: "La libertad de América" ; del otro, "Las reivindicaciones exigidas". Sin embargo, documentación al respecto está disponible en ingentes cantidades, en publicaciones y documentos existentes en bibliotecas y archivos oficiales, para aquellos que deseen explorar y profundizar en detalle, no sólo su conocimiento, sino también la posibilidad de arrojar nuevas luces al respecto.

Ambos adversarios se declararon vencedores y la victoria fue celebrada tanto en España como en las repúblicas aliadas con diferentes actos. El júbilo peruano sólo se vio empañado por la muerte del Secretario de Guerra y Marina, Dn. José Gálvez, quien cayó en la lucha en la Torre de la Merced.

Santiago de Chile fue embanderado el día 12, hubo manifestaciones populares, *Tedéum* en la catedral con asistencia del Presidente acompañado por los ministros de Estado y visitas al Plenipotenciario peruano Pardo. En La Paz, el 17 fue declarado feriado realizándose una serie de actos patrióticos, se paseó la bandera peruana por las calles de la ciudad y Melgarejo, a la sazón Presidente, decretó el 2 de mayo fiesta nacional, concediendo distinciones honoríficas a los vencedores del Callao y Abtao. En Ecuador, el gobierno dispuso tres días consecutivos de festividades, con repiques, manifestaciones públicas y otras expresiones de jubilo tanto en Quito como en Guayaquil.

Tanto o más importante que el combate en sí, son las consecuencias del mismo; de un lado el 2 de mayo de 1866, como ya lo hemos manifestado anteriormente, significa realmente el sello de la independencia de la América española de la Metrópoli, cesando toda injerencia y reclamación sobre los territorios descubiertos por Colón y posteriormente conquistados, colonizados y explotados por mas de 300 años; de otro lado, los resultados de la llamada guerra con España llevaron a la firma de un armisticio entre los aliados y España el 11 de abril de 1871, mediante el cual se suspendían las hostilidades; para que posteriormente cada uno de los aliados firmara el tratado de paz correspondiente. El Perú lo hizo el 14 de agosto de 1879, en plena guerra con Chile. En cuanto a los otros países de la alianza, Bolivia lo hizo el 21 de agosto del 79, Chile lo realizó el 12 de julio del 83 y Ecuador el 28 de enero de 1985.

La otra consecuencia importante es la fehaciente demostración de efectividad que tiene la defensa del litoral como parte integrante de una estrategia general, para disuadir o rechazar cualquier tipo de amenaza. La historia, maestra por excelencia, es prolífica en ejemplos que convalidan este aserto.

COMENTARIOS AL MARGEN

1. Desde épocas remotas, el poblador peruano, asentado primero en los señoríos de la costa y posteriormente como integrante del Imperio Inca, tuvo una clara visión de la importancia e influencia del mar sobre su existencia, utilizándolo como una fuente más de alimentación, lo mismo que de vía comercial con otros pueblos, arriesgándose a efectuar hazañosas travesías allende el horizonte, en busca de nuevas tierras y poblaciones que conquistar.

2. El mar ha sido, es y será la fuente de riqueza del pueblo peruano, así como, la vía por la cual han llegado a estas tierras lo bueno y lo malo que se puede esperar. Así tenemos la llegada del conquistador y colonizador español quien trajo consigo la cultura occidental y el catolicismo, de un lado, y de otro, la opresión, la explotación y la destrucción de la cultura e imperio incaicos cuando entraba en su fase de consolidación.

3. El intenso tráfico comercial colonial se realiza por mar, y por mar también se presentan en las costas peruanas los piratas, corsarios y filibusteros que buscaban hacer su propio negocio con los naturales en detrimento de los intereses de la corona española, o aquellos otros que pretendían desalojar a los hispanos, asentándose ellos y los gobiernos a los cuales servían en su reemplazo, o por último aquellos que únicamente deseaban realizar pillaje y robo por sí y para sí.

4. Por mar llegan a nuestras costas la expedición libertadora, la cual tenía un claro concepto de la importancia del mismo en el proceso independentista; ya que era claro que una vez perdidos por España tanto el Mar Pacífico, verdadero *mare nostrum* hispano, así como el Caribe, designado en su época como el *Lago español,* el declive hispano en América era sólo cuestión de tiempo.

5. Es por el mar por donde se llevan a cabo las expediciones apoyadas por Chile para combatir a la Confederación Perú-Boliviana, logrando su derrota a fin de, según la óptica chilena y el pensamiento portaliano, lograr el restablecimiento del balance del poder en esta parte del continente.

6. La guerra con España, y su corolario, la conformación de la cuádruple alianza, además de los resultados de la misma, tiene la virtud de poner sobre el tapete la importancia de la defensa del litoral como parte integral de un sistema defensivo y de un pensamiento estratégico. De otro lado, permite ver la luz a una serie de acontecimientos que no han sido explorados en profundidad ni han sido relacionados entre sí, por tratarse de hechos aparentemente inconexos; los que en su conjunto permitirían establecer pautas de comportamiento con proyecciones actuales y futuras de suma importancia, hechos que están plenamente respaldados bibliográficamente, dejando al amable lector el sacar sus propias conclusiones al respecto, y que son :

• En pleno conflicto, en 1865, Chile encargó a su agente diplomático en el Ecuador, Dn. Nicolás Hurtado, que negociara un tratado chileno-ecuatoriano contra el Perú, lo cual hacía aprovechando que estaba en la presidencia de ese país Gabriel García Moreno.

• En su informe de 1865, el diplomático peruano en Ecuador, Manuel B. Cisneros, explica al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, la trama de las gestiones de Hurtado, uno de cuyos párrafos dice: "En esa entrevista reproché la parcialidad de sus procedimientos, puestos más en relieve, desde que por personas respetables y de influencia gubernativa sabía que en plena tertulia reunida en su casa, había expresado airada y enfáticamente: que ahora ni nunca permitiría Chile que el Perú le hiciera daño alguno al Ecuador".

• En 1868, cuando ninguno de los aliados había firmado la paz con España, existiendo tan sólo una suspensión del conflicto, el gobierno de Chile concertó con el de España, a espaldas del Perú, para que el gobierno de la Gran Bretaña permitiera a los españoles sacar de sus astilleros a los poderosos blindados *Victoria* y *Arapiles,* a cambio

de lo cual se permitiría, a su vez, retirar de los astilleros ingleses las corbetas chilenas *Chacabuco* y *O'Higgins* que se hallaban en construcción. Al respecto,el ministro del Perú en Washington, Dn, José A. García y García, en el informe de abril de 1868 a su Ministro de Relaciones, refiriéndose a esta actitud de su aliado Chile, decía: "En los anales de la guerra no ofrece quizá un solo caso la historia del mundo en que un beligerante haya coadyuvado deliberadamente a mejorar la condición de su adversario en la esperanza de merecer su favor".

• La pérdida de la fragata *Amazonas* de 33 cañones al ingreso a Challahué, teniendo conocimiento el comandante de la escuadra aliada, W. Rebolledo, de las limitaciones que tenía en su andar y de las difíciles condiciones oceanográficas que presentaba la llamada "boca chica" a tal ensenada, estando a bordo el práctico chileno teniente Emilio Errázuriz de la dotación de la Esmeralda.

• La ausencia en Abtao de Williams Rebolledo -quien ejercía el comando de la Escuadra aliada de acuerdo al art. 3º del tratado defensivo- a bordo de la corbeta *Esmeralda,* poniendo a la citada escuadra en inferioridad bélica frente a los españoles ante la inminencia del combate; ya que los 22 cañones de la *Esmeralda* equilibraban el número de bocas de fuego de ambas fuerzas.

• El bombardeo sufrido por la corbeta *Unión* cuando, a las 3 de la tarde, al salir de Huito y embocar el canal de Chacao, recibió unas lluvia de balas que con los cañones de la *Amazonas* emplazados en tierra le hacían los chilenos, y que por la ineptitud de los artilleros no dieron en el blanco. *La Unión* procedía a Valparaíso a traer al vicealmirante Blanco Encalada quien iba a asumir el mando de la flota aliada en reemplazo de W. Rebolledo. Posteriormente él mismo trató de explicar a Villar que se trataba de una confusión consecuencia del olvido de retirar una orden dada dos meses atrás, orden por demás sin fundamento.

7. La estrategia aliada en Abtao, si bien no era la mejor, era la única que se podía llevar a cabo como consecuencia de la sustancial diferencia de poder relativo entre las escuadras aliada y española, debiendo en todo momento, la aliada, evitar la batalla decisiva o combate en mar abierto, pues, la sustancial diferencia en número de bocas de fuego, andar de las unidades y blindaje de las mismas hacía suicida tal enfrentamiento. Ello, a su vez, implicó un gravísimo riesgo, el cual estaba sustentado en la posibilidad, no empleada por los españoles, de cerrar las entradas a Challahué, mediante el hundimiento de mercantes en ambas bocas impidiendo la salida de los aliados y neutralizando cualquier acción posterior.

8. A su vez la estrategia española desde sus inicios no tuvo consistencia, puesto que a la pérdida por incendio de la fragata *Nuestra Señora del Triunfo,* ocurrida el 25 de noviembre de 1864 en el puerto de Pisco, cuando aún no se habían iniciado las operaciones; se sumó la captura de la goleta *Covadonga* cuando navegaba sola, a pesar de su debilidad comparativa, en las inmediaciones de Coquimbo. Posteriormente, y a pesar de su inmensa superioridad naval, se destacan sólo dos fragatas para tratar de interceptar la heterogénea división naval aliada a fin de buscar la batalla decisiva. Esta última, como hemos visto, se hace fuerte y le hace frente a la fuerza hispana con óptimos resultados en Challahué. Luego, y a pesar que se refuerza con más unidades, la escuadra española, la división naval aliada se refugia en Huito, donde no es ha-

llada, volviéndose prácticamente invisible para los españoles, quienes luego de infructuosa búsqueda deciden tomar rumbo a Valparaíso para su bombardeo.

9. Al término del mismo zarpan con rumbo al Callao, donde se lleva a cabo el combate del 2 de mayo de 1866, en el cual Méndez Núñez no alcanza los resultados apetecidos, puesto que el puerto y el Perú en pleno se habían preparado para repeler el ataque. Los resultados son harto conocidos y han sido destacados con anterioridad; sin embargo, hay que resaltar lo que dicho combate significa como enseñanza a futuro.

10. El 2 de mayo de 1866 es una brillante muestra de lo que una bien organizada, dimensionada y motivada fuerza de defensa del litoral es capaz de hacer contra las pretensiones de cualquier invasor. Decididamente no es ni el primer ni el único ejemplo que al respecto registran los anales de la historia; es más, en épocas recientes como el de la segunda guerra mundial se empleó la defensa del litoral con notable éxito; citándose entre otros las campañas de Sicilia y Normandía, en Europa, y el ataque a la isla de Wake, durante la campaña del Pacífico por los japoneses. Mas aun, se estima que si Irak hubiese considerado el oponer una resistencia de este tipo para impedir el desembarco conjunto en las costas sauditas, el costo de la campaña hubiera sido muy alto para los aliados, habiéndose de otro lado dilatado la misma, con lo cual podrían haberse modificado las relaciones políticas entre los gobiernos involucrados, y los resultados habrían sido de pronostico reservado.

11. No podemos dejar de considerar como valido, el establecimiento de un sistema defensivo-ofensivo perfectamente diseñado, dimensionado, entrenado y motivado, y de bajo costo comparativo, capaz, no sólo de disuadir de sus intenciones a cualquier fuerza incursora sino de infringirle daño sustancial.

12. La gesta de América no ha concluido, está en proceso, y ante las nuevas corrientes integracionistas hoy en boga, debe de buscar y encontrar su lugar y su destino. Quizá ha llegado el momento, en que pueda concretarse el sueño de Bolívar, la Confederación Andina, necesaria para representar algo más que una serie de pequeños países en busca de su desarrollo, al constituirse en un gran bloque confederado de naciones, única forma mediante la cual podremos competir en similitud de condiciones con el resto del mundo. El ejemplo lo ha puesto la Unión Europea, debemos de hallar "el cómo". Hay mucho camino recorrido últimamente, en la forma del Pacto Andino, hoy Confederación Andina, y de otro lado el Merco-Sur. La simiente está puesta, debemos darle forma o resignarnos a seguir siendo el furgón de cola sin mayores posibilidades a futuro.

Bibliografía

- **Encyclopedia Britanica**, Macropaedia, Vols. 4, 10 y 14.
- **La fuerza de la verdad.** Historia de la peruanidad de Jaén de Bracamoros. Waldemar Espinoza Soriano.
- **Historia del Perú**, Perú Republicano; Tomos VI y VIII. Editorial Juan Mejía Baca.
- **Áreas vitales y áreas marítimas estratégicas; un espacio geopolítico**. Capitán de Fragata José García Valdivieso.

- **Historia Naval del Perú**, Tomos IV y V. Capitán de Navío José Valdizán Gamio.
- **Historia de la Marina de Guerra del Perú**. Capitán de Fragata Manuel I. Vegas G.
- **Perú y Chile en cinco siglos.** Emilio Luna Vargas.
- **Historia de la República del Perú.** Tomo I. Jorge Basadre.
- **Historia Marítima del Perú;** La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica, 1864 a 1868, Tomo VII. Alberto Wagner de Reyna.
- **Bolívar.** Jorge Campos.
- **Bolívar.** Donald E. Worcester.
- **Mi misión en Chile.** José Antonio de Lavalle.
- **La Marina Mercante en la República, 1821-1968**, Tomo I. Vicealmirante Mario Castro de Mendoza.
- **Historia de la Marina del Perú,** Tomo I. Rosendo Melo.
- **Las minas y los torpedos peruanos como medios complementarios de la defensa del Callao el 2 de mayo de 1866.** José Ramón García. En *Revista de Marina,* N° 3, 1990. Lima.
- **La historia militar peruana.** General Felipe de la Barra.
- **Historia de la República 1821-1930,** Tomo I. Enrique Chirinos Soto.
- **Portales ; el hombre y su obra, la consolidación del gobierno civil.** Bernardino Bravo Lira.
- **El poder naval chileno.** Revista de Marina, Valparaíso, Chile.
- **Manual de Historia de Chile.** Francisco Frías V.

PERUANA DE SEGURIDAD

EMPRESA DE SEGURIDAD PARTICULAR





. Vigilancia particular a nivel nacional
. Servicio especial
. Servicio de resguardo personal
. Seguridad electrónica
. Estudios de seguridad
. Comunicaciones, radiotelefonía, VHF, HF, UHF

Parque González Prada 705 - Magdalena del Mar.
Telefax: 461-0859, 461-1149, 461-2957

Se complace en saludar a la Marina de Guerra del Perú con ocasión de conmemorarse el 164° aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau Seminario.

LA NUEVA GRAN ESTRATEGIA AMERICANA DESPUÉS DEL FIN DE LA GUERRA FRÍA

Dr. Manuel Migone Peña

En diciembre de 1988, los responsables de la toma de decisiones estratégicas en los Estados Unidos de Norteamérica se encontraron ante una situación paradojal. Estados Unidos emergía como potencia triunfadora de la Guerra Fría, puesto que el anuncio hecho por Gorbachov en las Naciones Unidas, de retirar unilateralmente los 500,000 hombres de sus fuerzas de ocupación de la Europa Oriental, implicaba, como se vería poco después, el fin del Imperio Soviético y, por consecuencia, de la bipolaridad que había caracterizado hasta entonces la situación estratégica del globo. Ahora bien, la confrontación bipolar a nivel planetario entre Estados Unidos y la Unión Soviética había sido la fuente determinante de la estrategia americana. La cual, desde el famoso "Memorándum X" de George Kenan (*), tenía como meta la contención, a través de alianzas militares, de toda expansión estratégicamente relevante de Rusia, implicando por otro lado una carrera tecnológica industrial en materia de armamentos. Esta última alcanzó su cúspide con el proyecto del Presidente Regan de "Guerra de las Estrellas", el cual llevó al colapso final a la economía soviética.

(*) Dos instrumentos fundamentales, por un lado.

A partir de esta confrontación bipolar derivaba para Estados Unidos la legitimidad de su liderazgo en el mundo occidental. Siendo su protección indispensable para garantizar la supervisión y libertad de las naciones europeas, resultaba justificado exigir de éstas y del resto de las potencias menores del mundo occidental una obediencia básica al liderazgo americano. Las grandes decisiones sobre asuntos mundiales, incluso cuando concernían directamente a alguna potencia occidental, se tomaron durante este periodo por acuerdo entre Estados Unidos y Rusia. Esto se acentúo especialmente a partir del Gobierno de Kennedy.

Por consiguiente, al desaparecer el enemigo soviético el liderazgo americano en occidente quedaba deslegitimado y sus fuerzas armadas privadas de misionamiento. Como dijera Arbatov a la Revista "News" en mayo 1988: "Os hemos hecho a vosotros americanos, algo terrible, os hemos dejado sin enemigos".

Todo esto ocurría además en un contexto sumamente difícil para los planificadores de la defensa americana. Desde 1985 el Congreso Norteamericano venía reduciendo sistemáticamente el presupuesto del Pentágono. Para el Congreso, los asuntos de política exterior habían pasado a un sector preterido a la problemática de política interna. A esto debe sumarse los efectos del trabajo genial de Paul Kennedy sobre "Auge y caída de las grandes potencias", el cual había introducido en el debate político la noción de que la causa fundamental de decadencia de las grandes potencias era una desproporción entre el gasto militar y la potencialidad económica real de una nación. Ese conjunto de factores una política de gran fuerza en contra del gasto militar, ello se vio reflejado en la asignación presupuestal. En 1984 la programación quinquenal del Pentágono proyectaba un gasto de 475,000 dólares para 1989 y más de 500,000 para 1991; pues bien, el Parlamento aprobó un gasto militar de 300,000 para 1991; y de menos de 290,000 para 1991.

Antes de seguir adelante, debemos visualizar con claridad la estructura básica permanente de la mentalidad de los planificadores militares americanos. Ellos se perciben a sí mismos como parte de un sistema tecnológico industrial generador de poder. Su metodología de análisis está determinada por las características básicas de la mentalidad americana, la cual pone lo económico como referente esencial y no concibe más enemigo interno que el que produce las grandes depresiones. Todo esto lleva a priorizar los niveles industriales, comerciales y tecnológicos de acción. Aquí la tecnología es el ámbito en el cual el progreso industrial o comercio se transforman en poder político militar. Es también creencia de los planificadores militares americanos que el desarrollo tecnológico militar es una fuente de crecimiento del desarrollo industrial del país, incluso su motor principal.

A partir de 1941 el gobierno americano en su esfuerzo por generar el llamado arsenal de la democracia ha construido una gigantesca red industrial, que abarca desde la investigación y desarrollo hasta la producción y comercialización en materia de industria militar. Llevados por la lógica interna de esta estructura y en contra de los supuesto liberalismo, la mayor parte de las tecnologías punta han surgido en Estados Unidos bajo impulso y control del Gobierno, por medio de los militares

y funcionarios del Pentágono el cual funciona básicamente como un coordinador de los intereses de las instituciones militares con los de la industria del armamento. Esto se puede notar ejemplarmente en el caso de la aeronáutica[1].

Al interpretar este fenómeno debemos cuidarnos de cometer el error de los analistas marxistas de los años 60. Ellos vieron en el complejo industrial militar una alianza entre el capitalismo y la burocracia militar del Pentágono puesta al servicio de los mercaderes de armas. El sistema en realidad no es sino la correa de transmisión que permite transformar el poder presupuestal del Estado en poder militar, puesto tecnológica e industrialmente al servicio de la potencia nacional. Todo ello disfrazado detrás de una ideología liberal que se intenta imponer a los aliados, estrategia cuya aplicación en USA habría hecho imposible el desarrollo y mantenimiento del poder americano.

Ahora bien como hemos escrito líneas arriba, durante casi 50 años fue el afrontamiento americano-soviético lo que generó la motivación y justificación socio-política para el funcionamiento de esta maquinaria. Con el derrumbe del Imperio soviético perdió su fuerza este principio de legitimación. Además emergieron potencias económicas competidoras como Japón y la Unión Europea todo esto en un periodo de degradación de la infraestructura y de la cohesión socio-económica norteamericana.

Más preocupados del ámbito interno y de la sensibilidad de los electores, los parlamentarios a partir de 1985 prepararon un proceso de redistribución de los fondos federales privilegiando los gastos en infraestructuras sociales y de salud a costa de la disminución de los gastos militares. Esto nos hace ver que la constelación de poder interno americana es sumamente ambigua. Las relaciones entre el complejo de poder industrial militar y los tomadores de decisión presupuestal son inestables, oscilando constantemente de la amistad a la enemistad. Naturalmente la meta común sigue siendo el reforzamiento del poder americano pensado fundamentalmente en términos económicos. Es por esto que el Pentágono no ha vacilado en aceptar recortes substanciales en programas que antes consideraba imprescindibles. Así en 1991 el Secretario de Defensa no trepidó en suprimir los fondos destinados al desarrollo del nuevo avión de combate A12 de la Marina, el cual hasta entonces había sido considerado un componente esencial de la defensa americana del siglo XXI. Es más, el Pentágono ha aceptado una reducción del presupuesto promedio de 8% por año, mientras que su planeamiento estratégico de largo plazo se había basado previamente en suponer un crecimiento presupuestal del 3% en términos reales superiores a la inflación anual. Esto nos

(1) La disputa entre Estados Unidos y Europa a propósito del Airbus no puede ser entendida si no es a partir de estos presupuestos. La actual predominancia americana en lo que respecta al transporte aéreo civil tiene sus raíces en las subvenciones militares. Tanto Lockeed como Boeing han realizado los gastos de investigacion y desarrollo de sus máquinas civiles a costa del erario militar americano. Así por ejemplo, el C49 militar, de la Lockeed, se convirtió en los aviones civiles Constellation; del Douglas C64 militar surgieron los DC6 y DC7 civiles y del Boeing KC-135 militar salió el famoso 707 civil. Es así como se garantizaró el predominio de la aeronaútica civil americana durante décadas.

indica que lo militar es concebido ahora como un medio al servicio del poder económico, siendo el fin último del complejo militar industrial del Pentágono el mantenimiento del poder económico tecnológico de la Nación en constante redefinición, en función de los cambios de constelación socio-políticos. La seguridad nacional ha pasado a ser ante todo protección del Poder económico. Los Estados Unidos de hoy entienden al poder básicamente en términos económicos, ellos son expansionistas e imperialistas en términos mercantiles y no heroicos para utilizar las categorías de Sombart.

Solamente si se tiene en cuenta esto se puede entender el por qué de la actual forma de la estrategia americana.

Pasaremos a presentar algunas características esenciales de esta nueva estrategia analizando la evolución la Fuerza Aérea.

Dentro de la estructura industrial militar americana la Fuerza Aérea tiene un rol especial sumamente importante. Su organización actual es sumamente reciente, y tiene su punto de partida en la institucionalización del sistema de seguridad nacional de la post guerra. Su marco legal es la National Security Act, promulgada por el Presidente Truman, que generó el Departamento de Defensa, que abarca las tres armas autónomas, creando además el Consejo de Seguridad Nacional, encabezado por el Presidente Norteamericano como el más alto organismo de decisión en materia de seguridad nacional en Estados Unidos e institucionalizó las actividades de inteligencia por medio de la creación de la notoria Agencia Central de Inteligencia (CIA).

Hasta antes de este punto, la Fuerza Aérea estaba subordinada al Ejército y era considerada como una especie de apéndice que prestaba apoyo a las operaciones terrestres. Esto, mientras que la Marina era ya una entidad autónoma y sumamente poderosa

En realidad, esta situación de hecho no hacía sino reflejar mentalidad aislacionista defensiva predominante en la preguerra entre los ciudadanos americanos. El arma perfecta del aislacionista defensivo tanto para la defensa como para la proyección de poder era la Marina concebida por Mahan.

Los visionarios, como el General Mitchell, que al principio de los años 20 defendieron la necesidad de crear un cuerpo de bombardeo estratégico de largo alcance eran totalmente marginados e incluso sometidos a sanciones.

La guerra cambia todo eso. La Fuerza Aérea da un golpe maestro cuanto presenta en agosto de 1941 el Plan AWPD-1 [2], para dirigir un ataque estratégico contra Alemania. Ahora bien, las previsiones de este plan no se cumplieron; no fue la guerra aérea la que derrotó a Alemania.

Estudios realizados en 1945 después de la capitulación alemana mostraron que la ofensiva aérea militar anglo-americana no había destruido al poder industrial alemán.

A fines de 1944 después de devastadores ataques aéreos, gracias a la brillante política del ministro alemán de Armamento Albert Speer, Alemania había conseguido triplicar su producción industrial en relación a la de 1941. En cambio en cuanto a las acciones tácticas

(2) La elaboración del plan es descrita por el coronel James Gaston en su estudio "Planning the American Air War", National Defense University Press, 1983.

la Fuerza Aérea Americana obtuvo resultados muy importantes, como por ejemplo la destrucción de las vías de comunicación de la Francia ocupada de 1944 lo que facilitó el desembarco aliado, y sobre todo la destrucción de los centros de producción de combustible sintético alemán lo que produjo la parálisis casi total de la Luftwaffe. Pero en el campo estratégico, ni el General Le May consiguió con sus B29 paralizar la industria japonesa.

Lo que viene a cambiar totalmente la situación dando un realce sustancial a la Fuerza Aérea fue la bomba atómica. Ella apareció como el arma absoluta y con una posibilidad formidable de producción y proyeccieón de fuerza. La increíble desmovilización de la máquina de guerra americana en 1945 se explica tanto por la presión de los políticos americanos que reclaman el regreso de los ciudadanos como por la potencia absoluta que confería la bomba. Ello permite que la Fuerza Aérea americana pase a tener de 17,000 aviones en Europa en 1945 a 96 aviones en diciembre del 46. A partir de setiembre del 47 la Fuerza Aérea pasa de ser arma subordinada a entidad autónoma igual al Ejército y la Marina. Ello porque sólo sus aviones podían portar la bomba atómica lo que le dio un privilegio estratégico radical.

Teniendo todo esto en cuenta se entiende con claridad las amenazas que se cernían sobre la Fuerza Aérea Americana a partir de 1988. A la desaparición del enemigo estratégico se sumaban las reducciones presupuestales y la perspectivas abiertas por el Tratado START de reducción estratégica, amenazando con reducir su status. en el interior de las Fuerzas Armadas Americanas. En las reformas que comenzaron a partir de ese momento las armas estratégicas nucleares han sido reagrupadas estando su comando alternativamente en manos de un general de la Fuerza Aérea y de un Almirante.

Para afrontar esta problemática y evitar una mayor pérdida de importancia relativa la Fuerza Aérea Americana se ha apoyado en su peso industrial y tecnológico, basándose en el hecho de que en la estructura industrial militar relacionada al Pentágono, en la cual se funda la seguridad nacional americana, la Fuerza Aérea tiene un rol fundamental. Gracias a las previsiones tomadas por el General Arnold, el tecnólogo precursor cuando ejerció el comando de la Fuerza Aérea, la estructura tecnológica industrial de ésta sobrepasa claramente el marco de una mera fuerza militar. Recordemos que Arnold encargó en 1944 el plan de desarrollo de la Fuerza Aérea Americana a un científico T.H. von Karman. Éste se lo presentó en diciembre 1945, en 33 volúmenes bajo el título "Toward Newff Orizons". Se trataba, ante todo, de un plan tecnológico que sirvió de guía maestra para la investigación de la Fuerza Aérea Americana. Bajo el impulso y control de la Fuerza Aérea fueran desarrollados, gracias a este, plan los misiles, los cohetes, los radares, la electrónica, etc. A su iniciativa y con su sostén financiero es que se lanza a partir de los años 50 el gran esfuerzo industrial y universitario en materia de electrónica. Ella dirige y promueve, también por medio de la NASA, la industria aeroespacial. Vale decir es la Fuerza Aérea Norteamericana, la cual gracias a su política de desarrollo, hace pasar a la industria aeronáutica de su país, del estado pre-industrial en que se encontraba en 1939, ser a la industria dominante del mercado mundial que es hoy.

La Fuerza Aérea Americana se ha

valido de este peso específico en la estructura tecnológico industrial americana para generar un remisionamiento que la favorece extremadamente y que ha mostrado sus primeros frutos en la Guerra del Golfo.

La crisis de Kuwait ha servido como piedra de toque. Recordemos que el 18 de setiembre de 1990, el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, General Dugan, declaró que la ofensiva aérea sería suficiente para alcanzar la derrota estratégica de Irak. Efectivamente, la guerra de Kuwait fue casi exclusivamente aérea. Las armas de alta precisión desarrolladas a partir de 1970, fueran usadas masivamente constituyendo el núcleo del esfuerzo aéreo americano.

Las consecuencias del conflicto han sido altamente beneficiosos para la Fuerza Aérea Americana. Se ha demostrado fehacientemente que si las armas intercontinentales siguen siendo estratégicas desde el punto de visto de un conflicto nuclear, el cual es de momento altamente hipotético, en materia de guerra convencional las armas estratégicas son aquellas armas inteligentes esencialmente utilizadas por la Fuerza Aérea Americana . Con esto ella ha restablecido y reforzado su posición independiente respecto a las otras dos fuerzas, habiendo generado incluso una nueva doctrina estratégica cuyos principios básicos son los siguientes:

1.- La Hiper Guerra (Hiperwar). La noción es del general Dugan y a mencionado. Expresa la aceleración cuantitativa del sitio de empleo de las fuerzas aéreas de combate el cual ha dado un salto cualitativo gracias a nuevas tecnologías de reaprovisionamiento, precisión y hasta ese momento la Fuerza Aérea había estado condenada a un apoyo episódico a batallas Terrestres. Aparte de este punto se convertía en un elemento permanente en tiempo real [3].

2.- Esta presencia permanente, sumados al uso de un 20% de los casos de armas de alta precisión, conduce a reconocer a la Fuerza Aérea y no a alguna otra las tres cualidades cuya combinación asegura la superioridad decidida en el combate: rapidez, antipresencia y precisión en la presión ofensiva. Por primera vez resultó verdaderamente posible que la Fuerza Aérea Americana sola bastara para llevar a cabo una guerra victoriosa.

3.- El aparato de sostén (transportes estratégicos, reabastecedores en vuelo, etc.), las capacidades adquiridas en la autonomía de vuelo, el salto cualitativo en las capacidades, como la tecnología de la furtividad o la capacidad de navegación con ayuda satélital, han generado una capacidad inigualada de proyección de la Fuerza.

La Guerra del Golfo ha sido una demostración de esta nueva doctrina estratégica. Efectuada a la manera de una gigantesca maniobra, ella ha demostrado la aparición de una nueva arma absoluta. La Fuerza Aérea convencional aliada a la nueva tecnología. En momentos en que la disuasión nuclear ha entrado en un declive acelerado y no disuade

(3) En 43 días las Fuerzas Aéreas Americanas efectuarán 109,876 misiones, esto es, una media de 2555 misiones de combate por día.

prácticamente a nadie, con la Guerra del Golfo se ha establecido una nueva disuasión tecnológico-convencional.

Como se comprenderá, con esto en el escenario político interior americana la Fuerza Aérea ha recuperado todo su crédito; ella es la titular casi exclusiva de la nueva disuasión y además aparece como la promotora fundamental del nuevo progreso tecnológico de los Estados Unidos. Después de la Guerra del Golfo se han resucitado progresos como el del bombardero B2 y se han acelerado esfuerzos de desarrollo tecnológico. La Fuerza Aérea Americana se propone, ahora a través del impulso tecnológico, a que su país no pierda en la guerra económico-comercial lo que ganó políticamente con el fin de la Guerra Fría.

La Guerra del Golfo tiene que ser considerada también desde el punto de vista mencionado. Permítasenos, antes de seguir adelante, analizar con algún detalle las consecuencias estratégicas de la Guerra del Golfo.

Una simple mirada sobre el mapa mundial nos muestra los continentes de nuestro planeta agrupados en tres bandas de tierra vista de N. a S.

La primera va de Alaska a la Tierra del Fuego y forma América; la segunda que va del cabo de Norte al cabo de Buena Esperanza constituye la Euráfrica; la tercera que va de la Kamtchatka hasta Tasmania constituye la Australasia.

Entre Euráfrica y la Australasia se encuentra el Cercano Oriente que viene a ocupar así el centro del Antiguo Mundo, mientras que el centro de este centro lo constituye el Golfo Pérsico. Vale decir desde el punto de vista Geopolítico, esta zona es el talón de Aquiles del Viejo mundo.

En lo que a este espacio se refiere, no se trata, pues, meramente de petróleo. En ninguna parte los Océanos penetran tan profundamente en la gran masa continental Afro-euro-asiática: el Océano Índico a través de sus dos brazos que son el Mar Rojo y el Golfo Pérsico y el Océano Atlántico a través del Mediterráneo y el Mar del Norte. Entre los dos Océanos, equidistante de África y de Asia, se encuentra la antigua región de Ur, proxima a la desembocadura del Tigris y del Eufrates. Toda perturbación en este punto que provenga del exterior tiene repercusión en los dos continentes.

Después de la apertura forzada de los puertos japoneses por sus naves de guerra en 1854, la política de los Estados Unidos consiste en ocupar cabrezas de puente sobre las riberas del viejo mundo así como trampolines insulares potenciales. Es por esto que los americanos ocuparon Filipinas en 1898 y Japón, antes de ocupar Corea del Sur e intentar hacerse de Viet Nam. La región del Golfo por situarse en la exacta intersección de los grandes ejes terrestres de comunicación que enlazan al Lejano Oriente con el África y a Europa con la India resulta un objetivo clave para su estrategia de posicionamiento.

Cualquiera que se implante en este espacio adquiere *ipso facto* la capacidad de amenazar los flancos y retaguardias de los países del Medio Oriente, Europa, la India y África.

Si tomamos todo esto en cuenta podemos decir que desde el punto de vista americano la Guerra del Golfo ha tenido también como objetivo a Europa. Como ha hecho notar Gian Franco Miglio, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Milán: Los Estados Unidos han comprendido que si no desean vivir el mismo declive que la Unión Soviética debían debilitar a sus adversarios del mañana, esto es Japón y la Unión Europea. Los norteamericanos temen que

Europa adquiera sobre ellos una sustancial ventaja aeronáutica y tecnológica.

Conscientes como son que se acerca inexorablemente la fecha en la cual tendrán que abandonar totalmente Europa, se han concentrado en obtener el dominio del Medio Oriente y del flujo petrolero que de él proviene y del cual tanto Europa como Japón dependen estratégicamente y seguirán dependiendo por décadas, hasta que se hayan puesto en explotación las reservas siberianas. Solamente cuando esto último ocurra el Medio Oriente habrá perdido su actual importancia geoeconómica. Para que no no se piense que el análisis de Miglio peca de suspicacia recuérdese que ya Henry Kissinger, sin duda la mayor autoridad en estrategia de Estados Unidos en una fecha tan temprana como 1975, publicó en la revista "Comentar" un estudio titulado "Apoderarse del Petróleo", en el cual describe la conveniencia para los Estados Unidos de realizar una guerra como la del Golfo. Sólo analistas muy superficiales del fenómeno de la guerra pueden creer que en un conflicto armado el adversario al cual se quiere dañar es a quien se hace la guerra. Ha ocurrido con frecuencia en la historia que países que han participado victoriosamente en un conflicto han descubierto que la victoria ha minado las bases de su independencia o de su prosperidad.

El procedimiento consistente en debilitar a los propios aliados por medio de guerras llevadas en conjunto es tan viejo como el mundo. Esto lo demostraron claramente los americanos en las dos guerras mundiales. El pretexto era en los dos casos destruir el poder alemán, pero el objetivo real iba mucho más allá. Después de la victoria común, América aparecía heredera de las prebendas y ventajas de sus aliados, Gran Bretaña a la cabeza.

Adquiriendo el control sobre el petróleo de Golfo Pérsico, los Estados Unidos tienen en su mano un arma estratégica de primera importancia en la guerra económica contra la Unión Europea y Japón y esto lo han conseguido, gracias a su Fuerza Aérea, aplicando su nueva estrategia.

Podemos volver ahora a nuestro tema principal si tratamos de analizar a fondo la naturaleza de la nueva estrategia americana, cuyos principios hemos escrito líneas arriba: tenemos que reconocer que en lo sustancial se trata de un triunfo póstumo de las tesis de Mitchell.

No estamos para nada ante una estrategia de la globalización. Si lo vemos con mayor precisión, se trata de la estrategia de un hegemón en decadencia que ve crecer un reto a su supremacía proveniente de antiguos aliados como la Unión Europea y Japón y de viejos rivales como China.

Por consiguiente, en la nueva estrategia americana se trata de un Aislamiento Ofensivo que ha reemplazado el predominio naval militar propio de los periodos Aislacionista Defensivo y Expansionista típico de un hegemón en el cenit de su poder. Recuérdese que Mitchell, partiendo de los experimentos de bombardeos de acorazados hechos en 1922 y 23, predijo el ataque de Pearl Harbor, sosteniendo que llegaría el momento en el cual el desarrollo de la tecnología aérea permitiría anular toda posibilidad de una estrategia Aislacionista Defensiva basada en la superioridad marítima. Su doctrina implicaba constituir un poder pensado no para conquistar y ocupar sino para proyectar fuerza y destruir lo más lejos posible. Se

trata, pues, de la ofensiva hecha atacando desde la retaguardia. Esto le permite a Estados Unidos utilizar la amenaza de la destrucción absoluta del enemigo sin incurrir en el riesgo de una guerra que fuera auténticamente tal y utilizar esto como medio de una presión económica.

Aviadores Navales
precursores de la Aviación Nacional

Capitán de Navío
Clemente San Martín Borja

Setenta y ocho años han pasado desde que los pioneros navegantes del cielo hicieron posible un anhelo de nuestra querida institución. El concepto de Poder Naval en el cual se integraba a la aviación naval contó con el apoyo decidido del Alto Mando y éste fue el factor primordial para que los primeros aviadores navales lograran metas imposibles. Aquel valioso legado de quienes nos antecedieron fue heredado por el capitán de navío Armando Figueroa Roggero, quien hace 35 años atrás llevó adelante la tarea de los grandes precursores y forjadores de la aviación naval en el pasado; aquellos neptunos con alas que con su valor y pericia hacían del cielo la continuación del mar. Hoy, los herederos de la gloriosa tradición naval en los cielos de la patria continúan forjando, con el mismo espíritu de entrega y profesionalismo de sus antecesores, la permanencia, grandeza y futuro de la Fuerza de Aviación Naval.



El C. de N. AP Armando Figueroa Roggero, en su avión "Piper Azteca", antes de emprender vuelo de EE.UU. de N.A. al Perú. Verdadero gestor del Servicio Aeronaval. En el año 1963.

ASÍ SE HIZO LA HISTORIA

CENTRO DE HIDRO-AVIACIÓN DE ANCÓN 1920-1932

En el año de 1920, el gobierno peruano se empeñó en formar y organizar una Aviación Naval que, desde el aire, vigilara y defendiera nuestra soberanía sobre el amplio litoral peruano. Es así que por Resolución Suprema se creó el Centro de Hidro-Aviación, asignándosele inicialmente como asiento operativo la isla San Lorenzo; pero al estudiarse las condiciones que presentaba ésta, así como las del mar de la bahía del Callao, se observó que podrían constituir un obstáculo para instruir a los Guardiamarinas en la difícil tarea de volar; por



El C. de N. USN Harold B. Grow. verdadero reorganizador de nuestra Aviación Naval. Fue gestor del servicio aéreo a la Montaña. Miembro de la Misión Naval Norteamericana que en el año 1924 fuera contratada por el gobierno del Perú.



Calm. Juan Manuel Ontaneda, preclaro fundador de nuestra Aviación Naval (en el año 1924) y posteriormente del Cuerpo de Aviadores del Perú. Caballeroso y noble, sus hechos son de imborrables recuerdos.

lo que se determinó posteriormente que dicho Centro se estableciera en la bahía de Ancón.

La primera organización al servicio del Centro de Hidro-Aviación de Ancón en 1920 fue la siguiente:

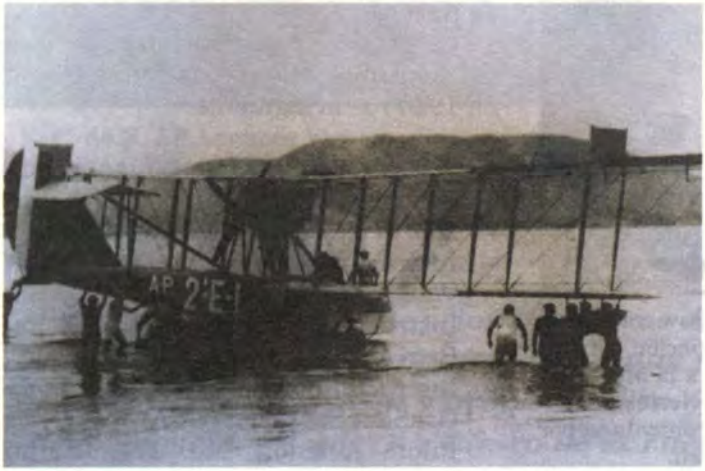
- Jefe, C. de C. (Asim.) Juan Leguía Swayne
- 2do. Jefe, Tte. 1ro. José Gutiérrez
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Walter Simon (USA)
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Benjamín Reeswerber (USA)
- Instructor de Vuelo, Tte. 1ro. (Asim.) Graham S. Mason (USA)
- Piloto Aviador, Tte. 1ro. (Asim.)



Agosto de 1929. El Tte. 2do. Carlos Washburn Salas comenta los vuelos realizados con sus alumnos, alfereces Carlos Tudela y Lavalle, Alfredo Roldán Seminario y Samuel Morante Jara, al pie de un bote-volador "Curtis Seagull".



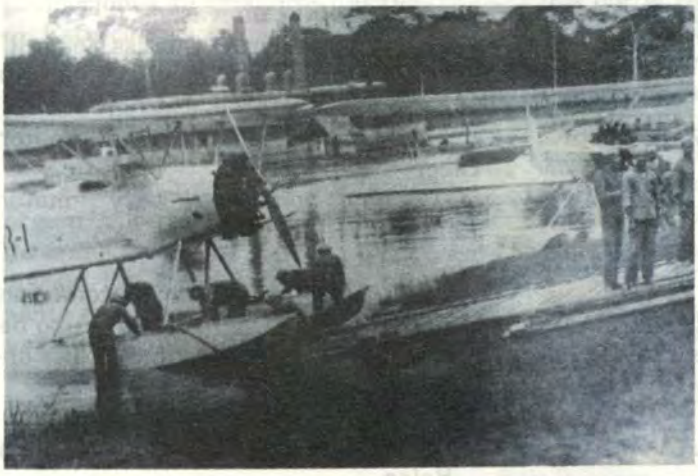
Personal subalterno, mecánicos y de marinería, a la llegada del A. de F. Pedro Griva P. (al centro) a la Base de San Ramón en un "Keystone" 1-R-8.



Personal subalterno en maniobras con el bote-volador 2E-1, tipo H.S.-2L, ayudando a dejar su varadero. Esta aeronave estaba dedicada a la instrucción avanzada de Aviadores Navales.



El bote-volador 116, un "Curtis Segaull", en la rada de Ancón. Año 1921.



Personal subalterno (marinería) efectuando trabajos en la Base Aeronaval de Itaya. Esta Base se empleó para iniciar los vuelos Iquitos-Masisea. Año 1928. Al fondo se aprecia una unidad naval de nuestra Amazonía.



Pilotos navales en un momento de descanso durante las primeras maniobras combinadas con la Escuadra realizada en Pisco. Año 1921.

Ewans Luther Ewan (USA).
- Jefe de Mecánicos, Gdia. Mar. (Asim.) Walter Jawelsky (Polaco).
- Mecánico aviador, Gdia. Mar. (Asim.) William Weeler (USA).
- Mecánico aviador, Gdia. Mar. (Asim.) John Powell (USA).
- Ayudante Talleres, Gdia Mar. (Asim.) Ray M. Hall (USA).
- Alumno Piloto A. Fgta. Carlos Zegarra Lanfranco.
- Alumno Piloto A. Fgta. Armando Zamudio Colmenares.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Washburn Salas.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. José A. Pinillos.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Huguet Vega.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Gustavo Cornejo Portugal.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Carlos Hildebrandt Dávila.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Enrique Van Heurck.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Augusto Correa Santisteban.
- Alumno Piloto Gdia. Mar. Máq. Ismael Pro Arteaga.
- Alumno Piloto Tte. 2do. (Asim.) José Estremadoyro Navarro.
- Alumno Piloto Tte. 2do. (Asim.) Julio Ontaneda Menacho.
- Mec. de Aviac. Civil Rosendo Mogollón Orellan.
- Mec. de Aviac. Civil Gonzalo Vásquez Tejada.
- Mec. de Aviac. Civil Fernando Arbe García.
- Mec. de Aviac. Civil Javier Espejo Cuto.

Podemos notar que se contrató a personal extranjero para que colaborase en la dirección y la organización del Centro y en el aprendizaje de los alumnos.

Asimismo el primer oficial en jefaturar el Servicio de Hidro-Aviación de Ancón fue el piloto civil Juan Leguía Swayne, brevetado en Inglaterra en 1914, con experiencia en la Primera Guerra Mundial alistado en la "Real Fuerza Aérea", e hijo del entonces Presidente de la República Augusto B. Leguía a quien se le asimiló con el grado de capitán de corbeta y se le asignó la jefatura del Servicio de Hidro-Aviación de Ancón.

Igualmente, para la acción y entrenamiento del personal se disponía inicialmente de:

- 12 máquinas nuevas.
- 6 botes-voladores "Curtiss Seagull" -gaviota de mar-, motor "K-6" de 150 HP.
- 3 hidroaviones tipo "F.B.N", motor "Clegert" de 120 HP.
- 3 botes-voladores "Levy", motor "Renault" de 350 HP.

Constituyen la primera promoción de Aviación Naval, un selecto grupo de marinos peruanos. Ellos fueron, por orden de mérito, los siguientes:

- Guardiamarina Carlos Washburn Salas
- Guardiamarina Gustavo Cornejo Portugal
- Alférez de Fragata Armando Zamudio Colmenares
- Teniente Segundo Jorge Aalva Saldaña
- Guardiamarina Ismael Pro Arteaga
- Guardiamarina Carlos Hildebrandt Dávila
- Teniente Segundo (Asim.) José Estremadoyro Navarro

En esta promoción debió brevetarse el Guardiamarina Carlos Huguet Vega, quien el 2 de febrero de 1921, a bordo

del bote-volador "Curtiss Seagull" Nro. 117 que piloteaba, cayó al mar, perdiendo la vida. En la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón se colocó el busto del aviador naval inmolado y la Escuela se denominó desde entonces "Alférez Huguet", perennizando así su memoria.

Las actividades de vuelo sufren cierta disminución, como consecuencia de la crisis económica mundial que imperaba en esa época. Asimismo se realizaron precipitados ensayos en la organización, los que, finalmente, no prosperaron. Sin embargo, siguieron saliendo nuevas promociones de aviadores navales.

Esta caótica situación no podía prolongarse por mucho tiempo, y es así que cuando cesa el contrato, con nuestro Gobierno, del teniente primero Walter Simon y sus colaboradores (extranjeros contratados, miembros de la primera organización), entramos en un periodo de transformación y reorganización en Ancón. En enero de 1924 se hacía presente en el Perú la primera Misión Naval Americana de Aviación Contratada, constituida, entre otros de sus miembros, por el capitán de fragata U.S.N. Harold B. Grow, y el capitán de corbeta U.S.N. Ben H. Wyatl a quien se encargó la jefatura de la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón, consiguiéndose con esta reorganización un programa de instrucción y entrenamiento similar al que se llevaba en Pensacola (Escuela de Aviación Naval de EE.UU).

Como Servicio de Hidro-Aviación de Ancón, este grupo de valerosos aviadores navales logró por ese entonces impulsar al Servicio de Aviación Militar, crear las primeras rutas para la conquista de la Selva con los vuelos realizados por el comandante USN Harold B. Grow y el teniente segundo Leonardo Alvariño Herr, heroico aviador naval inmolado en la Selva y de quien lleva su nombre el actual Museo Aeronaval ubicado en la Fuerza de Aviación Naval en reconocimiento a su mérito y valor. Asimismo, se logró forjar la creación de la Fuerza Aérea.

El lema de la Aviación Naval en la década de los 20 era: "Lo difícil demora un poco, lo imposible un poco más...", lo cual se tradujo en estos importantes logros y en otros más.

CUERPO DE AVIACIÓN DEL PERÚ (CAP) (1932-1950)

El año de 1929 se centraliza nuestra aviación militar bajo un solo Comando. Los oficiales que pertenecían a la Aviación Naval y los que pertenecían al Ejército podían solicitar su ingreso voluntario y, además, se permitía la incorporación de oficiales que reunieran los requisitos establecidos. Este CAP. fue creado por D.S. del 03 julio de 1932 bajo la autoridad del Ministerio de Marina y Aviación, cuyo primer Artículo, entre los 52 que contenía, a la letra dice: lro. "Créase en el Ministerio de Marina y Aviación un cuerpo especial de Aviadores, que en adelante se llamará "Cuerpo de Aviación del Perú".

Este "Cuerpo de Aviación del Perú" por Decreto Ley 11471 de julio 1950 fue denominado Fuerza Aérea del Perú, "FAP".

Un ejemplo de la participación en esa época de los aviadores navales fue la trágica muerte del Capitán AVC. Víctor MONTES Arias y la de su mecánico, el 19 julio de 1932, cuando ambos pertenecían ya al CAP. en esos momentos.

El capitán Montes había ingresado a



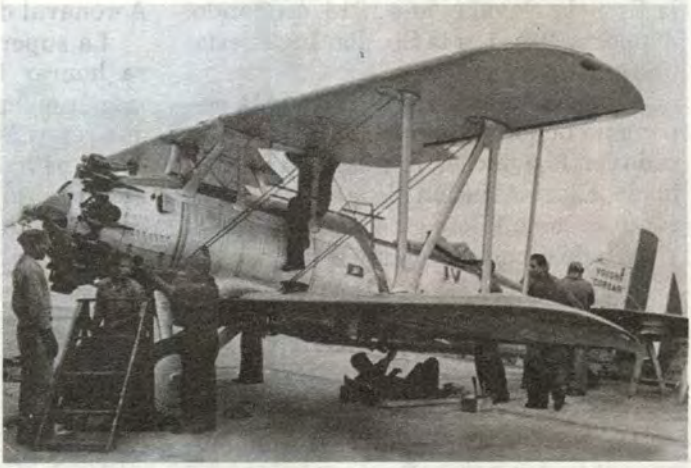
Realizando maniobras de hangarado. Avión Corsario al término de sus vuelos. Año 1938. Base Aérea de Ancón. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Base Aérea de Ancón. Personal de mantenimiento procediendo a hangarar un avión Corsario. Año 1938. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Maniobras realizadas, en diciembre de 1937, en la bahía de Pucusana. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Personal de especialistas realizando mantenimiento de avión "Vought-Corsair". Base Aérea Las Palmas, 25 de mayo de 1939. Cuerpo de Aviadores del Perú,



Avión anfibio "Grumman" bimotor "Wasp" TP-1H adquirido a los EE.UU. de N.A. Año 1939. Cuerpo de Aviadores del Perú.



Helicópteros 47G en las primeras instalaciones del servicio Aeronaval (Zona Sur del Aeropuerto Internacional). Extremo derecho, camarote del Oficial de Guardia. Al medio, antiguo hangar/comedor. Izquierda, oficinas administrativas. Año 1967.

la Escuela Naval el año 1918, ocupando el puesto Nro. 1, a la Sección Ingeniería que existía en esa época.

Egresó el año 1922, recibiendo la espada de honor. En el año 1927, identificado con la aviación, ingresó a la Escuela de Hidro-Aviación de Ancón, calificándose como Piloto en octubre de 1928 y enviado a perfeccionarse a la Base de Aeronaval de Pensacola, USA.

La superioridad de Aeronáutica, para honrar la memoria de este nuevo mártir que pereció en circunstancias en que retornaba de un vuelo de Trujillo, a donde se había dirigido para debelar un movimiento revolucionario en esa ciudad, denominó a la Base Aérea de tal lugar como "Capitán Montes".

EL SERVICIO AERONAVAL - FUERZA DE AVIACIÓN NAVAL (1963-1998)

Después de un largo receso y de muchos intentos por parte de oficiales de Marina para que nuestra Armada contase nuevamente con su Aviación, el 24 de julio de 1963, se crea por D.S. el Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú, el cual funcionó inicialmente en la Base Naval del Callao (Artillería Móvil), para luego pasar a las instalaciones del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (Zona Sur).

Esta creación del Servicio Aeronaval tuvo en el capitán de navío Armando Figueroa Roggero a su verdadero gestor. Pasionista y visionario, tuvo que bregar con las incomprensiones y egoísmos que devienen de toda empresa que se inicia; pero su ideal, entereza y perseverancia finalmente lo llevaron al éxito, colocándolo entre los pioneros de la verdadera y efectiva Aviación Naval.

BREVE RESEÑA DE LAS ACTIVIDADES AÉREAS DEL C. DE N. ARMANDO FIGUEROA ROGGERO:

1957 Aviador Civil brevetado (con su peculio) logra la calificación de Piloto Aviador Naval.

1960 Misión de Estudios en Venezuela (Base Aérea Aragua) para volar avión y helicóptero.

1962 Sufre accidente (cae en el mar en Helo "Bell").

1962 Misión de Estudios en Forth Worth, Texas (Entrenamiento Avanzado).

Aquí, en representación de Ministro de Marina adquiere los primeros helicópteros "Bell" 47 G2A de instrucción.

1963 Primer Comandante del Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú.

En marzo de 1965 el Servicio Aeronaval contaba ya con nuevos precursores de la Aviación Naval del Perú. Ellos fueron:

PILOTOS

Capitán de Fragata AP. Armando Figueroa Roggero.

Teniente Primero AP. Raúl Vargas Fuller.

Teniente Primero AP. Jorge Navarro Gutiérrez.

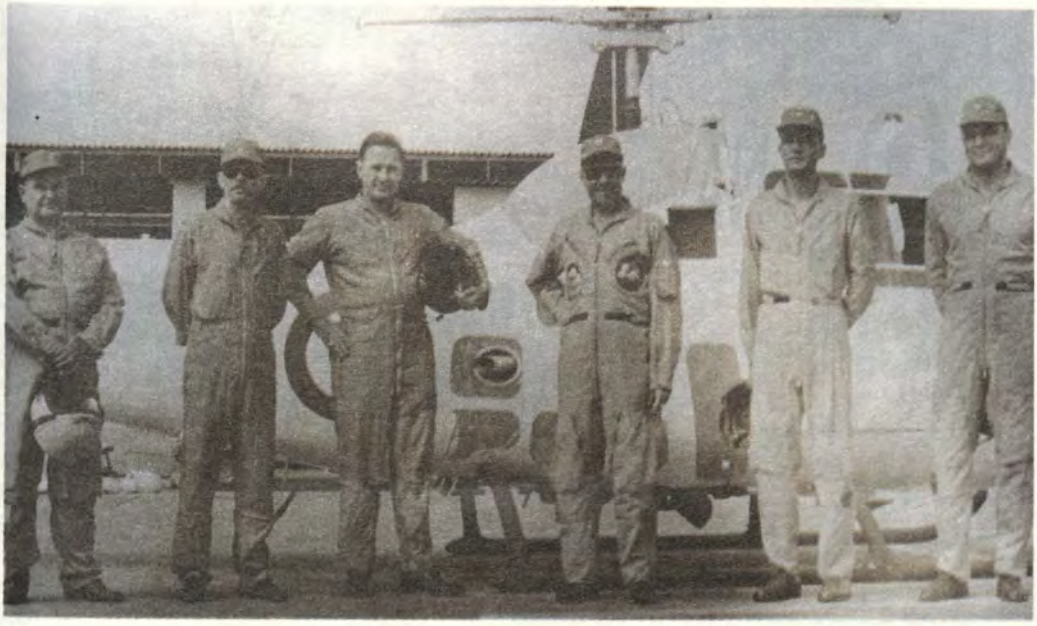
Teniente Segundo AP. Roberto Duboc Deza.

Teniente Segundo AP. Mario Fasce Villavicencio.

OFICIALES ALUMNOS

Teniente Primero AP. Jorge Ocampo Oliart.

Teniente Primero AP. Augusto Vargas Prada Perales.



Dotación del helicóptero Bell 47J. De izquierda a derecha, Tco. Luis Mora, Tte. 1ro. Jorge Navarro, Cmdte. Koliker (Agr. Nav. argentino), C. de F. Armando Figueroa Roggero, Tte. 1ro. Tulio Chiappe, Tte. 1ro. Raúl Vargas Fuller.

Dotación Aérea Ala Rotatoria. Personal subalterno (mecánicos), de izquierda a derecha: Ruíz, Carbajal, Chora, Vélez, Cherre, Bravo, Salas, Lara, Laura, Mac Donald, Sanchez, Yataco, Núñez, Espinoza. Agachados, Jesús Espinoza, Pérez. Pilotos: Fernandez, Palacio, Celle, Yábar, Arce, Alzamora, Rocha. Helo: Alcuette III, HA-420. Año 1975.





Dotaciones Aéreas SH-3D a bordo del BAP Aguirre después de realizar entrenamiento antisubmarino. De izquierda a derecha: Pilotos, Arnillas, Avila, del Portal (f), Chanduví, Drago, San Martín, Vites (oficial de armamento), Beltrán (Segundo Cmdte. BAP Aguirre), Koster (Cmdte. EAN-22), Torres (Cmdte. BAP Aguirre). Pilotos: Méndez, Quevedo, Navarrete. Año 1986.

Helo Alouuette III, posado a bordo del BAP Villar.





Wichita-Kansas, año 1977. Fábrica Beechcraft. Pilotos navales en comisión para entrenamiento y traslado al Perú del primer grupo de aeronaves de instrucción T34 C-1. De izquierda a derecha: Edery, Salinas, Palacios, Morante B., Ruíz, Castro.

Actual Fuerza de Aviación Naval. Dotaciónes Aéreas de Combate.



EN MISIÓN DE ESTUDIOS EN LA ARGENTINA

Capitán de Corbeta AP. Juan Soria Díaz.

Teniente Primero AP. Tulio Chiappe Guerra.

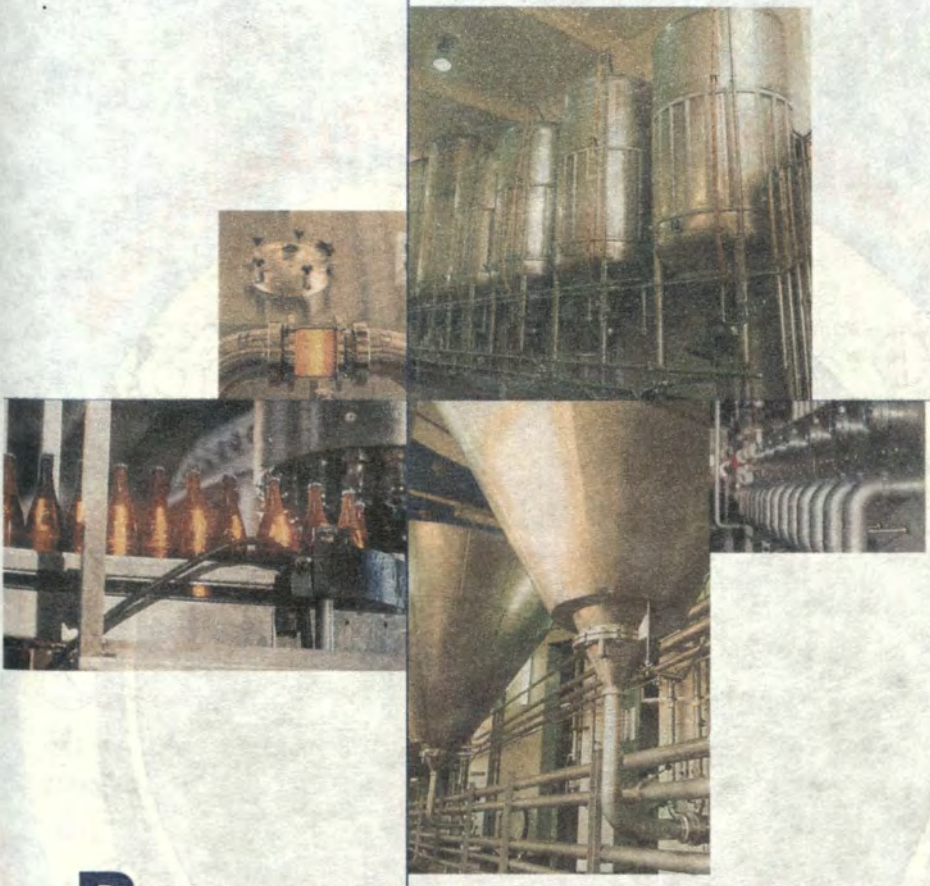
El lema de la Aviación Naval desde entonces es: "Para un Aviador Naval Peruano, el cielo es la continuidad del Mar". A partir del 1ro. de diciembre de 1980, con motivo de la creación de la Comandancia General de Operaciones Navales, el Servicio Aeronaval toma el nombre de Fuerza de Aviación Naval, como parte integrante de las otras Fuerza Navales.

Actualmente la Fuerza de Aviación Naval cuenta con aeronaves y dotaciones aéreas que le permiten cumplir la misión asignada por la superioridad con eficacia, realizando operaciones aéreas de:

Exploración marítima.
Guerra antisuperficie.
Guerra antisubmarina.
Acciones de defensa interna.
Apoyo logístico /Acción Cívica.
Otros.

Es grande y valioso el legado de quienes nos antecedieron. Podríamos hablar mucho al respecto, pero sólo estos hechos he querido resaltar para que, después de 35 años de existencia, el espíritu emprendedor, audaz y tesonero del aviador naval sea cada día más sólido. Para que hoy los herederos de esta gloriosa tradición naval en los cielos de la patria continúen forjando, con el mismo espíritu de entrega y profesionalismo de sus antecesores, la permanencia, grandeza y futuro de nuestra querida Fuerza de Aviación Naval.

LA INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU



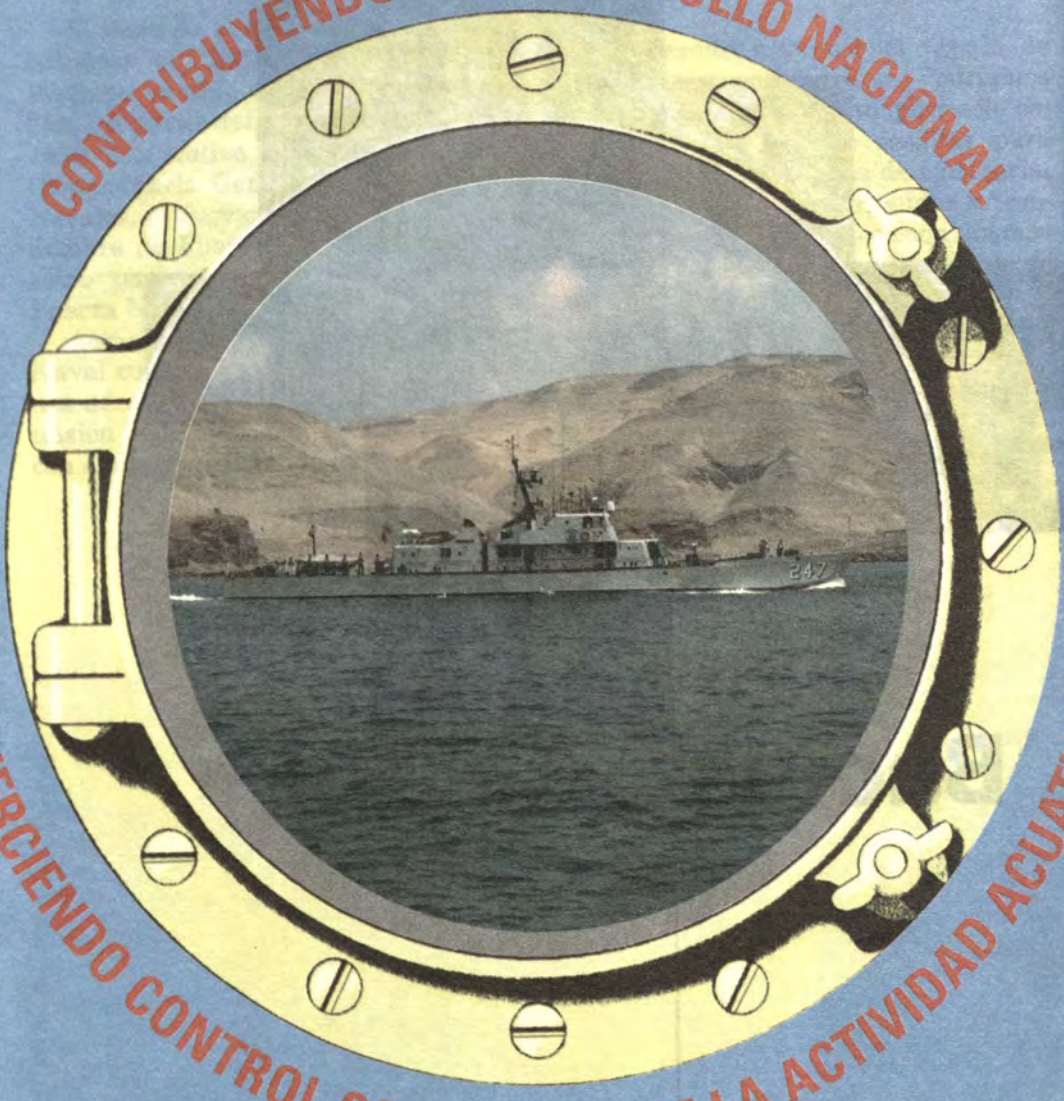
Backus

UNION DE CERVECERIAS PERUANAS
BACKUS Y JOHNSTON



DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO NACIONAL



EJERCIENDO CONTROL CONSTANTE DE LA ACTIVIDAD ACUATICA

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

LAS FUERZAS NAVALES DE SUPERFICIE EN SUDAMÉRICA

Un nuevo reto para un nuevo milenio

Teniente Primero
Alessandro Mogni Novoa

Se ha desarrollado el siguiente artículo de información sin el propósito de entrar en mayores detalles técnicos que podrían recabarse de cualquier revista militar; lo que se desea es mostrar la evolución en los últimos 25 años de las principales Fuerzas de Superficie en las Marinas Sudamericanas, incidiendo especialmente en dos puntos vitales. Uno de ellos es ver la importancia que se da a la renovación de material antiguo, donde muchas Marinas pequeñas crecieron de la noche a la mañana sin tener Unidades que reemplazar; el segundo punto, más importante aún, constituye los proyectos que llevan adelante industrias navales pujantes que emergen al finalizar el presente milenio en el exclusivo y complicado Mercado Internacional de las Construcciones Navales.
En resumen, lo que significaran estas Fuerzas al comenzar un nuevo Siglo.



Desde principios de la década de los setenta hemos contemplado cómo las principales Armadas Sudamericanas han renovado sus mejores Unidades de Combate de Superficie con el fin de mantener o incrementar su poder disuasivo.

En éste contexto, la hegemonía norteamericana en el continente sudamericano con buques de la última Guerra Mundial, cedidos a diferentes Armadas, fue perdiendo campo al ser sustituidos éstos por Buques de Primera Línea procedentes del Viejo Continente, entre ellos Unidades holandesas, italianas, alemanas, inglesas y francesas, desde Cruceros y Destructores hasta Fragatas y Corbetas misileras portahelicópteros, nuevas o modernizadas.

Cabe destacar que los buques norteamericanos de la época, tales como los de las clases Brooklin, Fletcher, Allen M.Summer o Gearing Fram excedentes, cedidos como colaboración a las principales Marinas, contaban con escasa modificación en sus Sistemas de Armas y Electrónica de diseño.

Es entonces que por diferentes problemas políticos de la época y por necesidad debido a la antigüedad y carencia de repuestos para las Unidades existentes, se inicia todo un proceso o carrera para renovar dicho material viejo por otros nuevos o modernizados de acuerdo a requerimientos y adelantos tecnológicos de la época, que les permitiera inclusive poder operar hasta cumplida la primera década del próximo milenio, en espera de ser reemplazados durante este período por otras Unidades modernas, probablemente de diseño y construcción local.

Es éste el caso de la Industria Naval del Brasil o Chile, que han logrado mantener un ritmo importante en el desarrollo de los diseños y construcciones

navales, con proyectos que sin lugar a duda se llevarán a cabo en los años venideros, logrando con ello alejarse de la dependencia externa.

Además de las Armadas tradicionalmente fuertes, otras más pequeñas se fortalecen en este periodo con la adquisición de buques nuevos que no necesariamente significará renovación de material obsoleto existente. Es éste el caso de Marinas como las de Venezuela, Colombia y Ecuador.

Atrás quedó aquella época en que nuestros Destructores, clase Ferré, fueron los primeros en el continente en ser armados con los misiles mar-mar Exocet, ingenios modernos que prácticamente sustituyeron a la artillería, y que hoy en día dotan a todas las Unidades más importantes de la Región.

Pronto conoceríamos muchos otros misiles que engrosan hoy el variado abanico bélico existente en el área con tecnología inglesa, italiana e israelí, tanto para el ataque a Unidades de Superficie como para la defensa contra Aeronaves incursoras.

La Aviación embarcada de ala rotatoria cobró igual importancia en todo este proceso de renovaciones.

Ahora las principales Marinas operan helicópteros modernos armados ya sea con misiles o torpedos.

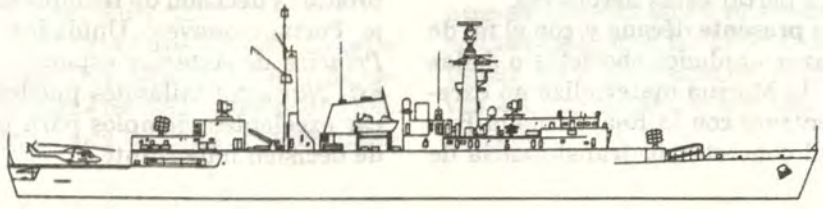
Los Alouette de los años setenta fueron reemplazados por otras Unidades



francesas, italianas, inglesas y norteamericanas más modernas.

De ahí la importancia de que las principales Unidades de Primera Línea sean portadoras de estas Aeronaves versátiles que ahora tienen mayor tamaño y autonomía.

La Marina Brasileña



La Marina Brasileña tuvo siempre una Fuerza de Superficie importante que, desde sus destructores clase Gearing Fram, Fletcher y Allen M. Summer (recordemos que nos remontamos a partir de los años setenta) hasta sus últimos Destructores clase Pará (ex US. *García*), aún en servicio, experimentó una sólida influencia norteamericana.

La tecnología británica y propia han desplazado hoy en día a las viejas Unidades antes mencionadas, excelentes buques artilleros que en el mejor momento llegaron a completar la docena. A partir del desarrollo de las Fragatas tipo 10 (Clase Niteroi), encargadas por la Marina a la Compañía Británica Vosper Thornycroft Ltd., se inicia en los años setenta una nueva dependencia tecnológica, la de la Real Armada Británica y la Industria Naval Inglesa.

Fueron seis las Unidades construidas, cuatro en Inglaterra y dos en los astilleros de Río de Janeiro, más una extra como Buque de Instrucción; estas Unidades misileras portahelicóptero constituyeron por mucho tiempo la columna vertebral de la Marina, y están consideradas hoy dentro de un amplio programa para su modernización.

Siguiendo con esta dependencia de material de origen, la Marina adquirió helicópteros ingleses Sea Lynx que dotan actualmente todas sus naves de guerra.

Tal vez sea la Marina Brasileña una de las pocas que opera actualmente con Fragatas y Corbetas, todas con capacidad para portar estas aeronaves.

En la presente década y, con el fin de reemplazar unidades obsoletas o dadas de baja, la Marina materializó un excelente contrato con la Real Armada Británica al concretar la transferencia de cuatro Fragatas misileras portahelicóptero del tipo 22 (Clase Dodsworth), las cuales se encuentran en buenas condiciones por ser Unidades relativamente nuevas, habiendo introducido tecnología avanzada en lo que a defensa puntual con misiles se refiere.

En el campo del desarrollo propio, la Marina Brasileña, con asistencia inglesa, lleva adelante un ambicioso proyecto de construcciones, consistente en las Corbetas misileras portahelicóptero clase Inhaúma. De un proyecto inicial fijado en la construcción de una docena de Unidades divididas en tres grupos, el primero ya fue completado y los trabajos en el "Barroso", primera del segundo grupo, ya se iniciaron .

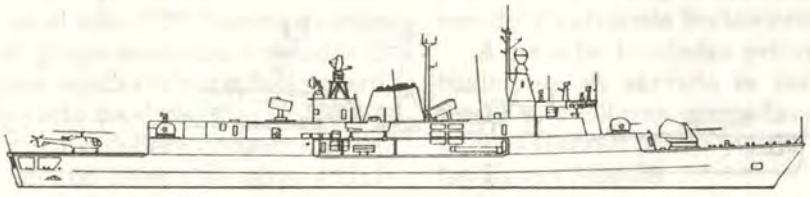
En un principio se pensó que todas las Unidades deberían ser completadas antes de finalizar el presente siglo, pero problemas presupuestales retrasaron los planes, a tal punto que se pone en duda si se llevará a cabo la construcción de las restantes.

Asimismo, los astilleros vienen desarrollando otras construcciones importantes en el marco de la Defensa Nacional.

Cabe resaltar que la Marina del Brasil, desde hace varios años atrás, inició el reemplazo progresivo de sus misiles Exocet MM-38 por los más avanzados y de mayor alcance, los MM-40.

Vemos así el enorme desarrollo que viene operándose en la Marina del país más grande de Sudamérica; también vemos que esta Marina deberá tomar pronto la decisión de reemplazar su viejo Portaaeronaves; Unidades como el *Príncipe de Asturias* español o el *Chakri Naruebet* tailandés pueden significar excelentes ejemplos para una toma de decisión importante.

La Armada Argentina



La Armada Argentina ha poseído siempre una Fuerza de Superficie poderosa que, a la par con la Marina Brasileña en la década de los setenta, estuvo constituida por Unidades en su mayoría excedentes de la Armada Norteamericana.

Es a principios de esa década que la Armada Argentina, con una larga tradición en las construcciones navales, inicia en sus astilleros el armado del segundo de dos Destructores misileros portahelicóptero de defensa Aérea tipo 42 (Clase Hércules), hermosas naves que a fines de la década de los ochenta evidenciaron el alto nivel técnico y profesionalismo de los marinos argentinos al lograr recuperar la operatividad de los misiles antiaéreos Sea Dart,de procedencia inglesa, luego de las sanciones comerciales y retiro de la asistencia técnica que fueran impuestas por este país a la nación sudamericana a raíz de la guerra por las Malvinas.

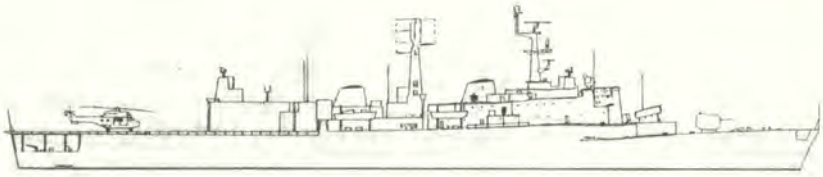
Estos Destructores fueron dotados también con los misiles Exocet procedentes de otras unidades dadas de baja.

En esta época la Armada experimenta un crecimiento espectacular, al contratar con astilleros alemanes la construcción de cuatro Destructores misileros portahelicópteros tipo Meko 360 (Clase Almirante Brown) y de seis Fragatas misileras portahelicóptero tipo Meko 140 (Clase Espiro), cuatro de las cuales serían construidas en astilleros nacionales encontrándose actualmente en fase final las dos últimas Unidades luego de un largo período de estancamiento por problemas presupuestales; estas Unidades son las ARA *Robinson* y ARA *Gómez Roca.*

Ya con anterioridad, la Armada, luego de realizar diversas gestiones, recibió tres Fragatas misileras modificadas tipo A-69 de construcción francesa (Clase Drumond), Unidades tipo Aviso que, por las características de su silueta, son difíciles de ser identificadas en el radar.

Luego de este crecimiento, no se ha evidenciado la intención de efectuar nuevas adquisiciones ni modernizaciones necesarias en las Unidades más antiguas, como es el caso del Portaaeronaves ARA *25 de Mayo,* con muchos años encima.

La Armada Chilena



La Armada Chilena es, sin lugar a dudas, la que mayores recursos económicos asigna hoy en día a la modernización de sus Fuerzas Navales, siendo la que mejores espectativas presenta para la segunda década del próximo milenio, con un vasto programa para la construcción local de sus nuevas Unidades que irán sustituyendo progresivamente a sus Destructores y Fragatas hoy remodernizadas y en servicio.

Ya a mediados de los años setenta, la Armada Chilena recibió sus primeras dos Fragatas inglesas portahelicóptero tipo Leander (Clase Condell), armadas con misiles Exocet y Sea Cat. Para ese entonces contaba con dos Destructores ingleses antiguos tipo Almirante, modernizados también con los mismos misiles.

Estas Fragatas constituyeron las mejores unidades de la Armada, ya que por largo tiempo, prácticamente durante 10 años, no renovaron los buques antiguos de procedencia norteamericana.

Hasta el año 1978 se podía apreciar a dichas Fragatas con pintura camuflada.

Actualmente estas Fragatas, con más de 20 años de servicio, han sufrido profundas reformas tanto en la superestructura como en sus Sistemas de Armas, Sistemas de Combate y Electrónica.

Hoy en día, los BACH *Condell* y BACH *Lynch* pueden operar helicópteros misileros Super Puma, además de haber sido dotados de los misiles Exocet MM-40 y modernos equipos electrónicos.

Dos Unidades extras similares fueron transferidas de la Real Armada Británica a la Armada Chilena, completando en total cuatro Fragatas portahelicópteros armadas con misiles.

Pero las principales Unidades de la Armada las constituyen los cuatro Destructores ingleses portahelicópteros tipo County (Clase Prat), adquiridos de segunda mano en los años ochenta, buques oceánicos de Comando y Control, de considerable desplazamiento y dotados todos con misiles Exocet MM-38 y Barak I de defensa puntual, encontrándose divididas en dos grupos para diferentes funciones, una destinada a la defensa antiaérea con misiles de largo alcance Sea Slug y la otra con un gran hangar y pista de vuelo para operar dos helicópteros Super Puma. Cabe resaltar que estos buques, con más de 27 años en servicio, han sido también reacondicionados en los astilleros chilenos con equipos de Guerra Electrónica y Sistema de Combate nuevos.

Pero, como vemos, todas estas Unidades podrán operar probablemente hasta fines de la primera década del próximo milenio.

Es por ello que la Armada Chilena iniciará en el año 1999 la construcción del primer grupo de cuatro Unidades tipo Fragatas misileras portahelicóptero, de un proyecto total de ocho Unidades, el primer grupo deberá encontrarse listo antes del año 2006, y las otras 4 Unidades antes del año 2012.

Definitivamente, significa el mayor proyecto de construcciones locales en el continente sudamericano .

Serán buques de concepción y diseño propios, con un desplazamiento aproximado sobre las 3000 toneladas. Estarán dotados de misiles mar-mar y misiles de defensa puntual, armamento antisubmarino y helicóptero del Tipo Super Puma.

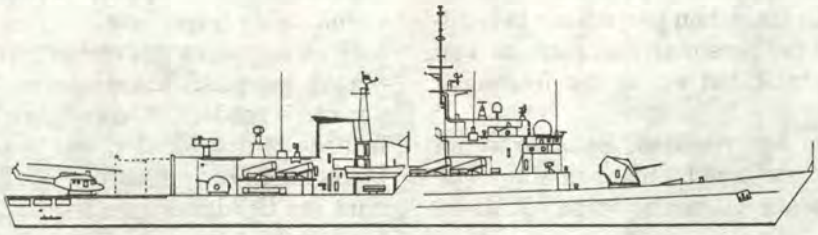
En definitiva, excelentes buques polivalentes de escolta con Sistemas de Armas probablemente inglesas o israelíes y constituirán la columna vertebral y la Fuerza de Superficie mas homogénea del Continente Sudamericano.

A las ocho Unidades principales actualmente en servicio se suman ocho Lanchas misileras armadas unas con misiles Gabriel MK II y otras con misiles Exocet MM-38.

Los helicópteros que embarcan los Destructores y Fragatas habilitadas para ello pueden lanzar los misiles Aire–Superficie Exocet AM-39

Cabe espacio para mencionar que Chile ha desarrollado cierta capacidad en la fabricación de Componentes y Sistemas Electrónicos, así como el Sistema de Combate SISDEF SP-130.

La Armada Venezolana

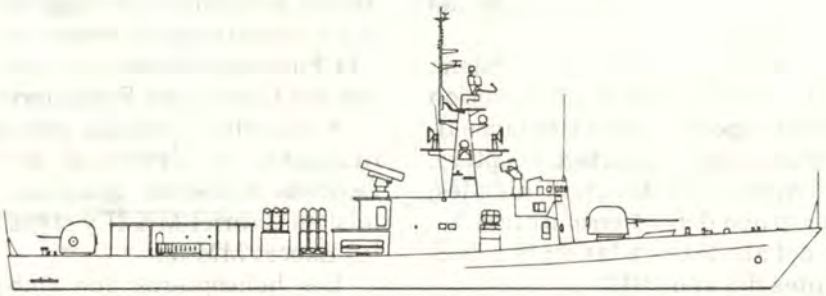


La Armada Venezolana opera actualmente seis Fragatas misileras portahelicóptero del Tipo Lupo italianas (Clase Sucre), unidades polivalentes de escolta adquiridas a principios de la década de los ochenta. Durante un tiempo se efectuaron gestiones con la compañía norteamericana Litton´s Ingalls Shipbuilding para la remodernización de las citadas naves, pero el proyecto aparentemente no ha prosperado.

Dos Lanchas armadas con misiles mar-mar Otomat MK-II completan las principales Unidades de Superficie venezolanas.

Venezuela opera con una aviación naval embarcada importante, consistente en helicópteros italianos AB-212 para la lucha antisubmarina y la exploración marítima.

La Armada Ecuatoriana



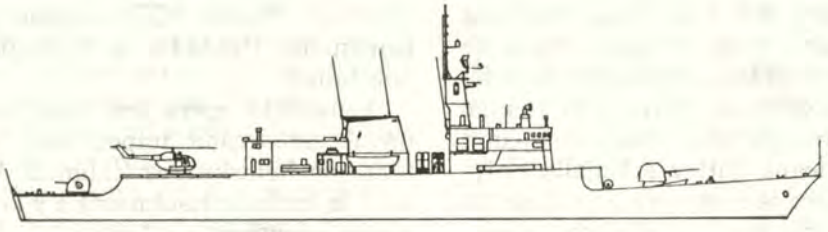
La Armada Ecuatoriana, que nunca tuvo una Unidad de Superficie relativamente importante, experimentó en la década de los ochenta un repentino crecimiento al encargar a los astilleros italianos seis Corbetas misileras portahelicóptero tipo Wadi (Clase Esmeraldas), unidades rápidas que fueron dotadas, a pesar de su escaso tamaño, con una poderosa y completa gama de armas, entre ellas misiles mar-mar Exocet MM-40, misiles Áspide y torpedos, que de alguna forma deben perjudicar la habitabilidad del personal; eso, sumado a su pobre estabilidad en aguas lejanas a costa.

Ya con anterioridad, Ecuador venía operando con tres Lanchas misileras de construcción alemana tipo TNC-45 (Clase Quito) y tres Lanchas de menor tamaño (Clase Manta) que fueron modernizadas en astilleros locales con misiles mar-mar Gabriel.

Dos Destructores antiguos de origen norteamericano fueron sustituidos a principios de los noventa por dos Fragatas misileras portahelicóptero inglesas del Tipo Leander modificadas (Clase Eloy Alfaro) y, a pesar de sus más de 27 años en servicio, constituyen actualmente las principales Unidades de Combate de Superficie.

Existen otros proyectos para reemplazar los misiles antiaéreos Sea Cat por otros modernos, como podría ser el francés Matra Mistral, así como la implementación de nuevos cohetes Chaff para las Unidades tipo Esmeraldas.

La Armada Colombiana



La Armada Colombiana, después de trabajar con dos Destructores tipo Holland, encargó la construcción de cuatro Fragatas misileras portahelicóptero alemanas tipo FS-1500 (Clase Almirante Padilla), las cuales fueron recibidas en la década de los ochenta.

Unidades poderosas por los ocho misiles mar-mar Exocet. MM-40 que embarcan, sumado esto a la tecnología de punta y a las reformas que se están llevando a cabo con su Sistema de Guerra Electrónica, permanecen aún sin haber completado la instalación de algún sistema misilístico de defensa aérea; éstas son las principales Unidades de Superficie colombianas.

Recientemente se han adquirido dos helicópteros franceses con capacidad para la lucha antisubmarina. Con anterioridad, estas Fragatas venían operando con helicópteros alemanes con capacidad de exploración marítima reducida.

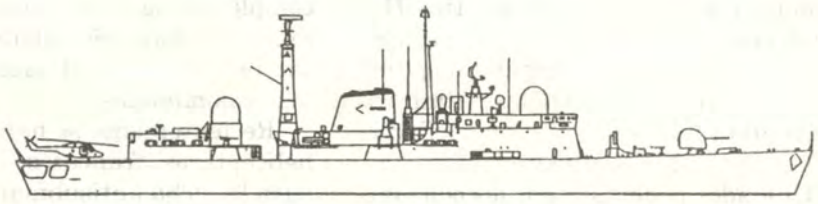
Conclusión

En todo este repaso sobre las principales Unidades de Superficie Sudamericanas hemos podido apreciar que la hegemonía de la industria y tecnología europea a partir del periodo analizado hasta la fecha ha tenido predominio so-

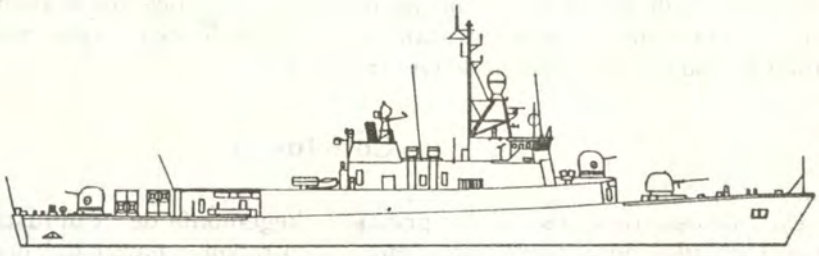


Fragatas y corbetas misileras sudamericanas en el puerto de Cartagena, Colombia.

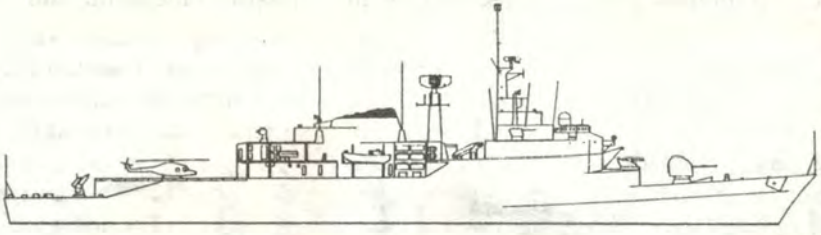
Argentina
Destructor
Tipo 42



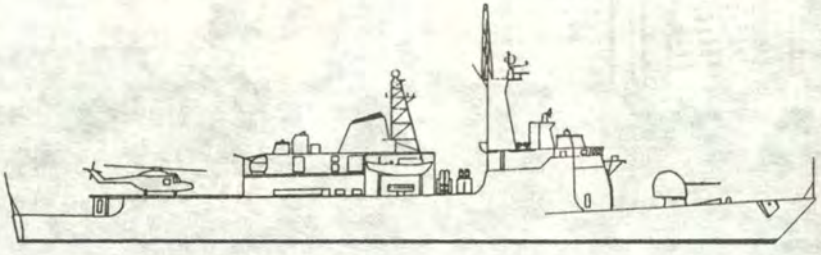
Argentina
Fragatas
Tipo Meko
140



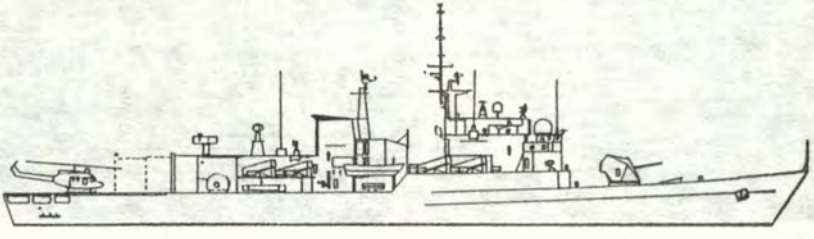
Brasil
Fragatas
Tipo MK
10



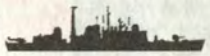
Brasil
Fragatas
Tipo
Inahúma



Perú
Fragatas
Tipo
Lupo



CUADRO COMPARATIVO DE LAS PRINCIPALES UNIDADES MISILERAS DE SUPERFICIE AL COMENZAR UN NUEVO MILENIO

UNIDAD TIPO	ARGENTINA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR	VENEZUELA
DESTRUCTORES MISILEROS AAW	02 	-	02 	-	-	-
DESTRUCTORES MISILEROS ASW	-	04 	02 	-	-	-
DESTRUCTORES ASW	-	04 	-	-	-	-
FRAGATAS MISILERAS PORTA - HELO	04 	06 	04 	04 	02 	06 
FRAGATAS MISILERAS LIGERAS	09 	05 	-	-	-	-
CORBETAS MISILERAS	-	-	-	-	06 	-
LANCHAS MISILERAS	-	-	08 	-	06 	02 

bre todas las adquisiciones de Unidades Navales nuevas o de segunda mano y que es Brasil el país que opera probablemente las últimas unidades excedentes de la Marina Norteamericana.

Asimismo, debido a los años transcurridos desde que se adquirieron todas estas Unidades Navales nuevas, obligan a pensar que ya es hora de efectuarles modificaciones necesarias acorde al avance de la tecnología actual.

La Industria Naval en este periodo experimentó un desarrollo importante al pasar del rubro de mantenimiento y carena de Unidades Navales a diseños, modificaciones y construcciones de buques propios de Primera Línea tales como:

- Destructores misileros ingleses del tipo-42 (Clase Hércules);
- Fragatas misileras italianas del tipo Lupo (Clase Carvajal);
- Fragatas misileras inglesas del tipo Mark-10 (Clase Niteroi);
- Fragatas misileras alemanas del tipo Meko-140 (Clase Espiro);
- Fragatas misileras brasileñas clase Inhaúma.

También se han efectuado modernizaciones integrales a:

- Destructores misileros ingleses del tipo County (Clase Pratt);
- Fragatas misileras inglesas del tipo Leander (Clase Condell).



Comentario Final

Desde principios de la década de los setenta hemos contemplado cómo las principales Armadas Sudamericanas han renovado sus mejores Unidades de Superficie con el fin de mantener o incrementar su poder disuasivo.









Cementos Lima S.A.

LIDER EN LA INDUSTRIA DESDE 1916

AV. ATOCONGO 2440, LIMA, 35 TELF.: 954-1900 FAX: 954-1928

EL PERÚ FRENTE A LA CONVENCIÓN DEL MAR (CONVEMAR)

Capitán de Navío
Javier Olivares Polack

Ser adherente de la Convención del Mar sería anticonstitucional.
Fernando Morote,
Curso de Geopolítica,
CAEM, 1987.

El presente artículo constituye un trabajo de investigación realizado por el suscrito cuando integraba la XL Promoción del Curso de Guerra Naval y creemos que, por la importancia que tiene el tema en el futuro económico de nuestra nación, debe ser motivo de reflexión por todos quienes vestimos el glorioso uniforme de Miguel Grau y que, por ende, nos preocupamos por los destinos de nuestra querida Patria.

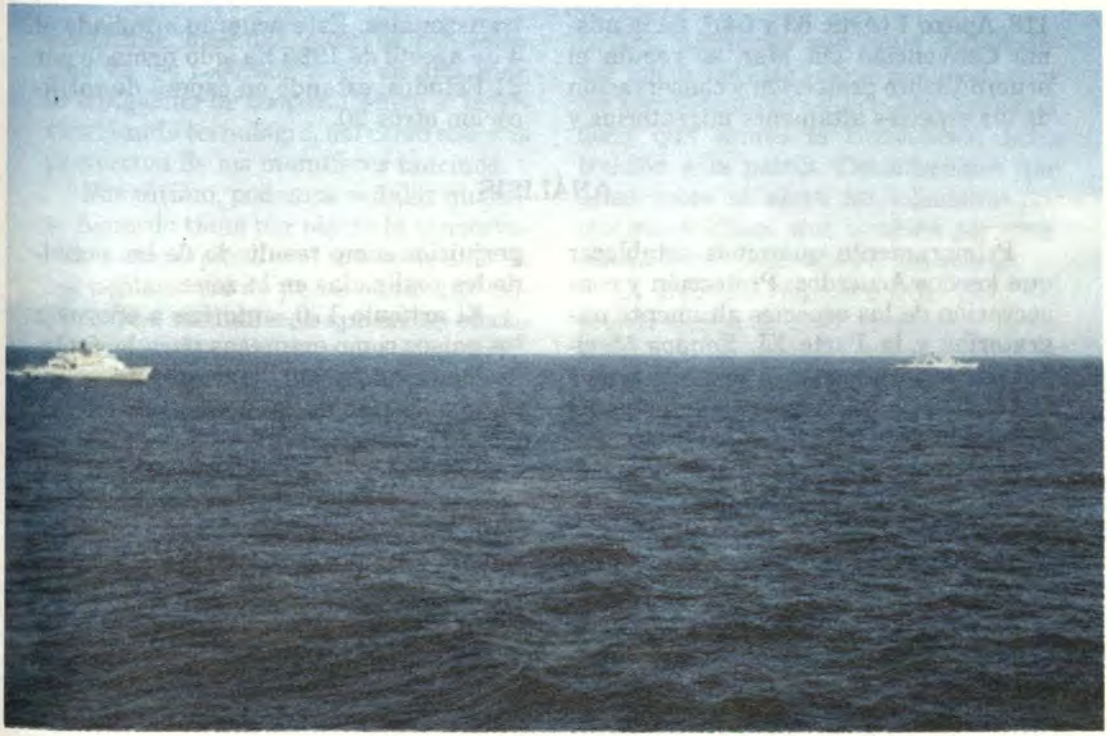
En primer lugar se reseña, en forma sucinta, los avatares que ha sufrido el Decreto Supremo N° 781, de agosto de 1947, referido a la jurisdicción nacional sobre nuestro mar adyacente, así como la evolución del Derecho del Mar hasta nuestros días, evolución ésta que, desde nuestro punto de vista, es favorable a nuestro país.

Asimismo se analizan dos instrumentos muy importantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; ellos son la Parte XI, *Fondos Marinos,* y el *Acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales,* ya que estos dos Acuerdos van a tener un impacto decisivo sobre nuestro desarrollo económico futuro. Tratamos, seguidamente, de establecer claros conceptos para explicar la controversia que se ha generado entre los llamados *zonistas* y los *territorialistas.*

Concluimos con lo que, creemos, deben ser los pasos que debe tomar nuestro país y nuestra Institución en este delicado tema.

MARCO TEÓRICO

Con fecha 1ro. de agosto de 1947, se expide el Decreto Supremo No. 781 que declaró el ejercicio de la soberanía y jurisdicción nacionales sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano hasta la distanciada 200 millas marinas, punto de partida de una nueva política marítima de alcances entonces



"...el mar adyacente a nuestras costas".

impredecibles. Dicho Decreto Supremo fue expedido por el entonces Presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero, siendo el autor de la iniciativa el ministro de Relaciones Exteriores, Enrique García Sayán.

Por Declaración de Chile, Ecuador y Perú, hecha en Santiago el 18 de agosto de 1952, los países Declarantes proclaman como norma de su política internacional marítima la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el mar hasta una distancia de 200 millas.

La Constitución Política del Perú de 1979 ratifica la extensión del Dominio Marítimo hasta la distancia de 200 millas y se introduce el concepto de líneas de base a partir de las cuales deben medirse las 200 millas del Dominio Marítimo.

El 30 de abril de 1982 se promulga la Convención sobre Derecho del Mar, estableciéndose el Mar Territorial de 12 millas, la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas, la Zona Contigua y la Plataforma en adición a la Zona y la Alta Mar. Contó con el voto favorable de 130 Estados, 17 abstenciones y 4 votos en contra. La Convención entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, firmada por 159 Estados.

Al establecerse la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Fondos Marinos), se regulan éstos mediante los Artículos: 2, 4, 136, 141, 144, 151, 170 y 171 principalmente.

Asimismo, en los artículos 116, 117,

118, Anexo 1 (Arts. 63 y 64)*, de la misma Convención del Mar, se regula el acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales. Este acuerdo aprobado el 4 de agosto de 1995 ha sido firmado por 31 Estados, estando en espera de ratificación otros 30.

ANÁLISIS

Primeramente queremos establecer que los dos Acuerdos: Protección y conservación de las especies altamente migratorias y la Parte XI, Fondos Marinos, están totalmente interrelacionados con la Convención sobre el Derecho del Mar, según los instrumentos de la misma Convención. Una vez aclarado esto pasaremos a describir los dos Acuerdos.

Parte XI: Fondos Marinos:

Según los artículos 136 y 141, se declara a los Fondos Marinos aquí tratados como patrimonio común de la humanidad. Este elemento esencial fue propuesto por los países en desarrollo.

El artículo 144 obliga a los países firmantes y, con acuerdo con la Autoridad, a adoptar medidas para adquirir tecnología y promover su transmisión a los países en desarrollo.

El artículo 151, obliga a la Autoridad a tomar medidas para controlar la producción, fijando límites máximos sobre la base de los valores del consumo y extracción de níquel, asimismo estaría facultada para limitar el volumen de producción de minerales distintos de los procedentes de los nódulos, así como para ayudar a los países en desarrollo cuyos ingresos o economías sufran serios perjuicios como resultado de las actividades realizadas en la zona.

El artículo 170, autoriza a operar a los países como empresas para la exploración, explotación, tratamiento y comercialización de los minerales extraídos de la zona.

Los artículos 186 a 191 señalan que las controversias serán sometidas a una Sala Especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Finalmente diremos que, de acuerdo al artículo 4, el Estado que se obligue por el Acuerdo, también debe obligarse por la Convención del Mar (CONVEMAR).

Acuerdo sobre protección y conservación de las especies altamente migratorias y transzonales

El artículo 116 b, regula que la pesca en alta mar está sujeta a los derechos, deberes y obligaciones de los Estados ribereños.

El artículo 117, indica que los nacionales de Estados que pescan idénticos o diferentes recursos en la misma zona de alta mar, están obligados a cooperar y a establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca.

El artículo 118, regula que deben

* *Anexo 1 (Art. 63 y 64).* Detalla, además de lo explicitado en el Art. 118, las formas de cooperación entre los Estados en cuanto a establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca. Los Arts. 63 y 64 tratan específicamente de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, respectivamente. *(Nota del Editor).*

adoptarse medidas para la conservación de los recursos vivos en alta mar, la obligación de cooperar entre sí intercambiando tecnología, así como sobre la protección de los mamíferos marinos.

Por último, podemos señalar que este Acuerdo tiene por objeto la conservación a largo plazo y el uso sostenido de las poblaciones de peces altamente migratorios, mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR

La situación actual del Perú es que no ha firmado ni adherido la Convención del Mar. No ha firmado la Parte XI, sobre Fondos Marinos. No ha firmado el Acuerdo sobre especies migratorias.

Con respecto a este último punto, quisiéramos hacer algunos comentarios finales.

En marzo de 1983, el Ministerio de Relaciones Exteriores emitió un Comunicado Oficial declarando que el Gobierno había decidido por ahora no firmar la Convención del Mar, por considerar "que, por su propia naturaleza, este complejo e importante asunto requiere de más exhaustivos estudios en sus aspectos jurídicos y económicos". A pesar de este comunicado el Gobierno de ese entonces no efectuó los mayores estudios que se anunciaron.

En 1984, a pesar que el Senado de la República aprobó una moción multipartidaria recomendando al Poder Ejecutivo la adhesión a la Convención, recomendando su debate correspondiente para su aprobación definitiva, esta recomendación no fue acogida por el Presidente de la República. Posteriormente este tema fue politizado, dejando al Perú fuera de este importante instrumento jurídico.

Empezamos este trabajo con unas palabras dichas por un catedrático del CAEM, aclarando que estas declaraciones son de las más suaves empleadas por los territorialistas ya que han llegado a decir que firmar la Convención sería traición a la patria. Consideramos que estas voces se alzan no solamente por motivos políticos sino también por ignorancia, como pasaremos a demostrar.

El Decreto Supremo No. 781, del 1ro. de agosto de 1947, proclamó: "la soberanía y la jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales del territorio nacional, así como sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional, cualesquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren". Asimismo agrega que el Perú ejercerá "control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de 200 millas marinas".

Como sabemos en la CONVEMAR se reconoce la individualidad del mar territorial de 12 millas, de la zona contigua, de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva en la que, hasta las 200 millas, el Estado costero ejerce la plenitud de sus derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos y otros usos económicos del mar. El mar territorial de 12 millas es sin perjuicio del derecho de paso inocente con que cuentan los buques de todos los Estados.

Como bien lo ha señalado el embajador Juan Miguel Bákula en su disertación con motivo del 50° Aniversario de

la dación del Decreto Supremo 781, al darse éste, y posteriormente en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, "en momento alguno se cayó en la tentación de proponer la extensión del mar territorial hasta una anchura de 200 millas".

Asimismo, al ser integrante de la Delegación peruana a la III Conferencia, junto con veinte oficiales de Marina de alta graduación, los embajadores Deústua, Pérez de Cuéllar, Carlos Alzamora, entre los más distinguidos, refirió: "la delegación de la que fui responsable no presentó proyecto alguno en favor de un mar territorial de 200 millas, ni recibió instrucciones del Gobierno en ese sentido, ni miembro alguno de la delegación, a título personal, consideró posible una iniciativa para tal propósito".

Creemos que con esto queda suficientemente aclarado los despropósitos que han convergido para que el Perú quede fuera de la CONVEMAR. La Convención es hoy un realidad indiscutible y no participar en ésta es colocarse del lado de países como Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania, que no han firmado la Convención sólo por estar en contra del Acuerdo de los Fondos Marinos y no por estar en contra de la zona económica exclusiva de 200 millas.

Según lo expresado por el Dr. Eduardo Ferrero Costa en su libro "El Perú frente a la Convención sobre el Derecho del Mar", publicado en 1985, mencionaba que al Perú le quedan dos opciones frente a este problema:

"O aceptamos la posición de quienes sostienen que el Perú tiene y debe tener un mar territorial de 200 millas, manteniéndonos al margen de la Convención sobre el Derecho del Mar, afectando nuestros intereses marítimos, perdiendo aun más un liderazgo internacional, haciendo nuestra la causa de algunos Estados que pretenden desconocer el principio del Patrimonio Común de la Humanidad para los Fondos Marinos y propiciando futuros e innecesarios conflictos al desconocer normas de alcance universal; o nos definimos con claridad en favor de la Convención protegiendo mejor nuestros intereses marítimos, colocándonos al lado del Tercer Mundo y de América Latina, haciendo de la Convención del Mar y de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas un éxito de nuestra política exterior, apoyando el concepto de los Fondos Marinos como Patrimonio Común de la Humanidad, participando como miembro pleno en la Comisión Preparatoria y defendiendo el establecimiento de un orden jurídico internacional en la búsqueda de la paz y del desarrollo".

CONCLUSIÓN

En nuestra modesta opinión, el Perú debería convertirse en el más breve plazo en integrante de derecho pleno de la Convención del Mar y para esto se deberían iniciar las gestiones correspondientes tendientes a llevar a cabo este cometido.

Como estamos conscientes que este asunto todavía podría prestarse a ser altamente politizado, se debería iniciar una campaña de información dirigida hacia todos los sectores de nuestra sociedad, en la cual se expliquen claramente los beneficios que tendría nuestro país de adherirse a la CONVEMAR y que la misma no estaría, como nunca lo estuvo, en contradicción con nuestra Constitución ni contra el espíritu del

Decreto Supremo 781.

Creemos que nosotros, los marinos, en este último punto y por estar comprometidos con distinguidos oficiales que nos precedieron, debemos tomar parte activa en esta campaña de difusión. La Marina de Guerra del Perú debería tener como Objetivo Institucional lograr que el Perú se integre a la CONVEMAR lo antes posible.

Para este último punto proponemos el trabajo mancomunado de los siguientes organismos de Marina bajo la dirección de la Comandancia General de la Marina: la Comandancia General de Operaciones Navales, la Dirección de Información, la Dirección de Intereses Marítimos, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y la Escuela Superior de Guerra Naval.

Creemos que en este Centro de Altos Estudios se deben llevar a cabo Conferencias Magistrales, dictadas por destacados profesionales, únicamente dedicadas a tratar el tema de la Convención y no, como en algunas otras instituciones, tratar este importante tema como una conferencia más dentro de "cursos sobre el derecho del mar", a las cuales lamentablemente hemos asistido y que nos han hecho ver que en el país, hasta la fecha, no existe una institución que haya tomado como bandera de lucha la integración del Perú a la CONVEMAR.

Proponemos igualmente que estas conferencias estén dirigidas a los decanos de los Colegios Profesionales, rectores de Universidades, directores de Institutos Tecnológicos, presidentes de Instituciones Cívicas y Patrióticas, directores de los principales Colegios de la Capital y de manera muy especial a los propietarios o directores de todos los medios de comunicación y periodismo en general.

Creemos firmemente que el Perú debe integrarse a la Convención del Mar, dado que de no hacerlo, y tomando las palabras de uno de nuestros destacados catedráticos de la Escuela Superior de Guerra Naval, de no hacerlo : "Perderemos el último vagón del último tren de la historia".

INGRESO DIRECTO

PREPARATE EN EL CENTRO PRE-UNIVERSITARIO

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS



CEPRE - UAP

INSCRIPCIÓN PERMANENTE

- ORIENTACION VOCACIONAL Y PROFESIONAL
- MATERIAL DIDÁCTICO
- PRÁCTICAS EN EL ÁREA DE CIENCIAS
- PERSONAL DOCENTE ESPECIALIZADO
- EVALUACIONES CONTINUAS
- ESTRICTO CONTROL DE ASISTENCIA

REQUISITOS

1) FICHA DE INSCRIPCIÓN
2) 3 FOTOS TAMAÑO CARNÉ A COLOR Y DE FRENTE
3) CONSTANCIA DE TRABAJO Y/O ESTUDIO
4) CONSTANCIA DE SOCIO O HIJO SOCIO DE LA COOPERATIVA AL PERUANAS (EN CASO LO FUES
5) RECIBO DE PAGO CANCELADO

INFORMES E INSCRIPCIONES

LIMA : Av. San Felipe 1109 Jesús María ☎ 265-0399 / 266-0195
266-0196 / 266-0197 / 266-0198 Fax: 470-9838
Jr. Pomabamba 1201 Urb. Covida - Los Olivos ☎ 485-54
Av. Cuba 301 - Jesús María ☎ 471-0346

PIURA : Av. Sullana 621 ☎ 074-321192

CHIMBOTE : Urb. 21 de Abril Mz. B-2, Lote 13 ☎ 044-345327

CHINCHA : Pedro Moreno 1ª cuadra s/n ☎ 034-263233

AREQUIPA : Urb. Aproviord Manz. B Lote 6 - Cercado ☎ 054-246066

www.uap.edu.pe

LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ
UNA VISIÓN RESUMIDA

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del tiempo, los océanos, mares, ríos y lagos, y sus respectivas zonas de influencia, han ido incrementando progresivamente su importancia en el desarrollo de los pueblos. En un inicio, jugaban un limitado papel en beneficio del hombre; en la actualidad tienen una connotación especial, y en el futuro adquirirán una trascendencia gravitante.
Los Intereses Marítimos, un concepto sobre cuya esencia y alcances se tratará más adelante, han sido, son y serán, ciertamente, elementos fundamentales para el desarrollo y la formación de nuestra propia identidad nacional.

Desde el periodo prehispánico, los Intereses Marítimos han jugado un rol protagónico en muchos aspectos, tanto políticos como económicos y culturales, que han regido nuestra Patria. Como una constante en el devenir peruano, el medio marítimo propició uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia y que habría de sellar en forma determinante nuestro destino: la integración de las culturas nativas y europea para dar origen al mestizaje, que identifica al Perú como Nación. Sin embargo, y no obstante la importancia desempeñada por los Intereses Marítimos en nuestra historia, es paradójico que aún no exista en el país una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

Desde su creación, la Marina de Guerra del Perú ha realizado permanentes esfuerzos para que los Intereses Marítimos nacionales sigan constitu-

yendo elementos importantes en el logro del bienestar y seguridad nacionales. No obstante, no todos los esfuerzos realizados se han podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes. Ello se ha debido, principalmente, a la ausencia de políticas coordinadas a nivel nacional y puede claramente apreciarse cuando se examinan los usos que se hacen del medio acuático, al que concurren de manera aislada diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales. Entre estos sectores se puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo exterior, el transporte marítimo, la pesquería, la minería marítima, la industria naval, el turismo, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos, el medio ambiente marino y otros.

En el siglo XXI las naciones se verán en la imperiosa necesidad de contar con mayores recursos para solucionar sus problemas. Así, y como producto del aumento de la población mundial, que se estima ha de duplicarse en el año 2030 hasta alcanzar 14,000 millones de personas, la situación de la alimentación mundial se tornará crítica. Es probable que el medio marino, las aguas continentales y sus respectivas zonas de influencia, constituyan para la humanidad, el último escenario dónde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia y crecimiento. Si ello es así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse ostensiblemente, y sólo las naciones que hayan desarrollado en forma óptima sus Intereses Marítimos tendrán la capacidad de lograr beneficios para sus pueblos.

Desde hace ya muchos años, tanto institucional como nacionalmente, se viene realizando muchas actividades en relación con el desarrollo de los Intereses Marítimos. En la Marina de Guerra, en particular, ha sido establecida como importante órgano de la Comandancia General de la Marina, la Dirección de Intereses Marítimos.

El objetivo fundamental de este documento es brindar conocimientos a la población sobre el significado e importancia de los Intereses Marítimos y la necesidad de su desarrollo. Para ello, será necesario definir el marco conceptual en el que se inserta este importante concepto.

2. INTERESES MARÍTIMOS Y DESARROLLO NACIONAL

Como resultado de su devenir histórico, nuestra Nación tiene una Realidad Nacional[1]. Parte de ella es la Realidad Marítima[2], que los peruanos percibimos y conocemos en diverso grado y medida, según nuestras propias experiencias y la diversa perspectiva en la que nos situemos.

---

1 Según el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN) la Realidad Nacional es la totalidad de situaciones o condiciones multirrelacionadas, dinámicas y cambiantes, cualitativas y cuantitativas, actuales y potenciales, que presenta la Nación en un determinado momento, como producto de su desenvolvimiento histórico.

2 Según la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Historico-Marítimos del Perú, la Realidad Marítima es la parte de la Realidad Nacional que comprende al mar, aguas continentales navegables y todos aquellos medios existentes en este ámbito, cuyo empleo contribuye significativamente al logro de los objetivos nacionales. Está conformada por el Poder Marítimo y el Potencial Marítimo.

Es necesario examinar la Realidad Nacional en forma permanente con el objeto de identificar los problemas y necesidades de la sociedad, para orientar así los esfuerzos destinados a alcanzar los objetivos vinculados con el Desarrollo Nacional que, junto a los objetivos de la Seguridad Nacional, habrán de permitir a nuestra población alcanzar el Bienestar General. Para ello, es necesario determinar primero cuáles son los Intereses Nacionales[3]; en pocas palabras, conocer las fortalezas y debilidades de la Nación, y orientar los esfuerzos que se convertirán así en una Aspiración Nacional[4].

Con el conocimiento integral del Perú, podremos establecer los Objetivos Nacionales[5]; esto es, hacia dónde queremos y tenemos que dirigirnos, tanto en el plano material como espiritual, para alcanzar, finalmente, a través de una serie de medidas y acciones que deben estar contenidas en la Política Nacional[6], el Bien Común para todos los peruanos.

Definitivamente, parte los Intereses Nacionales son los relacionados con el uso de los océanos, el Mar Peruano o Mar de Grau, los ríos, lagos, y sus respectivas zonas de influencia, así como con la explotación de los recursos que ellos contienen, y que determinan los diferentes tipos de Intereses Marítimos.

3. RELACIÓN Y DEPENDENCIA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS

Para una Nación es importante entender y conocer su Realidad Nacional, es decir, la realidad de la nación en todos sus aspectos, si se desea orientar apropiadamente sus esfuerzos destinados a satisfacer sus necesidades. Así como el ser humano conoce su realidad personal y determina su capacidad para el logro de sus metas mediante el adecuado desarrollo de su persona, y de la misma manera en que tiene, además, un potencial propio que de ser utilizado le habrá de permitir desarrollar nuevas capacidades y alcanzar nuevos objetivos personales, una nación marítima, como el Perú, en todo momento tiene que tener también capacidad para desarrollar sus Intereses Marítimos y

---

3 Intereses Nacionales son la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad, material o espiritual, de carácter nacional. Los Intereses Nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar.

4 Aspiración Nacional es la proyección colectiva, en la conciencia del pueblo, de una necesidad de carácter nacional. Cuando un Interés Nacional se proyecta en la conciencia colectiva de la Nación, se convierte en una Aspiración Nacional.

5 Objetivos Nacionales son los fines o resultados por alcanzar, perfectamente identificados y definidos, en correspondencia con los intereses y aspiraciones de la Nación.

6 Según el CAEN, Política Nacional es el quehacer dirigido al establecimiento de los Objetivos Nacionales, de los objetivos del Proyecto Nacional y de los objetivos del Proyecto de Gobierno, así como de las normas que orienten su consecución.

protegerlos frente a cualquier tipo de amenaza tanto externa como interna. La protección a los Intereses Marítimos la brinda el Poder Naval[7], tanto en tiempo de paz como de guerra.

De otro lado, la capacidad nacional para desarrollar nuestros Intereses Marítimos en el ámbito marítimo, contando para ello con la protección y seguridad necesarias en todo momento, constituye el Poder Marítimo[8], el cual sumado al Potencial Marítimo[9], esto es, a las capacidades materiales y espirituales latentes en ese ámbito, determinan finalmente la Realidad Marítima Nacional.

REALIDAD MARITIMA = POTENCIAL MARÍTIMO + PODER MARÍTIMO

4. DEFINICIÓN Y ALCANCE DE LOS INTERESES MARÍTIMOS

Desde que no existe una definición única para este objeto se puede definir a los Intereses Marítimos de diversa manera.

La CEEM los define como "la parte del Poder Marítimo que comprende al conjunto de medios que se emplean para el logro de los Objetivos de Desarrollo relacionados con el ámbito marítimo y para contribuir a lograr los de Seguridad".

En esta definición la CEEM aclara que con el término "medios" se están refiriendo no sólo "a las actividades, personas, recursos y cosas, de toda índole relacionadas directa o indirectamente con el mar, ríos y lagos navegables", sino también "a los espacios temporales, culturales y de cualquier otra naturaleza que tengan que ver con el uso de este ámbito (Ambito Marítimo)".

Sin embargo, otra definición de los

7 Según la CEEM, Poder Naval es la expresión militar de la capacidad del Poder Marítimo para, en tiempo de paz, proteger los derechos de la Nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la Política Nacional. En tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negando al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de los Objetivos Marítimos de desarrollo. El Poder Naval es parte integrante del Poder Marítimo y por lo tanto del Poder Nacional.

8 Según la CEEM, Poder Marítimo es la parte del Poder Nacional que comprende la capacidad del Estado para contribuir significativamente al logro del Bienestar y la Seguridad de la Nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. El Poder Marítimo también podría definirse como la "expresión de la capacidad integral de los medios de todo orden de que dispone la Nación en una etapa determinada, en su accion de proyección política, militar, económica y social".

9 Según la CEEM, el Potencial Marítimo es la parte del Potencial Nacional que comprende la totalidad de los medios en situación de latencia, relacionados con el ambito marítimo y susceptibles de ser incorporados al Poder Marítimo en un momento dado.

Intereses Marítimos, que es la que se propone emplear en este documento, podría ser la siguiente:

Los Intereses Marítimos son la expresión del deseo colectivo de la Nación de usar el "medio marítimo" y aprovechar sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de alcanzar un permanente bienestar nacional y ciertos aspectos de seguridad.

En esta definición se incluye en el término "medio marítimo" a las aguas interiores de interés y las zonas costeras de influencia.

En la definición anterior, la expresión "deseo colectivo de la Nación" emana de una necesidad material o espiritual del pueblo peruano, la cual, proyectada en la conciencia colectiva del país se convierte en una aspiración nacional, que contribuye al bienestar común y la seguridad integral.

El término "marítimo" se hace extensivo de manera general tanto a los océanos, en general, como al Mar Peruano en particular y a los ríos y lagos en el interior del territorio, donde se realicen actividades de interés económico de características similares a las que tienen lugar en el ámbito marítimo propiamente dicho.

En el caso de los océanos, el término incluye no sólo a las vías marítimas y estrechos y canales utilizables como tales, sino también a la alta mar, los fondos marinos y la Antártida.

El Mar Peruano está definido en la Constitución Política del Perú, por lo que ella establece como Dominio Marítimo, que comprende el mar adyacente a nuestras costas, así como el lecho y subsuelo marítimos, hasta una distancia de 200 millas medidas desde las líneas de base que establece la Ley; así como por las aguas interiores de interés, es decir, las aguas continentales utilizadas para llevar a cabo actividades de comercio mediante la navegación y actividades relacionadas con la explotación de los recursos vivos en ellas contenidas.

Pero, además, el concepto de "Intereses Marítimos" engloba también a las diversas actividades vinculadas al "medio marítimo" de cualquier orden (político, económico, jurídico, científico, cultural y otros), ejecutadas tanto por el sector público como por el sector privado, que contribuyen al desarrollo y progreso de la Nación, y a los "medios" que permiten realizar dichas actividades.

Desde otra perspectiva, también se podría considerar a los Intereses Marítimos como "parte de la capacidad de la Nación, para usar el medio marítimo y aprovechar sus recursos, con el fin de lograr los objetivos de desarrollo relacionados con tal utilización y adicionalmente contribuir a lograr, a través de la utilización de dicho medio, ciertos objetivos en el campo de la seguridad integral, en estrecha correspondencia con el Poder Naval."

Esta definición de "capacidad" de la Nación para usar el "medio marítimo" y aprovechar sus recursos, guarda armonía con el concepto de que los Intereses Marítimos y el Poder Naval son las dos partes constituyentes del Poder Marítimo, que es definido como la "capacidad" de una Nación para el mejor y más amplio uso del "medio marítimo".

Cualquiera sea la definición que utilicemos, en la práctica los Intereses Marítimos están vinculados al uso del medio marino y al aprovechamiento de sus recursos. En la medida que utilicemos dicho medio, que convencionalmente

para nuestros propósitos incluye a las aguas interiores de interés (ríos y lagos), estaremos desarrollando tales Intereses.

5. FACTORES QUE INFLUENCIAN LOS INTERESES MARÍTIMOS

Ejercen influencia en el desarrollo de los Intereses Marítimos dos tipos de factores. Por su naturaleza, ellos pueden ser calificados como condicionantes y determinantes.

Factores condicionantes, son los factores de orden natural que tienen influencia directa en los Intereses Marítimos. Se incluyen principalmente entre ellos:

- Los aspectos físicos y los recursos naturales.
- El hombre y su comportamiento socio-cultural.
- La situación geopolitica.

Factores determinantes, a su vez, son los factores creados por el hombre que definen el accionar de la Nación con relación al uso y aprovechamiento del "medio marítimo" (que como se ha dicho está convencionalmente conformado por los oceános, los mares, los ríos y los lagos, y las zonas costeras de influencia). Los factores determinantes consideran y son influenciados por:

- Los aspectos políticos.
- Los aspectos económicos.
- Los aspectos jurídicos.
- Los aspectos científicos y tecnológicos.

6. ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS INTERESES MARÍTIMOS

Aspectos fisicos y recursos naturales

El agua, que cubre el 72% de la superficie de la Tierra y está principalmente concentrada en las cuencas oceánicas, es la característica común de los Intereses Marítimos. El agua se encuentra también en los continentes, discurriendo en las cuencas lacustres y fluviales. La composición química del agua, en lo que respecta a los océanos, ríos y lagos, difiere principalmente en relación a su diferente salinidad.

El agua es vital para la vida y regula el clima de nuestro planeta, a través de la dinámica interrelación existente entre los océanos, la atmósfera y la tierra.

De las tres cuencas existentes, la cuenca oceánica es la más importante; de allí la definición de Intereses "Marítimos". Sin embargo, los Intereses Marítimos se desarrollan en los tres ámbitos, siendo los más importantes, en el caso de los ríos y los lagos, aquellos vinculados con la navegación, cuando tales ríos y lagos constituyen apropiadas vías de comunicación.

Las zonas de influencia de este elemento vital también comprenden al suelo, el subsuelo y el litoral marítimo, como también las riberas de los ríos y los lagos.

Al usar el medio marítimo y aprovechar sus recursos, es fundamental mantener la adecuada relación entre el medio ambiente y los seres vivos, es decir preservar la ecología marina y garantizar la utilización sostenible del medio marino, y evitar que el existente equilibrio biológico, principio de vida, se pueda quebrar.

Los recursos naturales de este "medio marítimo" se clasifican en "renovables o vivos" y "no renovables o no vivos".

Importante elemento de los aspectos físicos del ciclo de agua es la generación de energía, manifestada en forma de corrientes, olas y mareas susceptibles de ser utilizadas en provecho del hombre.

El hombre y su comportamiento sociocultural

Ninguna actividad humana puede llevarse a cabo sin la participación consciente de sus protagonistas, en particular cuando se trata de intereses comunes que han de contribuir al bienestar general de la Nación. De allí la importancia, en el campo de los Intereses Marítimos, de que el Estado formule políticas, estrategias y normas adecuadas, y asegure una legítima proyección colectiva de estas necesidades en la conciencia de los habitantes del país, con el fin de que esa conciencia colectiva se convierta en una válida aspiración nacional que facilite el logro de los objetivos nacionales. Esto es posible y debe tener lugar través de la creación de una debida "Conciencia marítima nacional".

Situación geopolítica

Los Intereses Marítimos se desarrollan con el fin de satisfacer las aspiraciones de la Nación. Tal desarrollo está influido por la ubicación geográfica y política y las relaciones externas del Estado, así como por la influencia geopolítica y los intereses de otros Estados, especialmente si ellos están en pugna con los intereses del nuestro.

A este respecto, ejercen influencian o condicionan el desarrollo de nuestros Intereses Marítimos:

- La ubicación geográfica de nuestras cuencas Oceánica, Amazónica y del Titicaca.
- El desarrollo histórico de las zonas de influencia de los Intereses Marítimos.
- Las vías marítimas de transporte nacional e internacional.
- La cuenca del Pacifico.
- El carácter bioceánico del Perú en virtud de la cuenca Amazónica y particularmente de los ríos Marañón y Amazonas.
- El canal de Panamá.
- El estrecho de Magallanes y el paso Drake
- La Antártida.

Aspectos políticos

La utilización del mar y sus recursos mediante la acción deliberada del hombre no debe perjudicar este medio, siendo indispensable preservar la calidad de los recursos del mismo y de modo de no comprometer su desarrollo sostenible ni su utilización por las futuras generaciones. La acción del Estado a este respecto es vital. De otro lado, corresponde al Estado no sólo exigir el cumplimiento de las normas que regulan dichas actividades, sino también garantizar que estas actividades tengan lugar en forma libre y pacífica. En este sentido, el desarrollo de los Intereses Marítimos requiere de la ejecución de funciones vinculadas con:

- La Explotacion racional de los recursos vivos y no vivos
- El Manejo integral de las zonas costeras
- La Protección del medio ambiente marítimo

- La Vigilancia y control.

Aspectos económicos

El Producto Bruto Interno del Perú está fuertemente influenciado por el desarrollo de los Intereses Marítimos, los cuales no sólo contribuyen a generar fuentes de empleo, sino a fortalecer decisivamente la balanza comercial. En este aspecto los más importantes Intereses Marítimos son:

- El comercio marítimo (transporte, puertos y aduana)
- La industria pesquera, de hidrocarburos, minera y construcciones y reparaciones navales.

Aspectos jurídicos

El uso del mar y el aprovechamiento de sus recursos está regulado por un conjunto de normas desarrolladas por diferentes sectores del Estado, que se inspiran en los principios y normas desarrolladas por organizaciones internacionales de carácter multilateral.

El desarrollo de los Intereses Marítimos debe tener lugar con sujeción a las normas contenidas en:

- Las leyes y reglamentos nacionales.
- Los Convenios Internacionales.
- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Los regímenes jurídicos a los que se deben ajustar las actividades que se realizan en los diferentes espacios marítimos están ahora claramente definidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que a la fecha ha sido ratificada por 127 Estados y que ha consagrado la tesis planteada por el Perú, de que para fines económicos y respetando la libertad de los mares, los Estados costeros pueden establecer jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

Aspectos científicos y tecnológicos

El desarrollo del Perú está fundamentalmente basado en el desarrollo de Intereses Marítimos tales como el comercio marítimo, la pesca y la explotación de hidrocarburos y minerales en la plataforma continental, entre otros. Para que ese desarrollo tenga lugar es indispensable utilizar las herramientas que proporciona el avance científico y tecnológico. El desarrollo de los Intereses Marítimos está determinado por la capacidad nacional para utilizar adecuadamente las innovaciones científicas y tecnológicas, entre otros, en los siguientes aspectos:

- Preservación y explotación racional de los recursos naturales.
- Explotación de la plataforma continental.
- Mantenimiento de vías de navegación.
- Mantenimiento del equilibrio ecológico y supervisión de eventos que puedan tener impactos catastróficos (El Niño).
- Desarrollo de nuevos sistemas de energía, utilizando los vientos, las olas, las corrientes y las mareas.

7. PAPEL DE LA MARINA DE GUERRA EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARITIMOS

La Marina de Guerra juega un papel especial en el desarrollo de los Intereses Marítimos. De un lado, promueve el desarrollo de tales intereses, a través de

la Dirección de Intereses Marítimos.

De otro lado, garantiza que las actividades y medios empleados, sean realizadas de conformidad con las correspondientes normas legales y reglamentarias, ejerciendo una función de vigilancia y control, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Dicha Dirección también es responsable de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y prevenir el medio marino de la contaminación por los buques.

También la Marina de Guerra ha sido designada, por el conocimiento y vinculación que tiene con el medio marítimo, como ejecutora de algunas actividades específicas vinculadas al uso y aprovechamiento de sus recursos: servicios de faros y balizas, servicios de hidrografía, servicios de construcción y reparación de buques, etc. Este es el papel delegado a la Dirección de Hidrografía y Navegación, a los Servicios Industriales de la Marina, etc.

En ese sentido la Marina de Guerra fomenta el desarrollo de medios y el establecimiento de servicios de transporte acuático, y cuando sea necesario opera los mismos a efecto de satisfacer requisitos fundamentales vinculados con la seguridad y como contribución a la integración del territorio y el desarrollo de la economía, en las zonas en las que la industria privada no desea establecer servicios de transporte necesarios.

Es importante el papel de la Marina de Guerra en el fomento del desarrollo de las actividades pesqueras en el país. La Marina suministra información sobre ciencias del mar, y participa en la formación y capacitación de las dotaciones pesqueras en aspectos vinculados con la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar; provisión de eficaces ayudas a la navegación para facilitar la navegación segura de las embarcaciones pesqueras; establecimiento de redes de comunicaciones que permitan enlaces con las embarcaciones pesqueras en operación, y provisión de servicios de búsqueda y salvamento, con adecuada capacidad de reacción.

En relación con los usos pacíficos del mar y el aprovechamiento de sus recursos, la Marina de Guerra, a través de la Dirección de Intereses Marítimos, mantiene actualizado un banco de información sobre el grado de desarrollo de los distintos Intereses Marítimos

La Marina de Guerra examina los aspectos estratégicos vinculados con el uso del medio marítimo y el aprovechamiento de los recursos que éste contiene.

La Marina de Guerra promueve y desarrolla actividades de investigación sobre el medio marítimo. En tal sentido ejerce un papel preponderante en el desarrollo del conocimiento a nivel nacional de las ciencias del mar y otras ciencias acuáticas, en especial en áreas que tengan que ver con la navegación y señalización marinas, oceanografía, hidrografía, meteorología marina, física y química marinas y biología marina.

La Marina de Guerra participa en forma prominente en misiones y expediciones a la Antártida, y contribuye al establecimiento de presencia peruana en dicha región, con lo cual se asegurará la participación nacional en los beneficios resultantes de tal presencia.

Finalmente, la Marina de Guerra desarrolla actividades destinadas a crear conciencia marítima en la población peruana.

Bibliografía:

- Arias Schreiber Pezet, Alfonso: *Los Intereses Marítimos del Perú en el año 2000.* En: Revista del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú N° 13 Julio-Diciembre 1994 p.31
- Carcelén Basurto, José: *Realidad Marítima.* Escuela Superior de Guerra Naval 1997.
- Perú. Marina de Guerra. Escuela Superior de Guerra Naval. *Estudio de la Realidad Marítima: Lineamiento de objetivos y políticas.*
- Perú. Instituto de Estudios Históricos Marítimos. Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos *Definiciones doctrinarias sobre Realidad Marítima,* 1989.
- Perú. Centro de Altos Estudios Militares. *Desarrollo y Defensa Nacional.* Tomo 1. Planeamiento doctrinarios y metodológico. Lima, CAEN, 1998
- Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú. *Proyecto de Política Marítima. Lima-Perú, 1990.* Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos.



XXXIX Años del Tratado Antártico (1959 - 1998)

Capitán de Navio (CJ)
Hernán Ponce Monge

1. NOTAS LIMINARES

El Continente Antártico, situado en el extremo sur del globo terráqueo, en el más frío, seco, desolado, inhóspito y helado lugar, con temperaturas de hasta 88° bajo cero, la más baja del planeta, fuertes vientos de hasta 300 Km/h. Su límite no es el litoral continental sino la Convergencia Antártica, zona en el extremo sur de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Allí sólo encontramos a los científicos participando en expediciones o en labores de investigación en las estaciones científicas, hombres que tienen una fe hacia los destinos de la Antártida.

La Fauna Antártica: su símbolo es el Pingüino, a diferencia de la Fauna Ártica que es el Oso Polar, especies únicas y singulares de los Polos Sur y Norte.



2. SOBERANÍA ANTÁRTICA

La Antártida es una región, que no está bajo soberanía de ningún Estado, encontrándose congelados los reclamos territoriales. Esta congelación se sustenta en teorías, entre los cuales tenemos:

a. Teoría del Descubrimiento, adquisición de territorios que se descubren y se les considera "res nullius".
b. Teoría de la Ocupación, que exige no sólo se descubra, sino que debe haber una ocupación territorial en forma continua y efectiva.
c. Teoría de la Continuidad Geográfica o Contigüidad, parte de la ocupación y se amplía a un Estado próximo al Continente Antártico.
d. Teoría de la Continuidad Geológica, la Cordillera Antartandes, del Continente Antártico, constituye la prolongación de los Andes Americanos.
e. Teoría de los Títulos Históricos, se funda en Bulas Papales y Tratados.
f. Teoría de los Sectores, del canadiense Pascual Poutier en 1907, es la aplicación del sistema sectorial en el Polo Sur, adaptado por los Estados cuya proyección, en forma triangular con el vértice en el Polo Sur, los favorece.
g. Teoría de la Defrontación o Proyección, flexibiliza la Teoría de los Secto-

res, plantea que los países con costas, islas y mar territorial que hacen frente al Continente Antártico deben proyectar los meridianos que pasen por los puntos extremos de sus territorios hasta el Polo Sur.

h. Teoría de los Cuadrantes, del tratadista chileno Oscar Pinochet De la Barra, quien divide al Continente Antártico en cuatro sectores de 90° cada uno, partiendo del Meridiano de Greenwich, se denominan "Sudamericano", "Pacífico", "Australiano" y "Africano". Los Estados vecinos a cada uno de los Sectores tendrían derechos o preferencias para adquirir su dominio.

i. Teoría de la Efectividad, que considera las acciones de los Estados y su respectiva realidad geográfica e histórica y los Intereses Nacionales de los Estados hacia el Continente Antártico.

j. Teoría del Condominio Plural, del francés Fauchille, quien planteó que las regiones polares no sean exclusivas de un Estado sino de todas las Naciones.

k. Teoría del Patrimonio Común de la Humanidad, es decir, sin propiedad para ningún Estado, es "res comunis".

l. Teoría del Patrimonio Común de los Estados del Hemisferio Sur.

m. Teoría de la Antártida como "Parque Universal", sin propiedad por los Estados, propicia cautelar y controlar el medio ambiente antártico, visión ecologistas.

3. NORMAS INTERNACIONALES RELATIVAS AL CONTINENTE ANTÁRTICO

3.1 El Tratado Antártico

Es uno de los resultados más importantes del Año Geofísico Internacional, constituye un instrumento normativo internacional por el cual doce naciones lo suscriben en Washington el 1° diciembre 1959, entrando en vigor el 23 junio 1961.

El Tratado consiste de un Preámbulo y catorce Artículos en el marco de los propósitos y principios contenidos en la Carta de las Naciones Unidas dado el interés de la humanidad para que el Continente Antártico sea usado exclusivamente para fines pacíficos, que no sea escenario u objeto de discordia internacional, que se logre la exploración científica del Continente.

Es un Acuerdo de Desarme; prohíbe las explosiones nucleares, y el *dumping* de desperdicios de material radiactivo, así como toda medida de carácter militar, incluyendo establecer bases y fortificaciones militares, maniobras y ensayos de toda clase de armas.

El Tratado no impide el empleo de personal o equipos militares para investigación científica o para cualquier otro fin pacifico.

Ninguna disposición del Tratado será interpretado como una renuncia al reclamo de soberanía de cualquiera de las partes, los actos, así como las actividades, pueden constituir base para afirmar, apoyar o negar un reclamo o crear algún derecho.

Es decir, el Continente Antártico es una de las pocas zonas en el mundo en el que no existen conflictos territoriales, simplemente se encuentran congelados los reclamos.

La zona de aplicación del Tratado se encuentra en el área sur de 60° de latitud sur, incluyendo la plataforma de hielo.

Asimismo se faculta a las partes signatarias a participar en reuniones consultivas, y a tener derecho a enviar observadores en cualquier momento y a cualquier parte de la Antártida, incluyéndose a las expediciones, así como a las estaciones, previa notificación.

Los Estados en calidad de parte del Tratado tienen exclusiva jurisdicción sobre sus ciudadanos que han sido dirigidos para fines inspectivos o personal científico intercambiado entre expediciones o estaciones en Antártida, vigente a todo acto u omisión que incurrieran en ejercicio de su función.

El Estado que ingrese a formar parte del Tratado puede calificarse para participar en las reuniones durante el tiempo que demuestre su interés a la Antártida mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o de una expedición científica.

El Tratado no tiene plazo fijo de duración; después de 30 años cualquiera de las partes participantes en reuniones consultivas puede solicitar una conferencia para revisar la operación del Tratado. Las enmiendas aprobadas por mayoría entran en vigencia una vez ratificadas por la parte consultiva.

El Perú se adhiere al Tratado Antártico por Nota Diplomática, entregada en Washington al Gobierno de los Estados Unidos, éste en su calidad de Depositario, el 10 abril 1981, aprobado con la Resolución Legislativa N° 23307, del 4 de noviembre 1981, ocupando el 30vo. lugar.

La Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación, es gestora e impulsora de viajes de investigación al Continente Antártico, así como de la participación activa del Perú en trabajos de investigación científica de interés realizados durante la Primera Expedición Científica en el verano de 1988 (Antar I), a bordo del BIC *Humboldt*. Por todo ello se logró, con la aprobación del pleno, que el Perú sea Miembro Consultivo, conforme Nota Diplomática del 9 de octubre de 1989. Ello conlleva tener derecho a voz, voto y veto.

Siempre debe tenerse en cuenta que no debe descontinuarse en los esfuerzos en los trabajos de investigación que realiza el Perú, ya que ello, conforme al Tratado Antártico, conllevaría la sanción de pérdida de la condición de Miembro Consultivo (Derecho a voz, voto y veto) por la de Miembro Adherente (Derecho únicamente a voz).

3.2 Principales Normas Conexas Internacionales

Entre ellas, complementariamente al Tratado, se encuentra el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, TIAR, en su Artículo 4° considera en su ámbito un área que incluye parte de la Antártida.

Para la protección del Medio Ambiente Antártico se han adoptado las "Medidas acordadas para la conservación de las Flora y Fauna Antártica"; "Convención para la conservación de las Focas Antárticas, 1972"; la "Convención de Camberra sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, 1980", y la "Convención Wellington para la Reglamentación de la Antártida sobre Recursos Minerales Antárticos, 1988".

Es de resaltar el "Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medio Ambiente" y Anexos, suscrito en Madrid en 1991, destinado a preservar durante 50 años el Continente Antártico de cualquier actividad minero y petrolera, excepto la investigación científica.

4. ACTOS NORMATIVOS DEL PERÚ

La Declaración de la Asamblea Constituyente de 1979, que formó Parte Anexa a la derogada Constitución Política del Perú, estableció que el nuestro es un país del Hemisferio Austral, vinculado a la Antártida.

La "Política Nacional Antártica", aprobada el 07 octubre de 1987.

El Decreto Ley N°25920, promulgado el 12 de diciembre de 1992, que aprobó el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente.

La novísima Carta Política vigente, de 1993, en que por Anexo formula una Declaración de la vinculación del Perú a la Antártida por factores ecológicos, antecedentes históricos, conforme a los derechos y obligaciones, como Parte Consultiva del Tratado Antártico propicia la conservación de este Continente como zona de paz, dedicada a la investigación científica y a la vigencia de un régimen internacional. Sin desmedro de sus derechos como Nación, promueve el beneficio de toda la humanidad, para lograr una racional y equitativa explotación de los recursos, que aseguren la conservación y protección al ecosistema del Continente Antártico.

5. EXHORTACIÓN

El autor presentó la ponencia de "Por qué el Perú en la Antártida" en el marco del Primer Seminario del Cuerpo Jurídico de la Marina de Guerra del Perú, en junio 1998; parte de la misma es el presente artículo. Los peruanos tenemos un pasado milenario, un presente de desarrollo y debemos tener un futuro hacia el Continente Antártico, esperanza para las generaciones venideras.

Los Cazasubmarinos

Vicealmirante (r)
Javier Pinillos Cabada

Introducción

Durante la Segunda Guerra Mundial los EE.UU. de N.A. construyeron en sus astilleros, para el Servicio de Guardacostas, pequeños buques antisubmarinos destinados a la protección de sus puertos y la escolta de convoyes, principalmente de cabotaje. Dentro de los Planes de Defensa del hemisferio fue acordado, y se señaló como tarea a los países sudamericanos del grupo aliado, entre ellos el Perú, la protección de sus propias costas, particularmente en el aspecto antisubmarino. De conformidad con lo anterior, se asignó al Perú seis de estos cazasubmarinos dentro de los términos de la Ley Norteamericana de Préstamos y Arriendos. Los buques fueron construidos en Nueva York, lanzados en 1943 y comisionados entre 1943 y 1944. La transferencia la hizo el Servicio de Guardacostas norteamericano (U.S.C.G.) en 1943, en Miami, por intermedio del Comandante USN del 7mo. Distrito Naval.Las principales características de estas Unidades eran: eslora 83 pies, manga 16 pies, calado máximo 4.5 pies, desplazamiento 45 toneladas, casco de madera. Armamento: un cañón de 20 mm. AA Oerlikon, dos ametralladoras Reising Cal. 45, cuatro lanzacargas de profundidad (2 a popa y 2 laterales), cada una con capacidad para dos cargas de 300 libras; velocidad máxima 20 nudos, dos motores a gasolina de alto octanaje con potencia normal 1,200 H.P., dos Generadores, un Sistema contra incendio; equipo de Sonar y Registrador, Radiogoniómetro,equipo Transreceptor. Dotación de Personal: 2 oficiales (Comandante y un oficial de dotación) y 11 tripulantes: 1 OM2. Señ., 1 OM2. Art., 1 OM2. Maq. , 1 IM3, Maq., 1 OM3. Elec., 2 OM3. Rad., 1 OM3. Coc., 1 Cb1. Maq., 1 Cb1. Señ., y 1 Marl. Espc.

Las Comisiones

El programa de entrega de los buques consideró tres transferencias entre setiembre 1943 y setiembre 1944, comisionando dos buques por vez. En consecuencia, la Superioridad designó tres Comisiones conformadas cada una por un Comandante de División, Comandante, un oficial de dotación y 10 tripulantes por buque. Con la debida oportunidad las dotaciones fueron enviadas sucesivamente a Panamá (Zona del Canal) para recibir instrucción efectiva en las diferentes prácticas propias de las armas antisubmarinas, embarcándose en cazasubmarinos, destroyers y submarinos de la Armada Norteamericana. Nuestro personal efectuó cruceros y viajes en condiciones reales, logrando así contacto directo con las operaciones efectivas en el mar. Después de algunos meses de intensa labor pasaron a los EE.UU. de N.A. y en Miami siguieron cursos especiales con la finalidad de proporcionarles las enseñanzas y experiencia necesarias para operar los nuevos equipos que montaban los cazasubmarinos a dotar. La adquisición de estas nuevas Unidades equipadas con los más modernos implementos y desarrollo de la ciencia naval del momento representó una nueva era en la Historia Naval del Perú.

La Primera Comisión estuvo al mando del capitán de corbeta Jorge Barreto Alván. Comandante del CS-1, el teniente segundo Hernán Ponce Mendoza y oficial de dotación el alférez de fragata Carlos Rey y Lama. Comandante del CS-2, el teniente primero Napoleón Romero Dávila y oficial de dotación el teniente segundo Jaime Saavedra Navarro. Esta primera División zarpó de Miami el 29 de julio de 1943, llegando al Callao el 06 de setiembre del mismo año. Según consejo del Departamento de Marina de los EE.UU. de N.A. la ruta a seguir, saliendo de Miami, debía comprender las siguientes escalas: La Habana (Cuba), Cayo Francés (Cuba), Base Naval Americana de Guantánamo (Cuba), Portland Bight (Base Naval Americana en Jamaica), Barranquilla (Colombia), Colón (Zona del Canal), Balboa (Zona del Canal), Buenaventura (Colombia), Tumaco (Colombia), Zorritos, Talara y Callao (Puerto de destino). Previo al zarpe, los cazasubmarinos realizaron un shakedown de 16 días. Durante la navegación, la Primera División debió enfrentar, especialmente en aguas caribeñas, duras condiciones de mar dadas sus características, especialmente su escasa obra viva de 4.5 pies que imprimían a estos pequeños buques fuertes movimientos de balance y cabeceo, a los que se sobreponían merced a sus excelentes condiciones marineras. Su corto radio de acción obligaba a llevar en cubierta cilindros de gasolina de alto octanaje como complemento de la capacidad de su tanque de combustible. El contralmirante USN L.N. Mc Nair, a la sazón Jefe de nuestro Estado Mayor General de Marina, durante el almuerzo que ofreció a los oficiales de dotación el 08 setiembre de 1943, a poco de la llegada de los buques al Callao, expresó en su discurso lo siguiente: "Estas nuevas Unidades han realizado un viaje con todo éxito, en la larga y dura travesía, desde los EE.UU. hasta el Callao; han convoyado valiosos buques entre los cuales habían varias Unidades pertenecientes al Gobierno del Perú, habiendo tenido que hacer frente a la amenaza submarina tan frecuente en el área del Caribe y tuvieron que efectuar un ataque que permitió al convoy llegar

sano y salvo a su puerto de destino". El Almirante Mc Nair finalizó su discurso diciendo: "Dejo al Comandante Barreto para que nos relate los detalles". Finalmente transmitió una calurosa felicitación al Comandante Barreto, a sus oficiales y tripulantes por el éxito de la comisión realizada con tanta eficiencia en teatro de guerra en plena Segunda Guerra Mundial.

La Segunda y Tercera Divisiones siguieron el patrón establecido por la Primera División en cuanto a preparación y ejecución del viaje de Miami al Callao. El Comandante de la Segunda División (CS-3 y CS-4) fue el capitán de corbeta Julio Giannotti Landa; Comandante del CS-3, el teniente primero Enrique Burga Cisneros Rojas, y oficial de dotación, el teniente segundo Manuel Piqueras Sánchez Concha. Comandante del CS-4 el teniente segundo Luis López Jiménez, y oficial de dotación, el alférez de fragata Melitón Carvajal Pareja. La Segunda División de Cazasubmarinos zarpó de Miami el 04 enero 1944 y llegó al Callao el 12 de febrero de ese año, cumpliendo, al igual que la Primera. División, eficientemente la comisión encomendada.

La Tercera División de Cazasubmarinos (CS-5 y CS-6) estuvo comandada por el capitán de corbeta Mario Castro de Mendoza. Comandante del CS-5, el teniente segundo. Manuel Morán Marquez, y oficial de dotación el alférez de fragata Carlos Rotalde Documun. Comandante del CS-6, el teniente segundo César Matto Costa, y oficial de dotación, el alférez de fragata Julio Jiménez Castro. La Tercera División de Cazasubmarinos zarpó de Miami el 07 agosto 1944 y llegó al Callao el 16 de setiembre de ese año, cumpliendo la Comisión con igual eficiencia que las Divisiones anteriores.

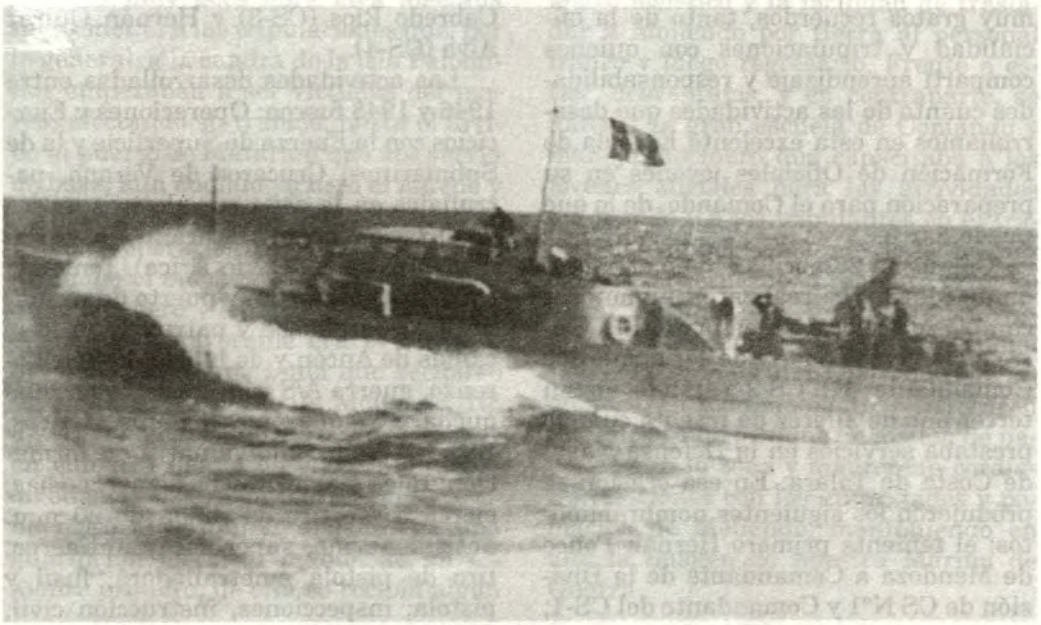
La incorporación de los cazasubmarinos a nuestra Marina tuvo lugar como sigue: 1ra. División B.A.P. CS-1 y CS-2 D.S. N°15, 21 setiembre 1943. 2da. División B.A.P. CS-3 y CS-4 D.S. N°5, 26 febrero 1944. 3ra. División B.A.P. CS-5 y CS-6 D.S. N° 12, 16 setiembre 1944. Los cazasubmarinos fueron organizados en Flotilla integrada por las tres Divisiones, por D.S. N° 6 del 13 abril 1944.

Misión y Tareas

La misión de la Flotilla fue establecida en los siguientes términos: "Dar protección antisubmarina en los puertos nacionales y a los buques en la mar, con el fin de asegurar el normal desarrollo de las actividades portuarias y el arribo seguro de los buques a sus lugares de destino". De dicha misión se derivaron las tareas de patrullaje antisubmarino a lo largo de la costa, protección antisubmarina a los buques de la Fuerza de Superficie y barcos mercantes y protección antisubmarina de los puertos nacionales. Terminada la Segunda Guerra Mundial las tareas se concretaron a patrullaje en las costas Norte y Sur para impedir el contrabando marítimo, y ejercicios con la Fuerza de Superficie y con los submarinos dentro del Plan de Alistamiento de las Fuerzas Navales.

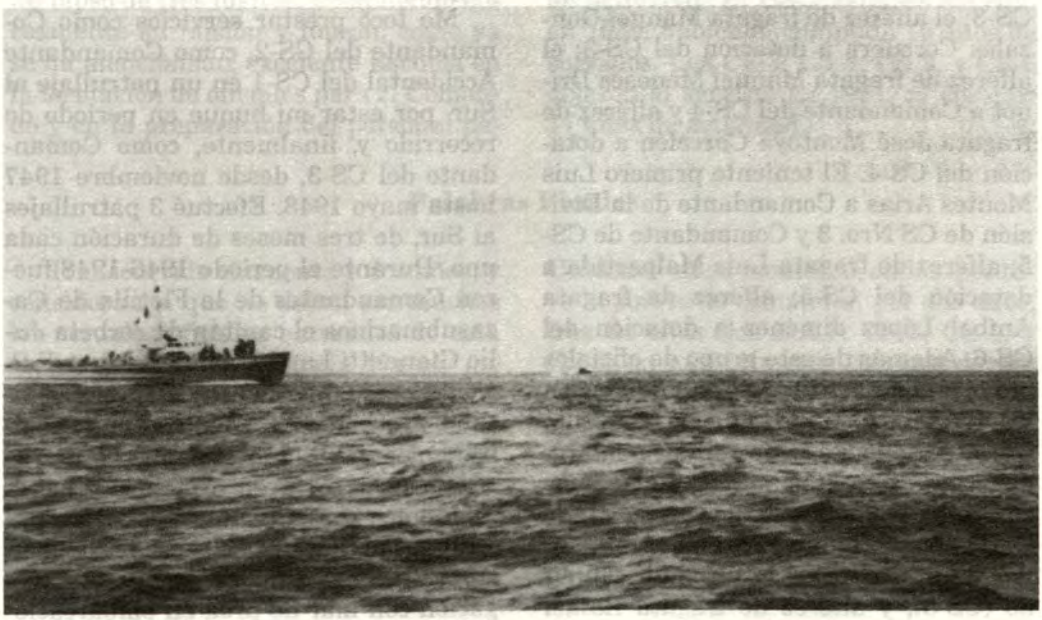
La Flotilla de Cazasubmarinos en los años 1946-1948

Me ocupo de este bienio por corresponder al periodo en que presté mis servicios en esta Fuerza de la que guardo hasta hoy, transcurrido medio siglo,



El BAP CS-2 navegando al Sur en patrullaje

BAP CS-2 efectuando tiro de superficie, sobre un blanco.
Se puede apreciar una salva.



muy gratos recuerdos, tanto de la oficialidad y tripulaciones con quienes compartí aprendizaje y responsabilidades cuanto de las actividades que desarrollamos en esta excelente Escuela de Formación de Oficiales jóvenes en su preparación para el Comando, de lo que puedo dar fe.

Con fecha 23 abril 1946 en el Acuerdo de Marina se realizaron numerosos cambios de colocación en la Flotilla. Entre ellos tuve la suerte de ser nombrado Comandante del CS-2 estando en mi tercer año de alférez de fragata cuando prestaba servicios en la Defensa Naval de Costa de Talara. En esa ocasión se produjeron los siguientes nombramientos: el teniente primero Hernán Ponce de Mendoza a Comandante de la División de CS N°1 y Comandante del CS-1; el alférez de fragata Adolfo León y León a la dotación del CS-1 y alférez de fragata José Texeira del Aguila a dotación del CS-2. El teniente primero Alberto García Cúneo a Comandante de la División de CS Nro. 2 y Comandante del CS-3; el alférez de fragata Manuel Gonzales Corcuera a dotación del CS-3; el alférez de fragata Manuel Meneses Drinot a Comandante del CS-4 y alférez de fragata José Montoya Carcelén a dotación del CS-4. El teniente primero Luis Montes Arias a Comandante de la División de CS Nro. 3 y Comandante de CS-5; alférez de fragata Luis Malpartida a dotación del CS-5; alférez de fragata Aníbal López Jiménez a dotación del CS-6. Además de este grupo de oficiales me tocó compartir responsabilidades en los dos años de mi estadía en la Flotilla con otros oficiales que fueron nombrados a los diferentes buques de la Fuerza, tales como los tenientes segundo Carlos Rey y Lama (CS-1), Jorge Arnillas de la Cotera (CS-4) Rómulo Guidino (CS-5); y alférez de fragata Rafael Cabredo Rios (CS-3) y Hernán Quiroz Alva (CS-4).

Las actividades desarrolladas entre 1946 y 1948 fueron: Operaciones y Ejercicios con la Fuerza de Superficie y la de Submarinos, Cruceros de Verano, patrullajes en la zona sur, de tres meses de duración, entre Matarani y las Yaradas (proximidades de Arica), teniendo como base Matarani y puerto de recalada Ilo; guardabase y patrullaje en cercanías de Ancón y de la isla de San Lorenzo, guerra A/S con prácticas en búsqueda y ataque; movimientos tácticos, zarpe y fondeo individual y en formación; roles y zafarranchos-emergencias, ejercicios de tiro de cañón de 20 mm. antisubmarino, superficie y antiaéreo; tiro de pistola ametralladora, fusil y pistola; inspecciones, instrucción civil, deportes, trabajos en dique y varadero-carenas; mantenimiento y recorrido de motores principales, generadores y equipo de sonido, correspondencia y archivo (igual que en buques de superficie mayores).

Me tocó prestar servicios como Comandante del CS-2, como Comandante Accidental del CS-1 en un patrullaje al Sur, por estar mi buque en periodo de recorrido y, finalmente, como Comandante del CS-3, desde noviembre 1947 hasta mayo 1948. Efectué 3 patrullajes al Sur, de tres meses de duración cada uno. Durante el periodo 1946-1948 fueron Comandantes de la Flotilla de Cazasubmarinos el capitán de corbeta Julio Giannotti Landa, nombrado por R.S. N° 404 del 26 de marzo 1946 y el capitán de corbeta Luis Montes Arias, nombrado por R.S. N° 249 del 28 marzo 1947.

Merece comentario especial los patrullajes al Sur, pues ellos se realizaban en condiciones difíciles, ya que la navegación con mar de proa en embarcacio-

nes con muy poca obra viva afectaba fuertemente a las tripulaciones que, por lo general, a la cuadra de la isla Palominos empezaban a ser víctimas del mareo, afectando su trabajo, hasta el arribo al puerto de Matarani que nos servía de base, aun cuando ya listo el muelle y algunos almacenes todavía no se encontraba en operación. Mejores condiciones brindaba el puerto de Ilo con su abrigado fondeadero y aguas tranquilas. Otro elemento desfavorable era la carencia de agua dulce, que tenía que recibirse de chata proveniente de Mollendo. No dejaré de mencionar el riesgo de portar en cubierta media docena de cilindros de 53 galones con gasolina de alto octanaje. En Matarani se disponía de una guarnición naval al mando de un teniente primero; de ella se recibía algún apoyo logístico y la facilidad de trasladar a Mollendo por tierra al personal franco y luego regresarlo. Frente a estas desventajas, y en contraparte, se hallaba la gran escuela de Comando y manejo marinero que capacitaba a los jóvenes oficiales para las actividades del mando y a los tripulantes en el trabajo de equipo. Como jefe de la guarnición naval recuerdo al teniente primero Oscar Vásquez del Aguila y, sucesivamente, a los tenientes segundo Manuel Benza Chacón y Hugo Quevedo Bolívar, quienes, en todo momento, colaboraron con la División o buque en misión de patrullaje en la zona y mantenían cordiales relaciones con las autoridades y población de Mollendo, manteniendo en alto la imagen de nuestra Marina de Guerra.

Baja del Servicio

Nuestros recordados cazasubmarinos prestaron importantes servicios en un lapso de tres lustros, cumpliendo eficazmente su misión y fueron, como ya se ha mencionado, excelente Escuela en la formación de oficiales para el Comando y en la preparación del personal para la guerra antisubmarina. El CS-1 fue dado de baja en 1958, luego de 15 años de actividad. El CS-2 salió de servicio en 1959, habiendo cumplido 16 años de servicios. Los CS-3, CS-4, CS-5, y CS-6 dejaron el servicio en 1961, al cumplir 17 años de actividad.

Palabras Finales

Transcurrido cincuenta y dos años, y considerando que no deben ser muchos los actuales oficiales enterados de esta etapa de nuestra Historia Naval, me animé a escribir este artículo en homenaje a las dotaciones que en sacrificada y riesgosa misión condujeron con seguridad y eficiencia nuestros cazasubmarinos desde Miami al Callao, y a los oficiales que tuvieron la oportunidad de servir en estas pequeñas pero modernas Unidades en su momento, en las que tuve la suerte de comandar, por dos años, tres de ellas (los B.A.P. CS-2, CS-1, y CS-3) en mis primeros tiempos de oficial y que constituyeron escuela excepcional de Comando para el desempeño en futuros cargos de la Carrera Naval.

Hasta 1943, las actividades que cumplían nuestros oficiales en los grados de alférez de fragata y teniente segundo se limitaban a las funciones de oficiales



El BAP CS-2 en patrullaje. El Comandante y el timonel en el puente.

ayudantes de División, oficiales de División y jefes de División, y los tenientes primeros a jefes de Departamento en nuestros antiguos Cruceros (1906) y Destroyers (1915). Estos buques carecían de equipos antisubmarinos y de radiogoniómetros, moderno material con el que sí contaban los cazasubmarinos, y donde los oficiales de los grados de teniente primero al de alférez de fragata cumplían funciones de Comando y de Segundo en el mando en ocasiones alejados de sus bases, resolviendo situaciones con iniciativa propia. Resulta curioso pero los cazasubmarinos debían cumplir con el Cuadro de Correspondenia Oficial exigido para los buques de superficie y submarinos, no contando con furriel, por lo que el Comandante debía hacerse cargo personalmente de esta tarea que ocupaba buena parte de su tiempo, a diferencia de los buques mayores que disponían de oficial secretario y furrieles. Esta aparente desventaja resultó, sin embargo, otra capacitación para los oficiales de los CS que, tras su paso por la Flotilla, resultaban competentes secretarios y valiosa ayuda para sus Comandos. Todas las ventajas mencionadas convirtieron a estos pequeños buques en la primera Escuela de Comando de los jóvenes oficiales, resultando de gran valor en su formación profesional.

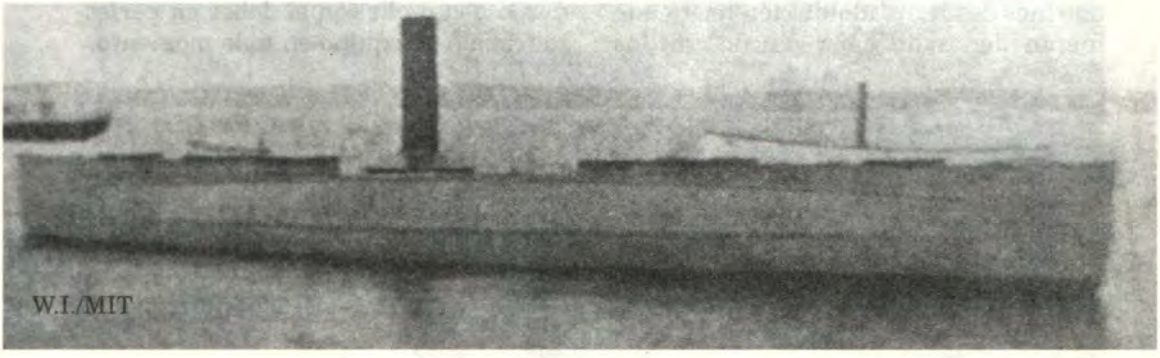
Lamento no poder cubrir el periodo 1948 a 1961, en que fueron dados de baja los CS, a causa de la falta de información en los archivos; pero sería interesante que estos apuntes fueran complementados por algun oficial que haya servido en ese periodo, o tal vez por al-

gún oficial historiador naval. En todo caso, ha sido mi intención dar a conocer a las nuevas generaciones de oficiales esta parte de la Historia de nuestra Marina de Guerra y rendir homenaje a sus competentes dotaciones de Plana Mayor y Menor.

A todos los esforzados y eficientes Oficiales que sirvieron en los cazasubmarinos desde su adquisición hasta que fueron dados de baja, muchos de los cuales alcanzaron el grado de almirante brindando sus servicios con conocimiento, entusiasmo y amor a la Institución, mi más cálido y fraterno homenaje. A aquellos que ya alcanzaron el puerto de destino final de la vida, mi sentido recuerdo. Igualmente, mi reconocimiento a las abnegadas tripulaciones que con su preparación y empeño nos ayudaron a cumplir con el deber en perfecto trabajo de equipo en todo momento.



Fotografía inédita de una lancha torpedera peruana comprada en los Estados Unidos por intermedio de la casa Grace en 1879.

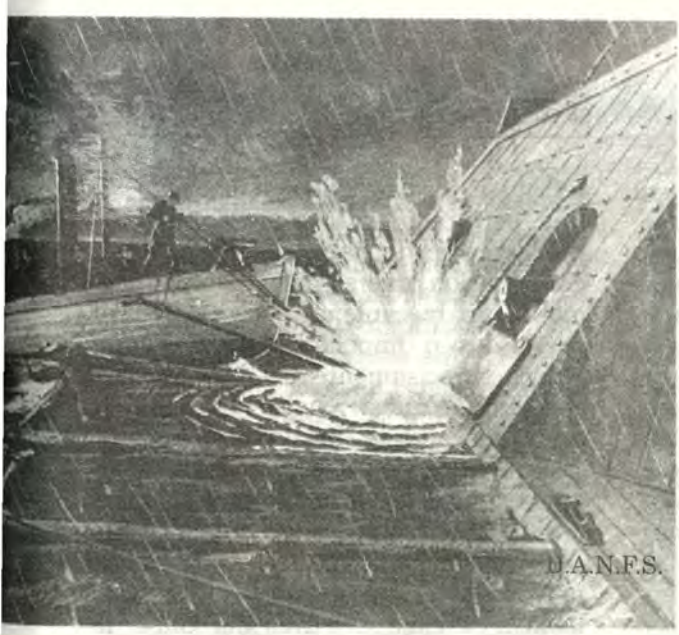


Torpedera Herreshoff. Único ejemplar, aún sin armamento, construido para la Marina Rusa en 1880. Portaba cuatro torpedos de batalón.

Uno de los episodios poco conocidos de la Guerra del Pacífico fue la adquisición de tres lanchas torpederas para nuestra Armada en 1879 por intermedio de la casa Grace. A continuación su breve historia.

Las torpederas Herreshoff *en la Guerra del Pacífico*

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



Ataque nordista con torpedos de botalón al blindado confederado C.S.S. Abemarle la noche del 27 de octubre de 1864.

Uno de los temas menos investigados en torno a la Guerra del Pacífico es el referido a los esfuerzos realizados por nuestros diplomáticos y comisionados navales en el extranjero para la adquisición de armamento y buques, en un intento de disminuir la desventaja material de nuestras fuerzas navales frente a las de Chile. Gracias al testimonio de historiadores como Jorge Basadre, o el de los marinos Manuel I. Vegas, Rosendo Melo y, en especial, Julio J. Elías, es que conocemos algunas de las gestiones, no culminadas en su mayoría por carencia de fondos, intrigas diplomáticas entre Chile y gobiernos extranjeros o por razones de otra índole. De aquella etapa difícil para nuestra patria es poco conocido que una de las compras que se logró concretar fue la efectuada en los Estados Unidos de tres lanchas torpederas del tipo *Herreshoff,* a fines de 1879, a través de la Casa Grace.

Por aquel entonces, las lanchas torpederas eran armas de invención reciente, y su empleo se remontaba a la Guerra de Secesión entre los Estados de la Unión y los Estados Confederados del Sur, conflicto que permitío la experimentación y desarrollo de muchos ingenios que contribuirían a la evolución de la guerra naval en el siglo XIX, entre ellos el empleo de torpedos primitivos. Con respecto a esto último, resulta interesante recordar que en la noche del 27 de octubre de 1864 ocurrió un episodio que influiría en el posterior desarrollo de un nuevo tipo de buque, el torpedero. En efecto, en aquella fecha una pequeña embarcación armada con un torpedo de botalón, ideado por el joven ingeniero Louis Lay, y al mando del nordista teniente Cushing, llevó a cabo un audaz ataque sorpresa al blindado confederado C.S.S. *Abemarle* fondeado en el río Roanoke; pero al ser descubierta fue recibida bajo una lluvia de descarga de fusilería y cañón, ocasionando la destrucción de la lancha. Sin embargo, al momento de volar, simultáneamente hacía impacto su mortífera arma, logrando hundir a su objetivo. Milagrosamente sólo se salvaron Cushing y el propio Lay, quien también participó de la acción. Concluida aquella guerra, los experimentos con torpedos continuaron y su desarrollo como arma naval se iniciaría en Norteámerica y en Europa. En Inglaterra, el ingeniero inglés Harvey

diseñó un tipo de torpedo remolcado, el cual equiparían algunas naves de guerra inglesas en la década de 1870; pero el esfuerzo más importante fue el efectuado por otro compatriota suyo, Whitehead, quien en Fiume, Austria, materializó la idea del austríaco Luppis, al construir el primer torpedo autopropulsado controlado mediante impulsos eléctronicos a través de cables, antecesor de los actuales torpedos filoguiados. En los EE.UU., Lay seguiría experimentando nuevas ideas en el campo de los torpedos.

Paralelamente a la evolución del torpedo, el diseño de las embarcaciones que transportaban aquel ingenio inició también su evolución. La nueva arma, transportada a bordo de un barco pequeño y rápido como el torpedero, resultaba ser una amenaza considerable, y cuando hacia 1876 tanto en Francia como en Inglatera se empezaron a construir los primeros ejemplares, se convirtieron en los más serios y temidos adversarios de los grandes buques. Los torpedos fueron enseguida un gran éxito comercial, sobre todo en las marinas de países de escasos recursos, dado que ofrecían el atractivo de un efecto potencialmente mortífero frente a una pequeña inversión. A su favor tenían la velocidad y la sorpresa con las que podrían atacar a sus víctimas, no preparadas para contrarrestar en forma rápida y precisa una incursión de este tipo.

Antes que el torpedo autopropulsado predominara sobre otros tipos, existían los llamados torpedos de botalón: un artefacto explosivo asido al extremo de una pértiga basculante, ubicada normalmente en la parte delantera de la embarcación, que se hacía detonar mediante un mecanismo para tal fin, al acercarlos o impactar con el buque blanco. Precisamente las lanchas *Herreshoff* que nuestro país logró adquirir contaban con este tipo de torpedos.

Sabido es que desde el inicio de la guerra uno de los principales problemas a enfrentar fue el hallar cómo abastecernos de armas y municiones, así como una ruta adecuada por donde transportarlas. El viaje a través del Cabo de Hornos era imposible ante el riesgo de ser interceptados por los chilenos, y a través del itsmo de Panamá, había que lidiar con la neutralidad de las autoridades colombianas. William Grace, propietario de la firma comercial del mismo nombre, cuyas operaciones principa-



William R. Grace, propietario de la firma del mismo nombre, gestor de la compra de las torpederas Herreshoff ***en 1879***

les estaban asentadas en el Perú, ni bien fuera declarada la guerra recibió el encargo de nuestro gobierno de gestionar la compra de armamentos en los EE.UU [1]. Desafortunadamente, para los Grace, este conflicto significaría un duro golpe a sus intereses en el Perú al perder los negocios de consignación de guano y salitre por los que habían luchado. A través de la importanción de elementos bélicos tan necesitados por las fuerzas peruanas, hallaron un reemplazo a la pérdida del negocio del salitre [2]. Sería su socio, Charles Flint, personaje que hasta la ruptura de hostilidades se había desempeñado como cónsul chileno en Nueva York, cargo al que renunció prontamente, quien efectuaría directamente la compra y envío del material de guerra destinado al Perú [3].

Otro de los encargos que recibió Grace fue el de adquirir torpedos y lanchas torpederas, tarea en la que, conjuntamente con Flint, dedicó especial interés, contactándose con la U.S. Torpedo Company y la fábrica de torpedos Lay, las que además fabricaban embarcaciones que los transportaban; pero a través de oficiales de la marina norteamericana recibieron recomendaciones y buenas referencias de las torpederas *Herreshoff*.

La fábrica Herreshoff y Co. había sido formada en 1878 por los hermanos John, Nathaniel y James Herreshoff, dedicándose inicialmente a la producción de lanchas y yates a vapor para clientes particulares, destacando la construcción de varios veleros ganadores de la ambicionada copa América. Pero entre 1878 y 1880, la compañía Herreshoff decidió aventurarse a ingresar al novedoso mercado de lanchas torpederas. James Herreshoff había diseñado en 1874 una caldera pequeña con generador de vapor en forma espiral. Con la inclusión de aquel invento, construyeron un prototipo lancha torpedera tipo ballenera, altamente maniobrable, armada con torpedos de botalón. Aparte aquel prototipo, se construirían cinco ejemplares más, tres de ellos para el Perú, uno para Rusia y otro para los EE.UU [4].

En junio de 1878 fue terminada la lancha prototipo usada para demostraciones, y a finales de 1879 llevada a Portsmouth, Inglaterra, siendo allí sometida a diversas pruebas, entre ellas medirse con una torpedera *Thornycroft* de manufactura local, y con posterioridad la Royal Navy la incorporó a su flota. Las siguientes lanchas serían las destinadas al Perú. Tras contactarse con el astillero, las torpederas *Herreshoff* atrajeron la atención de Grace, y él mismo tomó parte en una prueba realizada en Long Island, convenciéndose de lo apropiado de adquirirlas, ordenando la construcción de tres ejemplares, que fueron las embarcaciones Nros. 53, 55 y 60 del astillero, costando la primera $18,500, la misma que sería concluida en junio de 1879 , seguida en agosto por la segunda, y posteriormente en diciembre por una tercera. Con respecto a esta última cabe efectuar una precisión importante, puesto que tradicionalmente se ha creído que esta lancha fue la que capturaron los chilenos en el puerto

(1) Clayton, Laurence A.: Grace W.R. Grace & Co. The formative years, 1850-1930. p.115
(2) Quiroz, Alfonso: Las actividades comerciales y financieras de la Casa Grace y la Guerra del Pacífico 1879-1890. En Revista Histórica, Vol VII, N° 2, diciembre 1983 p.224
(3) Clayton, Laurence A.: Op.cit p.,115
(4) Grant, J.A.: The Herreshoff Spar torpedo boats of 1878-1880. En Warship International, N°3. 1977. pp. 12-20

ecuatoriano de Ballenitas, lo cual es inexacto. El destino de dicha embarcacion fue mas bien el de permanecer en los Estados Unidos, por razones desconocidas, pero lo cierto es que, de acuerdo al testimonio escrito de uno de los hijos de Nathaniel Herreshoff, esta torpedera hubo de permanecer en una granja de la familia Herreshoff en Popasquash, en donde fue vista por aquel personaje por ultima vez en 1910 [5].

Respecto a la lancha, conocida con el nombre de *Allay,* ésta fue remitida desde Europa [6], y era de mayor tamaño que las compradas en los Estados Unidos [7]. Fue entregada en Panamá a marinos peruanos al mando del teniente primero Manuel de la Barrera por los señores Dellatorre & Cia., agentes al servicio de nuestra causa, y por la dificultad de ser llevada a bordo de uno de nuestros transportes, emprendió un viaje lleno de dificultades hacia el Callao por sus propios medios siendo el puerto ecuatoriano de Ballenitas uno de los puntos en donde hubo de recalar para tomar carbón. Para ese momento, los chilenos, que habían tomado conocimiento del viaje de la torpedera peruana por informaciones de inteligencia obtenidas de sus agentes en Panamá, destacaron para su búsqueda al transporte *Amazonas,* el más rápido de su escuadra, logrando interceptar y capturarla en el puerto mencionado en complicidad con las autoridades locales, que habían detenido a su dotación. Posteriormente fue rebautizada por Chile con el nombre de *Guacolda*. Apareció en el Callao en abril de 1880 con las fuerzas bloqueadoras, participando en un fracasado intento de atacar a la corbeta Unión. El 25 de mayo de 1880, junto con otra lancha chilena, la *Janequeo,* enfrentaron la heroica acción de la lancha peruana *Independencia* al mando del teniente primero José Gálvez Moreno, en la que luego de feroz combate resultaron hundidas las dos últimas. La *Guacolda* acabaría sus días hundiéndose 9 millas al norte de la isla San Gallán mientras era remolcada el 14 de abril de 1881 [8].

Regresando al relato de las *Herreshoff,* cuando se decidió enviarlas a nuestro país, el principal problema para transportarlas era su tamaño, que con 18 metros de eslora, las hacía dificil de ocultar. Arriesgando a que se las descubriesen, fueron enviadas hasta Panamá sin haber sido encubiertas, remitidas a la Compañía Cargadora de Guano del Perú, operación que se efectuó con la máxima discreción posible a bordo de vapores de la Pacific Steam Navegation Company [9].

De esta manera, las dos lanchas,

(5) Herreshoff, L. Francis: Capt. Nat Herreshoff, the Wizard of Bristol. p. 98

(6) El propio oficial peruano a cargo de la recepción de la embarcación, teniente primero Manuel de la Barreda, confirma esta versión en su parte oficial fechado en el Callao el 26 de diciembre de 1879: "El 24 del mismo mes, me anunciaron los señores Dellatorre & Cía. que la lancha había llegado a Colón en el vapor Ailza... al día siguiente... pasamos a bordo del Ailza pretextando visitar el vapor... Una vez a bordo no nos fue dificil hacer una detenida inspección cuyo resultado fue mui poco satisfactoria; pues además de carecer de toda clase de útiles, tanto de navegación como de maquinaria, estaba... en tal estado de desaseo y abandono, que nos hizo suponer que desde su prueba en Europa, sólo se ocuparon de remitirla a Colón...". Ahumada Moreno, Pascual: Recopilación completa de todos los documentos oficiales referentes a la Guerra del Pacífico. Tomo II, p. 276

(7) De acuerdo a un telegrama chileno enviado a Antofagasta fechado el 4 de enero de 1880 se informaba de la captura de la lancha como se verá más adelante y que la lancha - torpedo tenía 100 pies de largo. Ahumada Moreno, Pascual. Op. cip, p. 276 T.II

(8) Ahumada Moreno, Pascual: Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y de más publicaciones referentes a la guerra ...Tomo VII. 1890. p. 48

(9) Clayton, Laurence A. : Op. cit., p. 125

bautizadas con los nombres de *República* y *Alianza,* arribaron en fechas diferentes a Panamá, una de ellas sería enviada previamente a Costa Rica y luego a Panamá . Desde allí fueron transportadas al Perú a bordo de los vapores *Limeña* y *Talismán,* llegando la primera en setiembre al Callao y en noviembre la otra, siendo entregadas a la denominada "Sección de máquinas de guerra", cuyo personal, a órdenes del capitán de navío Manuel Palacios, se encargó del ensamblaje en las instalaciones de la Factoría Naval de Bellavista y de las pruebas posteriores. El citado jefe había observado que el empleo de los torpedos Lay, tambien provistos por Grace, en vez de los de botalón a bordo de las torpederas, las podían convertir en armas infalibles contra las naves enemigas, puesto que los Lay podían ser lanzados desde distancias de una milla, mientras que los otros requerían contactar directamente con sus víctimas, haciendo vulnerable a la lancha portadora a los fuegos del enemigo [10].

Tanto la *Alianza* como la *República* habían iniciado sus operaciones a poco de llegar al Callao y luego, a mediados del mes de noviembre, zarparían acompañadas del *Talismán* en demanda de Arica, pero al no estar preparadas para largas travesías llegaron solamente hasta Pisco, retornando posteriormente al Callao. Sin embargo, cuando se determinó se remitieran refuerzos por mar al ejército que se hallaba en Tacna y Arica, se decidió el envío de la Alianza a bordo del transporte *Oroya.* Y así, en nuestro primer puerto, el 12 de marzo de 1880, contando con la presencia del Jefe Supremo de la República Don Nicolás de Piérola, al intentar embarcar la torpedera a bordo del *Oroya,* los pescantes de este transporte impidieron la maniobra, ante lo cual el mismo Piérola ordenó que la corbeta *Unión,* nave invicta durante aquella contienda, cargara con la lancha y refuerzos, siendo este fortuito inconveniente el que permitió que la gallarda corbeta, al mando del intrépido Villavisencio, desafiara a las absortas naves enemigas al romper doblemente el bloqueo en el puerto de Arica para dejar su valioso cargamento. Nadie imaginaba en aquellos momentos que la *Alianza,* sería la que ostentaría la última bandera peruana que flameó en Arica [11].

Una vez a órdenes del Jefe de la Plaza, coronel Francisco Bolognesi, la pequeña torpedera, tripulada por cinco hombres al mando de teniente segundo Manuel Fernández Dávila tuvo su primera oportunidad de lograr un ataque a los buques enemigos el día 24 de mayo, en el que tras evadir el bloqueo al puerto al regreso de un reconocimiento hasta el Morro de Sama, fue avistada por el blindado *Cochrane* y la corbeta *Magallanes,* buques que intentaron darle caza empleando su poderosa artillería, y como nuestra torpedera se preparara para utilizar sus armas, los dos gigantes optaron prudentemente por retirarse, evitando verse comprometidos en una acción peligrosa.

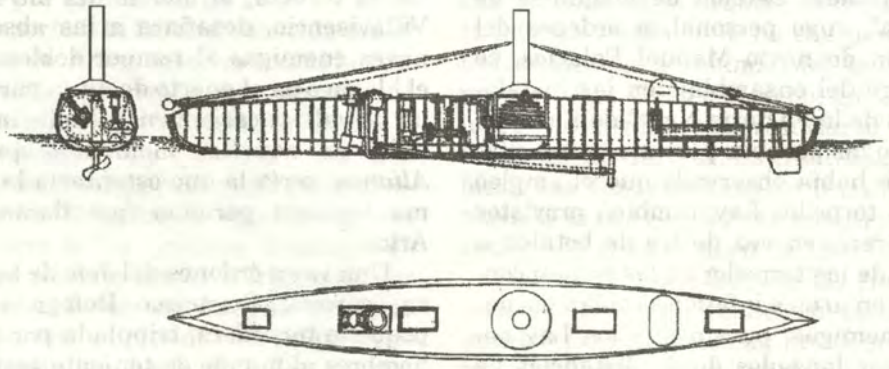
Un posterior intento realizado la noche del 1° de junio, se vio frustrado cuando salió en búsqueda del *Cochrane,* dándose con la novedad que, en previsión de ataques sorpresa, el blindado

(10) Informe del C. de N. Manuel Palacios, fechado 4 de setiembre de 1879, al Comandante General de Marina. AHM, Serie conflictos internacionales, sub-serie Guerra con Chile(1879), folio 233.

(11) Elías, Julio J. : Marinos peruanos en Arica, p. 273

LAS TORPEDERAS HERRESHOFF

LAS TORPEDERAS HERRESHOFF



Sus principales características

Eslora:	1 7.98 m.
Manga:	2.13 m.
Puntal :	l. 52 m.
Desplazamiento:	6. 0 ton. sin equipos. 7.5 ton. a plena carga (combustible, dos torpedos de botalón y sus tripulantes).
Propulsión:	Una máquina a vapor alternativa de dos cilindros de 100 HP aproximadamente. Una caldera cilíndrica.
Hélices:	Una hélice de "33 1/2 " de diámetro de dos palas
Armamento:	Dos torpedos de botalón con 1 00 libras de explosivo cada uno.
Dotación :	Siete hombres.

chileno había cambiado de fondeadero. Su última chance fue al día siguiente: zarpó sigilosamente y logró ubicar al *Cochrane,* iniciando de inmediato a toda velocidad su aproximación para atacar, y cuando se hallaba a poca distancia de lograr su objetivo, el torpedo se soltó de su base, haciendo fracasar lo que pudo ser una brillante y audaz acción.

Finalmente, la *Alianza* realizó su última misión de reconocimiento el día 6, en vísperas del asalto y toma de Arica. En la madrugada del 7 se encontraba estacionada en cercanías del *Manco Cápac,* pudiendo espectar desde allí, con impotencia, la feroz batalla que libraban nuestros heroicos defensores en tierra.

Al apreciar que una bandera impostora era izada en el Morro, las tripulaciones de ambos buques comprendieron que la suerte estaba echada. El *Manco Cápac,* evitando su captura por el enemigo, fue volado y hundido con el bicolor al tope por su propia tripulación, y, luego, la *Alianza* recibió órdenes de partir al norte, siendo perseguida por el *Cochrane* y el *Loa* que la cañoneaba. Tras dos horas de feroz persecución, el *Cochrane* desistió, quedando sólo el *Loa*. Pero la lancha había forzado demasiado la máquina en su evasión, y se fundieron los serpentines de su caldera, no quedando otra alternativa para evitar cayera en manos chilenas, que vararla y volarla con un torpedo en las playas de cabo Picata. Su tripulación, lamentablemente fue capturada por una patrulla montada enemiga [12]. En lo que respecta a la *República* que hubo de permanecer en el Callao establecido el bloqueo chileno en nuestro primer puerto, al parecer su accionar estuvo limitado por defectos de fabricación de la máquina propulsora, agravados durante su fallida travesía hacia el sur, y no se le conoce mayor participación en alguna de las diversas acciones realizadas por las lanchas peruanas en contra de las naves enemigas; pero se sabe que en fecha cercana al año nuevo de 1881 fue transportada en tren hasta Ancón, siendo puesta a flote la noche del 3 de enero y vista a la mañana siguiente remolcando dos objetos flotantes, presumiblemente torpedos tipo Lay, con la intención de efectuar un ataque nocturno sorpresivo a la escuadra bloqueadora. Enterado de esto, el enemigo dispuso el envío hacia Ancón del transporte *Tolten* y la torpedera *Fresia,* los que al amanecer ubicaron a su objetivo amarrada a muelle, y empezaron a cañonearla; pero como la munición chilena presentaba fallas se retiraron, siendo relevadas por la corbeta *O'Higgins,* la que continuó el bombardeo, esta vez contestado desde tierra. A pesar de todos los esfuerzos, la *República* quedó totalmente inutilizada por los daños recibidos siendo posteriormente destruida [13]. Otra versión sobre el destino final de la *República* nos la da el historiador Rosendo Melo, indicando que un "contratista" ofreció sus servicios para hundir a los blindados chilenos con la torpedera, y en su *Historia de la Marina del Perú* nos relata en torno al tema lo siguiente: "El Almirante Riveros ordenó al *Cochrane* bombar-

(12)Elías, Julio J. : Marinos peruanos en Arica, p. 278

(13) La descripción, en el informe del comandante en Jefe de la Escuadra Chilena, de la lancha cañoneada no puede ser más cecana a la de una torpedera Herreshoff: " La lancha es de 50 pies de largo, más o menos, proa recta y popa volada, siendo su cubierta esférica, y por los datos que tengo, podía llamarse forma de cígarro".
En Ahumada Moreno, Pascual: Op. cit. p. 43

dear Chorrillos (setiembre 22),... el *Cochrane* fue ofendido desde el Morro Solar por un proyectíl... La Torre (comandante del *Cochrane*) temía acercarse (a la costa) suponiendo esa bahía sembrada de torpedos, lo que bien pudo avisarle quien decía ponerlos (el contratista) y nos cobraba, como seguramente cobraba por darles la noticia sin tomarse otra molestia." y agrega que: "Como represalia debía hacerse volar al *Cochrane* esa noche (22 de setiembre) y para realizarlo salió un contratista en la torpedera *República* para aplicarle un torpedo. Pero fuese por obra del espionaje del enemigo, de su vigilancia, de las malas condiciones del contratista, acaso tan avisado como el contratista sembrador de torpedos; lo cierto es que dos lanchas enemigas persiguieron a la torpedera hasta Ancón, obligándola a varar se en la playa, al lado del muelle, donde se hízo pedazos, como su gemela en la playa de Ite. Las lanchas chilenas intentaron sacar a la *República,* pero los pocos soldados de guarnición,... y algunos vecinos, todos bajo la dirección de Del Campo y del teniente primero Antonio de la Haza, sostuvieron fuego activo varias horas, parapetados detrás de rumas de sacos de azucar por embarcar"[14].

Finalmente, como hemos apreciado, diversas circunstancias fueron determinantes para que el empleo de estas pequeñas embarcaciones en las que se había puesto alguna esperanza -no como para derrotar al enemigo, pero al menos para hacerle más difícil su accionar no cumplieron su cometido. Sin embargo, el hundimiento de buques mediante la utilización de ingenios de fabricación local estaría reservado a la brigada torpedista conformada, entre otros, por los patriotas ingeniero Manuel J. Cuadros y el teniente primero Decio Oyague, cuyo accionar nos lo recuerdan los dos buques chilenos hundidos frente a las costas del Callao y de Chancay, el *Loa* y la *Covadonga.*

LAS TORPEDERAS *HERRESHOFF*

El casco de estas torpederas era de madera contrachapada, forrado con planchas de acero para darle protección contra proyectiles enemigos.

Estaban propulsadas por una máquina a vapor alternativa de dos cilindros instalada en el centro, hacia proa; la misma que recibía vapor de una pequeña caldera cilíndrica con un serpentín en espiral. El eje de transmisión salía al exterior a través de una falsa quilla, el que se conectaba con una hélice de dos palas.

Estas naves, gracias a que podían desarrollar una velocidad de hasta 16 nudos -rápida para la época- estaban en capacidad de realizar ataques sorpresivos a unidades como los blindados chilenos *Cochrane* y *Blanco Encalada,* los que sólo alcanzaban un máximo de 12 nudos. Otra de las ventajas que ofrecían las lanchas de este tipo, era la gran maniobrabibdad de que disponían al poder revertir el sentido de la marcha en forma rápida, así como el poco tiempo en que podrían encender su máquina y salir a navegar.

Con respecto al armamento, de fábri-

(14) Melo, Rosendo: Historia de la Marina del Perú.p. 406

ca contaban con dos pértigas o botalones basculantes de 11.5 metros de largo en cuyo extremo se hallaba instalado un torpedo fijo de 100 libras de pólvora, los que al momento de atacar se desplegaban hacia el exterior.

BIBLIOGRAFIA

Ahumada Moreno,Pascual	Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que han dado a luz la prensa de Perú, Chile y Bolivia, 7 tomos. Valparaíso 1884-1890.
Archivo Histórico de Marina	Correspondencia Oficial. Serie conflictos internacionales, sub-serie Guerra con Chile (1879), documentos varios.
Basadre,Jorge.	Historia de la República del Perú 1821-1933. Ed. Universitaria, Lima, 1969
Clayton,Lawrence A.	Grace: W.R. Grace & Co. The Formative years 1850-1930. Jameson Books, Illinois, E.U., 1980.
Elías, Julio J.	Marinos peruanos en Arica. Publicaciones del IEHMP, serie Monografías. Lima,1980.
Grant,J.A.	The Herreshoff Spar Torpedo boats of 1878-1880, en Warship International N° 3,1977.
Herreshoff,L. Francis	Capt. Nat Herreshoff: The Wizard of Bristol. White Plains N.Y. Sheridan House, 1986.
King,J.W.	The warship and navies of the world,1880. Reedicion del U.S. Naval Institute Press, 1983.
Quiroz,Alfonso.	Las actividades comerciales y financieras de la casa Grace y la guerra del Pacífico 1879-1890. En Revista Histórica Vol VII N° 2 diciembre 1983, pp. 214-254.
Vegas, Manuel I.	Historia de la Marina de Guerra Perú, 1821 1924.Publicado por la Secretaria General de la Marina, 1973.

La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

PARTE II (B)

LA MARINA DEFIENDE LA SOBERANÍA NACIONAL EN LA AMAZONIA

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

XVIII. ADQUISICIÓN DE DOS NUEVAS CAÑONERAS

El año 1934 la Marina mandó construir dos cañoneras en los astilleros de The Electric Boat Co., en New London, Conn., Estados Unidos. Antes de ser terminadas se envió a las dotaciones de oficiales y tripulantes al mando del capitán de fragata Pablo C. Ontaneda. Una vez terminadas se las bautizó con los nombres de *Loreto* y *Amazonas* e iniciaron el viaje a Iquitos, viaje que fue muy difícil por tener que cruzar el Caribe y el Atlántico, pues estos buques no habían sido construidos para navegar en el mar sino en los ríos, debido a que contaban con muy poco calado y mucha superestructura. Finalmente, las cañoneras arribaron el 26 de agosto de 1934 a Iquitos. El B.A.P. *Amazonas* al mando del capitán de corbeta Ismael Otárola y el B.A.P. *Loreto* al mando del capitán de corbeta Guillermo Thomberry.

La eficiencia profesional y la pericia marinera puesta de manifiesto por las tripulaciones de esas unidades en vista del difícil viaje mereció del Congreso de la República la siguiente moción: "Han llegado al puerto de Iquitos las cañoneras *Loreto* y *Amazonas* comandadas por el capitán de fragata Pablo C. Ontaneda. El personal de estas nuevas unidades de la Fuerza Fluvial del Perú ha desarrollado un verdadero esfuerzo al efectuar la travesía desde New London, Conn., EE.UU., al puerto de Iquitos. El poco calado de estas cañoneras y su gran obra muerta incluyen en ellas altas y pesadas superestructuras a lo que hay que agregar su artillería, y si se tiene en cuenta que estas naves son especialmente construidas para navegar en los ríos, hace para ellas peligrosa la navegación en mares abiertos como el Atlántico y el Caribe.



Por las razones anotadas, los suscritos, considerando que el Congreso debe señalar con orgullo la forma eficiente cómo el personal de oficiales y tripulantes han llevado esta misión, acuerdan manifestar su satisfacción por el adelanto alcanzado por nuestra Marina de Guerra con evidente prestigio para la República."

En el año 1936 hay dos acciones de la Fuerza Fluvial que merecen ser destacadas. La primera es la realizada de acuerdo a un plan de operaciones asignado al B.A.P. *Napo.* Su comandante, el teniente segundo Fernando Morey, recibió la orden de explorar el río Pastaza y su afluente el río Huasaga. Este río está formado por dos pequeños ríos, el Cuchiyacu y el Cherpeto, hasta donde llegó el teniente Morey en la *Napo,* un punto a 130 millas denominado "Campamento Naval B.A.P. Napo" a unos 5 km aguas abajo de la guarnición militar llamada "Teniente Yáñez". Dicho campamento fue establecido por el teniente Morey, quien manifestó sobre la existencia de un "pongo" o "cashuera" al que llamó también "B.A.P. Napo" que tiene un desnivel de 0.56 m y un ancho de 12 m que puede ser surcado. Como es un río muy estrecho, presenta muchas dificultades para navegarlo, poca cantidad de agua y un amplio follaje extendido sobre el río. El teniente segundo Fernando Morey Del Aguila, sus oficiales y tripulantes demostraron su

gran capacidad al lograr surcarlo.

Otra exploración importante ordenada en dicha oportunidad fue la de otro afluente menor, el Heitu-Yacu, el que fue explorado con muchas precauciones por el teniente segundo Luis Ponce Arenas.

En junio de ese mismo año, nuevamente la frontera con Ecuador se vio agitada por las pretensiones territoriales de los vecinos ecuatorianos, y es así cómo una guarnición ecuatoriana bajó por el río Santiago para ubicarse a 30 km aguas arriba de la desembocadura del Santiago en el Marañón. Ante esa circunstancia el Comando Militar peruano comisionó al alférez de fragata Mario Castro de Mendoza para que al mando del B.A.P. *Portillo* se traslade a la Guarnición de San Borja, donde embarcaría tropas al mando del capitán EP Rigoberto Serván, y proceda a desalojar a las tropas ecuatorianas del territorio nacional.

El alférez Castro al mando de la *Portillo* cruzó el dificil paso del Pongo de Manseriche y de la "cashuera" de Coropisa, llegó hasta el frente de la guarnición ecuatoriana y realizó una acción sorpresiva que culminó con el apresamiento del jefe ecuatoriano y de 25 hombres. Los incidentes fronterizos con el Ecuador se produjeron desde el año 1936 y culminaron en 1941.

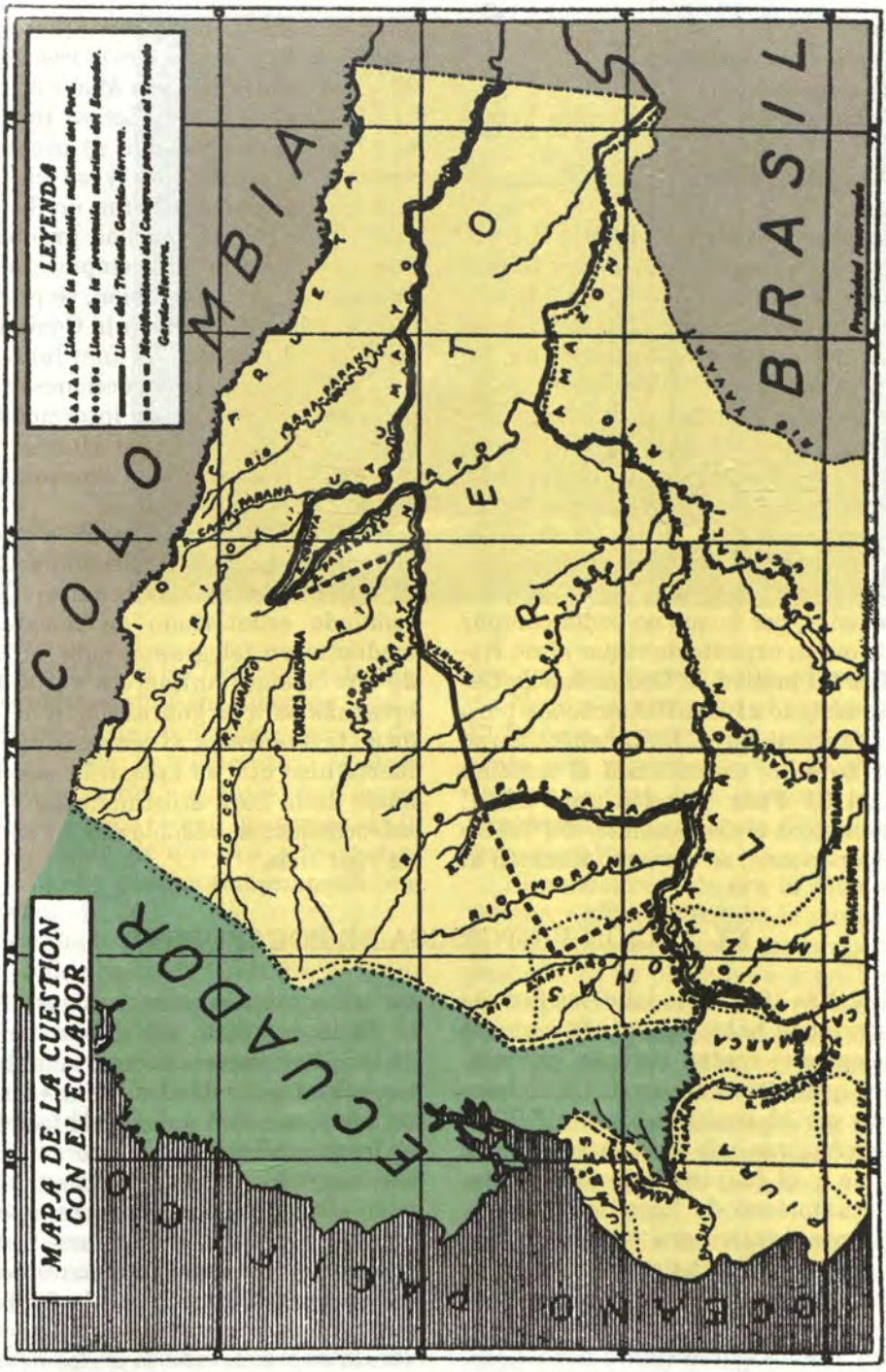
XIX. EL CONFLICTO DEL AÑO 1941

Los lustros de provocación ecuatoriana culminaron con la agresión de ese país realizada el 5 de julio de 1941 en el frente norte, pero ya esta vez las fuerzas peruanas estaban prevenidas y se ordenó a la Marina brindar a las fuerzas militares del nororiente todo el apoyo necesario para la defensa del territorio.

La Fuerza Fluvial del Amazonas estaba comandada por el capitán de navío Antonio Cantuarias Pardo, su Jefe de Estado Mayor era el capitán de fragata Adán Badhan y como oficiales del Estado Mayor estaban el capitán de corbeta Víctor Manuel Ontaneda y el capitán de corbeta Manuel Villar; además el teniente Fernando Rojas, encargado de la construcción del varadero en Punchana. El capitán de corbeta Edmundo Guzmán Barrón fue destacado al Estado Mayor de la Quinta Región Militar como asesor del batallón del Tren Mixto.

La Fuerza la constituían las siguientes unidades:

BAP *Loreto*
Comandante: C. de C. Pedro Gálvez Velarde
Oficiales: Tte 1° José Cossio Tte 2° Víctor Arenas
Condición: En reparación. El cárter del motor principal, roto.
BAP *Amazonas*
Comandante: C. de C. Florencio Teixeira
Oficiales: Tte 1° Jorge Camino Tte 2° Roger González
Condición: Operativo.
BAP *América*
Comandante: C. de C. Oscar Hubner
Condición: Varada. En transformación, inoperativo.
BAP *Napo*
Comandante: Tte 1° Raúl Delgado
Condición: Operativo.
BAP *Portillo*
Comandante: Tte 2° Guillermo Pren-


MAPA DE LA CUESTION CON EL ECUADOR
LEYENDA
Línea de la pretensión máxima del Perú.
Línea de la pretensión máxima del Ecuador.
Línea del Tratado Garcia-Herrera.
Modificaciones del Congreso peruano al Tratado Garcia-Herrera.
COLOMBIA
BRASIL
ECUADOR
PERU
Propiedad reservada

tice
Condición: Operativo.
BAP *Iquitos*
Comandante: Tte 1° Ramiro Ferradas
Condición: Operativo, con limitaciones.

Al tomar el comando del B.A.P. *Loreto,* el capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde encontró el buque con sus máquinas en tierra, pues se había rajado el cárter del motor y se esperaba un experto soldador del SIMA-Callao, quien llegó en los primeros días de julio, y luego de efectuar el trabajo dejó el cárter en condiciones aceptables. Se procedió al armado de la máquina principal y se efectuaron pruebas el día 26 de julio. La chumacera de empuje y el eje obligaron a varar la cañonera para hacer reparaciones; por lo que no podía cumplir con la orden urgente de viajar al río Napo. Por tal motivo, la Comandancia General designó al B.A.P. *Amazonas* para que saliera al Napo. La cañonera zarpó el 31 de julio, embarcando al teniente coronel EP Félix Torrejón como oficial de enlace con el Comandante del Teatro de Operaciones; se embarcó también al teniente EP Edmundo Rey Riberos, llevando a sus órdenes 40 hombres del B 1 27 y dos ametralladoras Madsen.

Mientras el B.A.P. *Loreto* reparaba su planta de propulsión, se procedió a recorrer el armamento y se encontró que los cañones de 65 mm no disparaban. Después de muchas pruebas se notó que el culote del estopín era muy grueso y no percutaba bien, se procedió a tornearlo, se informó a la Comandancia General y esta envió unos fulminantes torneados y las instrucciones correspondientes del caso por intermedio del capitán de corbeta Oscar Hubner para que diera el alcance a la *Amazonas* antes de su arribo a Pantoja.

El B.A.P. *Amazonas* arribó a Pantoja el 4 de agosto y con su llegada acrecentó la tensión nerviosa ecuatoriana. El comando ecuatoriano de Rocafuerte, mediante un telegrama, pidió el apoyo de dos cañones antiaéreos y 100 hombres más para su guarnición. A la llegada de la *Amazonas,* el comando de Rocafuerte hizo que se apagaran sus luces antes de la hora acostumbrada y negó salvoconductos, redoblando su servicio de vigilancia.

XX. ACCIÓN VICTORIOSA DE ROCAFUERTE

Los días 18 y 20 de julio, las fuerzas ecuatorianas habían montado acciones provocadoras contra Pantoja, provocaciones que fueron superadas amistosamente por el teniente coronel EP Armando Aguirre, jefe de la Guarnición de Pantoja y el Mayor Carlos Escalante, jefe ecuatoriano de Rocafuerte. El comandante Aguirre era un jefe franco, sincero, leal y de carácter pacífico, por lo cual se le podía calificar como una persona con una ligera debilidad, lo que alentaba a los ecuatorianos para ejecutar sus continuas provocaciones.

El 10 de agosto, día del aniversario de la independencia ecuatoriana, los jefes, oficiales y soldados conmemoraron su fiesta nacional como suele festejarse en las guarniciones de frontera. Allá, en ese sagrado territorio apartado del país, aflora el patriotismo con más vehemencia que en otros lugares. Las pasiones que por algún momento dormitan en el subconsciente del individuo se desbordan en un clima de inmenso fervor cívico y renovada fe en los destinos



B.A.P. Amazonas

de la Patria y en los defensores de ella. Los brindis continúan, suben de nivel y de pronto no hay comando capaz de detener la fiesta; la temperatura se eleva y salen oradores y oyentes, que en un alarde de coraje toman las armas sin la menor noción de que sus actos entrañan peligro y pueden comprometer una situación.

Esto fue lo que sucedió en Rocafuerte el 10 de agosto de 1941, día de la independencia de Ecuador, y, para ser más exactos, a las 0430 horas del 11 de agosto, una descarga de fusilería despertó y exaltó aún más los ánimos ya caldeados de los defensores de las guarniciones de Rocafuerte y Pantoja que convertían en campo de batalla el que no era otra cosa que el mismo terreno donde estaban asentadas las guarniciones llamadas Rocafuerte y Pantoja, en Ecuador y Perú, respectivamente. Se trata de una zona despejada, de unas 35 hectáreas, limitada al norte y al este por una densa vegetación, al sur por el río Napo y al oeste por el río Aguarico. El terreno, ligeramente ondulado, presenta una pequeña dorsal dividida en dos mamelones que se unen con un puentecito conocido como el "puente internacional".

El mamelón oeste era la zona ecuatoriana y allí se asentaba la guarnición Rocafuerte que contaba con un poblado pequeño en la parte baja a orillas del río Napo. El mamelón este pertenecía a Perú y allí se asentaba la guarnición de Pantoja, con un barrio civil cerca al puente conocido como "Bohemia", donde habitaban los familiares de los clases y soldados. La comunicación entre ambas guarniciones se hacía a través del citado puente.

Una patrulla de vigilancia ecuatoriana fue detectada en territorio peruano desde el Puesto de Vigilancia N° 3 (PV-3), a la que se le dio la voz de "Alto, ¿quién vive?". La patrulla dio por res-

puesta una descarga de fusilería que fue replicada por la guardia del PV-3. Este incidente rompió el pacto del 31 de julio. Las fuerzas peruanas ocuparon sus puestos de acuerdo al plan militar establecido y se generalizó el combate en todo el Teatro de Operaciones del Nororiente.

El teniente coronel EP Armando Aguirre quiso darle a este incidente una solución pacífica y amistosa, como siempre, pero vio que era imposible; por lo que ordenó poner en ejecución el plan de ataque indicando las 0730 horas del 11 de agosto como el Día D y la hora H.

El segundo en comando, el mayor Rigoberto Serván, alertó al B.A.P. *Amazonas* y al grupo de artillería de Santa Rosa, reforzando el PV-3 con una sección de fusileros al mando del subteniente EP Carlos Santillana. La primera compañía, al mando del capitán EP Gerardo Cerdeña, ocupó su posición de ataque frontal y procedió hacia la conquista de la comandancia de Rocafuerte y posteriormente de las alturas del casino de oficiales. La cuarta compañía, al mando del capitán EP Gerardo Del Mar, procedió a desbordar el flanco izquierdo de Rocafuerte para conquistar el cuartel nuevo. La sección de ametralladoras procedió al mando del capitán EP Damián Gutiérrez Chua y la compañía de acompañamiento al mando del teniente EP Rey Riberos, en apoyo de la compañía de Cerdeña.

El B.A.P. *Amazonas* largó amarras y se situó al sur de la isla de Santa Rosa al mando del capitán de corbeta Florencio Teixeira. La primera batería del grupo de artillería de Santa Rosa se emplazó en la margen izquierda del río Napo al mando del teniente EP José Gaitán y la segundo batería mandada por el capitán EP Guillermo Thosman se situó en la isla frente a Santa Rosa.

A 0715 horas el B.A.P. *Amazonas* rompió los fuegos sobre la guarnición de Santa Rosa seguido por la primera batería. Después de un bombardeo de quince minutos el escalón de ataque de la tercera sección de la compañía Cerdeña, al mando del subteniente EP Luis García Ruíz, y la segunda sección, al mando del mismo capitán Cerdeña, iniciaron la progresión hacia el primer objetivo apoyados por la sección de ametralladoras. A pedido del capitán Cerdeña el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías de artillería alargaron los fuegos.

A 0900 horas el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías suspendieron los fuegos. Cuando no se sabía nada de la compañía de Del Mar y la de Cerdeña estaba absorbida entre la maleza y los aguajales, llegó al puesto de comando de Pantoja una comunicación del segundo en jefe de Rocafuerte solicitando una entrevista en el "puente internacional" a la que asistieron el comandante Aguirre y el delegado de la comandancia de la división, el comandante Torrejón. En esa reunión, el mayor ecuatoriano José Arias planteó el cese del fuego por ambos bandos. Aguirre y Torrejón exigieron al mayor Arias la rendición incondicional, a lo que éste respondió no tener capacidad para tomar esa decisión por ser ella atribución del primer jefe, el mayor ecuatoriano Escalante, a quien se le mandó una comunicación escrita, la que fue llevada al puesto de comando de Rocafuerte; pero a esa hora ya no estaba el mayor Escalante, pues se hallaba en pleno repliegue a la isla Londoño.

El mayor Arias fue invitado a ingresar al puesto de comando peruano a donde se dirigió acompañado por los comandantes peruanos Aguirre y Torre-

jón. Mientras sucedía todo lo anterior, el capitán Cerdeña solicitaba apoyo de la artillería para poder reiniciar la proyección, pedido que fue concedido de inmediato. La artillería del B.A.P. *Amazonas* reabrió el fuego y con este apoyo, Cerdeña reinició la proyección a este objetivo, logrando conquistar la comandancia y el cuartel, pidiendo luego a la cañonera *Amazonas* que batiera la altura oeste del casino de oficiales, con lo que se conquistó este segundo objetivo.

A las 1245 horas, la compañía del mayor Del Mar desembocaba en demanda del cuartel nuevo. A esa hora se izó el Pabellón Nacional en el mástil de la comandancia de Rocafuerte; cinco minutos después aparecieron dos aviones peruanos piloteados por el comandante FAP Manuel Escalante y por el capitán FAP Carlos Benavides Dorich. El B.A.P. *Amazonas* avanzó por orden del Comando de Pantoja a la boca del río Aguarico con la misión de impedir la huida ecuatoriana, tomó prisionero a un soldado ecuatoriano apellidado Ruíz, y recogió a los soldados del Bl 27 que habían intervenido en la persecución, embarcando después en la cañonera al oficial de enlace, el comandante Torrejón, con algunos elementos de la compañía Cerdeña. Finalmente zarpó profundizando la persecución hasta ocupar la boca del río Zancudo.

Después de dos días de navegaciones y por dificultades técnicas, el comandante Teixeira retornó a Pantoja. Se depositó en la *Amazonas* en calidad de prisioneros a los siguientes oficiales ecuatorianos: mayor José Arias, teniente de Sanidad Víctor Tobar, teniente de Sanidad Luis Cartagena, alférez de fragata Galo Andrade y subteniente artillero Alfonso La Torre. En esta acción se pudo apreciar el alto grado de entrenamiento de las Fuerzas Armadas del Perú y la excelente coordinación que existió entre la guarnición de Pantoja y la cañonera *Amazonas,* la que contribuyó en forma notable al éxito de la operación.

Cabe resaltar algunos eventos sucedidos en dicha ocasión; entre ellos, la actitud del capitán de Sanidad EP Félix López Cornejo, quien, armado de un fusil, llegó a estar en las primeras líneas de ataque y se vio obligado a regresar al puesto de socorro; así como también la actitud de los enfermeros y rancheros quienes, a la orden de ocupar puestos de combate, pugnaron por todos los medios para salir a la línea de ataque.

Desplegando un profundo sentido humanitario, la esposa del comandante Aguirre, sus hijas y las esposas de los oficiales y clases organizaron la Cruz Roja y atendieron a los heridos de ambos mandos. Y qué decir de la esposa del comandante Morales, jefe de la artillería, quien tomó a su cargo, junto con las esposas de los clases, las cocinas y el abastecimiento de comidas, llevando el rancho a los puestos avanzados.

Una singular característica presenta la actuación de la Sra. Rosa Panduro, llamada "la heroína de Rocafuerte", quien, luego de cubrir las heridas de su esposo, el sargento Juan Peña Herrera, se uniformó de soldado, se colocó las cacerinas, tomó un fusil y jurando defender la Patria fue decidida a vengar a su esposo. Se dirigió a ocupar un puesto en la línea de fuego, combatió con valor y energía y luego se quiso embarcar en la cañonera *Amazonas* para participar en la persecución del enemigo.

El combate de Rocafuerte cobró diez muertos por el lado peruano, incluyendo al subteniente García, y además nueve heridos. Ecuador tuvo ocho muertos y dieciocho heridos. Entre los prisioneros, además de los ya enumerados, se au-

mentaron dos oficiales y cinco soldados. El botín tomado fue dos cañones Skoda de 87 mm, 55 fusiles y 7 fusiles ametralladoras con 65,000 cartuchos.

Los dos aviones de la Fuerza Aérea del Perú regresaron el mismo día 1 l. El día 13 de agosto el comando de Pantoja, comandante Aguirre, y de las secciones Rey Riberos y Reina Saénz se embarcaron en el B.A.P. *Amazonas,* acompañados del oficial de enlace, comandante Torrejón, y por disposición de ese comando, a quien daba apoyo el comandante Teixeira, zarpó a las 0700 horas de Pantoja rumbo al río Aguarico. Al acercarse al río Lagartococha, tanto el B.A.P. *Amazonas* como la sección que defendía el infante, tuvieron que permanecer a distancia prudencial al observar que el comandante Escalante bombardeaba y ametrallaba el campamento ecuatoriano ya abandonado. Hacia el medio día, finalizado el bombardeo aéreo, las fuerzas peruanas desembarcaron cerca de la guarnición de Lagartococha izando el Pabellón Nacional y cantando el Himno Nacional, dándose por instalado el Puerto Clavero. Terminada la acción de Rocafuerte, el B.A.P. *Amazonas* transportando a los prisioneros y heridos zarpó hacia Iquitos y arribó a este puerto el 17 de agosto.

XXI. ACCIÓN DEL B.A.P. *LORETO*

Mientras se realizaban las acciones antes descritas, el comandante del B.A.P. *Loreto*, capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde, aceleró las reparaciones, y después de realizadas las pruebas que dejó a la cañonera operativa, recibió la orden de operaciones para viajar al río Napo a cooperar con las acciones de la guarnición de Pantoja. Para tal fin embarcó una compañía de artillería extra ligera, al mando del capitán EP Manuel Pereira. El comando de Pantoja a fue avisado de la próxima llegada del B.A.P. *Loreto,* la que conducía además una patrullera del servicio florestal.

El domingo 21 de agosto, el B.A.P. *Loreto* zarpó de su base a las 1745 horas con rumbo a la guarnición de Pantoja con la misión de continuar con las operaciones en el río Napo, tratando de alcanzar la región Edén Turín, en esa época de vaciante. Su arribo a Pantoja se produjo el 1° de setiembre y acto seguido su comandante se puso a órdenes del comandante Aguirre. Desembarcó la compañía extra ligera y se entregó víveres y pertrechos a las guarniciones de Santa Rosa y Pantoja.

El Comandante de División, tan pronto recibió la noticia del arribo de la *Loreto* a Pantoja, irradió al jefe de la guarnición un informe de inteligencia dando cuenta sobre las acciones ecuatorianas y el movimiento de sus fuerzas con las siguientes recomendaciones: "De conformidad a reconocimientos que se ha efectuado, queda autorizado a variar la ocupación de la región Edén Turín, sustituyéndola por otra que pueda ser defendida y apoyada eficazmente y que presente pocas dificultades para los abastecimientos. Dicha región puede elegirse detrás de la que se ha señalado. Asimismo, hágole saber que por informaciones recibidas es probable que el batallón ecuatoriano "Pichincha" se encuentre en Puerto Napo".

El comando de Pantoja organizó un destacamento al mando del mayor Rigoberto Serván, constituido por la Primera Compañía del Bl 27 a órdenes del capitán Gerardo Cerdeña.

Los días 7, 8 y 9 de setiembre el B.A.P. *Loreto* efectuó un patrullaje por los ríos Aguarico y Lagartococha. El día 10 se embarcó el destacamento y se hizo el aprovisionamiento logístico para la operación. El 11 de setiembre, precedido por la lancha florestal, se largó amarras en Pantoja y se surcó el Alto Napo. La lancha llevaba un grupo de combate y un fusil ametralladora al mando del subteniente EP Manuel Arellano. La navegación en el Alto Napo se hizo en forma cautelosa por la falta de agua, pues esa época no era favorable para la navegación. A las 1235 horas el B.A.P. *Loreto* arribó al puerto de Arcadia y previo un reconocimiento siguió surcando el río Napo. A las 1700 horas alcanzó el fundo Fénix, aguas arriba del río Yasuní. Continuando el viaje el día 12 se arribó a Bello Horizonte, pasando este puesto se siguió surcando hasta alcanzar el fundo Nueva Armenia, de propiedad de un español apellidado Crespo Pando, que contaba con recursos agropecuarios pues tenía ganado vacuno, arroz, plátanos y yucas.

La navegación hasta este puesto fue demasiado difícil por lo bajo del caudal del río y la presencia de bancos de arena sin canal. Después de sondar el área se decidió pasar el banco para lo cual se ubicó a toda la tropa a popa de la em-

B.A.P. Loreto



barcación para así levantar la proa. Se navegó a toda máquina hacia el banco para poder montarlo, luego la lancha florestal navegó a toda velocidad alrededor de la *Loreto* haciendo olas hasta que la cañonera comenzó a deslizarse hacia proa; luego la gente pasó a proa, se encabuzó el buque y se deslizó libremente hacia el canal.

Continuando así su recorrido, la cañonera *Loreto* alcanzó la boca del río Tiputini a las 1030 horas, donde se encontró con otro banco de arena sin canal. Mientras se trabajaba y adecuaban tareas para vencer ese mal paso, el mayor Serván propuso realizar un reconocimiento con la patrullera florestal. Así, junto con un práctico de la cañonera *Loreto* se embarcaron el mayor Serván, el capitán de corbeta Pedro Gálvez, el mayor Luis Vildoso, el oficial de enlace y el capitán Cerdeña, jefe del destacamento. La cañonera quedó fondeada, antes del mal paso, al mando del segundo comandante, el teniente primero José Cossio. La patrullera florestal venció el mal paso y surcó el río Napo durante dos horas, pasando por un grupo de islas llamadas Sensechico Chico y Sensechico Grande.

Después de hacer un estudio del terreno, el mayor Serván escogió un lugar llamado Huarima, en la margen derecha del río Napo, cerca de la hacienda La Providencia, que contaba con plantaciones de yuca y plátano. El sitio escogido era alto, donde el Napo se estrecha hasta alcanzar unos 200 metros de anchura, con extensas vistas y con un estirón del río apto para el acuatizaje de hidroaviones.

Los ecuatorianos en su repliegue después de la acción de Rocafuerte fueron pasando por todos los puestos mencionados anteriomente arrasando con todo lo que encontraban. La expedición encontró todo abandonado debido a que los indios lugareños habían huido asustados por las tropas de su propio país, las que además propalaron versiones antojadizas sobre las tropas peruanas.

Los días 14 y 15 de setiembre sirvieron para organizar la defensa de Huarima. Se informaron, por radio, los detalles e incidentes de la expedición al comandante de la División y al comandante de Pantoja. La respuesta de Iquitos fue en el sentido de replegar las tropas de Huarima hasta una zona detrás del lugar alcanzado por el B.A.P. *Loreto,* a fin de poderse contar con el apoyo de la cañonera en caso de emergencia.

El mayor Serván, entre los días 16 y 17 de setiembre, ordenó al capitán Cerdeña replegar sus tropas a un lugar denominado "Envidia", situado también en la margen derecha del Napo y a 10 minutos de navegación desde la desembocadura del río Tiputini, por tratarse de un sitio alto y con accidentes de terreno que facilitaban la defensa de la posición. Los días 18, 19 y 20 se emplearon en la construcción de cuadras, cocinas, atracaderos para aviones y la organización defensiva de la nueva guarnición, con puntos de vigilancia y un punto avanzado.

El 21 de setiembre zarpó el B.A.P. *Loreto* de regreso a Pantoja, conduciendo a los mayores Serván y Vildoso. En esta guarnición, la cañonera recibió aprovisionamiento logístico para la compañía Cerdeña y regresó hacia la guarnición del Tiputini donde cooperó con la compañía a la que llevaba provisiones en apoyo de la seguridad. El personal de la cañonera también colaboró en la construcción de las instalaciones para oficiales, duchas y baños, mediante el suministro de luz eléctrica, entre

otros. Asimismo, la tripulación construyó un mástil tipo trípode, y una vez listas las obras se inauguró la guarnición con el izamiento del Pabellón Nacional, dándole el nombre de Sargento Tejada, en homenaje póstumo al sargento EP Alfredo Tejada, caído heroicamente en el combate de Rocafuerte.

Durante los meses de octubre y noviembre se repitieron los viajes logísticos Pantoja-Tiputini. Entre el 11 y 13 de octubre se efectuó un reconocimiento a la región Edén Turín y el 4 de noviembre la *Loreto* recibió órdenes mediante las cuales era relevada por el B.A.P. *Amazonas*.

XXII. EL B.A.P. *AMAZONAS* EN EL RIO PASTAZA

Mientras el B.A.P. *Loreto* operaba en el río Napo, el Comando de la División con sede en Iquitos, ordenó que el B.A.P. *Amazonas,* al mando del capitán de corbeta Florencio Teixeira, zarpara el 18 de agosto al río Pastaza, para apoyar a las fuerzas militares peruanas que actuaban en ese río.

La cañonera embarcó como oficial de enlace al teniente coronel EP José Chávez Alcántara y a varios oficiales del Ejército, así como víveres y pertrechos de guerra para las guarniciones del Sector Oeste, y zarpó de su base de Iquitos con rumbo a la boca del río Pastaza. Ingresó a este río en el que habían más playas que agua, lo que dificultaba su navegación, obligando a su tripulación a ingeniarse para sortear los malos pasos. Así, poco a poco fue pasando las entradas de los caños del lago Romachi, la desembocadura del Huasaga, la guarnición peruana de Soplín y la ex guarnición ecuatoriana de Huachi. Siguió su viaje varándose y saliendo de las varadas. Careciendo de víveres frescos prosiguió en la búsqueda de la tropa peruana, que estaba al mando del teniente EP Osvaldo Patiño. Este oficial después de derrotar a las tropas ecuatorianas en Huachi, avanzó en persecución de éstas que debían encontrarse en algún lugar a orillas del Pastaza. El 29 de agosto en la mañana y en forma sorpresiva el B.A.P. *Amazonas* encontró al teniente Patiño y su tropa vivacqueando en la margen derecha del Pastaza. Una vez a bordo los soldados, la cañonera continuó surcando el río hasta las cercanías de Andoas (Viejo) llegando solamente hasta la desembocadura del Capahuari porque su nivel de agua estaba muy bajo.

El día 20 de agosto salieron los soldados peruanos a ocupar Andoas (Viejo) a bordo de unas embarcaciones a motor tripuladas por el personal de la cañonera. Días después viajaron el comandante Chávez Alcántara, el teniente Patiño y su tropa para ocupar la desembocadura del río Bombonaza donde se estableció un puesto avanzado. A continuación la cañonera *Amazonas* y la tropa embarcada recibieron la visita del general Silva Santisteban que llegó en un hidroavión con el Ing. Manuel Prado Garland, hijo del Presidente de la República. El B.A.P. *Amazonas* permaneció en Capahuari hasta el 6 de setiembre colaborando con el reajuste del dispositivo militar. Cumplida su misión retornó a su base de Iquitos, navegando prácticamente sobre arena y llevando 5 prisioneros ecuatorianos capturados por el teniente Patiño.

En esta oportunidad se tuvo que evacuar en avión al condestable Ramírez que llevaba el Mal de Hansen. An-

tes de dejar su buque quiso que lo bautizaran a la fe católica por lo que el comandante Florencio Teixeira ofició de ministro del Sacramento.

La campaña del B.A.P. *Amazonas* en el río Pastaza sirvió para recobrar territorio peruano invadido por Ecuador y recuperar definitivamente para el Perú tierras y ríos con estructuras petrolíferas por donde hacía su recorrido el ramal norte del sistema troncal de bombeo de petróleo de la Selva Peruana. Cumplida su misión, el buque arribó a Iquitos el 20 de setiembre de 1941.

XXIII. EL B.A.P. *AMAZONAS* RELEVA AL B.A.P. *LORETO*

Después de terminar su misión en el río Pastaza el teniente coronel EP Chávez Alcántara fue llamado a Iquitos y fue nombrado oficial de enlace con el comando de Pantoja. Por otro lado, se ordenó al capitán de corbeta Florencio Teixeira, comandante del B.A.P. *Amazonas,* zarpar para dirigirse al río Napo a relevar al B.A.P. *Loreto* y cooperar en el reajuste del dispositivo de las tropas en el río Napo alcanzando la región Edén Turín.

El 4 de noviembre, el B.A.P. *Loreto* recibió la orden de retornar a su base en Iquitos. El oficial de enlace llegó a Pantoja el 5 de noviembre, un día después en que la *Amazonas* había relevado a la *Loreto.* El 9 de noviembre, el comandante Chávez Alcántara, el mayor Serván y el mayor Morales salieron de Pantoja en un bote a motor con destino a la guarnición Sargento Tejada, a donde llegaron a las 1400 horas. El mismo día el B.A.P. *Amazonas* les dio alcance en Tiputini y embarcó a la compañía del capitán Cerdeña, pues las condiciones de navegabilidad habían mejorado con la crecida del río Napo. El día 10, la expedición embarcada en la *Amazonas* alcanzó Huaricima, donde se desembarcó una sección. El día 11 la cañonera cruzó las islas de Sunchichico Chico y Sunchichico Grande y el día 12 se reconoció Himalaya y Turín, llegando hasta una distancia de 2 km de Edén donde la cañonera fue atacada con fuego de fusil y ametralladora a las 1500 horas. Ante este ataque sorpresivo la *Amazonas* contestó de inmediato con tiros de cañón; al quinto tiro se acalló el fuego de fusilería enemigo. Después de este incidente, el comandante de la *Amazonas* amarró su buque en una isla a 2.5 km de Edén, pues el río comenzaba a bajar.

Los jefes militares, al conocer este hecho, optaron por ocupar el sector Turín Himalaya donde se instaló el capitán Cerdeña, dándole a este puesto el nombre de Sargento Tejada, nombre otorgado a su primera guarnición en el Alto Napo. Consolidada la situación, el B.A.P. *Amazonas* regresó a Iquitos.

XXIV. SEGUNDO VIAJE DEL B.A.P. *LORETO* AL NAPO

El 29 de enero de 1942, Perú y Ecuador suscribieron en Río de Janeiro el Protocolo de Paz, Amistad y Límites, instrumento jurídico garantizado por Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos. De acuerdo con el artículo 2° de dicho protocolo, Perú debía retirar sus fuerzas entre el 3 y el 11 de febrero. Para colaborar con la guarnición del Napo a replegar sus tropas, el comandante

del B.A.P. *Loreto,* capitán de corbeta Pedro Gálvez, recibió la orden de zarpar al Alto Napo a fin de colaborar en el repliegue. En la noche del 3 de fe.brero, el B.A.P. *Loreto* zarpó de Iquitos, llegó a Pantoja y siguió al Alto Napo, encontrando a las tropas que ya navegaban aguas abajo del Napo en balsas construidas por ellos. Con la evacuación casi terminada, la cañonera retornó a Pantoja.

Estando en este puerto, el comandante Gálvez recibió la misión de reconocer las líneas establecidas en el Protocolo en una acción pre-límites, en los sectores Lagartococha Guepí, y de la boca del Aguarico a los ríos Taputini y Yasuní. El comando de Pantoja puso a órdenes del comandante Gálvez al capitán de artillería Manuel Pereira y al subteniente Tuesman.

Se procedió a reconocer el río Lagartococha, sus nacientes y la línea meridiana al Guepí, operación que se realizó primero con la cañonera, después con la lancha florestal, luego a canoa y por último a pie, talando el monte. Se establecieron las coordenadas geográficas y se levantó la carta, luego se reconoció el *Talweg* del Napo, entre la boca del Aguarico y el río Yasuní. Se exploró el río Yasuní, pero en lancha florestal, porque no se podía navegar por la maraña de la selva que cerraba todo el río. Terminada la misión, el 15 de febrero se recibió orden de retornar a Iquitos.

Gotitas de Sabiduría

Por JOGAVA.

1.- *El sabio comienza por hacer lo que quiere enseñar, y después enseña.*
Confucio.

2.- *No levante la voz, mejore sus argumentos.*
George Berkeley.

3.- *Sólo los muertos han visto el fin de la guerra.*
Platón.

4.- *Hay tantas leyes que nadie está seguro de no ser juzgado.*
Napoleón I.

5.- *La mejor manera de vengarse de un enemigo es no parecerse a él.*
Marco Aurelio.

6.- *En todos los tiempos la guerra ha sido la más dificil de las artes.*
Federico el Grande.

7.- *De tres maneras se entiende la amistad: honesta, deleitable y provechosa.*
Lope de Vega.

8.- *Así como no puede haber paz sin orden, tampoco puede haber orden sin justicia*
Pio XII.

9.- *Es una desgracia no tener talento para hablar bien ni sabiduría para cerrar la boca.*
Jean de La Bruyere.

10.- *El ingenio es la insolencia educada.*
Aristóteles.

11.- *La ley sin la fuerza es impotente.*
Blas Pascal.

12.- *Dios prefiere el pecador inteligente, al tonto virtuoso.*
Santo Tomás de Aquino.

13.- *La sabiduria exigua es cosa peligrosa. Bebe a fondo o no toques la fuente de las musas.*

Alexander Pope.

14.- *Dios hizo para el hombre un tronco para la mujer un altar.*

Víctor Hugo.

15.- *A los vivos se les debe respeto, a los muertos la verdad.*

Voltaire.

16.- *El talento se educa en la calma y el carácter en la tempestad.*

Johan Wolfang Goethe.

17.- *La diplomacia es la política en traje de etiqueta.*

Napoleón I.

18.- *Los libros me enseñarón a pensar, y el pensamiento me hizo libre.*

Ricardo León.

19.- *El estilo es el hombre.*

Buffon.

20.- *La sinceridad y la generosidad, sino están templadas por la moderación conducen a la ruina*

Cornelio Tácito.

1.- Filósofo chino (551-472) A.C., fundador de un sistema moral que exalta la fidelidad a la tradición nacional y familiar.

2.- Filósofo y obispo irlandés. Nacido en Kikenny (1685-1753). Tres diálogos entre Hylas y Philoneus, Tratado sobre los principios del conocimiento humano, etc.

3.- Filósofo griego nacido en Atenas (428-347 0 348 A.C.) Discípulo de Socrátes y maestro de Aristoteles. Autor de los diálogos: Critón, Fedón, El banquete, La República, etc. Su método, la dialéctica. Sostiene que la verdad radica en las ideas.

4.- Emperador de los franceses (1769-1821). Nacido en Ajaccio, Córcega. Triunfó en Austeritz, Jena, Eylau, Friendland, Wagtam, etc. Murió en la isla Santa Elena.

5.- Emperador y filósofo romano (121-180). Autor de célebres Pensamientos de inspiración estoica.

6.- Rey de Prusia, nacido en Berlin (1712-1786). Ilustre guerrero y administrador hábil creo la grandeza de Prusia. Amigo de las letras, atrajo a sí numerosos sabios franceses, especialmente, Voltaire.

7.- Poeta español, nacido en Madrid (1562-1635) una de las figuras cumbre de la literatura universal. Mereció en su época los sobrenombres de Fénix de los Ingenios y Monstruo de Naturaleza. Obras: El caballero de Olmedo, Fuenteovejuna, El mejor alcalde el rey, La dama boba, El acero de Madrid, Corona trágicas, etc, etc.

8.- (Paccelli) (1876-1958), Papa de 1939 a 1958, proclamó el dogma de la Asunción de la Virgen.

9.- Escritor moralista francés, nacido en París (1645-1696) Escritor de una interesante obra de carácter social y satirico titulada Los caracteres.
10.- Celebre filósofo griego, nacido en Estagira (Macedonia) (384-322 A.C.) Preceptor y amigo de Alejandro Magno fundador de la escuela peripatética. Una de las inteligencias más vastas producidas por la humanidad. Obras: Organon, Física, Política, Metafísica, Etica a Nicómaco, etc.
11.- Matemático, físico, filósofo y escritor francés, nacido en Clermant-Ferrand (1623-1662). Obras : Ensayo sobre las secciones cómicas, Cartas provinciales, Pensamientos.
12.- Teólogo católico italiano, nacido en Rocasecca (1225-1274), doctor de la Iglesia. Obras: Summa contra gentiles, Summa Theológica, obras fundamentales de la filosofia escolastica. Su doctrina llamada tomismo. Llamado Doctor Angelicus.
13.- Poeta y pensador inglés, (1688-1744), autor de Ensayo sobre el hombre, Epistolas, etc.
14.- Escritor francés, nacido en Besanzon (1802-1885), jefe de la escuela romántica. Obras: Nuestra Señora de París, Lucrecia Borgia; Los miserables, Los trabajadores del mar. etc.
15.- Francisco María Arouet, escritor francés, nacido en París (1694-1778) Poeta y dramaturgo, escribió: Cartas filosóficas, La muerte de César, Mahoma, Diccionario filosófico, etc, etc.
16.- Poeta alemán, nacido en Francfort del Meno (1749-1832), una de las figuras más altas de las letras universales. Obras : Egmot, Hermann y Dorotea,Fausto, etc, etc.
18.- Novelista español, (1877-1943). Autor de: El amor de los amores, Casta de Hidalgos, Cristo en los infiernos, etc.
19.- Jorge Luis Leclerc, Conde de Buffon, naturalista y escritor francés, nacido en Montbard (cote-d'or) (1707-1788). Autor de Historia natural, Las épocas de la naturaleza. Formuló una teoría de la formación y evolución del universo.
20.- Historiador latino (?55-120?), Maestro del relato conciso y sentencioso en: Diálogos de los oradores, Germania, Vida de Agrícola y sobre todo en Los Anales.

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

*H*ISTORIA *M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

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.

Sección Especial

del

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú



La Virgen de la Antigua
Patrona de los Navegantes

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ
Tomo III Volumen 1
Siglo XVI Historia Interna

José A. del Busto Duthurburu

PRESENTACIÓN

La finalidad primordial que persigue el Instituto de Estudios Histórico-Marítimo del Perú al publicar esta Sección en cada Número de la Revista de Marina es hacer conocer, al oficial de Marina en particular, el contenido de la Historia Marítima del Perú, *mediante breves resúmenes de cada uno de sus veintiún volúmenes ya publicados, fruto del esfuerzo del más destacado grupo de historiadores profesionales que durante tres décadas han logrado realizar la más completa obra en conjunto publicada en el Perú.*

En esta presentación se expone, en obligada síntesis, el notable trabajo del autor, Dr. José Antonio del Busto (Tomo III, Vol. 1), la apasionante Historia Interna que cubre el espacio histórico marítimo correspondiente al siglo XVI con la visión fantástica del Océano, los hombres que tripulaban los primeros navíos, desde Almirantes a marineros, los diversos tipos de embarcaciones que navegaban sobre todos los mares. Desfilan por sus páginas las legendarias Galeras, Carracas, Carabelas, Galeones, Fragatas, etc. La vida a bordo de aquellos osados hombres de la mar, las inevitables tragedias marítimas, las viejas supersticiones, el Mar del Sur, los primeros conocimientos sobre nuestro puerto del CALLAO, el LAGO TITICACA y el RIO GRANDE DE LAS AMAZONAS, escenarios incomparables en nuestro acontecer acuático.

Presentamos a continuación, como se dijo antes, algunos de los aspectos que el Dr. del Busto cubre con probada sapiencia todo lo referente a lo que él ha denominado Historia Interna. Siglo XVI.

En su *Introducción* nos habla del descubrimiento del Mar del Sur, refiriéndose al mundo quinientista y la mentalidad de aquellos hombres que descubrieron el



Monstruos marinos

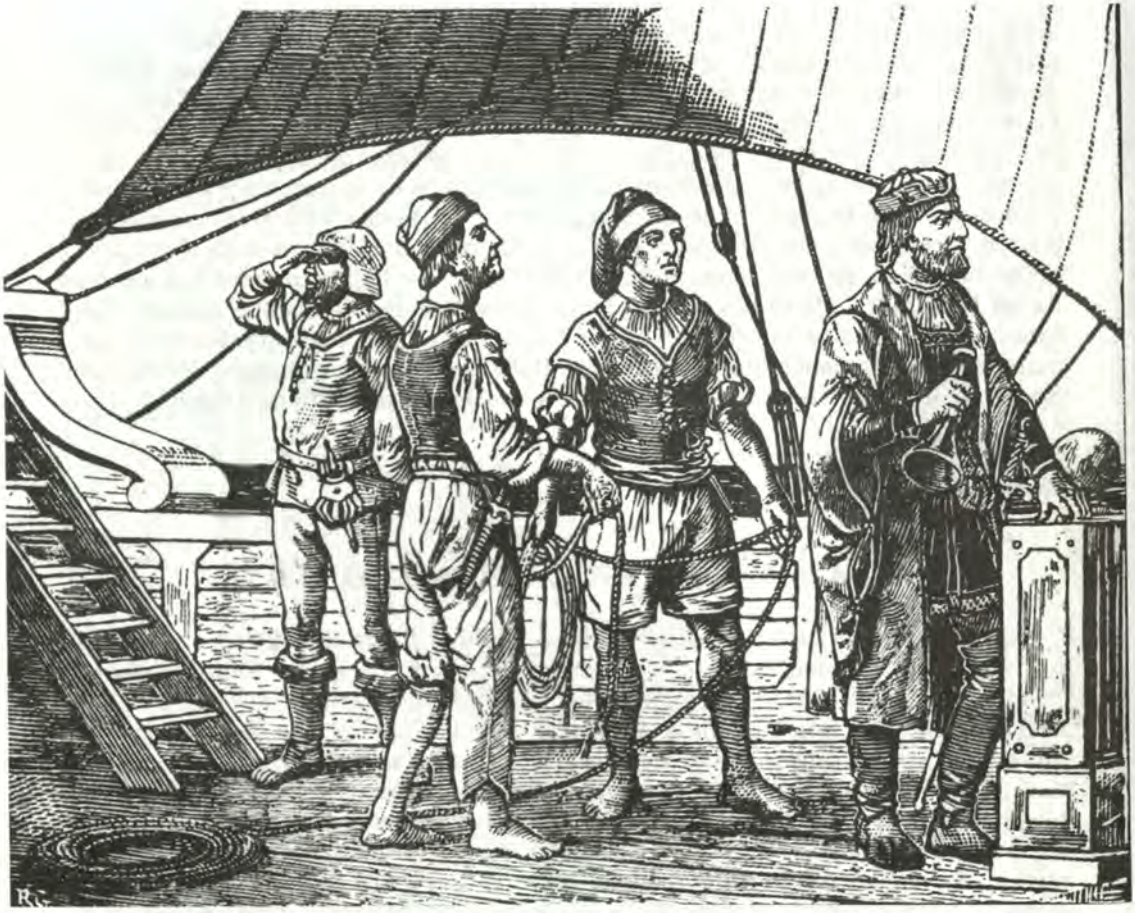
océano más grande del globo, el Océano Pacífico, al que está ligado directamente nuestra patria, y al efecto escribe: "Entraba ya el siglo XVI y España -esa España de ancestro cultural judío, griego, púnico, romano, visigodo, árabe y cristiano- quería ser renacentista; sin embargo, su deseo, cultivado por unos cuantos humanistas entusiastas, se vio precisado a esperar. El pueblo español creía en el tiempo viejo, gustaba de paladear la tradición antigua, desconfiaba de lo nuevo por ser extraño. Esta es la razón por la que, de Colón a Balboa y de Balboa a Pizarro, todavía persistían los españoles en su mundo medieval. Comprenderlo a través de tanto tiempo es nada fácil; en consecuencia, sería inútil ocuparse histórica y marítimamente de un Perú quinientista si no entendemos la mentalidad de los que actuaban entonces en él. Este es nuestro propósito al presentar las líneas siguientes y para cumplirlo no sólo debemos remontarnos a Balboa y al Descubrimiento del Mar del Sur, sino, incluso, situarnos en las vísperas del Descubrimiento de América".

Tomo III, Vol. 1, p. 29.

LA VISIÓN FANTÁSTICA DEL MAR DEL SUR

Al tratar de la visión fantástica del Mar del Sur y la influencia de los viejos mitos, resalta lo que denomina los Gigantes de la Punta de Santa Elena, diciendo: "Nada hubo tan sugestivo para las historias fantásticas medievales, como la presencia de ogros y colosos prontos a inspirar horror. Superada la etapa arcaica en que gigantes eran dioses, los medievales humanizaron a estos "jayanes de nombradia" -como los nombra el Génesis- haciéndolos a su imagen y semejanza; los pueblos guerreros los imaginaron agresivos, cubiertos de hierro, abriendo así un ciclo que empieza con el Goliath bíblico y concluye con el Caraculiambro cervantino; los pueblos navegantes forjaron ogros que (como en la clásica historia de Ulises o la agarena de Simbad) esperaban pacientes en la playa desierta, otras veces dormidos en el fondo del mar... Los marineros creyeron en estos últimos gigantes sumergidos que solían despertarse con la proximidad de una nave, al oir crujir su gobernalle, desperezándose primero en su lecho fangoso y asomando después una mano a la superficie -Mano de Satanás o Mano de Judas- con ánimo de aprisionar al navío. Entonces, al aparecer la diabólica garra, los pilotos luchaban por desviar su barco, pero las corrientes y los vientos no ayudaban, terminando la Mano por cerrarse en torno al impotente navichuelo. En otras ocasiones la aparición del gigante era total, emergiendo primero su mojada cabellera, luego la barba que destilaba sal, finalmente el pecho robusto, su vientre goloso... Al verlo así contaban que los marineros caían de rodillas en cubierta y con los brazos extendidos imploraban misericordia; pero el ogro, riéndose de los ruegos, se aproximaba con el agua a la cintura y tomando al barco en una mano -como quien toma un plato de comida- escogía con la otra, uno a uno, los marineros destinados al suculento banquete...

Idem., pp. 49-50.



Los hombres de la mar

Un capítulo de particular importancia es el que se refiere a los hombres de la mar y así nos dice sobre la personalidad y origen de los diferentes tripulantes que a bordo de las viejas naves hicieron el milagro de navegar por todos los mares en permanente búsqueda de nuevos horizontes y de continentes todavía desconocidos.

LOS HOMBRES DE LA MAR

EL CAPITAN GENERAL

La palabra Capitán -derivada del italiano *capitano* y esta voz, a su vez, del latín *caput* o *capitis,* vocablo que servía para designar cabeza- se aplicó primeramente a

los caudillos de ejércitos de tierra; pero andando los años el término dejó la playa y entró en el mar, designándose como Capitán de Mar y Guerra al que mandaba un navío de armada. Al Capitán de todos estos capitanes de naves guerreras se le llamó en la España Imperial de Carlos V con el sonoro apelativo de Capitán General, cargo que también admitió otras denominaciones como las de Capitán Mayor, Capitán Superior y Jefe de Armada. No embargante lo dicho, hubo un nombre que le prodigaron con frecuencia. Este nombre, dado casi a diario, fue el de General.

LOS MAESTRES

El nombre de Maestre provenía del latín *magister,* vocablo que se traducía *maestro* y representaba, en este caso, a la persona a quien correspondía antiguamente el gobierno de las naves mercantes. Era, por decirlo así, el capitán de la nao, pero para evitarle el guerrero apelativo, los españoles le asignaron el maestrazgo de su barco con el nombre mencionado. No obstante, también se le conoció al maestre con la denominación de arráez, patrón de barco y señor de navío.

Para llegar a maestre se tenía que ser hombre de la mar, haber servido de contramaestre o, cuando menos, de marinero. En un comienzo el aprendizaje consistía en acudir a la morada del Piloto Mayor y tomar allí clases de navegación en teoría, pero posteriormente intervino la Casa de Contratación de Sevilla y obligó a todos los aspirantes al cargo a rendir un examen ante un jurado especial integrado por el Piloto Mayor, los cosmógrafos de la Casa de Contratación y una representación de los pilotos menores de Sevilla. Terminado el examen se procedía a la calificación del mismo en votación secreta y usando en ella habas y altramuces: el que obtenía mayor número de habas, era aprobado y, por el contrario, el que más altramuces, suspenso. A continuación un escribano público levantaba el acta y el examen se daba por terminado, notificándose su resultado a los concursante.

LOS PILOTOS

El nombre de Piloto derivaba del italiano *piloto,* que a su vez provenía de *pedotto,* voz que reconocía su origen en cierta palabra griega equivalente a gobernalle. Era piloto el mareante que sabía pilotar, y pilotaba sólo el que había estudiado pilotaje, vale decir, la técnica y el arte propios para conducir un barco. En síntesis, merecía el título de piloto el que sabía gobernar y dirigir un barco durante la navegación, también a la entrada o salida de los puertos y barras; pero, sobre todo, en lugares donde no hubiera sino los astros como puntos de referencia. El que era capaz de hacer esto último en alta mar, tomaba el nombre de piloto de altura.

LOS CONTRAMAESTRES

El Contramaestre era el segundo de a bordo (si se considera primero al maestre) y, por tanto, el encargado de reemplazarlo cuando no podía continuar al frente de su maestrazgo. Los contramaestres admitían graduación dentro de la misma nao, por lo que al primer contramaestre seguía el segundo contramaestre, a continua-

ción el tercero y acaso luego un cuarto. Los maestres descargaban en ellos sus responsabilidades, no escatimándoles el tratamiento de maestres subordinados, razón por la que en un mismo barco figuran debajo del maestre principal, el maestre de jarcia (encargado de la jarcia y cabos de la nave), el maestre de raciones (encargado de la provisión y distribución de los víveres a bordo), y hasta el maestre de la plata, siendo la misión de este último recibir, guardar durante el viaje y entregar la plata, al final de éste, a la Casa de Contratación.

El Contramaestre formaba parte de la oficialidad de a bordo, y si bien constituía el último escalón, no por ello le faltaban prerrogativas. El primer contramaestre conocido en este Mar del Sur se llamó Pedro de Hojeda, el cual lo era de la nave capitana de Pedro Sarmiento de Gamboa en la expedición que partió para el Estrecho a fines de 1579; el contramaestre de la almiranta carecía de apellido, siendo nombrado en los documentos simplemente como Guillermo.

LOS MARINEROS

Los marineros, llamados en la centuria quinientista con el rumboso nombre de *"hombres de la mar"*, siempre procedieron de los más humildes estratos sociales. Los mejor reputados solían ser los de Sevilla, en especial los nacidos en el barrio de Triana, a la sombra del campamento de Santa Ana , la afamada parroquia marinera en que se solían reunir las cofradías de mareantes y cuyo suelo era tumba de maestres y pilotos. Los marineros de Triana eran hombretones bronceados y fornidos con el clásico pañuelo en la cabeza. Abundaban entre ellos los cojos y los tuertos, también los que tenían el rostro lleno de cicatrices, defectos adquiridos casi siempre en el servicio de Su Majestad.

Idem., pp.139-158.

Sobre el Autor

Dr. José Antonío del Busto Duthurburu

CURRÍCULUM VITAE



Nació en Barranco, Lima, en 1932. Estudió en la Pontificia Universidad Católica del Perú, donde se graduó de Bachiller en Humanidades (1953) y Doctor en Historia y Geografía (1957). En dicha Universidad fue Profesor Principal, ejerciendo la docencia más de 40 años y llegando a Decano de Estudios Generales, Sección Letras (1971-1972) y en dos períodos consecutivos a Decano de la Facultad de Letras y Ciencias Humanas (1976-1980).

En 1968 obtuvo el Premio Nacional de Historia Inca Garcilaso de la Vega y en 1983 y 1984 fue Director del Instituto Nacional de Cultura.

Es Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia (1967) y de la Academia Peruana de Historia Eclesiástica (1996), de la Sociedad Peruana de Historia (1976), del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (1974), del Instituto Nacional José Gabriel Túpac Amaru (1984) y del Instituto Peruano de Historia del Derecho (1989); Miembro Honorario de la Academia Peruana de la Lengua Quechua (1983) y Miembro Honorario Fundador de la Academia Peruana de la Lengua Aymara (1984); Miembro Correspondiente de la Real Academia Española de la Historia (1982), de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina (1981), de la Academia de Ciencias de Buenos Aires (1976) y del Centro Nacional de Investigaciones Genealógicas y Antropológicas de Quito (1981); Miembro Correspondiente Civil del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú (1962); Miembro Vitalicio del Instituto Riva-Agüero (1980); y Miembro Activo del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas (1962) y de la Sociedad Geográfica de Lima (1981).

Ha sido Profesor de Historia Marítima y Naval de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval (1994-1996),con calificativo de Excelente; Profesor de Historia Crítica del Perú en la Escuela Militar de Chorrillos (1963-1968), Escuela de Aviación Militar de las Palmas (1969-1970) y Escuela Naval de La Punta (1995), así como Profesor Fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau" del Callao (1971).

También ha sido Profesor Principal Fundador de la Universidad Femenina

(1962-1965), Profesor Principal de la Universidad de Lima (1973-1991) y Profesor Visitante de la Universidad de Piura (1988-1998). En la Universidad Femenina se ha desempeñado, asimismo, como Decano de la Facultad de Educación (1966-1967); en la Universidad de Lima como Presidente del Tribunal de Honor (1985-1989) y en la Pontificia Universidad Católica como Presidente del Jurado Electoral (1977 y 1984).

Fue Secretario de la Academia Nacional de la Historia (1979-1982) y Secretario de la Sociedad Peruana de Historia (1983-1998); Miembro del Consejo Nacional de Cultura (1983-1984) y Asesor de Asuntos Culturales del Despacho Ministerial de Educación (1984).

Por sus trabajos quinientistas mereció ser investido Comendador de la Orden española Alfonso X, El Sabio (1974); y por sus estudios histórico-marítimos y fluviales, la Armada del Perú lo condecoró con la Cruz Peruana al Mérito Naval (1979). Posteriormente fue Cronista Mayor de la Primera Expedición Científica Peruana a la Antártida (1988).

Tiene más de 40 libros publicados y 43 años dedicados a la docencia universitaria.

Actualmente es Profesor Emérito de la Pontificia Universidad Católica del Perú, su Alma Mater (1995), y Director del Instituto Riva-Agüero.

El Dr. del Busto, llevado por su infatigable afán de investigación y conocimientos del quehacer marítimo, por iniciativa del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y con aprobación del Alto Mando Naval hizo las siguientes travesías:

En 1967 (enero-marzo) viajó en el B.A.P. "Independencia" a Polinesia, Melanesia y Australia en el Crucero de Verano como conferencista instructor de cadetes.

En 1977 representa en forma destacada al Instituto de Estudios Histórico-Maritimos del Perú como integrante de la "Expedición Francisco de Orellana" y navega a remo y a la deriva los ríos Napo y Amazonas, siguiendo el itinerario del viaje descubridor.

En 1988 (enero-marzo) viajó en el B.I.C. "Humboldt" a la Antártida como Historiador-Cronista de la primera expedición al continente austral.

(Esta presentación concluirá en la siguiente edición. N. del E.)

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