Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 1999

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Jorge Núñez Montoya

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Oscar Fernández-Dávila F.-D.

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

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte

Publicado por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

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

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



Maniobras en la mar.
Fuerza de Superficie.

LA VOCACIÓN NAVAL

Conocida es por todos la especial muestra de adhesión que en nuestras grandes conmemoraciones cívico-patrióticas (la Parada Militar en las Fiestas Patrias; el Desfile Naval en el curso de la Semana de la Marina) se hace ostensible por parte de la ciudadanía ante la presencia institucional de la Marina y el paso firme y marcial de los contingentes navales.

Adhesión y simpatía ciudadanas a la Marina de Guerra que tienen su fundamento y motivación en lo que de ella nos hace conocer la Historia: la conducta heroica, distinguida y ejemplar de sus más preclaros miembros; su insigne y enaltecedora tradición, su brillante ejecutoría, sus glorias.

Mas otras resonancias y consecuencias merecen también ser destacadas en estas muestras de aprecio y afecto de la ciudadanía ante la imagen de la Marina y el paso marcial de los Cuerpos integrantes de nuestras Fuerzas Navales: el de la atracción y llamado que éstas generan en el espíritu y las aspiraciones de las juventudes ganosas de futuro y oteadoras de horizontes. Del allego de quienes tempranamente, conscientes de la realidad substancial y el significado capital del mar en el devenir nacional, desean realizarse de modo pleno en sus amplitudes y entidad, así como hacerse profesionales bajo la orientación, dirección y proyecciones de la institución tutelar por antonomasia de nuestros espacios marítimos y acuáticos.

Así, la vastedad majestuosa del mar adyacente, la radiancia del sol en los ámbitos oceánicos, la visión de sugerentes lontananzas, configuran otras de las motivaciones para esta atracción, para este allego de un gran sector de nuestras juventudes hacia la imagen institucional de la marina militar del Perú.

Vocación naval. Elemento volitivo que hace a las juventudes estudiosas, a las juventudes aspirantes, estimar la actividad militar en el mar y buques. Elección de la Marina como carrera. La formación profesional en las aulas del Alma Mater institucional. El Servicio Naval, después, en las diversas unidades y dependencias. La asunción de responsabilidades en bien de la Patria y del Instituto. Conducción de hombres... Y al final, la noble satisfacción del deber cumplido con entereza y sincera vocación de servicio.

EL DIRECTOR.

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 1999

PERSONAJES



7

Aspectos humanos en la Campaña Naval del '79



POLÍTICA INTERNACIONAL

La región de los Balcanes en el nuevo orden mundial

18

INSTRUCCIÓN



Comisión de la Escuela Naval a Annápolis (1958)

29

SANIDAD NAVAL



La Sanidad de Combate en la Guerra de Maniobras

97

INSTITUCIONALES



88o. aniversario de la Fuerza de Submarinos

108

SUMARIO

EDITORIAL 3

PERSONAJES
Grau: Aspectos humanos en la Campaña Naval del '79 8
H. G. Cárdenas Mandujano

Seguid su Ejemplo 16
C. de F. (r) Luis Felipe Villena G.

POLÍTICA INTERNACIONAL
Importancia geopolitica de la Región de los Balcanes en el nuevo orden internacional 18
C. de N. Felipe Rojas Quirós

INSTRUCCIÓN
En torno a la fructífera visita de la Comisión de la Escuela Naval a la Academia Naval de Annápolis en 1958 (II) 29
Valm. (r) Rafael Durán Rey

DERECHO DEL MAR
El Perú y el Nuevo Derecho del Mar 40
Calm. Jorge Brousset Barrios

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA MUNDIAL
La O.M.I. y el Nuevo Milenio 52
William A. O'Neil, Secretario General de la O.M.I.

TESTIMONIO
Iniciativa, Responsabilidad, Eficiencia 77
C. de C. Jorge Gutiérrez Muñoz

HISTORIA
Recordando el hundimiento del *USS Maine* en 1898 frente a La Habana 83
C. de F. (r) Fernando Byrne Vidal

SANIDAD
La Sanidad de Combate en la Guerra de Maniobras 93
C. de F. SN Manuel Callirgos Núñez

MAR Y ARTE
Edward March Rudolph De Lisle, pintor marinista británico 98
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

INSTITUCIONALES
88o. Aniversario de la Fuerza de Submarinos 104



Almirante Miguel Grau Seminario

GRAU: ASPECTOS HUMANOS EN LA CAMPAÑA NAVAL DEL '79

H. G. Cárdenas Mandujano

"Leal a su país, (...) entiende la guerra no como un esfuerzo que anhele la destrucción del enemigo, sino como un combate limpio, directo, entre quienes defienden a uno y otro país. (...) Esta idea aparece, sobre todo, en su ejemplo en momentos de verdadera angustia".

José A. de la Puente Candamo.

LIMA, JULIO DE 1879

"En vísperas de salir (...) el contralmirante Grau estuvo en casa de mis abuelos, a despedirse de Francisco Paz Soldán, hermano de mi madre y compañero de juventud del ilustre marino. Era Grau, me decía mi hermano Francisco, de mediana estatura, grueso, de piel morena y espesas barbas negras; y, como yo era un muchacho, no me explicaba que de los labios de un hombre como él saliese una voz delgada, que no correspondía ni a la idea que de él tenía ni a su recia contextura.

Mi tío, que -recordando, sin duda, los tiempos en que ambos vivieran en París- hablaba con Grau en francés, díjole al despedirlo en la puerta:

-Va usted a cosechar nuevos lauros, contralmirante.

-Tout est perdu -contestó Grau-. Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en Los Descalzos, y estoy preparado para entregar mi alma a Dios... El Padre Gual me ha puesto al cuello esta medallita de oro.

Y diciendo esto mostró la medalla.

Explicó, luego, que el monitor estaba en malas condiciones y con el casco sucio, lo que le quitaba las ventajas de su velocidad; pero que se tenía noticia de la próxima salida de un gran convoy chileno, con fuerzas para invadir el Sur del Perú, y no había más que hacer, sino lanzarse al sacrificio..." (1)

(1) Alayza y Paz Soldán, Luis: MI PAIS, Memorias de Alayza (1ra. Parte) y Miscelánea Peruana, Librería e Imprenta Gil S.A., Lima, 1960, pág. 17

El hecho de haber transcurrido su adolescencia y juventud de modo pleno en los océanos podrá, sin duda, explicarnos el espíritu hondamente creyente del Almirante Grau. La consciencia y el sentir de los hombres de mar -sobre todo de los jefes de tripulaciones en los buques-, ante el espectáculo imponente y circundante de, arriba, la vastedad infinita del cielo y, en el plano del desplazamiento de la nave, la realidad del inconmensurable mar, deben sugerir, en la mentalidad de los marinos, y de todo navegante, de modo callado y hondo, intensamente, la idea de la Divinidad. La idea de Dios como ente mayestático conductor del Cosmos y regulador omnipresente de las fuerzas de la Naturaleza. También de gravitación, e influencias, en el Destino y los rumbos y acaeceres de las vidas. Todo ello nos hará explicable la religiosidad y la fe creyente -más, sin duda, en la etapa familiar y paterna de su existencia- del sereno e impávido marino.

Tras esta reflexión, tampoco habrá de llevarnos ya a extrañeza el saber que, poco antes de salir nuevamente en campaña el distinguido oficial acudiera al tradicional y austero templo rimense del Convento de los Padres Descalzos, y que, en la capilla de Nuestra Señora de los Angeles, se confesara ante el P. Pedro Gual y comulgara finalmente. La reproducción xerográfica -protegida por una modesta placa de vidrio- de una página de MI PAIS, del eminente polígrafo, historiador y literato que fuera Dn. Luis Alayza y Paz Soldán lo recuerda. La modesta placa, en dimensión de medio oficio, se encuentra en el lado inferior izquierdo del gran cuadro religioso -Nuestra Señora de los Angeles- que da nombre a la capilla y que se halla a continuación y tras el altar.

La humildad de la placa y el valor testimonial que ella contiene, nos motiva a sugerir un esfuerzo cívico, o institucional, a fin de que la página referida tenga una representación lítica o metálica. La memoria del Almirante Grau se lo merece (2).

El *Huáscar* zarpó del Callao en la madrugada del 6 de julio. Emprendió rumbo con destino a Arica. El insigne marino se había despedido de los suyos... Fue una despedida para nunca más volver.

En el hogar quedaban la esposa y ocho pequeños hijos...

RADA DE IQUIQUE, 21 MAYO DE 1879

"*-Señor, hombres como usted no deberían ser enviados a la guerra...*"

Mañana de invierno limeño en la Alameda de Los Descalzos. Bajo el cielo gris teniendo como pétreo e imponente fondo el cerro San Cristóbal, destacaba en el entorno la fachada del tradicional templo bajopontino.

"*Entonces, saliendo de la iglesia, entre el murmurar de cuculíes y las aguas de una acequiecilla, mi abuelo rompió*

(2) En 1989, la Marina de Guerra del Perú, por intermedio de la Dirección de Información, sustituyó con una placa de bronce la reproducción xerográfica que, en la capilla de Nuestra de los Angeles, existía de la referida página de MI PAIS.

el silencio en el que nos encontrábamos."

"-Aquí, en esta iglesia -me dijo-, rezaba Miguel Grau."

"Cruzamos la calzada y caminamos por la alameda. Un entremezclado olor a tamales y chicharrones apremiaban ingerir un criollo desayuno. Y mientras, entre sordas estatuas, nos sentamos sobre alabastradas bancas, dejábase ver a un lado, el mirador de Acho, y al otro, en plano más alto , las áreas de la Metrópoli bajo el plúmbeo combés."

"-Abuelo, ¿cómo era Grau? -le pregunté"(3).

El indagado, capitán de fragata asimilado, y ya en situación de retiro, Dr. Rubén Beleván Ruíz de Castilla, orientó su mirada hacia los espacios de Lima en su Plaza Mayor; pero, en realidad, su pensamiento se interiorizaba, se ahondaba en su mundo anímico, en el recuerdo. Contrastaban, muy a las claras, sus ciento ocho años lambayecanos con la apariencia y la juventud del nieto que inquiría. La punta de su bastón se orientó hacia el oeste, hacia el mar, y entonces contestó:

"-Basta decirte, hijo, lo que me refirió el teniente primero Diego Ferré Sosa, mi paisano y compañero, cuando el héroe y los oficiales y tripulantes del Huáscar, regresaron con el monitor después de haber hundido a la Esmeralda en Iquique."

En el entorno, árboles y flores. Sonoro tañido de campanas que llaman a misa. Beatas vestidas de negro que transitan la alameda en presurosa concurrencia al templo. Frío invernal. La garúa que, de pronto, se hace manifiesta.

"-Hundida ya la Esmeralda -prosiguió mi abuelo-, Grau había ordenado se auxiliase a los náufragos. Sumaron éstos sesentidós. Y ya a bordo del Huáscar, todos en formación, se les repartió ron de Lambayeque y ropa seca. Luego, Grau, acompañado de sus oficiales -entre los que se hallaba Ferré- recorrió el buque en interés de informarse sobre los daños que éste registraba tras el combate sostenido... Cumplido el recorrido, de regreso de la toldilla de popa hacia el castillo de proa, el Comandante Grau vio a uno de los marineros de la Esmeralda, de aproximadamente cincuenta años, que lloraba en silencio. Debía ser fogonero, pues -según Ferré- se encontraba muy manchado de carbón. Grau se le acercó y trató de consolarlo. Le dijo que procurara resignarse, que comprendía lo duro que era el haber perdido su nave y a sus compañeros; que no se preocupara, que sería tratado -así como los otros náufragos salvados- con todas las consideraciones necesarias y que no dudara de su palabra... Mas el tripulante le contestó diciéndole que no lloraba por la pérdida de sus compañeros y de su nave, sino que a bordo de ésta se habían ido al fondo del mar, entre sus pertenencias, sus ahorros de dos años de trabajos en buques y muelles de Chile, ahorros con los que pensaba ayudarse en la educación de su única nieta, la cual era huérfana de padre y madre."

Grau lo miró un momento con atención; luego tras palmearlo en el hombro, prosiguió en su recorrido. Muy cerca de la torre de combate del Huáscar se detuvo, y, apartando a un lado al teniente Ferré, en voz baja le ordenó que condujera al lloroso marinero a su cámara. Lo

(3) Beleván Mesinas, Carlos: Revista EPOCA, Piura, Julio de 1984.

hizo así Ferré, y hallándose ya ambos ante él, Grau abrió su cómoda y sacó de ella una cajita de madera. La abrió con una llavecita, extrajo 20 soles de plata y se los entregó al náufrago, diciéndole:

-Lamento la pérdida que ha tenido. Acepte este dinero que espero contribuya en favor de su nieta.

El marinero miró, primero con sorpresa y luego con inequívoca gratitud, a Grau, y tras recibir las monedas le dijo:

"*-Gracias, señor... No sé cómo en el Perú pueden enviar a la guerra a hombres como usted... Gracias... Con su permiso.*"

"*Y salió a cubierta.*"

Ferré notó un ligero enrojecimiento en el rostro del Comandante. Y cuando éste regresó la mirada hacia él, oyó decirle:

"Señor Ferré, que esto no se divulgue o comente. Es una orden."

Dicho lo cual continuó con la inspección del buque.

"*-Pero Diego Ferré -continuó mi abuelo, con tono de quien ya concluía con el breve relato aquel- me lo contó cuando, tras arribar el Huáscar al Callao, visitó nuestra casa... Se puede entender que la orden del héroe, comprendiendo el momento, tenía como motivo y objeto de su mandato el ámbito del buque y las personas en él... Ahora ya sabes cómo era Grau.*"

10 DE JULIO DE 1879, COMBATE NAVAL NOCTURNO DE IQUIQUE

"*-¡Ponga a salvo su gente!... Voy a echar a pique el buque!*"

La guerra en el mar. 10 de julio de 1879. El *Huáscar*, después de sus reparaciones en el Callao, y tras haber recalado brevemente en Arica, había tomado rumbo a Iquique. Era su propósito llegar por sorpresa hasta alguno de los buques adversarios y espolonearlo. Bloqueaban el puerto el *Cochrane*, la *Magallanes* y la *Abtao*, hallándose también en esas aguas el transporte *Matías Cousiño*. Cuando, cautelosamente, el *Huáscar* ingresó a la rada no los halló, pues los buques chilenos, con excepción de la *Cousiño*, habían salido, como les era de práctica, a cruzar por las afueras de la bahía. Tras el reconocimiento efectuado, al salir del puerto el *Huáscar*, y tomar hacia mar adentro, se dio con el *Matías Cousiño* que huía. Concibió entonces Grau capturar el transporte. Así, le disparó con fusiles para obligarlo a detener su marcha y rendirse sin tener que cañonearlo. Cuando logró ponerse al habla, le intimó a su comandante su sometimiento y la entrega del buque. El capitán Castleton, conocido y amigo de Grau, contestó a gritos: "¡Comandante Grau, no me mate más gente!... ¡Estoy rendido!"(4). Pero el transporte, contrariamente a la voz de su capitán, seguía en su escape. Dice Grau: "... *trataba de huir, (...) entonces se le hizo un tiro de cañón, al cual se detuvo inmediatamen-*

(4) Manuel I. Vegas G.: HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU (1821-1924), Ministerio de Marina, Biblioteca del Oficial, 2da. Ed., 1973, pág. 218

te (...); cuando ordenaba una embarcación con oficiales y gente para tomar posesión del buque, avisté a los demás de la escuadra que me rodeaban completamente"(5). La detonación del cañón había alertado a los buques adversarios que rondaban no muy distantes. El factor sorpresa y la aprehensión insonora del transporte fracasaban del todo e irremediablemente. Y el transporte en su treta de pronunciarse rendido y proseguir su huída.

Estalló así, violento, el enojo del generoso marino: "*Pasé entonces la voz al comandante del Cousiño para que pusiese a salvo a su gente porque iba a echar a pique el buque*"(6).

("... los demás (buques) de la escuadra me rodeaban completamente"). El Huáscar enfrentando a la *Magallanes* trató de espolonearla; pero ésta, gracias a su doble hélice, girando con facilidad hacía infructuoso el empeño del monitor. Se acercaban también el *Cochrane* y la *Abtao*. Se produjo entonces un vivo combate a corta distancia, que duró una hora. En determinado momento, hábilmente, el *Huáscar* pudo desprenderse de la contienda, tras haberse proyectado sobre la *Magallanes* con intención de espolonearla. Después, seguido por el *Cochrane*, continuó intercambiando fuegos con el acorazado hasta cerca al amanecer. Distanciado al fin, el monitor, con varios cañonazos que impactaron en su coraza -sin registrar, pese a ello, pérdidas en su personal- errumbó hacia Arica.

Respecto al combate nocturno del 10 de julio de 1879, y las vicisitudes de su buque, Augusto Catleton, marino inglés al servicio de Chile y comandante del *Matías Cousiño,* diría después sobre el comportamiento de Grau y lo que el mismo héroe expresara: "El comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le hubiera sido más fácil que sacrificarnos... sin decirnos antes que abandonáramos en los botes el buque". (7).

EN LA MAR, 1º - 8 DE OCTUBRE DE 1879

Terminada su cuarta y audaz incursión (22-28 de agosto) en costas y aguas bajo el dominio enemigo, habiendo combatido inclusive, en Antofagasta, con los buques Abtao y Magallanes, e intercambiado también fuegos con las baterías de tierra de ese puerto, Grau habló con el Director Supremo de la guerra sobre la necesidad de reparaciones que tenía su nave. Pero el Presidente Prado, que había dispuesto se siguiese hostilizando al enemigo aprovechando "la buena estrella" que acompañaba al buque peruano, insistió en la orden que había dado.

Grau se separó de él, diciéndole:

- Obedezco porque así me lo impone mi deber; pero sé que llevo al Huáscar al

(5) De la Puente Candamo, Agustín: Calidad humana de Miguel Grau. En: Homenaje a Grau, Club Nacional, Editorial Andina, Lima, 1980, pág. 113.
(6) Ibid.
(7) Ibid.

sacrificio.

Tras este antecedente, el 29 de setiembre, a las 04.40 horas, zarpó el *Huáscar* de Arica, en Compañia al Sur. Salió en convoy con la coberta *Unión* y con el transporte *Rimac*, que llevaba las tropas de la división Bustamante para Iquique. Eran tras batallones con más de 1,500 hombres, además de materiales para Pisagua.

Concluída de esta manera parte de la misión, el *Rímac* regresó a Arica. El *Huáscar* la *Unión*, en la prosecusión de sus objetivos, tomaron rumbo al Sur, en lo que habría de ser la postrer travesía del glorioso monitor...

Octubre, 1°, de 1879. Costas meridionales peruanas en el Pacífico teatro de las operaciones bélicas. Temprana mañana en las aguas oceánicas que, en avanzando hacia el Sur, unen los espacios de Pisagua e Iquique. Encima de la mar vasta, el tono gris de la bruma asentado en la líquida superficie.

En la inmensidad gris del entorno, neto su aparejo de bergantín, aguas adelante de la corbeta compañera en la empresa, el *Huáscar* cortaba aguas en el brumoso ambiente de la hora. La solitaria imagen encapotada de un hombre destaca en el puente de mando de la nave. Sus ojos, clavados en la niebla, se proyectan al horizonte concurriendo al punto al que se orienta la proa del navío.

En la vastedad silente del océano, el solitario oficial de marina que ocupa el puente en el buque -Grau- se interioriza. Sus pensamientos se impregnan, se llenan, de contenido y recuerdos hondamente íntimos y familiares... "*Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que uno va a exponerla en aras de la patria (...), no quiero salir a campaña sin antes pedirte, por medio de ésta, me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente... (...). El segundo, (...), atiendas la educación de nuestros hijos idolatrados (...); todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles*"(8). Ahora, con el claro presentimiento de un final que no podía continuar alargándose indefinidamente, los quería y extrañaba más... "*Nada más tengo que pedirte, sino que cuides de nuestros hijos y les hables siempre de su padre*"(9). ... Y, desatendida su solicitud de poner el buque en dique para sus reparaciones y carenado, comprendió que, en cumplimiento del deber no había sino que esperar consciente y serenamente lo que deparaba el destino. Cada día más cerca lo fatal y luctuoso... "*Con un abrazo eterno se despide tu infeliz esposo*"(10).

3 de octubre de 1879. El monitor y la corbeta peruanos, habiendo dejado la rada de Iquique, orientan sus quillas hacia aguas y espacios bajo el dominio enemigo. (Con pequeña diferencia de tiempo, casi coincidentemente, de Mejillones ha salido también, luego de urdida una trampa en la que se cifran grandes esperanzas, rumbo al Norte, la escuadra chilena. Los buques peruanos se desplazan guardando cercanía a la costa; los chilenos, en interés de no ser vistos, para facilitar la trampa urdida

(8) De la carta del héroe a su esposa, Sra. Dolores Cabero de Grau, fechada a bordo del Huáscar, en el Callao, el 8 de mayo de 1879, antes de salir a campaña.

(9) Ibid.

(10) Ibid.

-cercar por sorpresa, entre sus dos divisiones, a las naves peruanas-, navegan mar adentro... Debido a ello, en algún punto del océano las unidades antagónicas se han cruzado sin avistarse).

El *Huáscar* y la *Unión* en rumbo al Sur; la escuadra chilena hacia el Norte... Pero a su paso frente a Mejillones los vigías chilenos han podido identificar a los navíos peruanos. Y entonces el golpetear repetido de los transmisores telegráficos, en el aviso que se difunde, se hace insistente...

El *Huáscar* y la *Unión* navegando en convoy. El día 4 alcanzaron la caleta de Sarco, en donde capturaron el bergantín *Coquimbo,* que iba con bandera panameña, y que después, con oficiales peruanos, fue remitido al Callao. Prosiguiendo, el 5 de octubre estuvieron a la altura de Coquimbo. Pasaron después a Tongoy, más al Sur del paralelo 30°, a pocas millas de Valparaíso. Llegados a este punto y, hasta entonces, habiéndose cruzado las naves peruanas ya con cinco barcos de carrera de tráfico neutral, sin haber podido obtener información acerca de los buques enemigos, juzgándolo de mal presagio, Grau decidió virar proas, de regreso.

Con rumbo Norte, de retorno, ahora los navíos peruanos. Volvieron a cruzar la cuadra de Coquimbo. Aguas más arriba de la caleta de Sarco, el *Huáscar* se vio obligado a detenerse, en plena mar, ante la súbita urgencia de una reparación. Hecha ésta, prosiguieron después hasta alcanzar aguas frente a la distante caleta de Huasco...

(En aguas de Huasco los buques peruanos. Tarde de octubre en el vasto océano. De pronto, el gríseo y húmedo entorno comienza a entenebrecerse. Y, bajo el cielo sombrío, sobre las ya inquietas aguas, el *Huáscar* y la *Unión* en su empeñosa derrota al Norte... El viento arrecia. Densas y bajas, las henchidas nubes anticipan inminente torrencia. El viento que empieza a incrementar, desde mar adentro, cada vez más, su poderosa presencia y fuerza... Luego, en la secuencia de los hechos, de súbito, en la amplitud del mar, la furia desatada de un grande temporal oceánico. La violencia de los vientos que transtorna y convulsiona el ambiente todo. Furibundo vaciamiento de las densas y oscuras masas atmosféricas. El viento, huracanado, a su vez levanta masasde agua que, después, aluvionales, barren en uno y otro sentido la cubierta de los buques. La ciega fuerza del viento golpea inmisericorde contra los mástiles y los aparejos. En el desenfrenado embate del vendaval y las aguas eran de verse al *Huáscar* y la *Unión,* elevados a momentos, descendidos en otros, zarandeados con violencia en aquellas aguas del Pacífico Sur. La tempestad bajo el cielo anubarrado; la borrasca sobre el caos de las aguas... Y en cada buque, bajo recias voluntades en la conducción de las naves, firme el manejo del timón, férreos también los ánimos, el accionar decidido y tenaz de las tripulaciones...)

Aquella audaz incursión del monitor y la corbeta peruanos en aguas y espacios bajo dominio enemigo no sólo ponía a los buques ante el lógico riesgo de un encuentro con las unidades navales adversarias sino que los sometía, en la misma medida, a las riesgosas contingencias de cuando -en la mar- las fuerzas naturales se desatan en toda su dureza y poder, como en el hecho de su paso frente a la caleta de Huasco que se acaba de referir.

El día 7, entre las 08.00 y las 11.00 horas, aproximadamente, el Huáscar y

la Unión se vieron precisados, nuevamente en la mar, a hacer arreglos y reparaciones en sus máquinas hasta pasado el mediodía.

7 de octubre de 1879. En su ruta de regreso, los dos buques peruanos, habiendo ya sobrepasado Huasco, Caldera y Taltal, avanzan hacia Antofagasta...

Se vence la tarde. Desplazándose en el océano, el *Huáscar* origina al romper las aguas, a estribor y babor, sendas ondas que, al expandirse a ambos lados, chocan contra la uniformidad líquida del entorno, y se encrespan y rompen, al producirse la oponencia, en breves y salpicantes cristales, allanándose y desapareciendo finalmente al distanciarse el buque.

Tarde de octubre en la mar. Un determinado momento a bordo del monitor. Desde el puente, el almirante Grau contempla, a través de la bruma, el apenas visible perfil de la costa distante. Su rostro denota reflexión indagativa. Ni en los días de ida, ni en todo el tiempo de navegación en el regreso, se ha podido saber de los buques adversarios. ¿Qué de ellos?...

Instantes después el esforzado marino se halla en su camarote. A un lado del sobrio lecho, un cuadro con la imagen de Santa Rosa de Lima... ("*Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios...*"(11), nos ha dicho de él, en su célebre Oración Fúnebre, Mons. Roca y Boloña). Con la representación de la Santa, sus ideas se trasladan al pequeño y lejano mundo de su hogar y su familia. Le acomete nuevamente el desasosiego, el presentimiento de un final que no podía prolongarse más... (La trampa, larga y diligentemente elaborada, había sido puesta, en tanto, ya en ejecución. De acuerdo a ella, la escuadra enemiga, en dos divisiones, tendrían en vigilancia, y rastrearían, recorriéndolas de Norte a Sur, las aguas teatro de las operaciones. Desde otro hecho, detectado el paso del monitor y de la corbeta desde su travesía de ida, los emisores de los telégrafos habían repiqueteado insistentemente noticiando la incursión captada...).

Concluidos los arreglos hacia el mediodía del 7 de octubre, como se ha dicho, el *Huáscar* y la *Unión* reiniciaron su rumbo. Casi doce horas más tarde, es decir, aproximadamente a las 24.00 horas, de ese día, alcanzaron Antofagasta. El *Huáscar* ingresó a la rada del puerto en interés de hacer reconocimientos. La *Unión* se quedó esperándolo mar adentro.

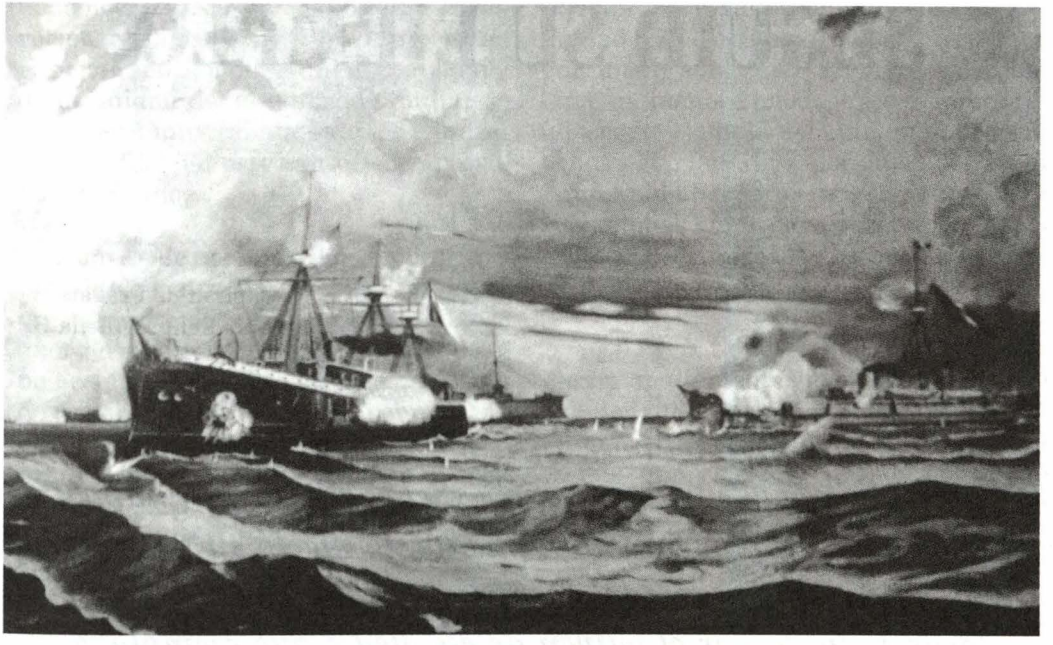
Llegadas las 02.00 horas, el *Huáscar* salió de la bahía y se unió a la corbeta. Luego de lo cual ambas naves reanudaron su travesía.

A las 03.45, pese a la bruma, pudieron avistar e identificar a los buques de la segunda división naval enemiga; por lo que se orientaron hacia el Oeste y, después, en decidida y confiada proyección, al Norte, distanciados ya de los buques adversarios.

Cuando eran las 07.15, el vigía del *Huáscar* gritó desde la cofa el fatídico aviso: "¡Tres humos por el noroeste!..."

Buques a su zaga, en acoso; buques a su frente, cortándoles rumbo. El comandante de la división peruana coli-

(11) Roca y Boloña, Mons. José Antonio: APOTEOSIS DE GRAU, Oración Fúnebre, pronunciada en la Santa Iglesia Catedral de Lima, al oficiarse las exequias fúnebres en honor de losmártires del Huáscar. En: "A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau", 3ra. Ed., Lima, 1984, pág. 115.



Combate Naval de Angamos. (Óleo del pintor nacional Teófilo Castillo).

gió en el instante lo ineludible y fatal del momento.

(Apertura instantánea de las ventanas de un recuerdo. Lima. Los días de su estadía en la Capital tras los brillantes hechos navales de mayo y junio en las costas del Sur. La circunstancia, un banquete efectuado en su honor. Y él en su respuesta final a los brindantes: *"Todo lo que puedo ofrecer en retribución a estas manifestaciones es que si el Huáscar no regresa tampoco habré regresado yo"*).

En la mar inmensa, efectivizando el cerco, la amenazante presencia y realidad de los buques adversarios. Entonces se le oyó decir, como hablando consigo mismo, con un rictus de inconformidad en su gesto y en la voz:

-¡Estas son las órdenes que dan!...

En tanto, veía, en la vasta superficie el progresivo aproximarse de las unidades enemigas... Jefe de la división peruana, dispuso, comunicó, que la *Unión*, sola, forzase su paso, que alcanzara Arica; luego, a sus órdenes, el hazañoso *Huáscar* fue orientado hacia la saliente de Punta Angamos... Y, ya cerca, viró oponiendo su torre de combate al amplio semicírculo de hierro ya en aprestos de ataque.

... El Huáscar en los prolegómenos del combate de Angamos. Le correspondería a su comando y tripulación el honor y la distinción de ser quienes iniciaran los fuegos.

SEGUID SU EJEMPLO

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena G.

Nacido al borde del mar, intuyó quizas que el océano sería el segundo hogar en su existencia. Separado tempranamente de su madre, quien, muy brevemente, lo meció en sus brazos, ya de niño y de adolescente incursionó en el mar, acompañado por el vaivén de ese oleaje que reemplazó al dulce e igualmente oscilante de las manos maternas en la cuna que lo vió nacer.

Y fueron los escenarios marinos donde se hizo autodidacta no sólo para templar su vida e iniciarse como un extraordinario profesional sino también para reflexionar sobre la superación de sus carencias familiares por la falta de calor hogareño del que muy poco gozó.

Intercalando sus periodos de embarque, en naves mercantes de diferentes banderas con sus estadías en la patria, fue mudo testigo de los años trágicos de dictaduras, pronunciamientos y de la fracasada Confederación Perúano-Boliviana, acontecimientos que a la vez que comenzaba a moldearlo como guerrero le despertaban también la vocación de promover la necesaria paz nacional e internacional, lo que efectivamente testimonió hasta el último día de su vida.

Cuando, ya oficial de la Armanda, a pesar de su juventud, reunió en él, además de sus otras dotes, un profundo sentido del deber para la cautela de los superiores intereses de la nación, tanto dentro como fuera del servicio naval, condición esta última que tuvo, a veces, que arrostrar en aras de sus más caras convicciones, ya fuese por la dignidades de la seguridad nacional, la estabilidad constitucional del país y la defensa de

la democracia. Si a ello se agrega su devoción católica, expresada también en el tierno sentido de la unión conyugal y de la unidad de su entorno familiar se entenderá muy cabalmente los admirables perfiles de este tan célebre personaje peruano.

Dentro de su singular modestia y humildad, y ante innumerables halagos que a mérito de sus triunfos él hubiese querido eludir, dijo muchas veces que él no era sino "un pobre marino que trata de servir a su patria". ¡"Un pobre marino" que, encumbrado como Almirante, renunció a su ascenso para morir en combate en la nave con la cual estaba totalmente identificado"!.

Y tan fue así que el 8 de Octubre de 1879, su buque, el monitor HUASCAR, cual si fuese su sarcófago dotado de cañones, en Punta Angamos se enfrentó a sus adversarios chilenos, superiores en número, falleciendo en el puente de mando volado en mil pedazos como quien ha deseado autoincinerarse y distribuir, para su patria y para la humanidad, las porciones de su cuerpo, ya desmenbrado, cual carísimas reliquias que un hombre puede ofrecer en herencia como ejemplo del cumplimiento con Dios y con la Patria, por quien daba a la humanidad el raro ejemplo de combatir con ambas manos a la vez que con el cerebro y el corazón humanizaba la guerra.

El Perú tiene el deber de acicalar permanentemente la biografía de este ciudadano como quien jamás ha de terminar el engaste de una bellísima joya en la que el orfebre va descubriendo que la alhaja merece, una y otra vez, un más hermoso marco que el anteriror.

¿Habrá en el Perú tántos y tántos historiadores y ciudadanos que asuman esa labor hasta develar completamente las dimensiones de los valores de este insigne peruano, de modo que el mundo quede ampliamente informado de lo que fue don MIGUEL GRAU SEMINARIO, el Gran Almirante del Perú?

IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DE LA REGIÓN DE LOS BALCANES EN EL NUEVO ORDEN INTERNACIONAL

Capitán de Navío
Felipe Rojas Quirós

I. INTRODUCCIÓN

Desde el fin de la Guerra Fría, al filo de la década de los años ochenta, se culminó con la era de la confrontación ideológica como centro de gravedad del conflicto entre las grandes potencias. La esencia de la oposición de contrarios radicó en las diferencias entre la cosmovisión política, social y económica del mundo libre occidental con la posición totalitaria de la Unión Soviética y sus satélites, países alineados por la imposición del modelo comunista. Hasta dicho momento, las estrategias de dominación bajo el manto de las relaciones internacionales, la búsqueda de vacíos de poder en zonas geoestratégicas para el ejercicio de influencias, la observancia y manipulación de conflictos locales o regionales - según los intereses de las potencias activas en el juego internacional - fueron aspectos que se jugaron en un mundo bipolar de equilibrio de poder.

Es así que, con un equilibrio de poder establecido, todavía el derecho internacional se justificaba como una herramienta útil cuando la fuerza relativa se tornaba insuficiente ante la amenaza de una destrucción mutua. Cabe precisar, sin embargo, que el perfil del juego descrito no es típico ni único de nuestro siglo XX. Tan sólo, y simplemente, conforma una tendencia histórica natural, producto de la expansión de los pueblos, y de la conducta adscrita al hombre social y político que le es propia. Nos referimos a su relación con la naturaleza que lo rodea. Sus aspiraciones y necesidades en un hábitat de recursos finitos se convierten en un proceso permanente en la lucha por la supervivencia, como una fuente generadora de conflictos cuando se oponen otros grupos sociales con los mismos intereses contrapuestos.

En consecuencia, el diseño estructural del hombre, y su lógico accionar racional, se extrapola como un todo a las grandes sociedades que pugnan por la consecución de sus intereses. En la modernidad, estas colectividades políticamente organizadas son representadas por los Estados Nacionales. Son éstos los que se agrupan en esferas o alianzas de poder de acuerdo a sus intereses y a sus afinidades civilizacionales para mantener un peso específico que les ga-

REPUBLICA FEDERAL DE YUGOSLAVIA



1999

rantice una calidad de vida. Esos intereses vitales se reflejan siempre en la relación espacio, población, recursos, carácter nacional y liderazgo, factores que se promocionan y se orientan a la acumulación de poder. Un poder vigente que permita a los Estados la seguridad y el progreso.

Los fundamentos así expuestos son la esencia de la política de las naciones en un contexto de anarquía, en el cual sólo priman los intereses y en el cual las alianzas varían dinámicamente. Por regla en filosofía política, el conflicto es permanente, la paz es sólo un estadio temporal que vibra y busca una salida a la acumulación de tensiones en períodos de moderación. En otras palabras, tales afirmaciones son la base de la política realista desde Bismarck en adelante, contraria a la corriente utópica y moralista en la relación entre los Estados.

Continuando con la exposición de ideas previas al desarrollo del presente ensayo, nos abocamos a los hechos más recientes:

Una vez quebrado el esquema de balance de poder con la estrepitosa caída de la Unión Soviética en el año 1989, este suceso sin precedentes arrastró el fracaso momentáneo del comunismo como modelo político viable. Fue entonces cuando se liberaron en diferentes regiones del globo fuerzas centrífugas locales/regionales desestabilizadoras, las mismas que, sin control, podían azuzar un efecto multiplicador para el nuevo orden mundial que se imponía. En consecuencia, Estados Unidos, teniendo como aliados a las grandes potencias europeas, se convirtió en el único hegemón del mundo, líder de la civilización occidental dominante del manejo del poder global.

Podríamos afirmar que se vive en estos tiempos una relativa paz mundial, en el sentido de la casi desaparición momentánea de amenazas simétricas, habiéndose incrementado sí, y moldeado, nuevas formas de amenazas múltiples denominadas asimétricas. El adjetivo recae en que la fuerza y característica de este tipo de amenaza no es típica de una confrontación de poder a poder. Se trata, en la actualidad, de la existencia de Estados o no Estados que no se integran a las tendencias mundiales de la modernización occidental. Mas bien, acumulan odios ancestrales de diversa índole que, puestos en movimiento, tienen la posibilidad de causar graves daños. El riesgo latente es que estas agrupaciones dispersas puedan alcanzar los beneficios de la tecnología en pequeña escala, y que su empleo traiga consigo consecuencias quizás aún no previstas.

Para el tema que nos ocupa, la región de los Balcanes se tornó en el más vivo espejo de las expresiones vertidas, un ejemplo de violencia étnica, religiosa y nacionalista, fuertemente arraigada en la historia de la multiplicidad de pequeños Estados que la conforman. Recientemente, la provincia de Kosovo, dentro del Estado de Serbia, fue el escenario del más crudo empleo de medios bélicos de última tecnología por parte de la intervención de fuerzas de la OTAN desde la Segunda Guerra Mundial. El aspecto más relevante es la ausencia de una decisión de consenso del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Tal escenario representa un hecho inédito, cuyas motivaciones explicativas quedan fuera de la comprensión del ciudadano común y de la opinión pública no especializada.

Una serie de preguntas circundan el

evento, fruto de la perplejidad ante sucesos tan violentos aparentemente incomprensibles. Principalmente, frente a la proximidad y supuesta madurez de convivencia alcanzada con miras al próximo milenio y frente a los utópicos creyentes en la percepción del "fin de la historia":

¿Por qué la intervención de fuerzas tan desiguales contra un Estado supuestamente sin gravitación alguna en la estabilidad mundial?

¿Cuál es la importancia estratégica de la región balcánica que justifique una operación militar de tal envergadura?

¿Es verdaderamente el derecho humanitario la causa de la intervención?

Si así fuese y tal como lo expresara Henry Kissinger durante el desarrollo de los sucesos de Kosovo, ¿por qué no se intervino de igual forma en el Africa para evitar masacres tribales hace unos años atrás?

La respuesta analítica a cada una de las interrogantes directrices planteadas, pretenden constituir las conclusiones del presente trabajo, siguiendo el orden que a continuación se indica:

Primeramente, en el marco teórico se sintetizarán una serie de conceptos geopolíticos. Ellos nos permitirán vislumbrar algunas reglas generales en la evolución de la humanidad para entender la perspectiva estratégica global de las potencias occidentales lideradas por el único hegemón, los Estados Unidos de N.A. Paralelamente, esta exposición previa nos guiará en el conocimiento sobre la gravitación geoestratégica de la península balcánica. Para tal fin apelaremos a las tesis de algunos de los pensadores más representativos de la disciplina geopolítica, tales como Federico Ratzel, Rudolf Kjellen, John Mackinder y Karl Haushofer.

Tal como se expresó en el párrafo anterior, y decalando conceptos, abordaremos el tema de la estrategia nacional de los EE.UU. La contrastación de los elementos que conforman su visión del mundo, sus intereses vitales dentro del aro de la seguridad nacional con la síntesis teórica/geopolítica obtenida, será suficiente para intentar alcanzar las primeras conclusiones. Seguidamente, y en un enfoque "más táctico", veremos los intereses específicos de EE.UU. en los Balcanes.

La conclusión final nos permitirá comprender la importancia geopolítica de la región de los Balcanes, que con el mismo título se ha visualizado el presente artículo.

Cabe mencionar que las fuentes empleadas, independientemente de la bibliografía tradicional sobre geopolítica, se recoge del informe anual sobre todos los aspectos de seguridad mundial del hegemón, preparado por los mismos analistas norteamericanos de la Universidad de Defensa de los EE.UU. Independientemente, se han recogido diversos datos que a diario se vinieron publicando en los diferentes medios de expresión nacional e internacional

II. VISIÓN E IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DE LOS BALCANES

Algunas Tesis Geopolíticas:

Parafraseando, resumiendo e interpretando la tesis de Federico Ratzel, existe una relación natural entre el espacio y la población. En la historia de la humanidad, desde sus inicios, pueblo alguno nació cubriendo un gran espa-

cio. El proceso evolutivo consistió en la consolidación de pequeñas agrupaciones sociales con lazos de unión común de lengua y hábitos tradicionales, asentados en un ámbito geográfico y bajo un ordenamiento, el "gnomos de la tierra" en la expresión de Carl Schmitt. La expansión es símbolo de vida, un desplazamiento mediante el cual el hombre busca la absorción de los recursos que la tierra le ofrece para su subsistencia. A medida que el proceso avanza, las aspiraciones y necesidades aumentan en proporción directa y el efecto va consolidando la diversidad cultural, variadas formas de poder y de organización política.

Nos dice Ratzel que en la dinámica por la búsqueda de espacios se produce el choque de razas y culturas diferentes, producto del cual el más fuerte absorbe al más débil. Cualquier retroceso significa automáticamente una pérdida de poder. Esta es la ley fundamental del proceso de expansión y no varía en el tiempo. Hoy en día y citando a Samuel Huntington, el conflicto de la postmodernidad es el choque de civilizaciones en un mundo cada vez más globalizado y que, paradójicamente, se resiste a la tendencia impuesta por Occidente. Fuerzas centrífugas impulsan a las sociedades no occidentales al refugio de la cohesión vía la línea civilizacional, en la prospectiva de una nueva forma de vida y de conflicto, con la mira puesta al siglo XXI.

Otro principio, afín a los términos teóricos expuestos, es que la ocupación de un espacio va siempre acompañada de un espíritu cultural de conquista e inventiva. Por ejemplo, en la cultura de los EE.UU., la inclinación por el dinero como rasgo cultural derivado del protestantismo, rompió con la oposición de barreras de los más débiles (desplazamiento a partir de las trece colonias hasta la conquista del Oeste, en un ámbito de crecimiento y cohesión interna). Así, una vez que EE.UU. concluyó su expansión regional, adquirió el "status" de potencia. Con ello, asumió simultáneamente las desventajas que le imponía el condicionamiento geográfico de "isla continental", sin posibilidades inmediatas de crecimiento, empujado directamente por el auge e incremento interno de poder y de necesidades ampliadas. Esta posición de aislacionismo -otro concepto geopolítico- es revertida por la teoría de Alfred T. Mahan sobre el poder marítimo (que incluye la totalidad de sus factores), traducido en el empleo del mar como vía de comunicación vital. Una vez que EE.UU. se transformó en potencia marítima, los Estados de Europa cristiano/occidentales se convirtieron en sus aliados inseparables para ejercer una esfera de influencia sobre la "isla mundial". El Océano Atlántico sirvió como medio de unión y alianza con la región pivote.

¿Qué entendemos por Isla Mundial?

Una vez ligada la importancia estratégica de Europa para los EE.UU. en su necesidad de revertir su aislacionismo inicial, pasamos a referirnos al concepto de "Isla Mundial" de John Mackinder: Primeramente, las regiones que la componen son: Europa, la continuidad del Este asiático y en secuencia, el continente africano. La dominación de Eurasia, dice el autor, permite dominar Africa y por ende, posteriormente el mundo. Si interpretamos la tesis, la región descrita es el *heartland* mundial, lo que Mackinder ha denominado "la región pivote de la política mundial". Paralelamente, y en este contexto, nos

preguntamos ahora por la importancia de la península de los Balcanes. Vemos que la región en mención es, precisamente el centro de Eurasia y que, además de constituir la línea divisoria geográfica entre Europa y Asia, es la línea divisoria de la civilización cristiano/occidental y musulmana/ortodoxa. Es decir, en términos de Huntington, visualizamos claramente "una línea de fractura", germen de conflictos inter-civilizacionales de formas asimétricas, cuyo efecto es una zona de permanente inestabilidad para el orden internacional reinante.

Pero, ¿por qué la región balcánica es estratégicamente importante para merecer la intervención arbitraria de la OTAN, incluso con los riesgos políticos para la paz mundial que ello involucra?

Históricamente, la región balcánica y alrededores, ha sido el centro de la presión ejercida por los pueblos nómades procedentes de las estepas asiáticas. Dichos pueblos, por un sentido natural de expansión, y presionados a su vez por tierras inhóspitas y mares helados, empujaron a las primeras agrupaciones sociales de las que hoy son parte la civilización anglosajona occidental. El efecto motor reactivo de supervivencia permitió el desarrollo de las sociedades cristianas invadidas. La región se convirtió en una constante de pueblos desplazados, fusionados, subyugados y fragmentados, en una suerte de desencuentros por la dominación e influencia estratégica de la península. En síntesis, una lucha por el control del *heartland* europeo, que con el tiempo y desarrollo de la navegación, la salida al Mediterráneo por Grecia y el Mar Adriático, elevó aún más el peso geoestratégico de la zona en cuestión.

El resumen expuesto nos explica ahora -en la era presente de la posguerra fría- el interés de la OTAN por absorber a los países ex satélites de la Unión Soviética a su esfera de influencia. Si analizamos, los ya absorbidos son parte o vecinos de la península balcánica, como por ejemplo Hungría, Rumania, Polonia y Checoslovaquia, contando actualmente con fuerzas presentes en Bosnia para el control de la convivencia pacífica y forzada de poblaciones dentro de un Estado multiétnico. En adición, los Balcanes durante la Guerra Fría formaron una vez más la línea divisoria, pero en esta oportunidad entre el mundo libre y el comunismo, a la espera de una liberación de tensiones. Entonces, podemos distinguir que el interés principal actual se centra en la atracción de Rusia, pero de una manera más sutil. Y así, en un proceso gradual entre cauto y violento según las circunstancias, EE.UU. y los países de la OTAN pretenden avanzar hacia el control total de Eurasia. Más adelante se ampliará este concepto, cuando se exponga la perspectiva global de EE.UU. y su estrategia nacional de seguridad.

A manera de conclusión previa, podemos afirmar que la sustitución de Rusia es el complemento necesario para la adquisición de un poder hegemónico global.

Por otro lado, la teoría de Rudolf Kjellen nos muestra el concepto de autarquía, cuando se refiere a la preferencia estratégica de todo Estado de ser autosuficiente en la satisfacción de sus necesidades. Desde el punto de vista económico, cuando los recursos son escasos, la búsqueda de los mismos se realiza fuera de sus límites y se repite el ciclo ampliamente conocido que, a mayores recursos, mayor espacio y por

ende, la expansión es la consecuencia mediata. Nos explica, asimismo, que la salida al aislamiento natural de las islas, es la promoción del libre comercio marítimo. Nuevamente Kjellen refuerza la conducta racional de los EE.UU. en su proceso de desarrollo.

Para finalizar con las teorías de los pensadores geopolíticos más connotados, Karl Haushofer es un continuador de los conceptos de Ratzel en cuanto al espacio y su relación con la vida. Evoca la importancia de las fronteras como organismos vivientes que se expanden y se contraen, de acuerdo a las necesidades de la población. Trasunta de esta forma la invitación a la reivindicación de Alemania tras la humillación de la Primera Guerra Mundial. La siguiente frase de Haushofer revela el trasfondo de su pensamiento geopolítico:

"Sólo una nación cuyo espacio se ajusta a sus necesidades espirituales y materiales puede tener esperanza de alcanzar verdadera grandeza".

Estrategia Actual de Seguridad de los Estados Unidos:

La fuente de documentación a emplear en este acápite es el informe anual de la Universidad de Defensa de los EE.UU. en Washington sobre asuntos de seguridad global, en coherencia con sus intereses nacionales. El documento corresponde al año 1998 y nos brinda claramente la posibilidad de correlacionar los conceptos geopolíticos vertidos con una estrategia nacional global, la misma que se corresponde con un Estado que se considera hoy en día el hegemón del orden mundial. Como veremos, se trata de un ejemplo directo de la conducción de un Estado "halcón", desde la perspectiva racional de una "real politik", que finalmente coadyuvará a entender los factores y conductas en juego en el reciente conflicto de Kosovo. Cabe mencionar que para el fin del presente artículo, solamente se ha recogido e interpretado la parte que concierne a la tesis explicativa de la intervención de la OTAN en los Balcanes.

Parafraseando y recogiendo las principales ideas del documento citado, obtenemos lo siguiente:

La integración de la economía mundial y la expansión de la democracia como modelo de régimen político ha creado un fuerte interés común entre las potencias más desarrolladas. Afirma, también, que estos hechos han servido de ejemplo para aquellos Estados en una nueva gestación, que han surgido del comunismo y de formas autoritarias de gobierno. Gracias al crecimiento de la economía global, a la supremacía del poder de la tecnología y al fortalecimiento de la industria, los EE.UU. han experimentado un resurgimiento de su economía y un crecimiento sostenido. Este auge se refleja en la mejora permanente de la calidad de vida de la nación norteamericana, protegida, en estos años de prosperidad, de amenazas simétricas (o tradicionales si cabe el término) que podrían poner en riesgo la viabilidad y la vida de la población. Queda muy claro el interés vital: la supervivencia de la nación.

Para mantener el escenario de relativa tranquilidad y control, el brazo de influencia alcanza la totalidad del globo, considerando como aliados indisolubles e indiscutibles a los países de la Unión Europea y Japón. Podríamos interpretar el grado de importancia de la Unión Europea de la manera más simple: es la continuidad de los intereses de Norteamérica y en sentido figurado, es la extensión de su territorio. Esta

realidad fue ya analizada desde el punto de vista de la disciplina geopolítica.

China, India y Rusia (con poderío nuclear y un sólido peso geopolítico), son considerados grandes Estados en proceso de transición y apertura a las tendencias actuales del libre mercado, independientemente de sus peculiaridades de orden político. La ecuación es: A mayor libertad de mercado, mayor crecimiento económico y, en consecuencia, mejor calidad de vida para la nación. Y simultáneamente, mayor desarrollo tecnológico y mayor poderío militar para imponer condiciones.

"No existe duda de la necesidad de mantener la robustez de las capacidades militares de Norteamérica" (traducción directa del texto en idioma inglés).

El trato de las relaciones internacionales con estos grandes Estados es prioritario y cuidadoso de las susceptibilidades que puedan dañar su incorporación gradual a la esfera de influencia de Occidente. No es el caso de aquel grupo de Estados o pseudo Estados rebeldes que se resisten a la occidentalización y que recurren a formas de conflicto nacionalistas/étnicos o religiosos. Muchos de ellos transformados en movimientos fundamentalistas. Estos son los enemigos de los EE.UU. y están dispersos por el mundo, con un potencial poco predecible en sus actos (las amenazas asimétricas ya comentadas), en contra de los intereses norteamericanos. Es precisamente el conglomerado de la Península Balcánica una región de alto riesgo. En caso de desestabilizarse, puede producir un efecto dominó de alianzas y apegos sentimentales históricos no deseados, que a su vez rompa la cadena de progreso y seguridad de la cual depende el destino de Norteamérica.

Un objetivo se aclara: no permitir el protagonismo regional de una futura Gran Serbia en formación. Ello, por la afinidad cultural y amical tradicional con el gigante dormido, Rusia. No es posible permitir el resurgimiento de Rusia. Sólo, si transita hacia la democracia y el libre mercado, vale decir, si se occidentaliza de acuerdo a los intereses de EE,UU. Como vemos, repasando las tesis geopolíticas sobre EE.UU. y la importancia de Eurasia, el camino es la influencia sobre el Este asiático y la preponderancia en la región.

Traduciendo un breve párrafo del texto en análisis, se expresa lo siguiente:

"Los peligros del avivamiento de un aislacionismo de los EE.UU., debe ser desestimado de la mentalidad de sus ciudadanos. La Nación no puede ser indiferente de que, de evitarlo, depende el incremento de nuestra prosperidad. Las fuerzas de defensa de EE.UU. son el soporte de las normas que rigen para los Estados del núcleo que se encuentren en riesgo". (Entendiéndose por núcleo, el centro de gravedad de Estados aliados agrupados con intereses comunes)

Principales Intereses de los Estados Unidos en los Estados Balcánicos:

Apelando a la misma fuente, el informe anteriormente aludido nos muestra tres intereses muy específicos de los EE.UU. en la península Balcánica, a saber: Norteamérica tiene el interés de promover la observancia del respeto por los derechos humanos, la tolerancia religiosa y la democracia a lo largo de comunidades estables, velando por el mantenimiento de la paz de las naciones. Se incluye la prevención del genocidio para minimizar el efecto contra la

opinión pública norteamericana. En Bosnia, EE.UU. ha tomado la posición de prevenir la partición o la formación de líneas étnicas en la región, estableciendo, desde el fin de la guerra civil de principios de los noventa, fuerzas que controlen el cumplimiento del Acuerdo de Daytona, en el sentido de la convivencia de un Estado multiétnico con miras a integrarse en el tiempo.

Si analizamos el enunciado de este primer interés, EE.UU. requiere de una justificación previa a la intervención militar y ésta es justamente el telón de la causa humanitaria, muy loable por cierto, frente a la cual la opinión pública de su país no puede resistirse. El trasfondo político es entonces ganar a la opinión pública para el logro de objetivos más trascendentes que se correspondan con el interés nacional, que el ciudadano común no alcanza a comprender.

Es imperativo prevenir cualquier conflicto étnico que sobrepase las fronteras de un punto crítico focalizado. La intención es evitar la exacerbación y propagación de situaciones similares en Estados vecinos. Situaciones peligrosas se presentaron ya en Kosovo y se pueden presentar en Macedonia, Albania y en el eje de tensión Grecia/Turquía.

CONCLUSIONES

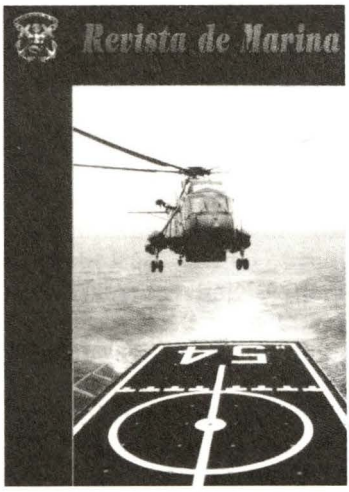
- Resulta aparentemente incomprensible que en Bosnia se haya impuesto por la fuerza un Estado multiétnico; y en el Kosovo actual, se apoye por la fuerza la separación de albano/kosovares de la nación serbia. Es un tratamiento totalmente incongruente a primera vista, en zonas vecinas con los mismos problemas de convivencia. Podemos vislumbrar más claramente una política de doble standard del hegemón. Y como en algún acápite anterior expresáramos, el objetivo sería sustituir a Rusia como protagonista y quebrar su ligazón con Serbia, cortando así toda posición de liderazgo de esta última en la región balcánica. Cualquier síntoma de recuperación de liderazgos y nacionalismos extraños al interés de Occidente, puede deteriorar el proceso de incorporación gradual del Este europeo a los EE.UU. y a los países de la OTAN. Una imposición de convivencia por la fuerza, al "estilo de Tito" durante la Guerra Fría, resulta imperativo (sólo nos referimos a un sentido figurativo y no estrictamente comparable).
- EE.UU. tiene un enorme interés de mantener la credibilidad de su unión inseparable con la Unión Europea y por ende de la viabilidad de la OTAN como la fuerza encargada del orden regional. Cualquier explosión de conflicto inmanejable en la zona, podría significar la erosión de los lazos de intereses entre EE.UU. y la Unión Europea.
- La OTAN es el brazo armado del bloque EE.UU./U.E. en Europa, reflejo del poder hegemónico. Cualquier riesgo al desprestigio y credibilidad de la fortaleza política, económica y militar de Occidente, justificará la intervención armada.
- El análisis efectuado intenta mostrar simplemente, el cómo se convive en una realidad natural en el ámbito y gestión de las relaciones internacionales. Una dinámica a la cual los teóricos del estudio sobre el poder denominan anárquica, dentro del contexto de interacciones del sistema internacional.

- Un ordenamiento jurídico universal de igual tratamiento para todas las naciones y una integración global económica justa, parecen ser todavía utopías desde una perspectiva simplista. Aún no es posible considerar dichos factores como los únicos propulsores para la integración y cooperación mundial, que conduzcan a los Estados a desestimar la aplicación de una política internacional de línea realista.
  Son los desafíos del próximo milenio, como una reacción a los desequilibrios de una modernidad aparentemente sin límites.

Bibliografía:

1.- "Antología Geopolítica", Ratzel, Mackinder, Haushoffer, Kjellen, otros; Editorial Pleamar, Buenos Aires, año 1975
2.- "Antología Estratégica", *Apuntes sobre Mahan,* publicación de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, año 1998
3.- "Auge y Caída de las Grandes Potencias", de Paul Kennedy (impresión con fines académicos de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, año 1997).
4.- "El Brillante Porvenir de la Guerra", de Philippe Delmas, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, año 1996
5.- "Choque de Civilizaciones", de Samuel Huntington, año 1996
6.- Información Internet del Institute for National Strategic Studies of the National Defense University; Strategic Assessment 1998 Engaging Power for Peace; (www.ndu.edu/inss/sa98/sa98cont.html).

Revista de Marina



SUSCRIPCION ANUAL $ 12.00
(12 dólares)
1 año: 4 Ejemplares Trimestrales

Para pedidos de suscripción dirigirse a:

Dirección de Información de la Marina
COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA
Av. Salaverry, Cdra. 24 - Jesús María, Lima
Teléfono: 463-0399

REVISTA DE MARINA

Año 92 - N°2

(Edición: Abril-Mayo-Junio, 1999)

Fe de Erratas

En la pág. 44, bajo el título EN TORNO A LA FRUCTÍFERA VISITA DE LA COMISIÓN DE ESNA A LA ACADEMIA NAVAL DE ANNÁPOLIS EN 1958, por error involuntario aparece consignado como autor Sixto Huanambal Peralta; por lo que mediante la presente Fe de Errata hacemos la debida corrección. En realidad, la autoría de dicho importante artículo corresponde al Sr. Vicealmirante, en situación de retiro, DN. RAFAEL DURÁN REY, a quien pedimos disculpas por este lamentable error de edición.

Igualmente, en la referencia concerniente al entonces capitán de corbeta José Carvajal Pareja se omitió expresar que este distinguido oficial, a más de contralmirante, alcanzó el alto grado de vicealmirante, habiendo llegado a desempeñar el cargo de Ministro de Marina en el transcurso del primer quinquenio de los '80. Del mismo modo, el entonces teniente primero Jorge Villalobos Urquiaga llegó a ser, en el segundo quinquenio de los años '70, titular del Ministerio de Pesquería.

EN TORNO A LA FRUCTÍFERA VISITA DE LA COMISIÓN DE LA ESCUELA NAVAL A LA ACADEMIA NAVAL DE ANNÁPOLIS EN 1958 (II)

Vicealmirante (r)
Rafael Durán Rey

NOTA DE REDACCIÓN:

En su edición anterior, la Revista de Marina publicó, bajo el mismo título que precede en esta página, el hecho del nombramiento por la Escuela Naval del Perú de una Comisión conformada por destacados oficiales de este centro superior de formación profesional de nuestra Marina de Guerra, a fin de que la misma visitase, en vía de información y acopio de experiencias, la Academia Naval de Annápolis de los EE. UU. de América.

El siguiente Informe, presentado -al término de la permanencia de la citada Comisión en aquel centro de formación naval estadounidense- por el entonces capitán de corbeta Rafael Durán Rey, asignado al Departamento de Ingeniería Naval, complementa en parte, el artículo de la edición anterior a que hacemos referencia.

ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA NAVAL

INFORME SOBRE VISITA A LA ACADEMIA NAVAL DE ANNÁPOLIS

I. ANTECEDENTES Y OBJETIVO

Para el proyecto de ampliación y modernización de la Escuela Naval del Perú, que comprende la construcción de nuevos edificios y su equipamiento, que permita desarrollar un programa de estudios de acuerdo a una moderna educación naval,

la Marina de Guerra del Perú recibió una invitación del Departamento de Marina de los Estados Unidos de América para que una comisión de Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra del Perú estudiaran en la Academia Naval de Annápolis el programa de estudios, métodos y facilidades de instrucción, con el fin de preparar un nuevo programa de estudios y una lista de facilidades requeridas para la nueva Escuela Naval del Perú.

El suscrito, como Jefe del Departamento de Ingeniería de la Escuela Naval del Perú, fue designado para integrar dicha comisión, habiendo permanecido en la Academia Naval de Annápolis desde el 20 de enero hasta el 8 de marzo de 1958, de cuyo resultado es materia el presente informe.

II. MISIÓN DE LA ACADEMIA NAVAL DE ANNÁPOLIS

"Por medio del estudio e instrucción práctica, proporcionar a los Cadetes una educación y conocimientos básicos de la profesión naval; desarrollarlos física, mental y moralmente, y por el ejemplo, endoctrinarlos con los altos ideales del deber, el honor y la lealtad, con el fin de que el Servicio Naval pueda ser abastecido con graduados capaces de desempeñarse como Oficiales de Marina a quienes se les ha inculcado los fundamentos y desarrollado la capacidad para futuros desenvolvimientos de la mente y el carácter, tendiente a capacitrarlos para asumir las altas responsabilidades del Gobierno y como ciudadanos".

III. EL DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA NAVAL

1. Objetivo.- Educar a los Cadetes en las teorías fundamentales de la Ingeniería Naval y sus aplicaciones a bordo, familiarizarlos con las actuales instalaciones típicas de ingeniería naval y proporcionarles los fundamentos técnicos adecuados sobre los cuales puedan basarse satisfactoriamente sus estudios de post graduación. Los egresados de la Academia Naval reciben el grado de "Bachiller en Ciencias".

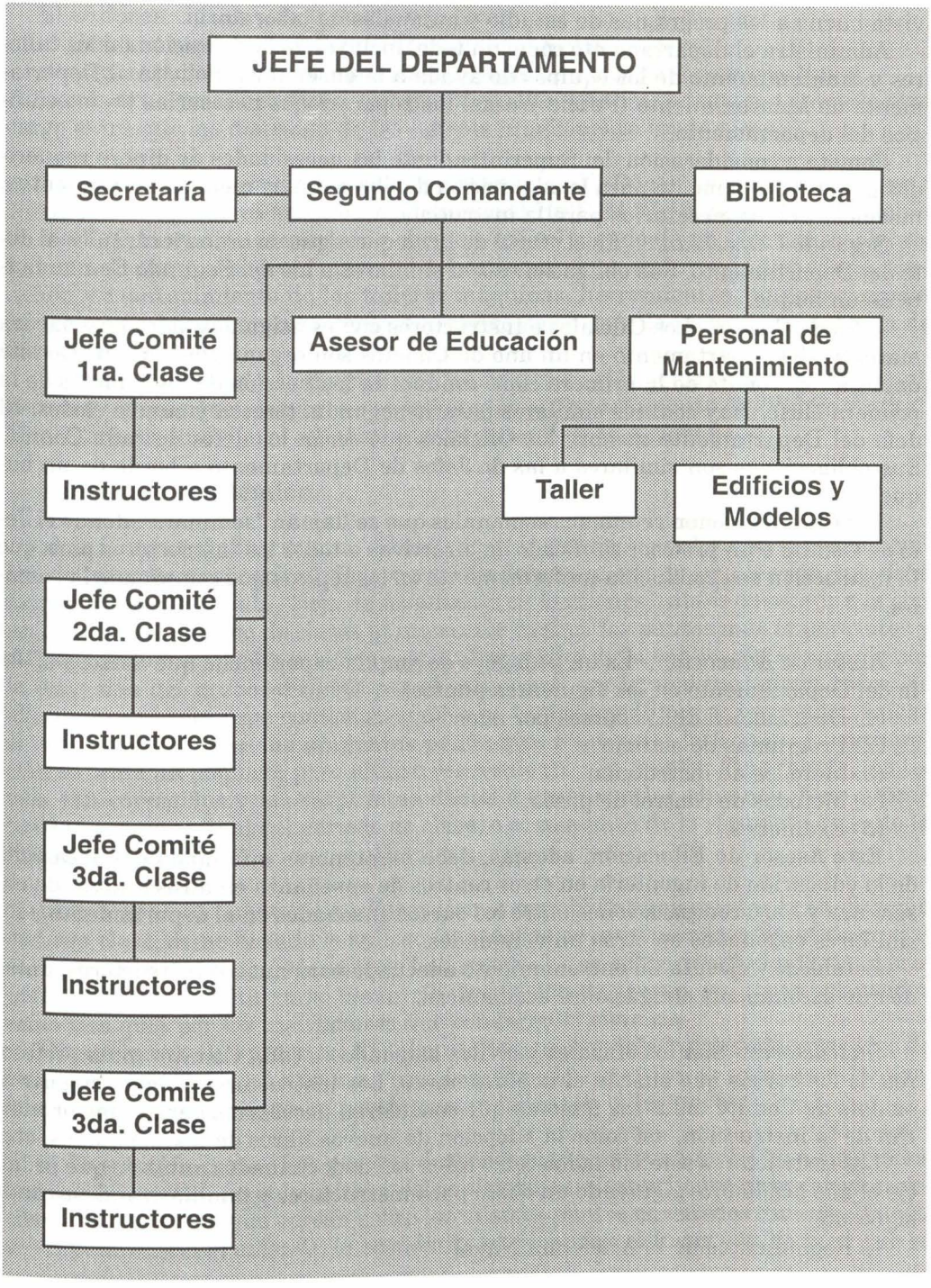
2. Organización.- (La organización queda graficada en la página siguiente así)

Jefe del Departamento.- Es un Capitán de Navío, designado como tal por el Superintendente de la Academia. Es el encargado general del Departamento. Sus obligaciones son similares a las de un Comandante de buque.

Es el responsable del apropiado endoctrinamiento de los instructores del departamento, tanto militares como civiles.

Es el responsable de la instrucción de los Cadetes en los cursos dictados por el departamento; efectuando supervigilancia inmediata, a fin de que se mantenga la disciplina entre los Cadetes durante los periodos de clases y ejercicios de laboratorio; de la enseñanza a los Cadetes del lenguaje, costumbres y tradiciones de la Marina, y de que se les inculque el cariño por el servicio naval.

Recomienda los libros de texto para cada materia que se enseña en el departamento, así como el número de Oficiales e Instructores requeridos. Revisa y da su


JEFE DEL DEPARTAMENTO
Secretaría
Segundo Comandante
Biblioteca
Jefe Comité 1ra. Clase
Asesor de Educación
Personal de Mantenimiento
Instructores
Taller
Edificios y Modelos
Jefe Comité 2da. Clase
Instructores
Jefe Comité 3da. Clase
Instructores
Jefe Comité 3da. Clase
Instructores

visto bueno a los programas de estudio y manuales de laboratorio.

Administra el departamento como un todo, incluyendo la operación de los talleres y mantenimiento de los equipos de ayuda a la enseñanza. Solicita al Departamento de Mantenimiento (Public Works) las reparaciones necesarias en los edificios del departamento.

Somete a consideración del Superintendente las necesidades de dinero requeridos por el departamento para la adquisición de libros, instrumentos, herramientas, modelos, y otros, necesarios para la instrucción.

Segundo Comandante.- Es el oficial de línea que sigue en orden jerárquico al Jefe del Departamento. Sus obligaciones son similares a las del Segundo Comandante de un buque.

Jefes de Comité.- Los Oficiales e Instructores civiles asignados para enseñar las materias del departamento en un año de Cadetes son organizados en un "Comité de Aula". El comité de la primera clase conduce la instrucción de los Cadetes de la primera clase. Hay comités similares para la segunda, tercera y cuarta clases. El Jefe del Departamento nombra los Oficiales que serán los Jefes de cada Comité. Sus obligaciones son similares a las de Jefes de Departamento a bordo de un buque.

Los Comités tienen reuniones semanales que se llaman "seminars", donde el Jefe de Comité o un profesor calificado da directivas a todos los instructores para que la instrucción sea conducida uniformemente en los tópicos que comprende la semana.

Asesor de Educación.- Es un pedagogo de amplia experiencia, que asesora al Jefe del Departamento en los siguientes puntos:

(1) Distribución de los cursos por años
(2) Programas de estudio
(3) Métodos de instrucción
(4) Métodos de control de pasos
(5) Exámenes.

Este Asesor de Educación, además, debe mantenerse informado del desarrollo de la educación de ingeniería en otros centros de enseñanza en otros centros de enseñanza y hará comparaciones entre los cursos enseñados en el departamento y los similares enseñados en otras universidades.

Establece y ejecuta un entrenamiento adecuado para nuevos instructores, antes de que asuman sus obligaciones académicas.

Instructores.- Son los oficiales y civiles asignados a cada Comité como profesores de los cursos que enseña el departamento. Los instructores pueden sugerir a su Jefe de Comité todas las mejoras que consideren necesarias para la mejor marcha de la instrucción, así como la adopción de nuevos libros de texto, equipos, etc.

Los instructores seleccionados como tales son endoctrinados antes de que se inicie el año académico siguiendo un curso para instructores y familiarizándose con lo siguiente:

a) Reglamentos de la Academia Naval

b) Ordenes vigentes de la Academia Nval
c) Ordenes vigentes del Comando Naval del Severn River
d) Organización y procedimientos del Departamento de Ingeniería Naval.

Los instructores se dedican únicamente a la enseñanza, no teniendo ningún otro cargo extra que los distraiga de las labores propiamente académicas.

Personal de Mantenimiento del Departamento.- El Departamento de Ingeniería Naval funciona en tres edificios: el "Isherwood Hall", el "Griffing Hall" y el "Melville Hall". Personal de mecánicos y obreros, bajo el mando de un Maestro de Cargo, tienen a su cargo el aspecto material del departamento, incluyendo el cuidado, operación y mantenimiento de los talleres máquinas, herramientas, equipos y modelos, así como la preparación del material necesario para la instrucción práctica de los cadetes.

El mantenimiento y la limpieza de los edificios están a cargo de este personal, pero las reparaciones mayores son solicitadas al Departamento de "Public Works", el que tiene a su cargo el mantenimiento general de la Academia.

3. Aspecto Académico.

a) *El Sistema de Enseñanza.*- El método de instrucción es el conocido con el nombre de "estudio-explicación". Primero, al Cadete se le asigna una lección que debe estudiar de acuerdo a la "Hoja de Asignación de Lecciones", antes de asistir a la clase. Durante el periodo de clases el instructor explica los puntos más importantes y difíciles de la lección. En muchos casos, el propósito de la explicacón se cumple por la discusión del grupo -dirigida por el instructor-, en la cual participan todos los alumnos pero sólo debe contestar aquél que es designado por el instructor. Luego el instructor absuelve las preguntas pendientes relativas a la lección. A continuación se toma un pequeño paso escrito concerniente a la lección. Finalmente, los temas son corregidos y las respuestas dadas a conocer a los alumnos. Esto último puede hacerse al final del periodo de clase, o al comienzo de la siguiente clase de la misma materia.

b) *Prácticas de Laboratorio.*- Estas tienen por objeto suplementar la explicación dada en clase, demostrando la aplicación práctica de lo estudiado y discutido en clase. Cada curso tiene un "Manual de Laboratorio", que cubre detalladamente el propósito del ejercicio, el tiempo necesario, la división en grupos, etc., para ser usados como una guía por los instructores que conducen el ejercicio.

Generalmente las prácticas de laboratorio comprenden dos periodos seguidos de clase, en los cuales o bien se hace una demostración práctica, se exhiben películas, o los alumnos se ejercitan en problemas, guiados por el instructor.

c) *Instrucción extra.*- Los cadetes desaprobados en alguna materia, así como los que se encuentran en el hospital y están físicamente capacitados para estudiar reciben clases extras, que versan sobre los mismos puntos enseñados durante las clases regulares. En el calendario académico se especifica el lugar y la hora en que se

dictarán las clases extras para cada curso.

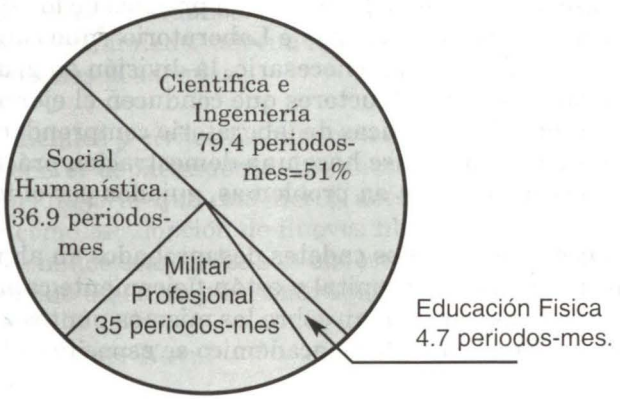
Cada instructor prepara la lista de los cadetes que deben recibir instrucción extra, la que es puesta en conocimiento del Jefe del Comité respectivo, quien designa los instructores que tendrán a su cargo la enseñanza. Generalmente, las clases son de 16.30 a 18.00 horas; en algunos casos también se dan desde las 21.00 hasta las 21.50 horas. Las clases son de Lunes a Viernes, inclusive.

d) *Secciones Homogéneas*.- Los alumnos son distribuidos en secciones que no exceden de 15 cadetes, número que -se ha determinado- es el máximo aconsejable para que la instrucción pueda ser eficientemente llevada. La buena práctica pedagógica establece que los alumnos deben ser agrupados de acuerdo a un nivel de conocimientos uniforme. Por consiguiente, las secciones de los alumnos más destacados se beneficiarán, como resultado de su habilidad promedio, para estudiar más profundamente el curso de que se trate, mucho más del mínimo requerido por el programa del curso. Igualmente, aquéllos que tienen rendimiento más bajo tendrán la oportunidad de aprender el mínimo requerido a una cadencia de acuerdo a sus posibilidades.

Las secciones avanzadas son llamadas "Savy sections". Los alumnos asignados a una sección avanzada y que no sean capaces de mantener el ritmo requerido son bajados a una "sección regular" en cualquier momento, sin ningún castigo. Como compensación, y desde que los alumnos de una sección avanzada tienen que realizar un trabajo académico mayor, son calificados con un coeficiente mayor de tal manera que aun obteniendo una nota baja pueden mantener una alta posición dentro de su año.

e) *Distribución del tiempo de instrucción*.- Los periodos de clases tienen una duración de 50 minutos, con 10 minutos de intervalo entre cada periodo que es empleado en movilizarse de los camarotes a las salas de clase. Por lo general, antes de cada periodo de clase hay un periodo de estudio. Hay ciertas clases, como dibujo o instrucción práctica en laboratorio o para la resolución de problemas, que comprenden dos periodos seguidos. El estudio lo realizan en los camarotes del Edificio de Cadetes (Bancroft Hall). En las mañanas hay 4 periodos y en las tardes 3.

ANALISIS DEL TIEMPO DE INSTRUCCIÓN



Semanalmente existen 39 periodos; 7 diarios de Lunes a Viernes inclusive y 4 el día Sábado, lo que hace un total de 156 periodos mensuales, de los cuales su distribución es como se muestra en el gráfico precedente y en el cual se puede apreciar que la instrucción de ciencias e ingeniería toma el 51% del total de periodos.

f) *Filosofía educacional*.- El objetivo de la instrucción en el Departamento de Ingeniería Naval es desarrollar en el alumno la capacidad para actuar competentemente bajo su propia responsabilidad en un plano profesional, ayudándolo a aprender cómo resolver nuevas situaciones, bajo su propia iniciativa, con confianza y claro discernimiento.

Es por esto que la instrucción es orientada hacia los fundamentos técnico-científicos, eliminándose la parte descriptiva, que se conoce bajo la expresión "nuts and bolts" o "hardware", que quiere decir "pernos y tuercas" o "ferretería", para significar la instrucción destinada al estudio en particular y detallado de determinados equipos, lo que no es misión de la Academia Naval sino de una Escuela de un Centro de Entrenamiento.

g) *Currículum de ingeniería*.- Básicamwente se compone de lo siguiente:

1. *Las Ciencias Básicas*.- Consiste del estudio de matemática, física y química. Todas las ramas de la ingeniería dependen en un alto grado de las matemáticas. En efecto, el discernimiento de un ingeniero es más y más a menudo guiado por análisis matemáticos, y tal análisis requiere un dominio de las matemáticas superiores. El conocimiento amplio y fundamental de la física es indispensable sobre el que se pueda basar el estudio de las ciencias de la ingeniería, especialmente la mecánica, termodinámica, electricidad y física atómica.La química, inorgánica y orgánica, es fundamental para luego entrar a cursos de química más avanzada y sus aplicaciones en los campos de: propiedades de los materiales, metalurgia combustión, corrosión y procesos químicos diversos.

2. *Las Ciencias de Ingeniería*.- Consiste de los estudios básicos de los fenómenos mecánicos de los sólidos, líquidos y gases y fenómenos eléctricos. Estos estudios incluyen las siguientes ciencias generales:

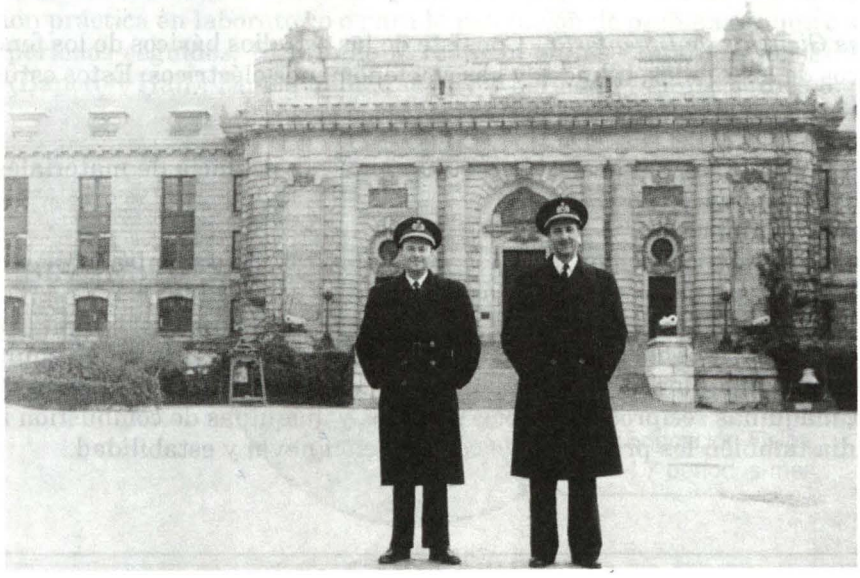
1) Mecánica de los sólidos (estática, dinámica y resistencia de materiales)
2) Mecánica de los fluídos
3) Termodinámica
4) Teoría de la electricidad (campos, cortocircuitos y electrónica)
5) Naturaleza y propiedades de los materiales.

3. *La Ingeniería Aplicada*.- Consiste del estudio de los diferentes equipos que constituyen la maquinaria de una planta naval, tales como: calderas, máquinas auxiliares, máquinas recíprocas a vapor, turbinas y máquinas de combustión interna. Se estudia también los principios de construcción naval y estabilidad.

h) Distribución de cursos por años:

Clase	Termino	Curso	Libro de Texto
4a	1° y 2°	Dibujo de ingeniería y Geometría Descriptiva	Engineering Drawing and Geometry, by Hoelscher & Springer
	2°	Introducción a la Ingeniería Naval	Introduction to Marine Engineering, by Latham.
3a	1°	Materiales de Ingeniería.	Basic Engineering Matallurgy, by Keyser.
	1°	Mecanicos Basicos	Introduction to the Basic Mechanisms, by Hampton.
	2°	Mecanica de los Fluidos	Elementary Fluid Mechanics, by Vennard.
	2°	Aerodinamica	Principles of Acrodynamics, by Dwinnel.
2a	1°	Termodinamica	Elements of Applied Thermodynamics, by Johnston, Brockett & Bock.
	2°	Maquinaria Naval	Naval Turbines Propulsion Plants, by Payne.
1a	1°	Construcción Naval y Estabilidad	Fundamentals of Construction and Stability of Naval Ships, by Gillmer.
	2°	Maquinas de Combustión Interna	Internal Combustion Engines, by Gill, Smith & Ziurys.

El autor del Informe en compañía del capitán de corbeta José Carvajal Pareja, teniendo como fondo el Bancroft Hall (Dormitorio y Comedor de Cadetes) de la Academia.



IV. RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta que la Escuela Naval del Perú ha sido, es, y deseamos continúe siéndolo, un Instituto Superior de alto nivel que produzca elementos capaces de desempeñarse eficientemente en la carrera del Oficial Naval de hoy la que puede sintetizarse en en: "LA OPERACION DE LAS VARIADAS Y COMPLEJAS MAQUINARIAS; EL MANEJO DE UNA ORGANIZACION DE MILES DE HOMBRES CON UN CAPITAL DE MILLONES; PARTICIPACION ACTIVA EN LA FORMULACION DE LA POLITICA NACIONAL; ARMONIOSA Y ESTRECHA ASOCIACION CON PERSONAS DE OTROS PAISES, EN ADICION AL PLANEAMIENTO Y EJECUCION DE OPERACIONES MILITARES",

Las siguientes recomendaciones se formulan en base a lo observado en la Academia Naval de Annápolis y para el mejor logro del objetivo arriba enunciado:

1.- Revisar y modificar los Programas de Estudio a fin de considerar una educación más básica y fundamental, con el objeto de proporcionar a los Cadetes una buena base de matemáticas y física, que les permita llevar con éxito los cursos de ciencias y profesionales. Este trabajo debe ser realizado en conjunto por los Jefes de Departamento, contando con las sugerencias de los Instructores.

2. Redistribuir los cursos, siguiendo una secuencia ordenada y lógica, en los diferentes años.

3. Incluir en el currículum las ciencias de ingeniería, es decir, "Mecánica de los Fluídos" y "Termodinámica". La "Mecánica de los Fluídos" es un curso básico para estudiantes de ingeniería que tengan una buena base de matemáticas y física. En un sentido amplio, es el estudio de las propiedades, energía y fuerzas asociadas con los fluídos, líquidos y gasesosos, en reposo y en movimiento. Comprende elementos de hidromecánica con particular referencia al bombeo y medición del flujo de fluídos a través de tuberias, así como la dinámica de flujos de gases comprimibles e incomprimibles y la ecuación general de la energía. Prepara al alumno para los estudios posteriores de Termodinámica, Maquinaria Naval, Construcción Naval y Estabilidad.
La Termodinámica es una de las ciencias fundamentales en que se basa la ingeniería naval aplicada. Comprende la presentación analítica de los fenómenos que ocurren en el transporte y transformación de la energía a través de las sustancias de trabajo comunes, tales como vapor, aire y gas freon. Se analizan los varios procesos y ciclos relacionados con las sustancias de trabajo, así como sus aplicaciones prácticas en turbinas, máquinas recíprocas de vapor, máquinas de combustión interna, compresoras de aire, frigoríficos y enfriadores.
Ambos cursos, el de "Mecánica de Fluídos" y el de "Termodinámiva", son excelentes para el entrenamiento mental de los Cadetes, pues cuando deben afrontar problemás nuevos para su experiencia deben tener el hábito de resolverlos con la aplicación lógica de los principios básicos estudiados. Estos cursos deben

estar apropiadamente colocados en el currículum, antes del curso de maquinaria naval. De esta manera los cursos de: Dibujo de Ingeniería y Geometría Descriptiva, Mecanismos Básicos, Materiales de Ingeniería, Mecánica Racional, Resistencia de Materiales, Mecánica de los Fluídos y Termodinámica, formarán los fundamentos lógicos, en secuencia ordenada, para los cursos culminantes del estudio de la ingeniería naval: la propulsión del buque y la construcción naval.

4. Reducir los programas de estudio eliminando el estudio descriptivo de determinados equipos en particular, pues esto es misión de los"cursos de entrenamiento" que deben existir en el "Centro de Entrenamiento Naval", en forma similar a los que actualmente hay para Artillería, C.I.C., Guerra Antisubmarina, Lucha Contraincendio, etc. De esta manera, todo Oficial asignado al departamento de ingeniería de un buque deberá seguir el curso relativo a la instalación de dicho buque, es decir, aprender los "pernos y tuercas".

5. Adoptar en nuestra Escuela Naval el "sistema de enseñanza", la "instrucción extra" y la distribución de Cadetes en "secciones homogéneas", como es en la Academia Naval de Annápolis, y cuyo detalle se ha explicado anteriormente.

6. Enseñar el idioma inglés en forma intensiva durante los años de Aspirante y Primer Año, de tal manera que dominen este idioma lo suficientemente como para poder estudiar en algunos cursos, en los mismos libros que se emplean en Annápolis. Esto es valioso, pues teniendo en cuenta el esfuerzo, tiempo y gasto que demandaría traducir e imprimir en idioma español estos libros, seguramente que cuando se termine el trabajo habrán salido nuevos libros, dejando en muchos casos fuera de época los libros traducidos. Además, es ampliamente reconocida la ventaja que reporta al Oficial Naval peruano el dominio del idioma inglés para todas sus actividades profesionales. Esto puede hacerse.

7. Los oficiales asignados para enseñanza no deben tener otro cargo que los distraiga de sus labores propiamente académicas.

8. Debe crearse un Departamento de Mantenimiento con un número suficiente de Oficiales e Ingenieros Civiles que se encarguen exclusivamente del mantenimiento general de la Escuela, teniendo a sus órdenes todos los talleres y transportes terrestres y flotantes, y el personal correspondiente de mecánicos, soldadores, fundidores, gasfiteros, electricistas, carpinteros, albañiles, jardineros, choferes, contramaestres, etc. Estos oficiales serían ajenos al cuerpo docente de la Escuela y no dictarían curso alguno.

9. Los Oficiales asignados como instructores al Departamento de Ingeniería Naval deben ser seleccionados entre los que hayan seguido un curso de post graduados en ingeniería y que hayan demostrado tener condiciones para la enseñanza.

10. Los Instructores civiles deberán ser, dentro de lo posible, de "tiempo completo",

a fin de que puedan dedicar el máximo de sus actividades a la enseñanza en la Escuela. Debe estimulárseles estableciéndose categorías dentro de la carrera de profesor y aumentárseles consecuentemente la remuneración económica fomentando de esta manera su permanencia en la Escuela como profesor, con indudable ventaja para la enseñanza.

ll. Contar con un "Asesor de Educación", que sería el principal asesor del Secretario Académico y Jefes de Departamento para: (l) distribución de los cursos por años; (2) programas de estudios; (3) modificación de los métodos de instrucción; (4) mantener contacto con otros centros de enseñanza superior, nacionales y extranjeros, en lo que a mejoras de la instrucción se refiere, y (5) endoctrinamiento de nuevos instructores.
La presencia de este asesor serviría para morigerar, en muchos casos, los impulsos de cambios no bien meditados, que humanamente suele acontecer, por oficiales entusiastas pero que no cuentan con la debida experiencia.

12. Mantener contínuo y estrecho contacto con la Academia Naval de Annápolis, para recibir información oportuna sobre cambios en los programas de estudios, libros de texto, etc.

V. CONCLUSIÓN

El suscrito cumple un deber de gratitud al dejar expresa constancia de la amplia colaboración recibida en todo momento por los señores oficiales e instructores del Departameento de Ingeniería Naval de la Academia Naval de Annápolis y en especial del Captain W. D. Brinckloe U.S. Navy, Jefe del Departamento de Ingeniería Naval; del Commander Norman L. Tate U.S.N., Jefe del Comité de la 4a. Clase; del Commander P. B. Taliaferro U.S.N., Jefe del Comité de la 3a. Clase; del Commander C. T. Froscher U.S.N., Jefe del Comité de la 2a. Clase; del Commander P. F. ErkenBrack U.S.N., Jefe del Comité de la 1a. Clase y del Profesor R. M. Johnston, Asesor de Educación del Departamento de Ingeniería Naval de la Academia Naval de Annápolis.

(Fmdo.) Rafael Durán Rey
Capitán de Corbeta A.P.
Jefe del Departamento de Ingeniería Naval.

EL PERÚ Y EL NUEVO DERECHO DEL MAR*

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

INTRODUCCIÓN

El mar ha jugado un rol preponderante en el desarrollo de las civilizaciones desde tiempos remotos y su influencia alcanza hasta nuestros días. Recientes investigaciones arqueológicas y antropológicas nos indican que el desarrollo de las culturas costeras andinas del Perú estuvieron basadas en una dependencia de origen esencialmente marítimo.

La creciente población mundial del presemte siglo, concentrada principalmente en las zonas costeras, ha tenido un impacto en los recursos vivos y no vivos del mar. Nada ilustra mejor este impacto del hombre en la ecología del mar que la actividad pesquera, cuyo crecimiento incontralado ha dado lugar a la desapiración de muchas pesquerías debido a la sobreexplotación. Hoy en día, el conocimiento científico del mar y de sus recursos vivos debería permitir un manejo orientado a la preservación de los principales stocks de especies que son de vital importancia para conservar la biodiversidad marina. Esta premisa es más importante en el caso del mar adyacente al litoral peruano, cuya dinámica lo convierte en una de las regiones oceánicas más fértil de la tierra, y donde el casi colapso de la anchoveta(1972) ha sido una seria advertencia sobre la fragilidad del sistema ecológico marino.

Uno de los aspectos menos conocidos del mar, cuya importancia ha sido revelada en las últimas dos décadas, es su influencia en el control del clima sobre la tierra. Recién el hombre ha empezado a comprender la interacción entre la atmósfera y el océano, y gracias a las nuevas observaciones y teorías han ido mejorando las predicciones sobre el comportamiento de fenómenos como los huracanes o pronósticos tan complejos como los del fenómeno "El Niño".

El notable desarrollo tecnológico de la humanidad en las últimas décadas nos ha permitido no sólo estudiar la superficie del mar, sino penetrar en la columna de agua hasta las profundidades abisales, donde se encuentran los registros geológicos del origen de los océanos. Esta tecnología es la misma que han permitido de-

* Disertación del autor con motivo de su incorporación a la Sociedad Peruana de Derecho Internacional. Publicado en la Revista Peruana de Derecho Internacional, N° 104.

terminar la gran concentración de energéticos en las plataformas continentales y de minerales en forma de nódulos polimetálicos en los fondos marinos.

El potencial del mar como fuente de recursos vivos y no vivos, y como medio de transporte y comercio marítimo, ha generado, desde siempre, la ambición de los pueblos y los Estados por el control de esta región estratégica de la tierra. Esto, a su vez, ha dado origen a una jurisprudencia que se remonta al siglo III A.C. en que se formuló un " Código Marítimo" aplicado al mar Mediterráneo. Esta legislación ha evolucionado en el tiempo adaptándose a los grandes cambios que se han producido en el empleo del mar por parte del hombre, hasta llegar a la reciente " Convención de las Naciones Unidad sobre el derecho del Mar", de 1982.

El Perú ha tenido un papel importante en la elaboración de esta Convención, pero no la ha suscrito. Sin embargo, ante la entrada en vigencia de este instrumento internacional, desde noviembre de 1994, es conveniente y necesario evaluar la posición del Perú a la luz de la actual situación, que reconoce al Estado ribereño distintos niveles de soberanía y jurisdicción sobre los diferentes espacios océanicos, los cuales, esencialmente, constituyen lo que el Perú denomina su "Dominio Marítimo" ; así mismo, es importante anotar que este Tratado puede aplicarse sin contravenir el espíritu de la Constitución Política del Perú de 1993.

La nueva Constitución Política supera los inconvenientes respecto a los aspectos de carácter inconstitucional que se presentaban con relación al espacio aéreo sobre las doscientas millas del dominio marítimo, debido a que establece: " en el espacio aéreo, sobre el mar adyacente hasta el límite de doscientas millas, se ejerce soberanía y jurisdicción, sin prejuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los Tratados ratificados por el Estado" . Esta situación y la entrada en vigor de la Convención, al haberse alcanzado más de *sesenta* ratificaciones y adherencias de diferentes países en el mundo, viene motivando estudios sobre la conveniencia de "adherir" a la Convención sobre el Derecho del Mar.

EL MAR Y EL HOMBRE

Importancia del mar en el desarrollo y progreso de la humanidad desde tiempos remotos.

En mar constituye el 70% de la superficie de la tierra; esta simple referencia nos indica la importancia que tiene el mar para el planeta. Una visión retrospectiva de la historia y un análisis de las relaciones del hombre con el mar, desde la noche de los tiempos hasta el presente, nos permite observar con objetividad, que el uso del mar ha contribuido sustancialmente al desarrollo y progreso de las civilizaciones.

Cuando el hombre comenzó a utilizar los mares, ríos y lagos para trasladarse y obtener provecho de sus recursos vivos, se inició una nueva etapa en el desarrollo humano y sus civilizaciones. El empleo de los océanos y aguas continentales como medio de comunicación ha permitido el enriquecimiento de los pueblos que supieron hacer uso adecuado del mar, prosperidad que además impulsó el progreso de las artes y la ciencia; estos logros crearon la necesidad de desarrollar un poder que hizo posible sentar bases firmes de una in-

fluencia a grandes distancias, cuya realidad se mantiene hasta el presente y hace necesaria la determinación de normas que regulen el comportamiento para una convivencia civilizada, en paz y armonía.

Importancia de las comunicaciones marítimas y su impacto en el comercio mundial.

Las comunicaciones marítimas están estrechamente vinculadas al "comercio marítimo" y a la geografía económica y humana. Desde los albores de la civilización surge el comercio marítimo como aquella actividad a través del mar para intercambiar productos entre comunidades humanas con ánimo de lucro; actividades paralelas a otras dos a las que se dedicó el hombre desde que fue capaz de navegar: la pesca y la piratería, habiéndose eliminado hoy en día esta última actividad ilícita.

El comercio marítimo, con el transcurso de los siglos, ha demostrado su condicionamiento a un imperativo económico; estadísticamente, continúa siendo la más rentable de las actividades marítimas a nivel mundial, con rentas anuales por fletes en el orden de los *veinte mil millones de dólares* (1980) , le sigue la actividad pesquera y la explotación de petróleo, gas y minerales.

En América del Sur se localizan dos importante lugares estratégicos a nivel mundial: el Canal de Panamá y los pasos al sur del Cabo de Hornos; ambos controlan las comunicaciones marítimas entre el Atlántico y el Pacífico. La importancia estrátegica de una determinada área marítima está dada en términos del potencial que tenga para ser usado como vía de transporte, así como su maginitud y variabilidad de recursos naturales y la protección mediante el ejercicio del poder. Actualmente, las comunicaciones marítimas más importantes en el Pacífico se sitúan en el Noreste y el Oeste; entre California (EEUU), Japón, la República Popular China, Filipinas y el Estrcho de Singapur; y hacia el Sur, Australia y Nueva Zelandia, vía Hawai y Nueva Caledonia. Por el contrario, la ruta Australia-Nueva Zelandia-América del Sur es eventual y casi inexistente. La ruta más importante en el Continente Sudamericano es entre el Estrecho de Magallanes y Panamá, pasando a lo largo de los puertos ubicados en esta parte del Pacífico Sur, alejados del "gran arco de la cuenca" (China, Japón, EEUU).

Si bien es cierto que existen diversos convenios internacionales que regulan el transporte marítimo, es necesario fijar normas que en base a la costumbre nos permitan mantener dichos principios generales como orientaciones para el uso universal de los océanos.

Importancia de los recursos vivos y no vivos.

Los recursos naturales renovables.

Los recursos naturales están destinados a satisfacer la primera de las necesidades humanas fundamentales, que es la alimentación; de ahí la importancia de su uso racional mediante la aplicación de una normatividad adecuada a cada especie. El manejo de los recursos vivos y sus derivados a nivel industrial, representa un rubro importante en la economía de los países.

Los recursos no renovables del subsuelo marino vienen siendo utilizados, en la medida que la tecnología lo permi-

ta, solamente a lo largo del zócalo continental. La investigación científica da a conocer las bondades y aplicaciones de cada recurso, y la tecnología nos permite la extracción, transformación y utilización de los mismos. Los recursos no renovables representan una amplia gama de formas y estructuras de la materia y de la energía. En el medio marino y en el subsuelo se explotan, de manera muy reducida, las sales minerales e hidrocarburos; sin embargo, existen otras formas de recursos como la energía ondulatoria, las corrientes y el viento, que tienen, hacia el futuro, un vasto campo de aplicaciones.

En cuanto a recursos, en esta parte del Pacífico es reconocida su riqueza ictiológica y sus pesquerías, asi como las acumulaciones en los fondos marinos de "sulfatos polimetálicos" y "nódulos de manganeso".

Desarrollo de la investigación científica.

La investigación científica constituye la fuente de conocimiento que le permite al hombre obtener la información necesaria para comprender los mecanismos de la naturaleza y, eventualmente, dominarlos en su propio beneficio. A pesar que la naturaleza es muy compleja y sus mecanismos a veces difíciles de comprender, el hombre, gracias a su enorme curiosidad y a su capacidad para razonar, ha evolucionado en el transcurso de este siglo desarrollando teorías y tecnologías muy avanzadas que le han permitido desentrañar una gran cantidad de información que le permitirá utilizarla para su progreso. En muchos casos la evolución tecnológica desarrollada por el hombre, para ser aplicable a la investigación científica, ha sido mayor que su capacidad para asimilar la enorme información acumulada; ante este reto, el ser humano está forzando su imaginación en busca de la "inteligencia artificial", máquinas que le permitan "pensar" a la enorme velocidad con que las computadoras generan información.

Esta prodigiosa tecnología se ha aplicado al estudio del mar con sorprendentes resultados, en especial durante las últimas dos décadas. El desarrollo de la tecnología de imágenes por satélite nos ha permitido, por primera vez, "ver" al mar en su real dimensión y estudiar sus fenómenos desde el punto de vista global. A sus vez, el gran desarrollo de las computadoras nos permite hoy en día procesar el gran volumen de información que recolectan los satélites para estudiar los fenómenos marinos, modelarlos, y comprender su comportamiento.

El intercambio de experiencias y la regulación de la investigación científica que norma en términos generales la Convención del Mar es un gran paso para resguardar los intereses de los Estados ribereños que, como el Perú, ostentan una gran riqueza en su dominio marítimo.

El rol del medio ambiente marino.

A pesar que la capa del océano es apenas una película superficial sobre la gran masa del globo terráqueo, el mar juega un rol preponderante en la dinámica del clima de nuestro planeta, y gracias a ella existen sobre la tierra diversas formas de vida. La peculiar propiedad que tiene el agua de almacenar uan gran cantidad de energía en forma de calor, y su posterior liberación, constituye la causa principal del clima mo-

derado que permite la existencia de la vida sobre la tierra. Los océanos absorven más de la mitad de la radiación solar; parte de este calor se transfiere al interior de la columna de agua y parte escapa hacia la atmósfera, principalmente por evaporación. La evaporación a su vez, enfría las aguas superficiales, volviéndolas más densas, haciendo que se profundicen y desplacen aguas más cálidas a la superficie transferiendo calor a la atmósfera.

Un fenómeno similar de mezcla vertical, pero debido a la fuerza de los vientos, ocurre en la zonas costeras donde soplan los vientos alisios, como en el litoral peruano, y donde las aguas superficiales son desplazadas y reemplazadas, esta vez por aguas intermedias, mas frías y ricas en nutrientes, que refrescan la atmósfera. En el caso del Perú, este factor determina el clima fresco y templado de nuestro litoral. Al igual que este fenómeno, también las corrientes marinas juegan un rol importante en la distribución de la energía del sol, moderando el frío de las regioens polares y refrescando el de las regiones tropicales. Por este motivo, los océanos son llamados "la máquina reguladora del clima" de la tierra. Esta particularidad, ha permitido determinar que si no fuera por la capacidad de los óceanos, de almacenar y liberar calor, los continentes serían extremadamente cálidos durante el día y con temperaturas bajo cero durante todas las noches, lo cual no permitiría el desarrollo de la vida como lo conocemos hoy. Un fenómeno que ilustra de manera clara el rol del océano en el medio ambiente de nuestro planeta es el fenómeno "El Niño", un caso excepcional de interacción entre el océano y la atmósfera, que produce una alteración en todo el clima de la tierra.

CONSIDERACIONES SOBRE EL DOMINIO MARÍTIMO DEL PERÚ

Características del Mar Peruano.

El mar peruano es un ambiente natural como lo es nuestra Amazonía o el desierto costero. Sus caractereisticas están dadas por un conjunto de factores meteorológicos y oceanográficos que, a su vez, mediante el sistema de corrientes, determinan el clima fresco y templado del litoral peruano. El fenómeno metereológico más importante que caracteriza al Mar Peruano, es el anticiclón del Pacífico Sur, un centro de alta presión localizado frente a la costa central de Chile, el cual genera un sistema de vientos denominados alisios que llegan al litoral peruano desde el suroeste. Estos vientos contribuyen en el sistema de corrientes marinas superficiales conocida como "la Corriente Peruana" . Además, los vientos alisisos debido, entre otros, al efecto de Coriolis (deflección de los fluidos por la rotación de la tierra) producen en la zona litoral del Perú el fenómeno de afloramiento costero, mecanismo mediante el cual aguas templadas y ricas en nutrientes emergen (afloran) a la superficie, fertilizando el mar y templando el clima costero. Este sistema de corrientes baña el litoral del Perú desde Tacna hasta Piura (Punta Falsa), donde se desvían hacia el Oeste para conformar el sistema de corrientes ecuatoriales. Entre Piura y Tumbes, domina el frente ecuatorial, una zona de mezcla de aguas templadas de la corriente peruana y de aguas cálidas ecuatoriales que crean un

ambiente ecológico propio, diferente del templado que aparece en el litoral central y sur del Perú. Este sistema de corrientes que determinan un mar rico, cuyas aguas son de las más productivas del mundo, no es sin embargo muy estable. En ciertos períodos, debido principalmente al cambio en el régimen de los vientos, el sistema se altera profundamente, generando cambios importantes en el sistema de corrientes, y en la ecología. Esta alteración es llamada el fenómeno "El Niño", y se presenta en nuestro litoral en forma recurrente pero no cíclica, oscilando entre 4 y 10 años, cada manifestación. Se puede decir que el Mar Peruano constituye un ambiente natural dominado por el sistema de aguas templadas de la Corriente Peruana en la costa central y sur, y por el frente ecuatorial en la costa norte. Ambos sistemas de corrientes hacen de las aguas del litoral peruano uno de los sistemas ecológicos más diversificados y productivos de los océanos de la tierra.

Desarrollo de la jurisprudencia nacional.

El espacio denominado el "Mar de Grau" está normado por diversas disposiciones legales, las cuales regulan los intereses del Estado en base a lo que dispone la Constitución Política. A continuación se mencionan algunos dispositivos legales, desde la declaración de soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas:

a) El Decreto Supremo Nro. 781 del 01 de agosto de 1947 declara la soberanía y jurisdicción nacional sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano hasta una distancia de 200 millas marinas, incluyendo la plataforma submarina o zócalo continental, para preservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que se encuentra en dicho mar.
b) Esta declaración "no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional ". En la Declaración de Santiago, del 18 de agosto de 1952, ratificada por el Perú mediante Resolución Legislativa Nro. 12.305, del 06 Mayo 1955, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman, como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas. Ello "no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada, para las naves de todas las naciones".
c) La Ley de Aeronáutica Civil del Perú Nro. 15720, del 11 Noviembre de 1965, establece que "la República del Perú ejerce, soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales comprendidas dentro de las 200 millas".
d) La Ley General de Aguas, Decreto Ley Nro. 17752, del 24 julio 1969, considera que las aguas (marítimas, terrestres y atmosféricas) pertenecen al Estado, siendo su dominio inalienable e imprescriptible, señalando en su artículo 4, inc. a), que las aguas del mar se extienden hasta las 200 millas.

e) Artículo 98 de la Constitución Política del Perú de 1979: " El dominio marítimo comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley. En su dominio marítimo el Perú ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y los convenios internacionales ratificados por la República"

f) Decreto Legislativo Nro. 134, de fecha 12 de junio de 1981, que aprueba la Ley Orgánica del Ministerio de Marina. Artículo 54 correspondiente a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Ejercer policía marítima, fluvial y lacustre en el dominio marítimo hasta las doscientas millas, en ríos y lagos navegables, así como en los puertos y el litoral.

g) El Texto Unico Ordenado de la Ley General de Minería, aprobado por el Decreto Supremo Nro. 014-92-EM del 02 junio 1992, señala..."todo lo relativo al aprovechamiento de las sustancias minerales del suelo y del subsuelo del territorio nacional, así como del Dominio Marítimo".

h) Ley General de Pesca; Decreto Ley Nro. 25597 del 22 diciembre 1992. Establece en: Art 2do. " Son patrimonio de la Nación los recursos hidrobiólogicos contenidos en las aguas jurisdiccionales..."; Art 7to.- "Las normas adoptadas por el estado para asegurar la conservación y racional explotación de los recursos hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales, podrán aplicarse, más allá de las 200 millas marinas, a aquellos recursos multizonales que migran hacia aguas adyacentes o que proceden de éstas hacia el litoral por su asociación alimentaria con otros recursos marinos o por corresponder a hábitats de reproducción o crianza.

i) Constitución Política de 1993, Art. 54. "El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre. El dominio marítimo del estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las lineas de Base que establece la ley. En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin prejuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los Tratados ratificados por el Estado. El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aereo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los Tratados ratificados por el Estado".

El Perú y su relación con el Mar.

Por su ubicación geográfica, el Perú es un país eminentemente marítimo, debido a las siguientes características:

- Dentro del globo terráqueo se encuentra ubicado en la región central y occidental de América del Sur.
- Es colindante y participa del mar, y está conformado por tres regionesw Costa, Sierra y Selva; las mismas que se vinculan por sus características acuáticas o marítimas y sirven de nexo con el resto del continente

en las cuatro direcciones cardinales Norte-Sur y Este-Oeste.
- Por su posición marítima en Sudamérica, es el acceso principal hacia la cuenca del Pacífico para los países del Atlántico Sur que no tienen ese acceso: Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.
- Su geografía andino-amazónica hace que sus ríos interconecten las cuencas internacionales del Amazonas, el Orinoco y la del Plata, hacia el Atlántico; posibiltando su proyección de país biocéanico.
- Está ligado a la Antártida por la proyección de sus costas hacia el Sur y a la influencia de este Continente sobre la riqueza de nuestro mar y la particularidad del clima en el litoral.

ALCANCES DEL DERECHO DEL MAR

Desarrollo de la jurisprudencia.

Desde el siglo III AC se estableció un Código Marítimo, denominado la Ley del Mar de Rodas, el cual se aplicó en el Mediterráneo (Mare Nostrum). A inicios de la edad moderna, cuando comienzan a perfilarse los actuales estado-nación, estos comprendían dentro de su dominio al mar que circundaba sus costas. En 1609, Grotius, en su obra "Mare Liberum" expresa las justificaciones legales y éticas para la libertad del "alta mar". Selden, en 1635, en el "Mare Clausum", admite el principio de libre navegación y a la vez sustenta el derecho del Rey de Inglaterra de apropiarse de las aguas que rodeaban la Gran Bretaña. Recién a partir de 1702, Van Bynkershoek, en su libro "Dominio de los Mares", configura la noción de "Mar Territorial" a favor del estado costero, con una extensión similar al tiro del cañón de tres (3) millas, y la de "Alta Mar" como zona libre y de derecho común para la navegación. En 1782, Galiani precisa la amplitud de las aguas territoriales con la distancia de tres (3) millas; este principio se hizo universal en el siglo XIX, con ciertas diferenciaciones en algunas potencias marítimas que mediante la "política de los cañones", imponían su voluntad, bajo pretexto de cautelar la vida y los bienes de sus súbditos.

Desde la Liga de la Naciones hasta la Tercera Conferencia de la Onu sobre el derecho del Mar (1972-82).

El primer intento para codificar el Derecho del Mar, en el presente siglo, se realizó con los auspicios de la Liga de las Naciones, mediante un cómite de expertos que trataron los temas de: aguas territoriales, explotación de recursos marinos , piratería y status legal de barcos mercantes estatales, entre otros.

La Conferencia de la Haya, en 1930, consideró estos temas pero no pudo lograr un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, pero sí logró un cómite que preparó artículos sobre el status legal del mar territorial y otros temas como el derecho del paso inocente.

Entre 1945 y 1947 varios países, como los Estados Unidos, México, Argentina, Chile y Perú, proclamaron soberanía y jurisdicción sobre toda la extensión del Zócalo Continental, así como las aguas epicontinentales que los cubren sobre las del mar adyacentes a ellas, en toda la extensión necesaria para la conservación y vigilancia de la riquezas allí contenidas.

Después de la formación de las Na-

ciones Unidas en 1945, la Asamblea General estableció una "Comisión para el Derecho Internacional" en la que el Derecho del Mar formó parte sustancial. Hacia 1956 se establecieron las bases de la Primera Conferencia sobre Derecho del Mar y en 1958 se llevó a cabo la Conferencia de Ginebra, donde se establecieron cuatro convenciones: Sobre el Mar Territorial; Sobre la Plataforma Continental; Sobre la Alta Mar y Sobre los Recursos Vivos de la Alta Mar. Esta Conferencia demostró un alto grado de concordancia en ciertos alcances, pero no llegó a ningún acuerdo en dos puntos importantes como fueron la anchura del Mar Territorial y los límites de pesca. En 1960 se convocó una Segunda Conferencia pero la propuesta para extender el mar territorial a seis millas, más seis millas de zona exclusiva de pesca, no logró una acuerdo definitivo. Entre 1960 y 1970 se produjeron cambios en el panorama internacional lo cual concitó un mayor interés sobre los espacios oceánicos.

En 1970, la Asmablea General de la ONU, tomando en cuenta que los problemas relativos a todas las partes del mar están estrechamente relacionados entre sí, consultó sobre la convivencia de convocar a una Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, la cual realizó su primera sesión en 1973 y en 1982 adoptó la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Tercera Conferencia. La Convención de Jamaica o del Nuevo Derecho del Mar.

El trabajo de esta Convención se realizó en tres Cómites Principales:

Comité Nro. 1: Trató de la explotación minera en las profundidades y del régimen del área de patrimonio común de la humanidad, así como de la constitución de la autoridad para los lechos marinos.

Comité Nro. 2: Trató sobre el mar territorial, la zona contigua, estrechas, la zona económica exclusiva, archipiélagos, el régimen de las islas y la plataforma continental.

Comité Nro. 3: Trató de los asuntos relacionados con la preservación del medio ambiente marino y la investigación científica.

El nuevo Derecho del Mar, abierto a la firma en Diciembre de 1982, después de 10 años de arduas negociones, en las cuales el Perú tuvo una participación relevante, principalmente en cuanto a la extensión de la soberanía y jurisdicción hasta las doscientas millas, ha completado más de 130 ratificaciones y adhesiones y está en vigor desde noviembre de 1994.

La Convención establece un completo marco que reglamenta todos los espacios oceánicos. Su texto está dividido en 17 partes y nueve anexos, contiene disposiciones que rigen, entre otras cosas, los límites de la jurisdicción nacional, el acceso a los mares, la navegación, la protección y preservación del medio marino, la explotación y conservación de los recursos vivos, la investigación científica, la explotación minera de los fondos marinos y otros tipos de explotación de los recursos no vivos y la solución de controversias. Asimismo, se establecen nuevos órganos internacionales que desempeñarán funciones para la consecución de determinados objetivos.

El conjunto integrado de disposiciones que otorga el goce de derechos y beneficios, entraña igualmente el compromiso de cumplir determinados deberes

y obligaciones, orientados a establecer un orden global equitativo. La Convencion permite establecer un mar territorial cuya anchura no exceda de 12 millas marinas y reconoce el tradicional derecho de paso inocente por el mar territorial. Se indican los casos concretos en que el paso no es inocente. Permite establecer, además, fuera de las aguas territoriales, una zona contigua también de 12 millas donde el Estado ribereño podrá tomar la medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de imigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial. Permite, además, una zona económica exclusiva que no exceda de 200 millas náuticas y una Pltaforma Continental que se extiende hasta el borde exterior del margen continental; sobre estos espacios, concede al Estado ribereño derechos de soberanía y jurisdicción para la explotación de estas zonas, particularmente en cuanto a los recursos naturales vivos y no vivos. Al mismo tiempo precisa sobre la zona económica exclusiva el acceso de los Estados vecinos sin litoral para la explotación de los recursos no explotados por el Estado ribereño, defendiendo la libertad de navegación en el Alta Mar. En todo caso se reconoce en esta última zona, los derecho de los demas Estados sin perjuicio de los derechos del Estado ribereno. Fuera de la zona económica exclusiva, las actividades que se realizan en la superficie y en la columna de agua se rigen por la disposiciones relativas a la alta mar. Los fondos marinos, en esta área, son declarados patrimonio comun de la humanidad, creándose un órgano encargado de administrar su exploración y explotación denominado la "Autoridad Internacional de los Fondos Marinos" , la cual a su vez contará con un brazo comercial. La convención obliga a las partes a resolver sus controversias por medio pacíficos y considerar diversos procedimientos optativos para que lo haga en caso de que aún con la mediación con un tercero no puedan llegar a un acuerdo.

El Perú, pese a haber desarrollado una activa participación durante la negociación y redacción de las disposiciones de la Convención, no ha firmado el texto y, debido al vencimiento de plazo establecido, la manera de formar parte del nuevo Derecho del Mar (1982) sería pr medio de la adhesión; situación que ha desatado una polémica que divide a la opnión pública en dos corrientes: "Zonistas" en favor de la Convención y " Territorialistas" en contra de aceptar básicamente los términos que debilitarían a juicio de estos, la soberanía y jurisdicción de las 200 millas de nuestro dominio marítimo.

Los países del Pacífico Sur Oriental.

Colombia, Ecuador, Perú y Chile, han participado en la Conferencia sobre el Derecho del Mar; Colombia y Chile suscribieron la convención el 10 de diciembre de 1982, Ecuador y Perú no la suscribieron aunque Perú votó a favor de la misma. En esta oportunidad Perú dejó constancia del conflicto existente entre algunos artículos de la Convención y la Constitución Política de 1979.

Consideraciones de Seguridad y Defensa Nacional.

La Convención sobre el Derecho del Mar es compatible con los intereses vi-

tales del país en lo relacionado a la explotación de recursos renovables y no renovables del Dominio Marítimo. En el aspecto de seguridad y defensa es importante anotar que la Constitución Política del Perú establece el principio de "libertades de comunicación internacional", sobre el Domino Marítimo, la declaración de Santiago, de 1952, consagra el regimen de " paso inocente" en la Zona Marítima de las 200 millas; además es importante observar que Chile ha instituido, mediante legislación interna, diferentes espacios oceánicos reconocidos por la Convención como: Mar Teritrial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continetal. A fin de grantizar medidas de confianza que consoliden la seguridad entre los países del Pacífico Sur Oriental, sería conveniente alcanzar un acuerdo con los firmantes de la Declaración de Santiago para afirmar el concepto de "paso inocente" hasta las 200 millas entre ellos, como un acuerdo de aplicación regional para los países de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

CONCLUSIONES

- El Dominio Maritimo del Perú constituye un ambiente natural dominado por el sistema de aguas templadas de la Corriente Peruana en la costa central y sur, y por el frente ecuatorial en la costa norte. Ambos sitemas de corrientes hacen de las aguas del litoral peruano uno de los siguientes ecólogicos más diversificados y productivos de los óceanos de la tierra.
- La Convención establece un completo marco que reglamenta todos los espacios óceanicos y contiene disposiciones que rigen, entre otras cosas, límites de la jurisdicción nacional, el acceso a los mares, la navegación, la protección y preservación del medio marino, la explotación y conservación de los recursos vivos, la investigación científica, la explotación minera de los fondos marinos y otros tipos de explotación de los recursos no vivos y la solución de controversias.
- El Derecho Internacional, tal como lo expresa la Convención, reconoce que la extensión del " Mar Territorial" tiene una anchura máxima de doce (12) millas náuticas; asimismo, reconoce derechos de soberanía y jurisdicción sobre los recursos que se encuentran sobre la Zona Económica Exdusiva y la Plataforma Continental que se extiende hasta las doscientas (200) millas. Estos limitados alcances han sido el principal inconveniente para que el Perú, pese haber participado activamente en la elaboración del nuevo Derecho del Mar, se abstuviera de firmar la Convención de Jamaica en 1982. Existen en el Perú corrientes de opinión que consideran que el deminio marítimo tiene una conotación territorial de doscientas (200) millas náuticas.
- La Constitución Política del Perú de 1993, permite que la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 pueda aplicarse sin contravenir su espiritú. La nueva Constitución Política acepta que la soberanía y jurisdicción sobre el mar adyacente y espacio aéreo en el dominio marítimo, se ejerce sin prejuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad, con la ley y con los Tra-

tados ratificados por el Estado.

- La Convención sobre el Derecho del Mar reconoce que el Estado ribereño tiene distintos niveles de soberanía y jurisdicción sobre diferentes espacios oceánicos que van, en el caso del mar adyacente a sus costas, hasta las doscientas millas náuticas; y en el caso de la Plataforma Continental (lecho y subsuelo), hasta las 200 y/o 350 millas en función de su configuración geográfica. Estos diferentes espacios comprenden lo que el Perú denomina "Dominio Marítimo".
- El ejercicio de la soberanía y jurisdicción sobre los espacios oceánicos y sus recursos, tiene una connotación diferente a la que se aplica al territorio continental. La Convención sobre el Derecho del Mar reconoce una aplicación práctica de estos conceptos, los cuales se adecúan al accionar de las nuevas corrientes de integración internacional y resguardan íntegrantemente los verdaderos y prácticos intereses de la Nación.

LA OMI Y EL NUEVO MILENIO

Nota de Presentación

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú desempeña, en el país, la misión y funciones concernientes a la Autoridad Marítima; las ejerce con la jurisdicción de sus distritos navales y a través de las capitanías de puerto que, en el litoral marítimo, en los ríos navegables de la región oriental y en los espacios lacustres de la meseta altoandina del Callao (Puno), operan en el territorio patrio.

La Autoridad Marítima, a tenor de la Ley N° 17824 (que, en setiembre de 1967, creó, renovada y adecuada a la época, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas), tiene como misiones sustantivas "ejercer jurisdicción naval de control, vigilancia, seguridad y protección sobre las actividades marítimas, fluviales y lacustres"; acciones de preservación y defensa de los recursos y riquezas naturales que tienen como medio y habitat el ambiente acuático, acciones orientadas todas ellas a cumplir y hacer cumplir las leyes nacionales e internacionales en vigencia.

Asimismo, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, como Autoridad Marítima peruana, efectúa, entre sus diversas funciones, actividades orientadas a la protección de la vida humana en el mar; a intervenir en las acciones de asistencia y salvamento de personas, buques y bienes; a prestar auxilio en los casos de averías e incendios; al control del tráfico marítimo en nuestras aguas océanicas; a la represión del contrabando y de toda actividad ilícita en las aguas jurisdiccionales peruanas; a ejercer medidas cautelares y de protección sobre los recursos y riquezas existentes en nuestro dominio marítimo.

El vicealmirante Luis Bianchi Muñoz, Director General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, nos hace llegar para su difusión por la Revista de Marina el reciente Mensaje del Secretario General de la Organización Marítima Mundial (OMI), Sr. William A. O'Neil, con motivo de la celebración del Día Marítimo Mundial, 1999.

MENSAJE
del Secretario General de la Organización Marítima Mundial, Sr. Willian A. O'Neil

Hace cien años, cuando el mundo estaba a punto de entrar en un nuevo siglo, pocos pensaban que sus vidas cambiarían de manera apreciable. Se suponía que la vida seguiría siendo muy parecida a la que se habían tenido hasta entonces, y esto incluía la vida en el mar. El tiempo demostró lo contrario. En el siglo XX han habido más cambios que en todos los siglos anteriores de nuestra historia.

Hoy, cuando nos acercamos no sólo a un nuevo siglo sino también a un nuevo milenio, la mayoría pensamos que los cambios que nos esperan serán enormes. Aunque no podamos predecir con exactitud en qué consistirán esos cambios, sí podemos hacer, con cierta base, algunas conjeturas sobre lo que sucederá en nuestro sector: el sector del transporte marítimo.

Mientras la población mundial siga creciendo, también crecerá la necesidad de alimentos y otros bienes, y como consecuencia de ello aumentará el tráfico en nuestros mares, y también la demanda de buques para hacerlo posible. Cuando los países en desarrollo alcancen su madurez, necesitarán más alimentos, más materias primas para sus industrias en expansión y también más combustible para satisfacer sus crecientes necesidades energéticas, y, por otra parte, también dispondrán de más mercancías para explotar. Lo que esto significa es que el transporte marítimo desempeñará un papel aún más importante porque los buques seguirán siendo el medio de transporte mejor, más económico y más respetuoso del medio ambiente.

La cada vez más rápida evolución tecnológica afectará a los propios buques. Un cambio importante será el de la velocidad que puedan alcanzar éstos. Actualmente, la mayoría de los buques mercantes navegan a 20 nudos o menos, una velocidad no muy superior a la que podían alcanzar hace 50 años. Sin embargo, innovaciones de proyecto que ya conocemos permiten a ciertos buques de pasaje alcanzar velocidades de 50 nudos, y cabe prever que dentro de unos cuantos años esa velocidad podrá ser aún mucho mayor. Después, los buques de carga seguirán ese mimo camino.

También cabe esperar cambios importantes en la propulsión de los buques. Hace 100 años, la navegación a vela todavía era algo corriente y la mayoría de los buques con motor utilizaban carbón. Actualmente, casi todos los buques utilizan como combustible productos derivados del petróleo, pero éstos serán cada vez más escasos según avance el nuevo milenio. Así, cabe preguntarse qué tipo de combustible utilizarán los buques del mañana: ¿energía solar o nuclear, quizá? ¿Volverá acaso la navegación a vela? ¿O surgirá algo completamente inimaginable ahora?

Así como habrá buques más rápidos, también podría haber buques mayores, pero esto sólo sucederá si los aspectos económicos y logísticos de los buques grandes resultan positivos. Si nos fijamos en la evolución de los buques tanque y en algunos de los planes grandiosos del pasado, sospecho que pasarán muchos años antes de que se construyan buques incluso más grandes que los actuales.

Sin embargo, no cabe duda de que los buques sí serán cada vez más complejos. Irán dotados de computadoras más potentes y los enlaces con tierra mediante sistemas de comunicaciones por satélite serán cada vez más complejos. La navegación dependerá más de innovaciones electrónicas tales como el sistema universal de determinación de la situación, que se combinará con cartas electrónicas y mecanismos automáticos de alerta que harán imposible que un buque desaparezca sin dejar rastro. Los buques serán más seguros y seguirán mejorando sus ya importantes logros en lo que respecta a la reducción de la contaminación.

En una época en que los cambios están a la orden del día, es difícil predecir con seguridad lo que reserva el futuro al transporte marítimo mundial. Sin embargo, sí sabemos que la tecnología ofrecerá muchas nuevas posibilidades y cabe esperar que también cree algunos problemas. El sector del transporte marítimo debe estar alerta a esos posibles problemas y no olvidar que algunos de los accidentes habidos en el mar en los últimos decenios se han atribuido a innovaciones tecnológicas que no se estudiaron debidamente desde el punto de vista de la seguridad antes de aplicarse.

Con el fin de facilitar esa labor, la OMI ya ha conseguido que se adopten procedimientos que garanticen una evaluación de las nuevas ideas *antes* de su aceptación. No podemos permitir que los acontecimientos sigan su curso y reaccionar después ante los desastres que originen. Lo que hay que hacer es impedir que éstos sucedan. Las nuevas tecnologías nos ayudarán a ello, ya que la compilación de datos y un examen cuidadoso de los informes y estadísticas de accidentes nos permitirán hacernos una idea más clara de la causas reales de los accidentes.

Una de las afirmaciones que más se escuchan en el sector del transporte marítimo es que la mayoría de los accidentes que se producen en el mar se deben a errores humanos, y sin embargo, hasta hace bien poco, apenas se había hecho nada para tratar de determinar por qué gente profesional, competente y bien entrenada, comete errores. A resolver ese enigma deben ir dirigidos nuestros mayores esfuerzos.

Esta cuestión cobrará aún mayor importancia según avance el nuevo milenio, dado que la complejidad de los buques del futuro exigirá mayor pericia y conocimiento de los responsables de sus operaciones. Así pues, habrá que mejorar la formación de las tripulaciones y el nivel de preparación de todas las personas que intervienen en el transporte marítimo, tanto en tierra como en el mar. La correcta implantación del Convenio de Formación revisado, así como del Código IGS, ayudará mucho a conseguir esos objetivos. Hay que poner de relieve el importante papel que desempeñan las personas que imparten la formación porque debemos conseguir que éstas sean altamente competentes, estén bien motivadas y dispongan de un medio laboral y una

remuneración que tengan en cuenta el nivel de sus conocimientos y las alienten en sus responsabilidades profesionales.

Habrá que prestar especial atención a ciertos tipos concretos de buques. Por ejemplo, los buques de pasaje requerirán un cuidado especial por la cantidad de personas que transportan. En los últimos años han habido varios sucesos en los que tuvo que evacuarse la nave. Se han perdido muy pocas vidas humanas pero gracias, en cierta medida, a la buena suerte. Debemos asegurarnos de que el régimen normativo y los procedimientos operacionales existentes sean los adecuados para hacer frente a un aumento enorme de estos buques. No podemos esperar a que un accidente se convierta en tragedia para tomar medidas.

Esto no significa que se necesiten cada vez más normas. La OMI y el sector están de acuerdo en que ése no es necesariamente el método más indicado para mejorar la situación y en que, por el contrario, lo que deberíamos hacer es conseguir que las medidas ya existentes se apliquen debidamente. El problema consiste, en parte, en que tanto el sector como los gobiernos están experimentando dificultades para aplicar la legislación que ya se ha elaborado, sin necesidad de añadir nuevas normas a la lista. Por consiguiente, antes de pensar en elaborar nuevos convenios y reglas, tenemos que conseguir que los ya existentes se apliquen y hagan cumplir. El Programa de Cooperación Técnica de la OMI, que se ha concebido y estructurado como parte integrante del proceso de implantación, facilitará esa tarea. Su utilidad, ya probada, será aún mayor en el futuro, cuando se amplíe el número actual de representantes regionales a otras zonas del mundo.

Existe, sin embargo, otra cosa positiva que podemos hacer al prepararnos para el nuevo milenio, un factor que podemos introducir nosotros mismos y que consiste en modificar nuestra actitud hacia la seguridad de la navegación y la protección del medio del medio marino. Tenemos que seguir promoviendo una cultura de la seguridad en nuestro sector cuyo eje central sea la calidad. Las nuevas tecnologías no van a *crear* una cultura, pero nosotros como individuos si podemos crearla. Es responsabilidad nuestra conseguir que, en todo lo que hagamos, pensemos lo primero en la calidad y la seguridad. Durante los últimos 40 años la OMI ha conocido grandes éxitos en la consecución de sus objetivos primordiales. Se ha experimentado un descenso constante en el número de accidentes y de pérdidas totales de buques. La cantidad de hidrocarburos procedentes de buques que entra en el mar ha disminuido en un 60% y el número de derrames importantes de hidrocarburos se ha reducido a la mitad.

Estos son datos de los que podemos estar orgullosos, pero también deben ser el punto de partida de nuestro esfuerzo incesante por mejorarlos. Ese ha de ser nuestro objetivo para el futuro.

Se trata de una tarea sin fin pero que ofrece recompensas inmensas. Yo estoy seguro de que en el nuevo milenio todos los que participamos en alguno de los innumerables elementos que componen el sector del transporte marítimo estaremos a la altura de las circunstancias y seguiremos mejorando la seguridad marítima y el medio marino.

La OMI y el Nuevo Milenio

En momentos en que en el mundo se aproxima el final del segundo milenio la tentación de echar una mirada al pasado es tan irresistible como el deseo de mirar hacia el futuro. En cualquiera de los dos casos, la impresión más fuerte que se recibe es la de cambio acelerado. A mediados del siglo XIX, la mayoría de los buques aún navegaban a vela, exactamente igual que miles años antes. La radio acababa de inventarse, pero sólo se utilizada en unos pocos buques: incluso la electricidad era escasamente utilizaba.

La mayoría de los buques propulsados existentes eran buques de vapor alimentados por carbón. El petróleo, el diesel y los motores de turbinas todavía estaban en su infancia.

Durante los 100 años del milenio, el transporte marítimo, al igual que casi todo lo demás, sufrió una revolución. La vela dio paso al vapor, y el carbón a los hidrocarburos. La radio se convirtió en algo corriente y después obligatorio. Se inventó el radar y se pusieron en órbita satélites de comunicaciones. Los buques se hicieron de mayor tamaño y más rápidos. Los buques de pasaje transatlántico se convirtieron en las estructuras más grandes, poderosas y atractivas que jamás se habían construido, hasta que sus pasajeros los cambiaron por las aeronaves, que ni siquiera se habían inventado a comienzos del siglo.

Se crearon nuevos tipos de buques para transportar hidrocarburos y cargas secas a granel en cantidades que no hubieran podido imaginarse unos cuantos decenios atrás. Los buques contenedores y de transbordo rodado no sólo aceleraron el comercio -también ayudaron a poner fin al nombre de muchos de los puertos más famosos del mundo, a medida que se construían nuevos muelles alejados de la congestión y las restricciones de las ciudades que habían ayudado a crear. Aparecieron nuevas potencias marítimas en tanto que las tradicionales declinaban. El sector, que siempre había sido internacional, fue aumentando su fragmentación.

A mediados del siglo (en 1948 para ser exactos) se creó la Organización Marítima Internacional. Su mandato principal era mejorar la seguridad de transporte marítimo internacional sirviendo de foro en el que se pudieran formular y adoptar medidas técnicas e instrumentos de carácter jurídico. En el medio siglo siguiente, la OMI elaboró más de 40 convenios y códigos y se hizo responsable no sólo de la seguridad marítima, sino también de la prevención de la contaminación, la responsabilidad e indemninación y otras cuestiones. El número de sus Miembros aumentó de 32 en 1959, a 157 en 1999. La mitad de dichos Estados Miembros no existían cuando nació la Organización.

El milenio actual toca a su fin en un periodo de cambios tecnológicos a menudo asombrosos, acompañados de transformaciones políticas y económicas. ¿Qué traerá el próximo?

La forma del futuro quizás

Parece cierto que la revolución tecnológica continuará su curso. Probablemente se acelerará de manera que el mundo de 2099 será incluso más diferente del nuestro, que el actual lo es de 1899.

Alguno de los cambios que *podrían* ocurrir se esbozan a continuación. Es probable que unos tengan lugar, aunque posiblemente la mayoría no llegarán a ocurrir nunca. Pero todos ellos podrían llegar a ser técnicamente viables.

En términos generales, la revolución tecnológica será beneficiosa para el transporte marítimo y las cuestiones relacionadas con el sector. Tal vez el mayor cambio de este último siglo se haya producido en el campo de las comunicaciones. Si bien la primera vez que se utilizó la radio, en 1899, fue para efectuar un salvamento en el mar, la técnica estaba aún en sus comienzos. En ese año, la mayoría de los buques, al zarpar, se encontraban prácticamente aislados del resto del mundo hasta que llegaban a su destino. En la actualidad los buques mantienen enlaces por radio con sus propietarios, con el personal en tierra y con otros buques en el mar y su situación puede establecerse con exactitud mediante sistemas universales de determinación de la situación, su derrota puede seguirse por radar y en caso de emergencia, su situación se puede transmitir automáticamente a las autoridades en tierra responsables del salvamento. Las comunicaciones continuarán mejorando en el futuro previsible al tiempo que disminuirá su costo.

Los capitanes de buque podrán participar en videoconferencias con miembros de su empresa y con otras personas; la tripulación y los pasajeros podrán conteplar sus programas de televisión favoritos incluso cuando se encuentren a 10 000 millas de sus países y podrán hablar con sus familias y verlas mediante videoteléfonos. En caso de que ocurra un siniestro (cosa que será menos frecuente a medida que avance el milenio), las medidas de búsqueda y salvamento se tomarán casi de inmediato, normalmente con éxito. Los adelantos en el campo de la meteorología harán que las predicciones meteorológicas sean cada vez más exactas, de manera que los buques podrán evitar las tormentas peligrosas. La posibilidad de que un buque pueda desaparecer sin dejar rastro habrá llegado a su fin.

Los buques también continuarán transformándose. En la actualidad hay un considerable interés en las naves de gran velocidad, especialmente en rutas de pasaje cortas. Si antes la velocidad de 25 nudos se consideraba rápida, los nuevos diseños son capaces de alcanzar los 60 nudos y muy pronto se romperá la barrera de los 100. Esa velocidad extra permitirá a las naves de gran velocidad competir de manera más eficaz con las compañías de aviación y otras formas de transporte, recuperando así numerosos pasajeros.

El desarrollo de las naves de "vuelo rasante" hará que las velocidades sigan aumentando. La línea divisoria entre buques y aeronaves será cada vez más tenue y la OMI y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que en la actualidad colaboran con respecto a las innovaciones en ese campo, establecerán una Secretaría permanente para regular la seguridad de naves que podrán flotar, volar y, si es necesario, también viajar por tierra.

Al mismo tiempo, continuará el actual resurgimiento de las líneas de cru-

ceros mientras que la economía mundial mantenga su buen estado y la población siga envejeciendo. Los buques de crucero se harán más grandes y más lujosos.

El equipo utilizado en los buques se hará más complejo. Aún ahora es posible instalar en ellos sistemas que permiten que su situación se determine con una exactitud de metros. Esa precisión mejorará -y el costo de los equipos descenderá hasta que sean lo suficientemente baratos como para instalarlos en buques de cabotaje, en buques pesqueros y en embarcaciones de recreo. Las cartas electrónicas llegarán a ser tan baratas y tan fáciles de utilizar que a partir de cierto momento no se utilizarán las cartas convencionales de papel. Los compases mágneticos se unirán a ellas como piezas de museo, dado que la tendencia del polo norte magnético a desplazarse del polo geográfico los hace poco fiables como dispositivos readiogoniométricos.

Los oficiales del puente seguirán aprendiendo a gobernar el buque por métodos tradicionales pero en la práctica delegarán en medios electrónicos, utilizando las comunicaciones por satélite, método que será más rápido y más exacto. Los sistemas universales de determinación de la situación se combinarán con las cartas electrónicas para permitir a los buques cambiar el rumbo automáticamente, evitando así bajíos, arrecifes y otros peligros para la navegación, además de observar en todo momento los dispositivos de separación del tráfico y otros sistemas de organización del tráfico.

Los propietarios de buques, conscientes de que la mayoría de los siniestros en el mar ocurren por error humano, tratarán de prescindir de los "los humanos" que cometen los errores y que contribuyen a hacer excesivo el coste de las operaciones. ¿Llegarán a ser normales los buques-robot, gobernados desde tierra por gestores y expertos en ordenadores?

Surgirán disputas sobre quién es responsable de los buques que navegan en los sistemas de organización del tráfico obligatorios: los responsables de la organización del tráfico y los propietarios de los buques que los utilizan tratarán ambos de descargar la responsabilidad (y de ahí las reclamaciones) el uno en el otro. Si se produce un siniestro importante se encargará a la OMI que elabore un convenio.

Cuando los depósitos de hidrocarburos se vayan extinguiendo en el curso del siglo, se desarrollarán otras fuentes de energía, incluidos el viento y la fuerza de las olas. El medio marino mejorará a medida que disminuya la flota mundial de buques tanque, pero el rápido desarrollo de cientos de kilómetros de plantas de energía producida por las olas y de miles de molinos de viento mar adentro, representará un peligro para el medio ambiente en muchas zonas. Los buques mercantes de propulsión nuclear volverán a utilizarse.

En el 2099 pequeños grupos de antiguos marinos se reunirán en los puertos de todo el mundo para rememorar los viejos tiempos. Con los ojos nublados por el recuerdo de los placeres que proporcionaban las terminales de graneleros, hablarán a sus amigos de sus estancias en puertos de contenedores, que a veces duraban varias horas. Se contarán entre ellos historias de horror sobre buques sin estabilizadores, sobre la desgracia de no poder contemplar telenovelas en aguas del Pacífico Sur por dificultades de recepción; se quejarán

de la falta de instalaciones receptoras de desechos; estarán todos de acuerdo en que las nuevas generaciones no tienen idea de lo que es la verdadera navegación y dado que para ese momento la mayoría de los marinos del mundo serán mujeres, también reconocerán con tristeza que la navegación ya no tienen gran cosa que ofrecer a los jóvenes.

Tecnología: la única constante será el cambio

Como se intentó demostrar en la sección procedente, la predicción del futuro no es una ciencia exacta. Ciertas conjeturas serán más correctas que otras. Parece plausible, por ejemplo, que el Transporte marítimo seguirá siendo importante durante el próximo milenio, ya que ha demostrado ser el medio más económico para transportar grandes cantidades de mercancías a través del océano. Mientras exista el comercio internacional, seguirán existiendo buques.

También parece posible que sea necesario encontrar otras fuentes de energía, ya que en un determinado momento habrá de llegar a su fin el abastecimiento de combustibles a base de carbón. La utilización de hidrocarburos, que actualmente alimentan a la mayoría de la flota mundial, habrá de resultar demasiado onerosa. Encontrar un sustituto adecuado será una de las misiones más importantes de los próximos 100 años (por no hablar de los próximos mil años) para la humanidad en su conjunto más que para el propio sector del transporte marítimo. Pero algunas de las ideas que se están examinando actualmente, tales como las de energía de las olas, la energía geotérmica, o la hidroelectricidad, no han de resultar prácticas para los buques. Algunos combustibles, líquidos derivados del azúcar (que ya se están utilizando en ciertos países) pueden ocupar ese lugar. Puede volver a utilizarse el carbón (si logran superarse las objeciones ambientales) antes de que éste, también se agote. También podrían resultar útiles la energía eólica y la solar.

El cometido de la OMI será asegurar que cualesquiera cambios que se introduzcan éstos sean seguros y ambientalmente racionales. Esto es más fácil de decir que de hacer: si la OMI aprueba reglamentaciones demasiado estrictas, al mismo tiempo se desalentará, o inclusive se impedirá, el desarrollo de una tecnología idónea y útil. Si las reglamentaciones no son suficientemente estrictas los resultados podrían ser desastrosos.

Una de las dificultades que plantea la aplicación de nueva tecnología es que sus ventajas son tan tentadoras, desde el punto de vista comercial, que a veces no se evalúan adecuadamente los posibles incovenientes. A finales del decenio de 1960, por ejemplo, en varios petroleros se produjeron explosiones durante las operaciones de limpieza de los tanques. Investigaciones posteriores determinaron que ellas se debieron a la electricidad estática causada por el proceso de limpieza de los tanques. Si bien se habían extraído los hidrocarburos de los tanques, éstos seguían conteniendo gases explosivos. La solución fue hacer obligatorio que todos los petroleros estuvieran dotados de un sistema de gas inerte, lo cual significaba llenar los tanques de carga con gases no explosivos procedentes del sistema de evacuación del buque. Ello permitió que la limpieza se llevara a cabo en condiciones de seguridad, sin el temor de que una chis-

pa eléctrica ocasionará un desastre.

En 1967, se produjo la encalladura del petrolero **Torrey Canyon** frente a la costa oeste de Inglaterra, causando el primer desastre grave de contaminación por hidrocarburos en el mundo. Una de las características más notables de este suceso fue el fracaso casi total de las medidas para contener el derrame y de posterior limpieza de la contaminación resultante. Algunas de las medidas adoptadas pueden, inclusive, haber empeorado la situación.

La razón fue que, si bien el sector naviero y los Gobiernos eran conscientes del hecho de que los petroleros eran cada vez mayores a fin de aprovechar las economías de escala, ninguno de ellos había considerado seriamente qué sucedería si algo fallara.

El auge de los buques de transbordo rodado puede ser considerado como otro ejemplo de que, al ser tan grandes las ventajas de la nueva idea, los posibles inconvenientes no fueron tenidos debidamente en cuenta. Los cascos de los buques tradicionales están divididos en compartimentos estancos, con arreglo a la idea de que los mamparos entre ellos evitarán, ya sea que el buque se hunda, o por lo menos permitirán que flote durante un tiempo suficiente para que quienes se encuentren a bordo puedan evacuarlo en condiciones de seguridad. Sin embargo, un buque de transbordo rodado tiene puertas que se abren hacia una cubierta totalmente expuesta. Si la cubierta para automóviles embarca cantidades suficientes de agua, la estabilidad del buque puede ser afectada de tal manera que éste no sólo se hundirá rápidamente sino que posiblemente también zozobre.

A pesar de ello, el proyecto de los buques de transbordo rodado fue un importante éxito comercial y se pasaron por alto los posibles peligros. A través de los años se introdujeron medidas para mejorar la seguridad de la carga pero, retrospectivamente, podemos ver que muy poco se hizo para solucionar el problema fundamental de qué sucedería a un buque de transbordo rodado si entrara agua en su cubierta para vehículos. Posteriormente, en marzo de 1987, se produjo el hundimiento del **Herald of Free Enterprice,** con la muerte de 193 personas.

Como consecuencia de esta tragedia, causada por la entrada de agua en la cubierta para vehículos al haberse dejado abierta la puerta de proa, se adoptaron otras medidas, entre ellas una norma de estabilidad mejorada fue conocida como SOLAS 90 (en realidad, ésta no fue resultado del hundimiento del **Herald of Free Enterprice** sino del de otro buque de transbordo rodado, el **European Gateway**, ocurrido en 1982). La nueva norma se aprobó para su aplicación a los buques existentes con arreglo a un periodo escalonado de 10 años y se aprobó una alternativa modificada, menos onerosa. En 1994, zozobró en el Mar Báltico el transbordador **Estonia.** Se adoptaron otras medidas y en esta oportunidad se aceptó la norma SOLAS 90. Respecto de los buques que navegan en el noroeste de Europa, la norma SOLAS 90 también debe tener en cuenta la presencia de 0,5 m de agua en la cubierta para vehículos. Esta propuesta, sin embargo, sólo fue aceptada por varios países del noreste de Europa. En otras partes, se mantuvo la norma existente.

Es indudable que muchas iniciativas importantes de la OMI han tenido su origen en desastres. El **Torrey Canyon** dio lugar a varios convenios que se

ocupan de cuestiones jurídicas, entre ellas la responsabilidad e idemnización, así como al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973. Una serie de siniestros sufridos por buques tanque frente a la costa de los Estados Unidos condujo a la aprobación de los protocolos de 1978 al Convenio MARPOL y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). La seguridad de los buques de transbordo rodado no hubiera sido mejorada en la medida en que lo fue sin la conmoción que causaron los siniestros del **Herald of Free Enterprice** y el **Estonia**. Una serie de hundimientos de graneleros, registrados a principios del decenio de 1990, condujo a un esfuerzo sostenido de la OMI para mejorar la seguridad de este tipo de buques, cuyo hundimiento, en un determinado momento, llegó a ser de casi uno cada dos semanas. Se han introducido importantes mejoras respecto de la seguridad contra incendios en los buques de pasaje, como consecuencia, entre otros, del siniestro sifrido en 1998 por el **Scadinavian Star,** que ocasionó la muerte de 165 personas.

Ello se debe a que, mientras no suceda algo malo, el público en general y la mayoría de los políticos no son conscientes de que existe un problema. La necesidad del cambio no es evidente y, entonces, se permite que continúe el mismo estado de cosas. Cuando se produce un desastre, el impacto es, por consiguiente, considerable y el público pide una respuesta inmediata. El Secretario General de la OMI, Sr. William O'Neil, dijo en un discurso pronunciado en mayo de 1999, ante el Consejo General del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico que la opinión pública obliga a los Gobiernos a tomar medidas y resulta imposible evitar esta reacción. ¿Cómo podrían las autoridades británicas o suecas esperar convencer al público de que los buques de transbordo rodado eran seguros cuando el **Herald of Free Entreprice** y el **Estonia** acababan de hundirse? ¿Cómo podrían los Estados Unidos decir a la gente que los petroleros eran una buena cosa para ellos cuando sus pantallas de televisión reproducían imágenes del **Exxon Valdez** rodeado por pájaros marinos muertos, cubiertos de hidrocarburos?

Varias innovaciones en el sector del transporte actual han causado preocupación. Una es la tendencia a la velociad. Hace 20 años, se consideraba veloz la navegación a 20 nudos, pero actualmente algunos buques pueden alcanzar una velocidad tres veces superior. Parece posible que la barrera de los 100 nudos pueda superarse antes de que transcurra mucho tiempo. ¿Pero cuán seguros pueden ser tales buques - y cuáles podrían las consecuencias- si, por ejemplo, un trasbordador de pasajeros que viaja a 80 nudos choca con otro buque?

El primer intento importante para ocuparse de las naves de gran velocidad fue hecho en 1977, cuando la Asamblea de la OMI aprobó el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica, que incluía a los hidroalas y las embarcaciones aerosustentadas, tales como los aerodeslizadores. Éste no era un instrumento obligatorio, sino que fue previsto para ser utilizado por los constructores de buques y las Administraciones cuando se crearon tales naves. En el preámbulo del Código se señala que: "Durante unos 30 años han aparecido vehículos marinos de nueva concepción, algunos de ellos anfibios,

que, si bien no se ajustan por completo a las disposiciones de los convenios internacionales aplicables a buques de pasaje, han demostrado que pueden operar con un grado de seguridad aceptable cuando efectúan viajes de alcance limitado, en condiciones meteorológicas restrictivas y ateniéndose a programas de mantenimiento y supervisión aprobados".

Hacia 1990, el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica comenzó a quedar desactualizado y en 1994 la OMI aprobó un nuevo Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NVG), que posteriormente se hizo obligatorio mediante enmiendas al Convenio SOLAS que entraron en vigor el 1 de enero de 1996. El Código abarca las naves respecto de las cuales regía el Código para naves de sustentación dinámica original, pero también reconoce la posterior creación de naves mucho más grandes y que operan sobre distancias mucho mayores.

Aun así, antes de que el Código NVG hubiera entrado en vigor como instrumento obligatorio, resultaba claro que ya no resultaba adecuado para algunos de los proyectos que se estaban proponiendo. Por consiguiente se decidió que tendría que ser enmendado. La OMI ha acordado ahora elaborar una nueva edición relativa a las nuevas naves de gran velocidad y aplicar el Código actual a las naves existentes.

Aprender de la historia

Desde siempre, la OMI ha reconocido la necesidad de que el sector marítimo aprenda de los errores cometidos. El primer convenio adoptado por la OMI, desde su creación en 1959, fue la versión de 1960 del Convenio SOLAS. En la regla 21 del capítulo I se estipula los siguiente: "Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes reglas". El mismo texto aparece en la versión de 1974.

El objeto de esta regla es garantizar que los accidentes no se repitan. En teoría, la investigación sobre el accidente determinaría la causa y, por su parte, la OMI podrá en tal caso modificar la reglamentación como corresponda. En la práctica, cada año se envían a la OMI muy pocos informes sobre los siniestros de gravedad. Esto puede deberse a la reserva que tradicionalmente se mantiene en el sector marítimo y al temor de que, al revelar información sobre los siniestros acaecidos, los propietarios faciliten información importante de la que podría servirse la competencia o que podría utilizarse contra ellos en una controversia sobre responsabilidad e indemnización. En abril de 1998, la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO) preparó un documento de estudio titulado **Enfoque sistemático del análisis de accidentes de petroleros - conclusiones.**

En el referido documento se señala que, hace 15 años, INTERTANKO realizó esfuerzos concertados para rectificar el número cada vez mayor de accidentes de petroleros causados por incendios y explosiones. La respuesta de los propietarios de buques, aseguradores, empresas de carga y los Estados de abanderamiento resultó desalentadora: todos manifestaron "que no estaban

dispuestos a revelar los hechos". Según INTERTANKO, la razón puede deberse en gran medida a las dificultades de orden jurídico que surgen al emitir información, particularmente cuando tal información podría poner de manifiesto que había habido un caso de negligencia o responsabilidad por las partes interesadas. A pesar de darse garantías de que tal información sería examinada confidencialmente, INTERTANKO se encontró con que los propietarios de buques se manifestaron reacios a divulgar información hasta que no hubieran concluido las formalidades juridicas, o hasta que no se hubiera llegado a un acuerdo jurídico.

El documento de INTERTANKO sostiene que no se han producido cambios significativos en los últimos 10 años encaminados a corregir la actual falta de transparencia en las investigaciones de accidentes. Cuando se cometen errores, está en la naturaleza humana el que los particulares traten de proteger su propia integridad, ya que los sucesos que ocasionan daños comportan responsabilidades jurídicas e incluso el riesgo de ser acusados de un delito penal. Las causas reales de los accidentes no suelen salir a la luz, por lo que puede que se promulguen nuevas leyes por motivos equivocados.

Es irónico que el sector cuente con mucha información de la que podría resultar útil para efectuar un análisis detenido de los accidentes y sus causas, lo que permitiría adoptar con eficacia medidas correctivas sin necesidad de que respondan a una catástrofe importante. De las investigaciones sobre la tragedia del **Estonia** se desprende que, entre 1975 y 1986, se habían producido al menos 16 sucesos en los que se habían detectado defectos de las puertas de proa en buques de transbordo rodado finlandeses y suecos (el **Estonia** se hundió al desprenderse la puerta de proa en mar muy gruesa). Si esta información se hubiera dado a conocer de manera general es posible que se hubieran adoptado a tiempo medidas para salvar el **Estonia** y a los 859 pasajeros que murieron. El escritor especializado en asuntos navieros Michael Grey observó en *Lloyd's List:* "¿Se han expuesto acaso a los propietarios de los antiguos buques del Báltico que navegan en el Mediterráneo o en el Lejano Oriente los problemas experimentados por las tripulaciones del **Finlandia** o del **Viking Saga** o saben el miedo que pasó el oficial de guardia del **Wellamo** cuando vió alzarse el yelmo de la puerta de proa mientras se apresuraba a llegar a Estocolmo desde Helsinki durante una tormenta nocturna en 1975?"

Además de las compañías navieras y de las autoridades portuarias, también las sociedades de clasificación cuentan con un volumen ingente de información y, en tiempos más recientes, las inspecciones llevadas a cabo por las entidades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto han permitido obtener una gran cantidad de datos que podrían ser de utilidad para la OMI.

Basándonos en esta información debería ser posible determinar, no solamente qué buques o tipos de buque constituyen un riesgo para la seguridad, sino también cuáles son los problemas a los que es probable que tengan que enfrentarse determinados tipos de buques.

El análisis de las estadísticas de abordajes podría revelar por ejemplo qué tipos de impactos son los más peligrosos y qué secciones del buque las más vulnerables. Esta información po-

dría servir para mejorar el proyecto del buque y el equipo.

Hay un cierto margen para investigar de manera más analítica las razones del hundimiento de ciertos buques y de los accidentes marítimos. Cada año, la Asociación Internacional de Aseguradores publica estadísticas de siniestros marítimos. Las pérdidas totales se atribuyen a seis causas distintas: abordaje o contacto, incendio o explosión, varada, fallo de la maquinaria, condiciones metereológicas u otras. Entre 1994 y 1998 se produjeron 540 pérdidas totales, de las cuales 153 se atribuyeron a las condiciones meteorológicas. En una ponencia ofrecida en marzo de 1999 en el *Lloyd's Register*, el Secretario General, Sr. O'Neil, observó en relación con estas cifras que como ingeniero profesional consideraba que esta explicación era inaceptable. No se construyen puentes creyendo que colapsarán en determinadas condiciones meteorológicas. Los diques no se construyen dando por hecho que se hundirán automáticamente si el agua alcanza un determinado nivel... los buques no se hacen a la mar con un signo de advertencia que diga que no deben utlizarse si la altura de la ola sobrepasa determinada magnitud o si un temporal alcanza una determinada fuerza. El Sr O'Neil opinó que la atribución de las pérdidas a las condiciones meteorológicas u otras causas ya no era aceptable, porque no expone las verdaderas causas en el problema, y no da un reconocimiento suficiente al hecho de que el hundimiento de un buque suele comportar la pérdida de vidas humanas.

Otra generalización que se oye con frecuencia es que el 80% de los accidentes marítimos se debe a errores humanos. Esta formulación implica que el fallo es principalmente culpa de la gente de mar, y que los errores se cometen por negligencia. Sin embargo, esto no es necesariamente cierto. La OMI aprobó el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) basándose en que la experiencia había demostrado que muchos de los accidentes marítimos podían atribuirse, no a errores cometidos por el personal de a bordo, sino a las decisiones tomadas en la sala de reuniones del propietario. Nuevas investigaciones revelan que otros errores se deben a deficiencias de proyecto.

Una utilización más eficaz de las investigaciones sobre siniestros y de las estadísticas debería servir para que disminuyera el número de accidentes en el mar. La Evaluación Formal de la Seguridad (EFS) es otro avance promisorio. La EFS se describe como un proceso racional y sistemático para evaluar los riesgos conexos con cualquier ámbito de actividad y para evaluar los costos y beneficios de las diferentes opciones para la reducción de estos riesgos. Por tanto permite que se haga una evaluación objetiva de la necesidad de contar con reglas sobre seguridad y de su contenido.

La EFS se compone de cinco etapas: determinación de los peligros (una lista de todas las posibilidades de accidentes que sean del caso, con sus posibles causas y resultados); evaluación de los riesgos (evaluación de los factores de riesgo); opciones de control de los riesgos (deduciendo medidas reglamentarias para controlar y reducir los riesgos que se hayan determinado); evaluacieon de los costes y beneficios (determinar los costes y beneficios que conlleva la aplicación de cada opción de control de los riesgos); y, recomendaciones acerca de las decisiones (información sobre los

peligros, los riesgos conexos y la relación costos/beneficios de las opciones de control de riesgos). Una de las ventajas más importante de la EFS es que garantizará que los aspectos de seguridad se tome en consideración a lo largo de todo el proceso de proyecto y construcción - y no que se contemplen como una cuestión a *posteriori* tal como ha ocurrido algunas veces en el pasado.

Prioridad a las personas

Las repercusiones de la aplicación de las nuevas tecnologías en el mundo moderno han sido tan enormes que en ocasiones se ha minimizado u olvidado el cometido que desempeñan las personas. En el documento de INTERTANKO citado anteriormente se dice que algunos expertos estiman que si bien la tecnología hace que aumente la fiabilidad en los equipos, también se ha reducido el grado de dependencia en la intervención, por parte de seres humanos, para su funcionamiento... en tanto que su control se ha hecho mas preciso, se ha suprimido la supervisión *in situ* por parte de personas, agrupando a las tripulaciones en salas de control remoto equipadas con pantallas de ordenador.

La vieja idea de que "error humano" era simplemente sinónimo de "falta de atención" ya no tiene validez. Los hechos indican que éste es un asunto extremadamente complejo al que no le son aplicables soluciones sencillas. No obstante, un buen punto de partida sería tomar en consideración qué personas son las que van a prestar sus servicios en el buque, al momento en que éste se está proyectando. El Contralmirante J.C. Card dijo en el *Webb Institute* en Nueva York, en marzo de 1997, que: "ahora era el momento de comenzar a considerar el factor humano como la clave para el bienestar a largo plazo en cualquier buque y por tanto proyectar el buque tomando esto en consideración". Puso como ejemplo negativo el problema habido en los puestos de control del tráfico aéreo en la nueva terminal del Aeropuerto Nacional de Washington, los cuales tuvieron que ser desmantelados y sustituidos dado que los controladores del tráfico, que eran de estatura más baja que la media, no podían ver la pista desde los puestos asignados.

Ya hace algún tiempo que al sector marítimo le ha venido preocupando la cuestión de la disponibilidad de gente de mar. La Federación Naviera Internacional señaló, en su informe anual correspondiente a 1999, que el sector del transporte marítimo, a nivel internacional, está a punto de llegar a un punto crítico con respecto a la disponibilidad de personal. En especial preocupa que supuestamente la demanda de oficiales supera el número disponible lo cual tendría implicaiones para los sectores marítimos basados en tierra dado que, tal como se señala en el informe de la IFS, el personal en tierra está estrechamente ligado a una disponibilidad adecuada de gente de mar altamente preparada.

Las personas son tan importantes para el futuro del sector naviero que la OMI ha aprobado numerosas reglas, códigos y recomendaciones sobre este tema. En noviembre la Asamblea de la OMI examinará un proyecto de resolución sobre **Principios relativos a la dotación de seguridad,** que reemplazará a la resolución aprobada en 1981. En ella se incluyen los principios básicos que deben aplicarse cuando se con-

sideran los niveles de dotación para garantizar el funcionamiento en las operaciones seguras del buque. También incluye directrices detalladas para la aplicación de principios relativos a la dotación de seguridad y orientacieon sobre el contenido y el modelo del documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Este documento se expedirá a todos los buques y en él se especificarán los niveles mínimos de dotación de seguridad. El documento será inspeccionado durante la supervisión por el Estado rector del puerto.

También se pedirá a la Asamblea que examine propuestas de enmienda al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de modo que el factor humano pueda tenerse en cuenta. En la introducción a las nuevas secciones propuestas se indica que: "el buque opera en un entorno muy dinámico; con frecuencia el personal de a bordo está sometido a una rutina fija de turnos de trabajo que se interrumpen cada tanto por la llegada o salida del puerto, o por las actividades que allí se realizan. Es un modo de vida que exige pasar largos periodos sin salir del lugar de trabajo, lo que entraña una vida laboral que con casi toda certeza es proclive a incrementar el riesgo de error humano".

Una gran parte del error humano se debe a la fatiga. La OMI aprobó en 1993 la resolución A.772 (18) sobre **Los factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad** y la labor sobre ese tema se ha proseguido desde entonces. En diciembre de 1998 el CSM examinó la labor realizada por el Grupo mixto de trabajo CSM/(CPMM) sobre el factor humano. El Grupo de trabajo observó que es necesario entender la naturaleza de la fatiga, identificar el alcance del problema, identificar los factores que tienen una influencia en la fatiga, y elaborar estrategias para solucionar el problema.

El informe indica que en todo el mundo se ha reconocido la fatiga como un factor que contribuye a los accidentes en los que se ven involucrados los medios de transporte. Se han producido muchos sucesos en los que se sospecha que la fatiga ha contribuido o ha causado los accidentes de transporte o industriales; sin embargo, esta conexión resultaba difícil de justificar ya que no se vinculaba, lo que es vital, a las actividades y decisiones peligrosas que llevaron a que se produjera el accidente y el estado de fatiga de las personas involucradas.

Prioridades inmediatas

El programa de acción inmediato para el nuevo milenio se establecerá probablemente mediante un proyecto de resolución titulado "Objetivos de la Organización a partir del año 2000". La Asamblea examinará este proyecto de resolución con miras a su aprobación en noviembre de 1999. En dicho proyecto de resolución se destaca la importancia de la implantación y se hace referencia a dos resoluciones previamente aprobadas por la Asamblea. En 1981, aprobó la resolucieon A.500 (XII) en la que se definían los objetivos de la OMI para los años 80 y se hacía referencia al hecho de que "se necesita tiempo para que las administraciones marítimas formulen reglamentaciones nacionales con las que lograr la implantación efectiva de los Convenios de la OMI". En 1993, la Asamblea aprobó la resolución A.777(18) en la que también se hace re-

ferencia a la necesidad de una mejor implantación e indica a los comités de la OMI que examinen sus métodos de trabajo y la organización de su labor.

El proyecto de resolución encomienda a los comités de la OMI que:

1. Adopten medidas para que la política previsora acordada en los años 90 se aplique con mayor diligencia que en el pasado, a fin de que las tendencias que afecten adversamente la seguridad de los buques, a las personas a bordo o al medio ambiente se identifiquen cuanto antes y se tomen medidas para evitar o mitigar sus efectos. Al aplicar estas instrucciones, se utilizará en la mayor medida posible la evaluación formal de la seguridad durante el proceso normativo;
2. Centren la atención en la necesidad de:
   - Cambiar de énfasis para destacar el factor humano;
   - Garantizar la implantación efectiva y armónica de las reglas y normas de la OMI haciendo especial hincapié en el cumplimiento del Convenio de Formacieon y el Código IGS y en la creación de la infraestructura necesaria para implantar el plan SAR mundial y las prescripciones del MARPOL relativas a las instalaciones receptoras de desechos originados por los buques;
   - Abordar con el mayor detenimiento las cuestiones de seguridad y protección del medio ambiente por tipos de buque, especialmente los buques de pasaje (incluidas las naves de gran velocidad de pasaje) y los buques de carga a granel;
   - Desarrollar una cultura de la seguridad y una conciencia del medio ambiente en todas las actividades de la Organización;
   - Evitar una reglamentación excesiva, y
   - Fortalecer los programas de cooperación técnica de la OMI y la puesta en práctica de los mismos;
3. Mantener el cumplimiento de las resoluciones A.500(XII) y A.777(18), cuya importancia se ha puesto de relieve en muchas ocasiones desde su adopción, y
4. Alentar a los Gobiernos y al sector a que intensifiquen sus esfuerzos para prevenir y suprimir aquellos actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques, la seguridad de las personas a bordo y el medio ambiente (incluidos el terrorismo en el mar, la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el tráfico ilícito de estupefacientes, las migraciones ilegales y el polizonaje).

Es muy probable que las prioridades de la OMI para el próximo milenio consistan en encontrar modos de garantizar que la nueva tecnología se introduce de manera segura y que se tiene en cuenta su impacto en las personas (y viceversa). La introducción del Código IGS y de las enmiendas al Código de Formación 1978 tendrán repercusiones en los primeros años del nuevo siglo. Pero también deberán considerarse muchas otras cuestiones.

Relación entre el buque y tierra

Tradicionalmente, una vez que un buque se hacía a la mar la autoridad del capitán era absoluta, fundamental-

mente debido a que en los días anteriores a la radiotelefonía, no había manera de ponerse en contacto con él. La invención de la radio, de las comunicaciones por satélite y del radar han contribuido a debilitar dicha autoridad, ya que ahora el propietario del buque puede ponerse fácilmente en contacto con el capitán. Como resultado de esto, en un caso de emergencia, a menudo se espera que los capitanes se pongan en contacto con las oficinas centrales de la compañía antes de tomar una decisión, tal como solicitar ayuda.

La creación de medidas de organización del tráfico en los últimos 30 años ha tendido también a reducir la autoridad del capitán. Los dispositivos de separación del tráfico de carácter obligatorio han estado en vigor por 20 años habiéndose introducido asimismo sistemas de notificación obligatorios y servicios de tráfico marítimo. Todos éstos han contribuido a la seguridad de la navegación, pero al mismo tiempo han impuesto nuevos límites a la tradicional libertad de acción de los capitanes. El Secretario General resumió la situación en un discurso que pronunció en un seminario sobre normas de STM en mayo pasado.

En el mismo dijo que las mejoras en las ayudas náuticas y en las comunicaciones significa que quienes están en tierra tienen a veces una mejor idea de las condiciones en las que se halla el buque que quienes se encuentran a bordo del mismo. En estas circunstancias no debe sorprender que los capitanes a veces tengan dudas e incertidumbre acerca de su autoridad. Si un buque se encuentra en peligro debido a un fallo de máquinas o a otra falla técnica, la reacción es frecuentemente que el capitán se ponga en contacto con el propietario para solicitarle instrucciones y no que adopte una decisión en el lugar que pueda costarle a la compañía una suma importante de dinero y que posiblemente le cueste el puesto al capitán.

El Sr. O'Neil manifestó asimismo que a pesar de todas las condiciones y restricciones, la tendencia es inconfundible: cada vez se tiende más a que el control esté basado en tierra. Frecuentemente se compara la navegación marítima y la aviación y si bien ambas formas de transporte son muy diferentes, la idea de una aeronave que opere sin el control terrestre es algo que inspira terror. Cuando se reconoce que todas las formas de transporte, excepto los buques, se controlan a distancia del medio de transporte, es difícil argumentar que los buques deben continuar siendo eximidos de dicho control.

La necesidad de un mayor control se hace más fuerte a medida que aumentan las velocidades. Las naves de gran velocidad tienden a navegar en rutas cortas en las que ya existe una gran densidad de tráfico. Si bien ha habido un número relativamente pequeño de accidentes con dichas naves, han sido suficientes para crear preocupación. Hoy día, la idea de permitir a los pilotos de aeronaves a que operen como ellos consideren necesario, sin ningún control desde tierra, es impensable. ¿Sucederá lo mismo con los buques en 20 ó 30 años?

El centro de gravedad

Cuando se aprobó el Convenio constitutivo de la OMI en 1948 la navegación marítima estaba dominada por un puñado de países tradicionalmente marítimos, en su mayoría situados en la zona del Atlántico Norte. En el medio

siglo que ha transcurrido desde entonces, esta situación ha cambiado pero los países tradicionalmente marítimos conservan aún un papel preponderante. Pero esto no puede durar por mucho tiempo. Los países de Asia ya se han constituido en potencias económicas y comerciales de importancia, algunos de ellos con enormes poblaciones. Resulta inevitable que sus sectores marítimos se desarrollen de igual manera.

A medida que se produce este cambio, que se extiende a América Latina y a Africa, los países en cuestión jugarán un papel cada vez más importante en los debates que tienen lugar en la OMI. A través de los años, la Organización ha demostrado ser capaz de adaptarse a los cambios de manera rápida y se ha enorgullecido de mantener a la política alejada de lo que normalmente son debates de carácter técnico. Es muy probable que deban adaptarse nuevos cambios en los años próximos y lo más importante es que los principios básicos de la OMI, incluido el adoptar decisiones por consenso, se mantengan.

Delitos en el mar

Uno de los acontecimientos más preocupantes en los últimos dos o tres decenios ha sido el incremento de las actividades delictivas en el mar. La piratería es hoy uno de los problemas más importantes en muchas partes del mundo y también ha habido un aumento en el número de polizones, inmigrantes ilegales y contrabando de drogas.

La piratería, uno de los flagelos tradicionales del mar, parecía haber sido erradicada hace 100 años, pero la mayoría de las otras actividades delictivas que han aparecido recientemente son nuevas y sirven para hacer la vida de los marinos aún más difícil una vez que se habían acostumbrado a los peligros normales del mar, corriendo ahora el riesgo de poder ser asesinados por los criminales.

La OMI, a petición de sus Estados Miembros, ha adoptado medidas para combatir estas amenazas. Pero existen límites a lo que una organizacieon internacional puede hacer. La prevención del delito es fundamentalmente una cuestión que compete a los Gobiernos regionales y es importante implantar medidas eficaces tan pronto como sea posible.

Implantación

Desde 1981, cuando la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.500(XII), la Organización ha tratado de concentrar sus esfuerzos en implantar las reglas existentes antes de aprobar nuevas reglas. Esta tarea ha sido difícil en una época de cambios tecnológicos, ya que si las reglas no se cambian rápidamente la OMI corre el riesgo de verse acusada de ser un obstáculo al progreso. Otra complicación ha sido la necesidad de adoptar medidas con posterioridad a un siniestro grave.

No obstante esto, en general se conviene en que la prioridad de la Organización, o mejor dicho la prioridad del sector marítimo, debe continuar siendo la implantacieon de las reglas de seguridad y de protección del medio ambiente ya existentes. Pero esta implantación es responsabilidad del sector y de los Gobiernos y existen indicios de que no siempre se le ha concedido la importancia que tiene. Más de 25 años después de la aprobación del Convenio MARPOL, muchos puertos aún no poseen las instalaciones de recepcieon de desechos

que el mismo prescribe. Las flotas mercantes de algunos países aún tienen índices de siniestros que son centenares de veces peores que otros. La creacieon de sistemas regionales de supervisión por el Estado rector del puerto ha llevado a la detección y detención de numerosos buques deficientes. Y sin embargo, aún se permite que dichos buques naveguen.

Una de las tareas de la OMI en el nuevo siglo será continuar sus esfuerzos para alentar a que se implanten las normas internacionales.

¿Nuevo papel para la OMI?

Una de las quejas que se han venido haciendo sobre la OMI es que "no tiene garras". Pero sí las tiene: son los Gobiernos Miembros de la OMI, a quienes incumbe la responsabilidad de garantizar que se apliquen las normas que ellos mismos aprueban en el seno de la Organización. El hecho de que varíe tantísimo el grado de implantación y de que ésta se revele a menudo ineficaz ha llevado a algunos a poner de entredicho el enfoque tradicional y a plantearse si no convendría que la OMI desempeñara un mayor papel.

Las enmiendas de 1995 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, (Convenio de Formación) estipulan que las partes deben presentar a la OMI los pormenores de sus procedimientos de formación, exámenes y titulación. Esta información es examinada acto seguido por un panel de expertos, el cual hace saber al Comité de Seguridad Marítima si se cumplen o no las prescripciones del Convenio. Este proceso sigue actualmente sin curso y aún no se han formulado recomendaciones.

Sin embargo, el hecho de que los Estados Miembros hayan delegado en la OMI esta autoridad indica que podría asignársele a la Organización un mayor papel en materia de implantación y en otras áreas. ¿Podría ser, por ejemplo, atribución de la OMI el establecer programas de exámenes? La Organización ya publica cursos modelo para su utilización en las academias marítimas. ¿Es concebible que llegue a existir un examen normalizado de la OMI? ¿Habrá un día en que los oficiales de buques reciban títulos de competencia de la OMI en lugar de la titulación nacional?

¿Ha llegado el momento de una mayor apertura en el sector de transporte marítimo? ¿Deberían los Gobiernos estar obligados a efectuar las investigaciones de todos los siniestros graves y presentar los resultados a la OMI ? Ello exigiría suprimir la vieja cláusula eximitoria estipulada en la regla 21 del capítulo I, según la cual el Gobierno sólo se obliga a ello "cuando considere que la investigación pueda contribuir a determinar cambios que conviniera introducir en las presentes reglas".

Al tratar de determinar qué fallas provocan los accidentes en el mar, la tecnología puede suponer una gran ayuda. La idea de instalar registradores de datos de la travesía (RDT) en los buques se ha venido concibiendo desde hace tiempo, pero estos no son obligatorios, en parte debido a dificultades de orden técnico (de hecho, un buque puede tardar semanas en llegar a su destino, mientras que un avión, por el contrario, sólo unas horas). No obstante, en 1997 la Asamblea de la OMI aprobó una recomendación sobre normas de funcionamiento de los RDT y es posible que el capítulo V del Convenio SOLAS

también sea objeto de enmiendas para hacer obligatorio a bordo de ciertos buques el uso de los mencionados registradores.

Parece seguro que su empleo se acabará haciendo extensivo a otros buques y que la tecnología RDT experimentará un enorme desarrollo en los próximos años. Todo lo cual permitirá recabar mayor información sobre los buques y los siniestros que se producen.

Estados ribereños

Independientemente de los cambios que de cara al futuro ocurran en el sector, numerosos países seguirán teniendo flotas mercantes pequeñas en comparación con otros. Sin embargo muchos de ellos son y serán Estados ribereños. Como tales se hallan a menudo en una posición delicada. Se espera que ofrezcan servicios de búsqueda y salvamento debido a su situación geográfica, pero a la vez serán pocos los buques propios que se beneficien de tales servicios. Aunque poseen unos cuantos buques tanque, sobre dichos países se cierne en todo momento la amenaza de la contaminación operacional y accidental. Se espera de ellos que proporcionen ayudas náuticas y otros sistemas, pero fundamentalmente en beneficio de otros países.

No cabe duda de que irán en aumento las peticiones para que el sector del transporte marítimo haga más en este campo, pues no sólo proporciona los buques sino que percibe los beneficios que éstos originan. "La ruta marítima electrónica" de Asia sudoriental constituye a este respecto un ejemplo de cooperación que tenderá a generalizarse en el futuro. El estrecho de Malaca es uno de los pasos marítimos más frecuentados del mundo y su infraestructura de navegación está siendo modernizada merced a un programa de cooperación en el que participan la OMI, Estados ribereños e intereses navieros japoneses, que son los mayores usuarios de esta vía marítima.

Cooperación técnica

Desde finales de los años sesenta la OMI ha venido aplicando un programa de cooperación técnica. Muchas de las naciones marítimas de hoy no existían cuando se constituyó la OMI en 1959, y es muy probable que otros países deseen desarrollar sus actividades de transporte marítimo a medida que entremos en el nuevo milenio. Sin embargo podrían verse frenadas en ello por falta de experiencia y recursos. La OMI, reconociendo este hecho, ha realizado una gran actividad para superar el problema: la Universidad Marítima Mundial, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y la Academia Marítima Internacional de la OMI fueron creados durante los años ochenta con el fin de ayudar a los países en desarrollo a adquirir los conocimientos y habilidades necesarias.

Los países de tradición marítima Miembros de la OMI apoyaron generosamente este proceso, conscientes de que alentar normas marítimas más elevadas responde a los intereses de todos.

Tecnología

Si ojeamos el futuro parece inevitable que una de las fuerzas dominantes será la tecnología. Esta transformará al mundo con mayor rapidez y en mayor profundidad que en el pasado. Aunque preferimos no abordar los pormenores

en este texto, una de las previsiones parecería justificarse, y consiste en afirmar que la revolución tecnológica del sector del transporte marítimo beneficiará enormemente al sector, a quienes en él trabajan, así como también al medio marino, a condición, claro está, de que el sector utilice con sensatez los avances tecnológicos.

Un cambio de cultura

Quizá el mayor reto a que se enfrentan la OMI y el sector del transporte marítimo consista en asignar a la seguridad tal grado de prioridad que ésta pase a fundirse en la cultura del transporte marítimo.

Otros modos de transporte han demostrado que ello es factible: así en algunos países los automovilistas se colocan de manera automática los cinturones de seguridad antes de iniciar el viaje, y los motoristas siempre llevan puesto el casco; además los pasajeros aceptan las comprobaciones de seguridad en los aeropuertos porque las consideran esenciales. En el pasado los peligros inherentes del mar han hecho ver en la profesión del marino una actividad peligrosa, en la que los accidentes eran inevitables y había que tolerarlos. En el próximo milenio ya no habrá excusas para persistir en tales actitudes.





Con el objetivo de optimizar los mecanismos de coordinación entre las Autoridades Marítimas de Perú y Ecuador, así como uniformizar procedimientos ante incidentes SAR, Unidades Guardacostas de ambos países realizaron durante el 09 y 11 de junio el Primer Ejercicio Combinado de Búsqueda y Salvamento Marítimo en la Zona de Tratamiento Especial para Embarcaciones Pesqueras Artesanales Perú-Ecuador.

Perú y Ecuador realizan Primer Ejercicio Combinado de Búsqueda y Salvamento Marítimo

Participaron en el ejercicio por parte de Perú la patrullera guardacostas *B.A.P. Río Tambo* y la unidad aérea *AB-584,* mientras que por Ecuador, el *B.A.E. 27 de Febrero* y la aeronave *B-200*; asimismo, personal de los Centros de Control de Misiones de los dos países y de los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento de Zorritos y Puerto Bolívar.

Éste se desarrolló en la zona denominada Tratamiento Especial para embarcaciones pesqueras artesanales Perú-Ecuador, lugar donde la embarcación pesquera de bandera ecuatoriana JOB activó la radiobaliza de localización de siniestros (EPIRB) de 406 Mhz pidiendo auxilio. Esta señal fue recibida en el Centro de Control de Misiones del Perú a través del sistema satelital COSPAS-SARSAT, indicando además su posición y datos de registro.

Inmediatamente se activó los Centros Coordinadores de Zorritos y Puerto Bolívar informándoles la señal de emergencia:

La misión de rescate y auxilio de la nave siniestrada se inició luego que los Centros Coordinadores iniciaron el despliegue de medios hacia el área de operaciones. A las 06:46 del día 10 de junio, luego de dos horas y treinta y cuatro minutos, la unidad aérea AB-584 ubicó la embarcación a tres millas de distancia de la coordenada inicial. Posteriormente las otras unidades navales se sumaron a las labores de auxilio a las tripulaciones, evacuación y remolque de la embarcación, la cual fue alternada entre las unidades de cada país.

El primer ejercicio combinado de búsqueda y salvamento marítimo en la Zona de Tratamiento Especial para embarcaciones pesqueras artesanales Perú-Ecuador es la materialización de la preocupación de ambos países para preservar la seguridad de la vida humana en el mar y que fue uno de los objetivos de la Primera Ronda de Conversaciones entre los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de las repúblicas de Perú y Ecuador realizada en setiembre de 1996.

Crítica del ejercicio

En la Capitanía de Puerto de Zorritos se llevó a cabo el 16 de junio la Reunión de Crítica, en la cual participaron delegaciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú presidida por el Capitán de Navío Daniel Oyakawa y de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de la Armada del Ecuador presidida por el Capitán de Navío Carlos Ayala Baidal y los capitanes de Puerto de Zorritos y Puerto Bolívar, así como los comandantes de las unidades participantes.

Ejercicio combinado se puso en práctica en situación real

Cuando todavía se capitalizaba la valiosa experiencia obtenida luego de concluido el primer ejercicio combinado de búsqueda y salvamento marítimo, se presentó una situación real en la zona de ejercicio interviniendo coincidentemente las dos unidades guardacostas participantes del mismo.

Luego de activado el sistema de búsqueda se logró ubicar la embarcación pesquera Señor de Lucren con número de matrícula PT-5019-BM en aguas del Ecuador por el B.A.E. 27 de febrero que condujo la nave hasta el límite fronterizo desde donde fue remolcada por el B.A.P. Río Tambo hasta el Puerto de Paita, rescatándose con vida a los cinco tripulantes de la embarcación.



Novena Bienal de Poesía

PETROPERU

PREMIO COPÉ 1999

Petróleos del Perú - PETROPERU S.A. convoca a la Novena Bienal de Poesía, de acuerdo a las siguientes

BASES

1. Pueden participar todos los peruanos sin distinción.
2. Los trabajos deben conformar un poemario inédito, escrito en idioma español. Su extensión mínima será de 500 versos y máxima de 1500, con libertad de tema, metro y rima. Se considerará inédita la obra que haya sido publicada parcialmente.
3. Los poemarios se presentarán con seudónimo, acompañados de un sobre cerrado que en su exterior consigne el correspondiente seudónimo y en el interior el nombre y apellidos del autor, lugar de nacimiento, dirección, teléfono, fax y documento de identidad.
4. Los trabajos podrán presentarse hasta el jueves 30 de diciembre de 1999 a las 16:00 horas. Se remitirán en original y cuatro copias, mecanografiados a doble espacio, por una sola cara y foliados, a la siguiente dirección:

   Señores
   NOVENA BIENAL DE POESÍA - PREMIO COPÉ 1999
   Departamento de Relaciones Públicas - PETROPERU S.A.
   Av. Paseo de la República Nº 3361, LIMA 27 - PERU
5. Los concursantes que residan en el interior del país podrán remitir sus trabajos a través de las Oficinas de PETROPERU S.A
6. Los premios serán:
   - Primer Puesto: Trofeo COPÉ DE ORO y S/.17,500
   - Segundo Puesto: Trofeo COPÉ DE PLATA y S/. 11,500
   - Tercer Puesto: Trofeo COPÉ DE BRONCE y S/. 6,000
7. Los trabajos ganadores se editarán para conformar el volumen "Premio COPÉ de Poesía 1999". PETROPERU S.A. se reserva durante un año el derecho de la primera edición. Salvo esta reserva, los derechos de autor pertenecen totalmete a los premiados.
8. El jurado Calificador estará integrado por un representante de cada una de las siguientes instituciones: Academia Peruana de la Lengua, Instituto Nacional de Cultura, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Pontificia Universidad Católica del Perú y PETROPERU S.A.
   El fallo será inapelable y se dará a conocer en la segunda quicena de marzo del 2000.
9. El plazo para recoger los trabajos que no hayan sido premiados vencerá el 30 de junio del 2000. Pasada esta fecha, los organizadores no se responsabilizan de los originales que no hayan sido recabados por sus autores o representantes.
10. Cualquier caso no previsto se resolverá a criterio del Jurado y de los organizadores.

Lima, marzo de 199



Fusión de líderes. Unión de fortalezas.

Algo grande ha ocurrido.

Se han unido el Banco Wiese y el Banco de Lima Sudameris para formar un nuevo Banco, el Wiese Sudameris.

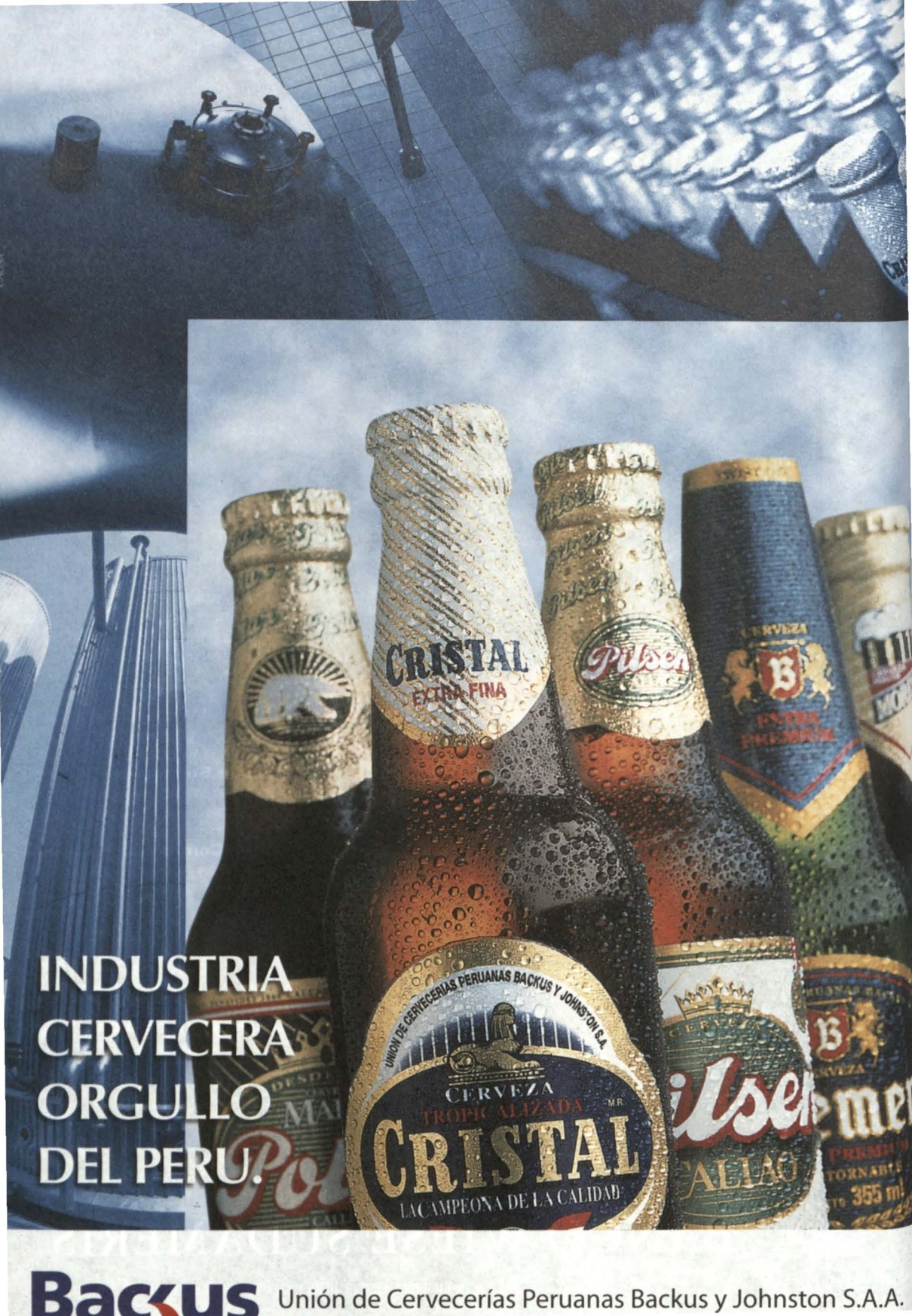
El Banco Wiese Sudameris, cuenta con el respaldo financiero y tecnológico de la **Banque Sudameris**, la corporación europea con mayor presencia y experiencia en América Latina y la **Banca Commerciale Italiana**, uno de los grupos financieros más sólidos del mundo.

Wiese Sudameris, más grande, mejor y con un único propósito, ofrecerle: **Excelencia en Banca**.

SUDAMERIS

BANCO WIESE SUDAMERIS

Ahora usted está listo para enfrentar el futuro.



Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

INICIATIVA, RESPONSABILIDAD, EFICIENCIA

Capitán de Corbeta
Jorge Gutiérrez Muñoz

"Sólo si se tiene metas y un ideal por alcanzar se asegura una vida rica y productiva a los ojos de Dios".
Anónimo.

En febrero de 1985 el articulista era alférez de fragata y se encontraba prestando servicios en la V Zona Naval, Fuerza Naval de la Amazonía, desempeñándose como comandante de un buque hospital, teniendo como misión efectuar acción cívica en los pueblos asentados en las riberas de los ríos; en una ocasión de ese año, había llegado a la Estación Naval sobre el río Putumayo, el mismo que estaba en vaciante de aguas y, consecuentemente, la orilla se hallaba algo empinada, por lo que se habían acondicionado allí unos peldaños para poder subir hasta el puerto, lo cual no me sorprendió pues era costumbre hacer esta operación en las riberas de los ríos durante el estiaje. Lo que llamó mi atención fue que los peldaños eran unas peñas de raro diseño. Haciendo notar este hecho al técnico de Infantería de Marina, que me había recibido. Me dijo él que no eran piedras, sino bolsas de cemento que al no ser usadas a tiempo se habían endurecido y no se les ocurrió mejor idea que usarlos como peldaños. Teniendo en cuenta que se requería cerca de 12 días para llegar a aquel lugar, así como el clima húmedo propio de la zona, me pareció una negligencia no haber tomado las precauciones del caso en su transporte y almacenaje para evitar que eso sucediese.

Pero cuando me enteré que el cemento había llegado en buenas condiciones, indagué qué había sucedido realmente: el oficial saliente a cargo de la citada Estación Naval había recibido la orden de confeccionar los cimientos de una cuadra[1], para lo cual la Superioridad le había enviado el citado material, orden que no cumplió bajo el pretexto de que su especialidad y preparación no incluía trabajos de ingeniería civil por lo se había abstenido de ejecutar tal trabajo ya que si más adelante "algo salía mal" podían sancionarlo. Esta inacción no fue informada, dejando que el tiempo haga lo suyo con el material y las órdenes, reportando sólo que

(1) Cuadra: término militar con que se denomina al dormitorio colectivo donde descansa el personal.

el cemento había llegado duro.

La conducta pasiva que el hombre asume frente a un cúmulo de alternativas de actividad, basada en el temor a no lograr satisfactorios resultados y, a la postre, tener que enfrentarse a las consecuentes sanciones, hace que muy a menudo la frase: "El que nada hace nada teme" forme parte de la conducta de las personas, porque cuando tal aseveración resulta ser el lema por el que se guía una persona con algún poder de decisión dentro de cualquier organización, la respuesta adquiere el carácter de dramática. La ocurrencia de tal pasiva conducta tiene inimaginadas consecuencias sobre el fluir de los acontecimientos no sólo ante eventos coyunturales, como podrían ser momentos críticos en la vida de una organización, sino también en el devenir del tiempo sobre el futuro de la misma, ya que esa conducta puede tener funestas consecuencias.

A pesar de corresponder a un ideal de conducta, la mayoría de las personas aprovecha sólo una pequeña fracción de sus facultades, en circunstancias que una salida o liberación de sus energías y conocimientos puede producir grandes satisfacciones individuales de trabajo y una alta moral institucional. No resulta extraño, en consecuencia, que frecuentemente en las grandes instituciones muchos programas resulten viejos y burocratizados, de tal suerte que las personas que en ellas trabajan lo hacen en un medio monótono y hasta cierto punto estancado, no aprovechándose con ello las ventajas de lo nuevo, de despertar más entusiasmo que lo viejo.

Es misión primordial de quienes deciden en una institución lograr que la administración conserve sus bríos y dinamismo, aprovechando al máximo las energías y conocimientos de sus miembros, y teniendo presente que habrá escasas ocasiones, o ninguna, en las que la mejor política a aplicar sea precisamente la de no hacer nada, y que al final el aprovechamiento de los recursos, las metas deficientemente alcanzadas –si lo son– y la escasez artificial de los medios debido a su mala utilización, constituyan otras tantas consecuencias que trae aparejada tan nefasta conducta.

Pero, ¿cuáles serían las causas de tal proceder? ¿Qué induce al individuo a actuar de determinada manera? ¿Costumbre? ¿Barreras a la iniciativa individual? ¿Sesgo contra la innovación? ¿Temor a equivocarse o discrepar de su superior? ¿Incapacidad? ¿Riesgo? ¿Pérdida de bienestar material? ¿Miedo a perder prestigio o represalias? ¿Desincentivo hacia un tipo de actitudes? ¿Prejuicios? ¿Educación? ¿Inclinación a no enfrentarse a nuevas técnicas y procedimientos?. En fin, es una larga lista de vallas y temores sobre los cuales se podrían hacer recaer la responsabilidad del problema.

Pienso que la fórmula paliativa para hacer frente a gran parte de las barreras señaladas radica en el estímulo a través de distintas formas de incentivo. Y motivaciones correctas que generen actuaciones correctas.

Cuando en una empresa o institución se definen los distintos niveles de responsabilidad, el ámbito de acción de cada uno de estos niveles y los deberes y atribuciones de sus componentes es porque se espera que el elemento humano, mediante el uso de esa estructura, logre superar los problemas a los que se tenga que enfrentar.

Pero ¿cómo motivarse correctamen-

te? ¿A qué debemos apelar para generarar una correcta actitud y salir a enfrentar los problemas y no esperar que ellos nos agobien?

Lo primero es saber dónde estamos ubicados, tomar conciencia de las responsabilidades, deberes y derechos a los que somos acreedores y que vienen junto con los cargos que desempeñamos, sobre todo en una institución como la nuestra donde es una tradición enseñar con el ejemplo.

¡ YO SOY IMPORTANTE !

Esta es una verdad de la que cada uno debe estar convencido. Sólo cuando llegamos a esta convicción podemos desarrollar nuestros talentos y sólo cuando estamos persuadidos de nuestra importancia como personas es que aprendemos a valorar y estimar a los demás.

¿ Por qué soy importante? Porque somos las criaturas más perfectas que Dios ha creado; porque estamos dotados de cualidades espirituales, como la inteligencia y la voluntad, y porque somos los únicos capaces de transformar – como queremos – el mundo que nos rodea.

Sí yo soy importante, puedo afirmar con orgullo que: tengo mi propio y específico valor como hombre, que soy diferente a todos los demás seres humanos, con mis cualidades físicas y morales, con mi personalidad única.

Todo lo que me pertenece es, asimismo, importante: mi salud, mi educación, mi trabajo, mi vida personal, familiar, institucional y de servicio a mis semejantes que es importante. Yo debo cuidar mi salud; debo desarrollar mis talentos; debo perfeccionar mis cualidades físicas y morales, para que mi vida sea lo más perfecta y plena que me sea posible, para beneficio propio y de mi país.

No es vanagloria pensar así de mí. Mas bien, esta positiva autoestima nos ayuda a conservar la sencillez del alma grande. La propia estima ayuda siempre a reflexionar sobre el diario cumplimiento de nuestras responsabilidades.

Los riesgos que conlleva su delicada función, las amarguras de la incomprensión, y el sacrificio de sus seres queridos. Pero, íntimamente, su espíritu recibe la recompensa del deber cumplido cuando respira con orgullo el oxígeno de los resultados exitosos, del progreso de su Institución y de la Patria, con el logro de un orden y una seguridad mejor cualitativa y cuantitativamente.

Es ahí cuando el hombre importante, con una tarea crucial, se encuentra solo ante sí mismo y recibe su propia crítica, su propio remordimiento o su propia tranquilidad y orgullo.

Y con ellas yo puedo contribuir a la transformación y mejoramiento del mundo. Mi contribución, por pequeña que sea en esta transformación, es necesaria y, por lo mismo, importante. Solo así: yo soy importante.

No debemos temer a la competencia sino a nuestra incompetencia.

El derecho a la iniciativa personal no vale mucho para el individuo que es demasiado indiferente o demasiado perezoso para ejercerlo.

Mucha gente se halla en esta categoría sin comprender la razón de por qué nunca acumularon riquezas o se mantuvieron en el mismo lugar.

En conclusión, necesitamos ser lideres.

¿ QUÉ ES SER LÍDER ?

Líder es aquel que conmueve, inspira y moviliza a personas para que actúen al unísono en busca de un fin de-

terminado.

El líder tiene claridad de objetivos. Es el que sabe dónde y cómo llegar. No teme al cambio cualitativo. Hace cosas.

El líder impulsa el circuito entre el individuo y su grupo. Altera y transforma.

El líder es el ejemplo de lo que predica.

Hoy existe la soberanía de todos, por lo tanto el liderazgo requiere de mayores exigencias.

El líder de hoy es sensible a los intereses comunes. Se le mide por los resultados obtenidos. Se retira a áquellos que se exceden, flaquean o fracasan.

Un buen liderazgo aumenta la libertad y el bienestar de la comunidad.

Los líderes pueden causar grandes beneficios o daños. Ninguno es infalible y hay que recordárselo periódicamente, aunque se moleste, porque ello será su salvación. La sumisión ciega corrompe a los líderes y denigra a los prosélitos.

El líder nunca es víctima de la costumbre, ni de vacíos existenciales (hay seres llenos de nada), tampoco tienen aquel inconsciente colectivo de hacer las cosas a medias y mal.

El líder tiene el pensamiento mágico de la fantasía, encuentra estrellas y esperanza en los campos áridos y muchas veces adversos de la realidad. Imagina hacia dónde quiere llegar y hacia ese objetivo se conduce.

El líder debe contar con valores y determinantes circunstanciales.

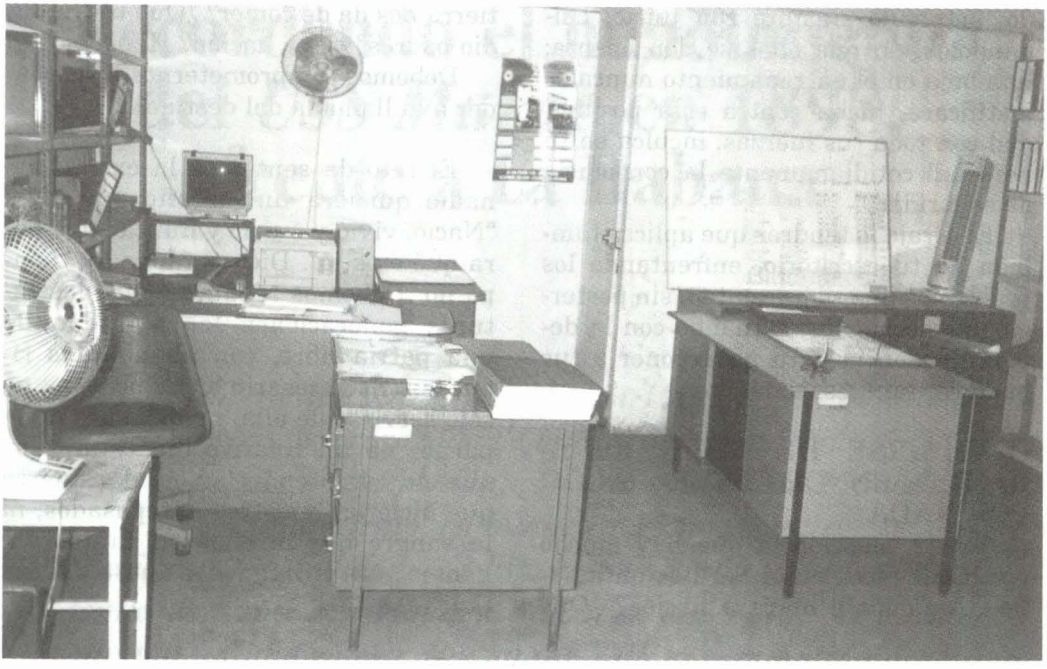
Aquí queremos recordar algunos nombres de líderes que han trascendido en la historia universal: Alejandro Magno, Napoleón, Abraham Lincoln, Gandhi, Albert Einstein. Ellos "inventaron" el futuro.

Los grandes hombres existen con el fin de que hayan otros aun más grandes.

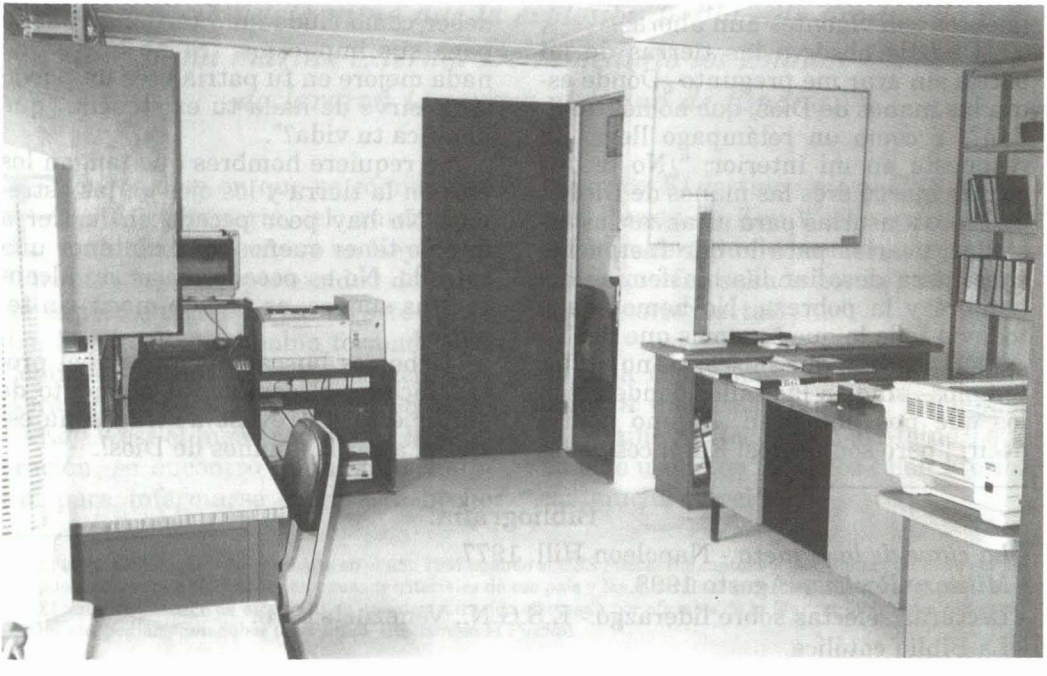
Los grandes líderes, en pocas palabras, se justifican empujando y dando poder a quienes les siguen.

En nuestra institución no debe existir el "individuo habituado" a costumbres erradas que, por temor, viveza, incapacidad o flojera, no toma las decisiones adecuadas para revertir una situación y hacerla exitosa en beneficio del servicio que brinda nuestra amada institución. Y en todo caso, es nuestro deber dar todas las facilidades que el caso amerite para que las personas que no tengan intención de identificarse con el propósito común puedan dejar el Instituto.

La iniciativa es una cualidad que debes desarrollar, no te dejes llevar por la rutina, busca qué hacer para apoyar a tu personal y sobre todo a tu organización. "Actúa", percibe lo que tus superiores desean de tí y "adelántalos". Te convertirás en una pieza fundamental en el engranaje del Instituto y serás siempre buscado cuando existan problemas que requieran soluciones inteligentes. Un oficial con iniciativa por lo general es una persona formada en la Toma de Decisiones, conforme progreses en tu carrera ése será tu trabajo cotidiano. Para que lo desarrolles con eficiencia, ten nuevamente presente a la organización y despréndete de tí mismo. No actúes timoratament; por lo que tendrás que desarrollar otra virtud "El Coraje"; esa firmeza de espíritu, esa fuerza moral que aunque se da perfectamente cuenta del peligro, sigue adelante con su tarea; la valentía es física, el coraje es mental y moral. Ante el desafío siempre se siente cierto temor; tu temple y coraje te permitirán superar esta valla y continuar con tu misión. Incentiva en tu personal este tipo de vivencias, enfréntalos ante lo desconoci-



¿Cuál de estas dos fotos tomadas en el mismo lugar, pero en diferente época, sugiere los principios *Iniciativa, Responsabilidad, Eficiencia*?



do, actuando siempre con juicio, cuidándolos sin que ellos se den cuenta; una baja en el entrenamiento nunca se justificará, lucha contra esta posibilidad con toda tus fuerzas, inculca en tu personal cotidianamente la conciencia de seguridad.

El coraje lo tendrás que aplicar también en tu escritorio, enfrentando los problemas que se presenten, sin postergar las decisiones, actuando con la debida prudencia para no exponer a tus hombres innecesariamente.

OLVIDARSE DE VIVIR ESPERANDO EN OBTENER ALGO POR NADA

Tomar consciencia que hay mucho por hacer. Vivir en el Perú es un desafío. ¿Amamos a nuestra nación? ¿Qué tierra nos da de comer? ¿Qué tierra nos dio padres? ¿Una nación? ¿Libertad?.

Debemos comprometernos a responder a la llamada del destino.

El reto da sentido a la existencia, nadie quisiera un epitafio que diga: "Nació, vivió y murió y nunca supo para qué existió". Dios perdona; el tiempo no. Debemos asegurar para las futuras generaciones la seguridad de una patria libre, con abundantes riquezas. Es necesario hacer por ella; no sólo servirse de ella, no debemos arroparnos en un relativo bienestar, porque no comprenderíamos el esfuerzo que hicieron nuestros antepasados, ni la sangre que ofrendaron tantos valientes para entregarnos nuestra libertad.

COROLARIO

Quisiera terminar reproduciendo las palabras de un filosofo griego que vivió hace ya 2,000 años, pero que sus pensamientos son vigentes aun ahora:

"Cuando observo las tierras de mi patria sin arar me pregunto ¿Dónde están las manos de Dios, que no nos auxilian?, Y como un relámpago llega la respuesta en mi interior: "¿No te das cuenta que tú eres las manos de Dios?", atrévete a usarlas para alcanzar las estrellas; usarlas para lo que fueron hechas, para desafiar las blasfemias del hambre y la pobreza. No hemos dado todavía todo lo que tenemos que dar".

"A Dios hay que buscarlo -no en los templos– sino en las calles donde están los que nos necesitan. Alguno podría decir: ¡ pero son tantos! Entonces yo les diría ¡ pero salvemos sólo uno y haremos tremenda la diferencia!. No hagamos como el idealista que piensa que su deber como ciudadano termina cuando paga sus impuestos. "Si no haces que nada mejore en tu patria eres un paria, si no sirve de nada tu existencia, ¿qué justifica tu vida?".

Se requiere hombres que tengan los pies en la tierra y los ojos en las estrellas. No hay peor pecado en la tierra que no tener sueños, que no tener una estrella. No es pecado morir sin alcanzar tus sueños; es pecado morir sin tenerlos.

Debemos buscar nuestro papel protagónico en el cambio, al momento de surgir éste. ¡Atrévase a tomar una estrella, a ser las manos de Dios!.

Bibliografía:

- *La clave de la riqueza*.- Napoleon Hill. 1977.
- *Military Review*.- Agosto 1998.
- Lecturas selectas sobre liderazgo.- E.S.G.N., Venezuela1978.
- La Biblia católica.

Recordando el hundimiento del *USS Maine* en 1898, frente a La Habana

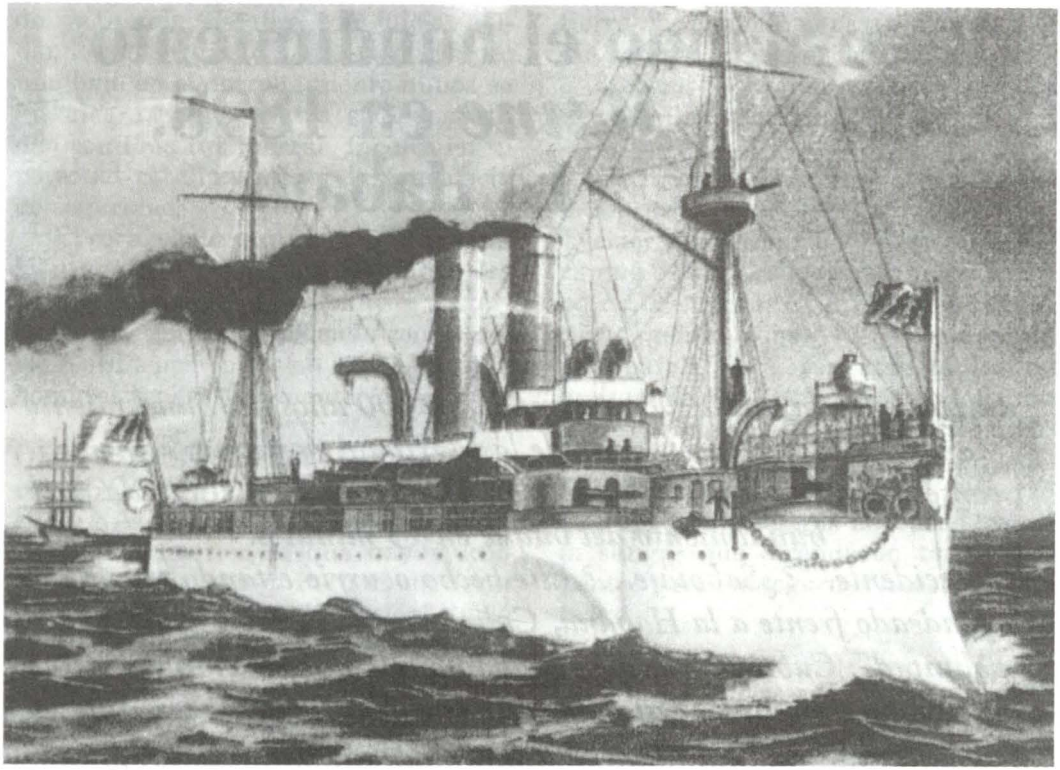
Capitán de Fragata (r)
Fernando Byrne Vidal

El 15 de febrero de 1998 se cumplieron 100 años del hundimiento del USS Maine, *acorazado de la Marina Americana, como consecuencia de una explosión, con una pérdida de 266 vidas y el hundimiento del buque en 15 minutos.*
¿Accidente...? ¿Sabotaje...? Este hecho ocurrió estando el buque fondeado frente a la Habana, Cuba, en una visita "de buena voluntad". Cuba en esos días estaba bajo la dominación del Reino de España y se estaba gestando su independencia desde territorio norteamericano (Florida) como veremos más adelante. Una junta de investigación determinó que la explosión había sido producida por una mina marina externa. De inmediato los Estados Unidos declararon la guerra al Reino de España.

Por los días en que se conmemoró este centenario, el autor (por coincidencia) estuvo en Key West, Florida, y tuvo la oportunidad de conocer aspectos interesantes de este episodio. Desde 1993 se había formado una Comisión organizadora de los actos celebratorios y para febrero de 1998, siendo Key West el lugar central de la celebración, se encontró abundante material para informarse sobre este hecho histórico. El destino unió al *USS Maine* y al Puerto de Key West y parece que permanecerán unidos en un abrazo histórico que fue sellado por la violencia y un misterio mortal.

Esta comunidad histórica ha dado lugar a una frase eterna: "Remenber the Maine[1]" ("Recuerden al Maine") que ha sido usada en los actos celebratorios con mucha emoción.

1. El término fue usado nuevamente en el año 1967 cuando el *USS Pueblo* fue capturado por Corea del Norte por supuesto espionaje electrónico en aguas territoriales de ese país y las autoridades americanas no sabían qué hacer. El autor fue testigo de excepción de una demostración efectuada por oficiales de la Marina Americana con carteles que pedían "Remenber the Pueblo" (Recuerden al *Pueblo*).



El acorazado *USS Maine,* primer buque de guerra construido íntegramente por los EE.UU. de N.A.

El acorazado *USS Maine*

El acorazado *USS Maine* fue el primer buque de guerra construido completamente por los Estados Unidos. Los materiales usados en su construcción fueron preparados por la industria americana y ensamblados en el "Astillero Naval de New York", en Brooklyn.

Este buque y los otros grandes acorazados que le siguieron fueron el producto de una nación joven, con mucha energía y decidida a convertirse en una potencia mundial.

Fue considerado como el símbolo de una democracia adolescente que alcanzaba su adultez. Era la creación de una sociedad moralista y aburguesada, el símbolo de su productividad, sus deseos y su fortaleza.

El pueblo americano sabía que sin una fuerza naval no podría consolidar su comercio internacional en una época en que los mares estaban ocupados por las flotas de las grandes potencias de esos días, las mismas que trataban de evitar la competencia. Era la segunda mitad del siglo XIX.

Los preliminares históricos

Por el año 1896, Cuba se encontraba bajo dominio del Reino de España y era bastante claro que los españoles estaban decididos a mantener este territorio bajo su control. Era también bastante claro que el pueblo cubano estaba decidido a luchar con todas sus fuerzas por su independencia. Ya en esos días había una rebelión bastante organizada. Esta coyuntura dio lugar a sangrientos enfrentamientos entre realistas y rebeldes, y los famosos "Voluntarios Españoles" eran tan sanguinarios que muchos revolucionarios cubanos se vieron obligados a refugiarse en territorio americano, Florida, y especialmente en Key West, por ser el punto más cercano a Cuba geográficamente. En esta zona crearon una floreciente industria del tabaco. Simultáneamente se originó una actividad de filibusteros que aprovechaban la guerra de independencia para luchar. En 1892 Key West tenía una gran población cubana que motivada por los discursos y organización de José Martí recolectaban dinero y preparaban contingentes para ser enviados a Cuba, al ejército del Gral. Gómez.

Es interesante lo que un Juez Americano escribe en su libro *Key West con planes completamente digeridos para formar el Partido Revolucionario Cubano.* Encontró aquí una organización lista para ser comandada. "Todo hombre, mujer y niño sabía su lugar. Martí sólo tuvo que indicarles lo que esperaba de ellos. Potencialmente había una ramificación del Partido Revolucionario Cubano en cada lugar donde hubieran 10 o más refugiados cubanos juntos". Juez Jefferson Browne.

Era evidente que el pueblo americano simpatizaba con la guerra de independencia cubana. El Presidente Grover Cleveland y el Presidente Electo McKinley no estaban de acuerdo con la política de represión del Gobernados Español en Cuba, Sr. Weyler, y estaban anímicamente preparados para usar cualquier excusa para intervenir. En 1897 el *USS Maine* recibió ordenes de estacionarse en Key West.

Los hechos fatídicos

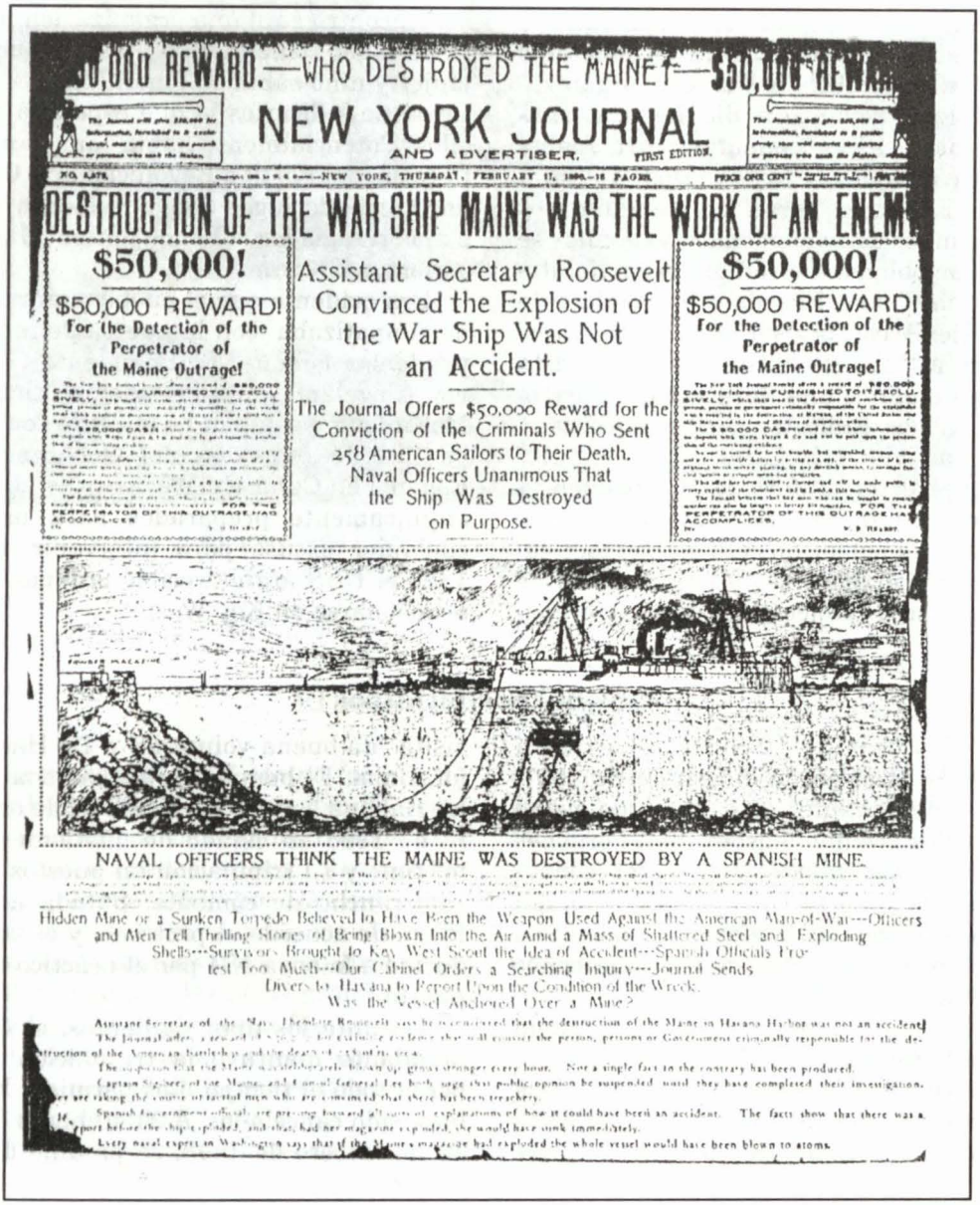
El acorazado *USS Maine* arriba a Key West el 15 de diciembre de 1897. Su Comandante, el capitán de navío Charles Dwight Sigsbee, tenía órdenes de esperar instrucciones del cónsul americano en la Habana, Sr. Fitzhugh Lee, en caso que la violencia pusiera en peligro la seguridad de los americanos residentes en Cuba.

El 24 de enero de 1898 se ordena que la escuadra en Key West haga maniobras frente a Dry Tortugas y esa misma noche, a 23:00 horas, el *USS Maine* recibe órdenes de efectuar una visita "de buena voluntad" a La Habana, Cuba. El buque entra a la rada de La Habana a 10:00 horas del 25 de enero de 1898 en estado de alistamiento máximo y su tripulación en puestos de zafarrancho de combate. Saluda a la Plaza de acuerdo al protocolo y es conducido a la boya N 4 por el práctico del puerto.

Durante los días siguientes, el Comandante mantuvo la tripulación a bordo todo el tiempo. Los permisos habían sido cancelados. A 21:40 horas del 15 de febrero de 1898, se produjo una

Periódico de época. El *New York Journal* hace público en su primera página la opinión de un funcionario del gobierno respecto a que la explosión no fue accidente.

También el ofrecimiento de una recompensa de 50,000 dólares a quien posibilitara la captura del responsable.



$50,000 REWARD.—WHO DESTROYED THE MAINE?—$50,000 REWARD.

NEW YORK JOURNAL
AND ADVERTISER. FIRST EDITION.

NO. 4,478. NEW YORK, THURSDAY, FEBRUARY 17, 1898.—16 PAGES. PRICE ONE CENT

DESTRUCTION OF THE WAR SHIP MAINE WAS THE WORK OF AN ENEMY

$50,000!
$50,000 REWARD!
For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

Assistant Secretary Roosevelt Convinced the Explosion of the War Ship Was Not an Accident.

The Journal Offers $50,000 Reward for the Conviction of the Criminals Who Sent 258 American Sailors to Their Death. Naval Officers Unanimous That the Ship Was Destroyed on Purpose.

$50,000!
$50,000 REWARD!
For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

NAVAL OFFICERS THINK THE MAINE WAS DESTROYED BY A SPANISH MINE.

Hidden Mine or a Sunken Torpedo Believed to Have Been the Weapon Used Against the American Man-of-War---Officers and Men Tell Thrilling Stories of Being Blown Into the Air Amid a Mass of Shattered Steel and Exploding Shells---Survivors Brought to Key West Scout the Idea of Accident---Spanish Officials Protest Too Much---Our Cabinet Orders a Searching Inquiry---Journal Sends Divers to Havana to Report Upon the Condition of the Wreck.

Was the Vessel Anchored Over a Mine?

Assistant Secretary of the Navy Theodore Roosevelt says he is convinced that the destruction of the Maine in Havana Harbor was not an accident.

The Journal offers a reward of $50,000 for evidence that will convict the person, persons or Government criminally responsible for the destruction of the American battleship and the death of 258 of its crew.

The suspicion that the Maine was deliberately blown up grows stronger every hour. Not a single fact to the contrary has been produced.

Captain Sigsbee, of the Maine, and Consul-General Lee both urge that public opinion be suspended until they have completed their investigation.

We are taking the course of rational men who are convinced that there has been treachery.

Spanish Government officials are pressing forward all sorts of explanations of how it could have been an accident. The facts show that there was a report before the ship exploded, and that had her magazine exploded, she would have sunk immediately.

Every naval expert in Washington says that if the Maine's magazine had exploded the whole vessel would have been blown to atoms.

terrible explosión. En 15 minutos el *USS Maine* se hundió. 266 tripulantes perdieron la vida. El Comandante, quien sobrevivió a la explosión, fue el último en abandonar la nave.

Nada más elocuente que las propias palabras del Comandante Sigsbee para describir los hechos: "Desde mi posición en la popa, debajo de la superestructura, el sonido fue terrible, destructor, como un gruñido de gran volumen, con carácter metálico. Fue seguido por una sucesión de ruidos metálicos de tipo crujiente, probablemente causados por la estructura del buque que estaba colapsando y los restos que estaban cayendo sobre la cubierta. Hubo un temblor y movimientos extraños del casco, una eslora a babor y hubo una quietud instantánea. Luego se apagaron las luces y quedamos en la oscuridad absoluta. Comenzó a sentirse gases en el ambiente. No cabía la menor duda. El Maine se estaba hundiendo". Al día siguiente escribe el Comandante en su diario: "!Cuán grande ha sido la destrucción! Los restos están apoyados en el fangoso fondo marino. Su castillo, donde hemos estado hasta el último momento antes de abandonarlo, ahora está bajo el agua. No hay parte de su casco visible, excepto una masa de fierros retorcidos del centro del casco y tres piezas de fierro que sobresalen del agua más a proa.

La parte de proa de la superestructura central ha sido arrancada y está doblada hacia popa, llevando consigo el puente, la caseta de navegación y la torre del cañon de 6'. La parte que quedó más alta era el cielo del sollado, donde muchos hombres estaban descansando en su coys en el momento de la explosión. Se me ha dicho que en la pintura blanca del techo, han quedado grabadas las formas de dos cuerpos humanos, en color rojizo sangre con negro carbón, probablemente arrojados sobre el mismo como consecuencia de la explosión.

La pila de fierros estaba tan retorcida que sólo va a ser posible reconocerlas a dónde pertenecen mediante un examen exhaustivo. El mástil de proa ha caído y está debajo del agua, quedando a la vista solamente parte de la maniobra de señales".

Rol del Periodismo

Este hecho exacerbó los ánimos de todo el pueblo americano. El presidente Mc Kynley nombró de inmediato una junta de investigación que debía constituirse lo más pronto posible en el lugar de los hechos (La Habana, Cuba). La junta se reunió varias veces en el edificio de la Aduana de Key West y a bordo del buque faro americano *Mangrove,* que estaba en Cuba. El país entero esperaba las conclusiones de la Junta. El periodismo presionaba. Los representantes exigían. ¡Guerra a España!, pedía el pueblo. Durante el periodo entre el hundimiento del *USS Maine* y los resultados de la Junta de Investigación, en el Senado se empezó a denunciar las atrocidades que cometían los españoles en Cuba. Se estaban preparando anímicamente a lo que ya era inevitable. Los periódicos amarillos presentaban continuamente caricaturas sobre la "guerra por venir" y se les ha acreditado a menudo la responsabilidad de esta guerra. Hubo un diario que llegó a ofrecer una recompensa de $ 50,000 por la captura del responsable. En esta situación el Comandante Sigsbee, comandante de Maine declaró: "Pido al pueblo americano abstenerse de emitir juicios hasta

que la Junta de Investigación haya emitido su informe y conclusiones sobre las causas de este desastre".

La Junta determinó, a fines de marzo de 1898, que la explosión había sido causada por un artefacto externo, una mina marina. La Junta concluyó también que no tenían suficiente evidencia para determinar quién había colocado la mina o si había sido puesta por miembros de algún país. El pueblo americano, sin embargo, ya había decidido que el responsable era España y exigían la declaración inmediata de la guerra. En tres semanas estaban en guerra con España.

La declaración de Guerra

El 21 de marzo de 1898 se recibe el informe de la Junta de Investigación, luego de lo cual hay un periodo de inactividad al respecto, hasta el 7 de abril 1898 en que el Departamento de Marina ordena al Comodoro Dewey preparar su escuadra para estado de guerra. El 10 de abril abandona Cuba el cónsul americano. El 11 de abril el Presidente de los Estados Unidos envía al Congreso su "Mensaje de guerra", demandando la inmediata independencia de Cuba. El 15 de abril el Presidente ordena a las fuerzas armadas concentrarse en el Sur. El 22 de abril de 1898 el Almirante USN Sampson zarpa de Key West con la Escuadra del Atlántico Norte a su mando y bloquea la isla de Cuba. Hasta este momento no había sido declarada la guerra pero ya se estaba bloqueando a Cuba. El 24 de abril de 1898 España declara la guerra a los Estados Unidos. Al siguiente día, 25 de abril de 1898, el congreso americano declara la guerra a España con retroactividad al 21 de abril de 1898.

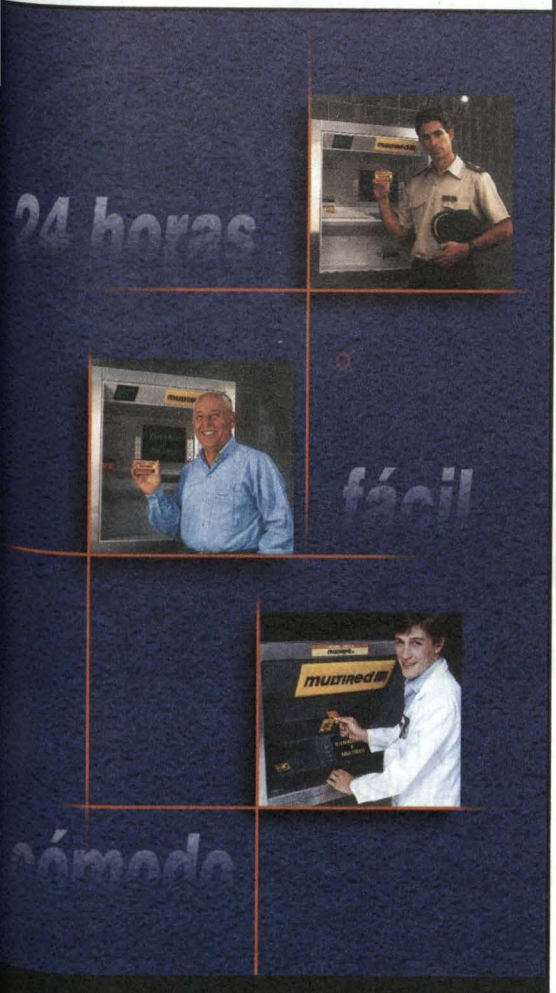
El resto ya es historia conocida: El 1 de mayo se había ganado la batalla por las Filipinas, el 17 de julio se consigue la victoria en Cuba y el 1 de agosto en Puerto Rico. El 12 de diciembre de 1898 se firma el Tratado de Paz con España.

Sobre el Autor:

El autor es graduado de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1961. Calificado en Ingeniería en 1964 de las Escuelas de Calificación de Oficiales de La Marina. Posteriormente en 1968 se especializa en Ingeniería Naval en la Escuela para Post-Graduados de Monterrey, California, EE.UU. En 1975 sigue el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Durante su carrera sirvió en diversos buques de la Escuadra, principalmente en Destructores y siempre en el Departamento de Ingeniería. Como Oficial de Comando especialista formó parte de la Comisión de inspectores para la adquisición de 2 destructores en Inglaterra. También cumplió funciones en el Servicio Industrial de la Marina, habiendo tenido a su cargo la primera modernización realizada en el Perú de un buque de guerra, el *B.A.P. Palacios*. Se retiró a su solicitud en 1979 con el grado de Capitán de Fragata. Ha publicado en la Revista de Marina artículos anteriormente.

Los Cajeros MULTIRED están más cerca de usted.





Un servicio amigable las 24 horas del día.

► Los Cajeros Multired atienden las 24 horas del día inclusive sábados, domingos y feriados o cuando más los necesite, en todo el país.

Un servicio amigable más simple de lo que piensa.

► No le tema a la tecnología. Retire su dinero siguiendo las instrucciones que aparecen en la pantalla...***es facilísimo!***

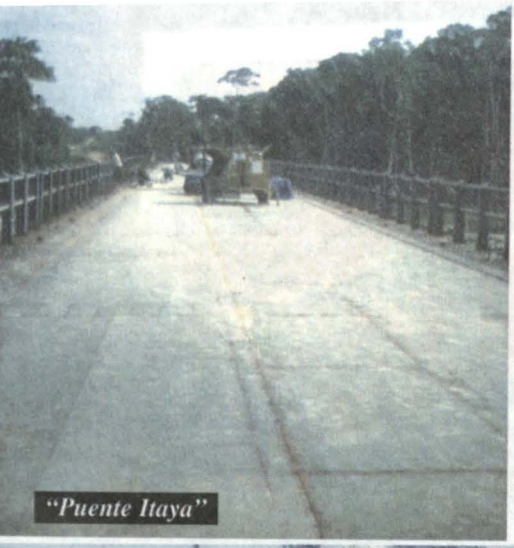
Con total comodidad.

► No más colas ni demoras para sacar su dinero. Con su Tarjeta Multired lo podrá hacer cómodamente en el cajero más cercano.

Si usted pertenece al Sector Público y cobra su remuneración o pensión en el Banco de la Nación, solicite su Tarjeta Multired en cualquiera de nuestras oficinas en todo el país.

BANCO DE LA NACION

Experiencia a su servicio


"Puente Itaya"

SIMA PERU SA

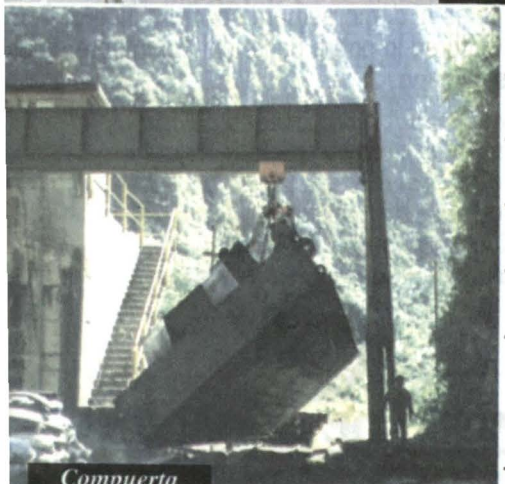
GERENCIA DE COMERCIALIZACION

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

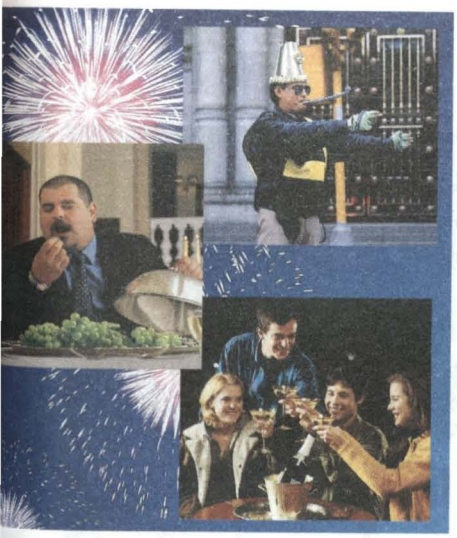
"Sima Construye... el Perú Crece"



49 AÑOS SIMA-PERÚ S.A.


Compuerta

- Construcciones y Reparaciones Navales.
- Fabricación de Bienes Metal Mecánicos.
- Reparación y Mantenimiento Industrial.
- Sistema de Armas, Electrónica, Control y Diseño.
- Desarrollo de Estudios Técnicos, Proyectos y Supervisión de Obras.
- Gerencia de Proyectos.



Super Depósito

GANE *hasta el 2000:*

5 premios de US$200,000
CADA MES 1 premio de US$200,000

21 premios de US$20,000
CADA SEMANA 1 premio de US$20,000

154 premios de US$2,000
TODOS LOS DÍAS 1 premio de US$2,000

• Deposite desde sólo US$ 500 ó S/. 1,000

Para mayor información llame a la Línea Continental: 421-7111 o visítenos.

elebrar el 2000 es cosa de todos los días.

US$ 1'728,000 en premios *hasta el 2000.*

BBV Banco Continental

realizados en presencia de Notario Público y Representante del Ministerio del Interior.

Promoción válida del 02 de agosto de 1999 al *02 de enero del Año 2000.*

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"41 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM "

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO-9002"

Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú
Teléfonos: (00511) 4638000
4638001
4634739
Facsímil: (00511) 4635279
E-Mail: navacom@telematic.com.pe



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)

LA SANIDAD DE COMBATE EN LA GUERRA DE MANIOBRAS

Capitán de Fragata SN.
Manuel Callirgos Nuñez

La Guerra de Maniobras concebida inicialmente por Karl Von Clausewitz, a principios de siglo XIX, como uno de los principios de la guerra, es el arte de emplear con astucia, iniciativa y ventaja los medios de combate disponibles para obtener de ellos el máximo rendimiento posible, ocasionando cuantiosas pérdidas al enemigo, asegurando el éxito de la misión y obteniendo muchas veces victorias imprevistas sobre enemigos muy superiores.

Surge de la habilidad y necesidad del ser humano por sobrevivir frente a enemigos superiores y conlleva intrínsicamente un profundo conocimiento y desarrollo de técnicas y fortalezas propias para explotar al máximo, con capacidad de decisión, las debilidades del enemigo.

La historia de las conflagraciones de la humanidad, desde la Edad Antigua hasta la actualidad, ha generado constantes doctrinas de combate y estrategas militares como Alejandro Magno, Anibal, Carlos V, Napoleón, Nelson, nuestro glorioso Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, y muchos más; ellos legaron para la prosperidad la historiade sus resonantes victorias, todas ellas impregnadas de un denominador común: arrastrar al enemigo hacia la derrota mediante el empleo de una fuerza superior en el momento y lugar adecuado, aprovechando sus debilidades momentáneas y entablando combate o evadiendo al mismo.

No es sino hasta 1939 en que el mundo conoce por primera vez la letalidad de la Guerra de Maniobras,al invadir Alemania el Este de Europa, iniciando dramáticamente la II Guerra Mundial. Los Mariscales de Campo Von Block, Von Brauchitsch, Von Leeb List, Von Mainstein y Von Runstedt, integrantes de élite del Cuerpo General de Estado Mayor Alemán, revolucionaron



Mariscal de Campo Heinz Guderian, audaz Comandante de las Divisiones "Panzer", instantes después del fulminante ataque alemán a Francia.



Mariscal de Campo Irwing Rommel con sus Comandantes del "Afrikakorps", en el desierto de Sollum, planeando el avance alemán desde -El-Agheila a Halfaya.

el arte de la guerra y planearon las victorias alemanas desarrollando el concepto de la Blitzkrieg fundamentada en la doctrina del empleo de los "TRES FILTROS": Ordenes tipo misión, "Schwerpunkt", y Superficies y vacios; elementos directrices que fueron cimentados sobre la base de la preparación profesional intensa a los Comandos de las Unidades de Maniobras, capacitándolos para la toma de decisiones, empleo de la iniciativa y, sobre todo, plena libertad de acción para elegir el mejor curso de acción propio que asegure el éxito de la misión encomendada y concebida por el Escalón Superior.

La injerencia política del gobierno nazi en el planeamiento militar con sus descabelladas decisiones, la apertura de varios frentes de combate en forma simultánea y el ingreso de los Estados Unidos de Norteamerica a la guerra, portando sus ingentes recursos lógisticos, decidieron el triunfo aliado mediante la concepción y empleo de la doctrina táctico estratégica de Poder de Fuego/Desgaste.

Sin embargo, en los últimos años, y a la luz de la experiencia de la Guerra de Vietnan, en donde un ejército de guerrileros y soldados precariamente equipados, con escasos recursos logísticos y tecnológicos derrotara clamorosamente a uno de los ejércitos más potentes del mundo,obligaron a los Estados Unidos y en particular a su Cuerpo de Infantería de Marina a prestar atención al estudio doctrinario de uno de los mas destacados pensadores militares de este siglo: William S. Lind. Asesor Civil del senador de los Estados Unidos Gary Hart y presidente del Military Reform Institute.

La Guerra de Maniobras reinvidica-



En una desesperada carrera contra el tiempo, un soldado herido es conducido al helicóptero de evacuación aeromédica en las inmediaciones de Da Nang, Vietnan. El apoyo cercano de los equipos médicos fue crucial para disminuir en mucho las bajas de los combates.

da por el General Sharon en la espectacular batalla del Cruce del Canal del Suez en 1973, ha sido desarrollada a la luz de los nuevos tiempos por Lind, quien en su libro *Manual de la Guerra de Maniobras* (Manuever Warfare Handbook. Westview Press. Bouver and London), conceptualiza la filosofía del Coronel (r) USA. Jonh Boyd, quien como piloto de combate en la guerra de Corea logró desarrollar tácticas de combate aéreo que permitieron a los cazas americanos derrotar a los Migs sovieticos quienes poseían mayor potencia de fuego.

Preconiza en delegar a los mandos subordinados capacidad de decisión para que al más breve plazo y al calor de los cambios de situación que el combate ofrece, puedan neutralizar, bloquear, contraatacar o explotar las debilidades del enemigo en provecho propio, rompiendo con el patrón clásico de subordinación total al comando para tomar una decisión por más simple que ésta sea. Conceptualiza a la Misión como la derrota del enemigo y no como la conquista del terreno enemigo, basándose en un exigente entrenamiento de los líderes de esacalones inferiores a los cuales se le prepara par tomar decisiones como si fueran Comandos de escalones superiores.

Sin aquellas habilidades el Mariscal

de Campo Irwing Rommel no hubiera desarrollado una hábil operación retardatriz en el norte de Africa contra un enemigo enormemente superior, consiguiendo escapar del contraataque combinado anglo-americano; ni el Mariscal de Campo Heinz Guderian hubiese podido explotar la brecha abierta al grueso del Ejército Francés el 14 de mayo de 1940 con solo 3 Divisiones Panzer las que fueron condcidas en una hábil maniobra de desenganche de combate con las fuerzas francesas, para luego envolverlas por retaguardia asegurando de esta forma la toma de París.

Dentro de este contexto, la Sanidad de Combate debe partir del concepto de brindar un apoyo sanitario altamente móvil y oportuno, potenciado permanentemente el esfuerzo principal o *Schwerpunkt* de las Unidades empeñadas en combate a fin de no retardar la ca-

La asignación de medios de evacuación es importante para aumentar la flexividad y cadencia de apoyo cercano de los elementos de sanidad a la unidad que combate y maniobra.



dencia de las operaciones ni limitar la flexibidad de la Unidad para explotar los cambios de situación.

El Personal de Sanidad deberá participar activamente en el proceso de planeamiento de las Operaciones aportando el sustento técnico y cientifico para disponer hombres en perfecto estado de salud y elevada moral de combate, determinando el tipo de Escalón de Apoyo de Sanidad requerido para tal o cual Misión, estableciendo los Escalones de Evacuación Principales y Alternos, los trenes logísticos de Abastecimiento Sanitario, los Medios de Evacuación Terrestre, Aéreo o Anfibio apropiados.

El apoyo cercano de los elementos de Sanidad es un requisito indispensable para imprimir a la Unidad que maniobra suficiente autonomía y rapidez para explotar la sorpresa, consiguiendo muchas veces objetivos de oportunidad no planeados.

La integración de los Elementos de Sanidad con el Estado Mayor de la Unidad Apoyada, así como sus Elementos de Maniobras, permitirán un conocimiento mutuo y el desarrollo de sentimientos de solidaridad y espíritu de cuerpo que contribuirán a fortalecer la Potencia de Combate Relativa de la Unidad.

Es por esto importante que se brinde todo el apoyo requerido, sin escatimar esfuerzos, al componente de Sanidad para que estos cuenten con la infraestructura de campaña requerida, equipamiento suficiente, medios de evacuación adecuados, red de comunicaciones operativas y finalmente el desarrollo de un Plan de Entrenamiento exigente e intensivo que permita evaluar la capacidad de despliegue, operación y repliegue de las Unidades de Sanidad bajo diferentes situaciones y niveles de presión.

La Guerra de Maniobras sustancialmente busca generar Líderes en todos los niveles y escalones que tengan la capacidad de valorar en su real dimensión, la situación por la que atraviesa la Unidad, sepan tomar por sí solos y bajo responsabilidad compartida con el Comando, la decisión más adecuada en el tiempo mas corto; efectuando los ciclos de Observación-Orientación-Decisión-Acción (Círculo OODA) cuantas veces sea necesario y siempre más rapido que los del enemigo puedan efectuar, pues en base a la mejor y más rapida decisión, la Unidad o el Enemigo obtendrá la victoria; bajo esta premisa se buscará desarrollar en los Oficiales de Sanidad las iniciativas médico- operacionales suficientes para que su concurso sea realmente valioso en apoyo de la Unidad que combate y maniobra.

Recordando a Edward March Rudolph de Lisle, pintor británico marinista

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

En homenaje a los dos grandes héroes epónimos del mar: el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, y Lord Horacio Nelson, de Gran Bretaña.

INTRODUCCIÓN

Octubre está registrado en la historia marítima mundial como un mes en el que fallecen dos grandes héroes. Así, tenemos que el 21 de este mes, en 1805, muere a los 47 años de edad el Almirante Horacio Nelson, duque de Bronte, jefe de la Armada de Gran Bretaña, frente al cabo de Trafalgar al enfrentarse, comandando la nave insignia *HMS Victory,* a la escuadra franco-española de Napoleón.

Y el 8 del mismo mes, en 1879, a 09:30 horas, un peruano, el Almirante Miguel Grau, sucumbe a los 45 años de edad, comandando el monitor *Huáscar,* frente a Angamos, al combatir con buques de la escuadra de Chile.

El azul de ambos océanos se tiñó de rojo con la sangre de estos grandes héroes epónimos y la corte celestial hizo sonar sus trompetas para recepcionar el alma de los émulos de Poseidón y Neptuno.

A partir de estas dos odiseas donde destellan simbólicamente el azul y el rojo, el autor de esta nota recuerda a un pintor muy vinculado al Perú y Gran Bretaña, que supo combinar armoniosamente en sus obras los colores mencionados.

El MAR: FUENTE DE INSPIRACIÓN

El legendario mar, vital elemento que cubre 3/4 partes de nuestro planeta y que ha permitido el descubrimiento de nuevos continentes y ha sido escenario de históricos combates, ejerce desde tiempos inmemoriales gran influencia en todas las civilizaciones y en todos los navegantes del mundo.

Asimismo, en todas las épocas ha servido como fuente de inspiración para la literatura, poesía, pintura, música y otros campos del arte universal.

Una personalidad que tomó el mar como escenario –sobre todo el peruano- para crear obras en acuarela, fue el teniente de la Armada de Gran Bretaña Edward March Rudolph de Lisle. Así nos da a conocer una crónica en primera página del decano de la prensa nacional, El Comercio, del 13 de agosto de 1970: "Entregan al Premier dramáticas acuarelas de la guerra de 1879. Fueron pintadas por un marino inglés testigo de las acciones".

Encabezando la crónica aparece una acuarela de la legendaria nave, con la siguiente leyenda: "El monitor Huáscar, solo ante el tonelaje y potencia de fuego de los acorazados chilenos, se bate fieramente contra la embestida y cerco del enemigo. Esta escena fue captada en el mismo momento en que ocurrió por el teniente de la Armada Británica, Rudolph Lisle".

En el desarrollo de la crónica se lee: "Un grupo de acuarelas en las que se muestran pasajes de la Guerra del Pacífico, pintadas por un marino inglés en el momento que ocurrieron los hechos, entregó ayer al Premier y Ministro de Guerra, General Ernesto Montagne Sánchez, el señor Gerard Lisle, sobrino nieto del autor de estas obras".

Las acuarelas, en número de 36, las pintó el teniente de la Armada Británica, Rudolph Lisle, que presenció el abordaje del glorioso monitor Huáscar por los invasores chilenos, después del combate del 8 de octubre en Angamos y cuando, imposibilitado de seguir combatiendo, comenzaba a hundirse por orden de su último comandante.

Además de figurar en ellas el abordaje del *Huáscar*, hay escenas sobre el hundimiento de la corbeta *Unión*, otra sobre la hacienda San Juan donde se libró la batalla del mismo nombre, etc.

El ministro Montagne al ver la acuarela del Morro Solar, comentó: "Está bien lograda". En una de las acuarelas aparece el tío abuelo del señor Gerard Lisle, junto a un cañón de la época.

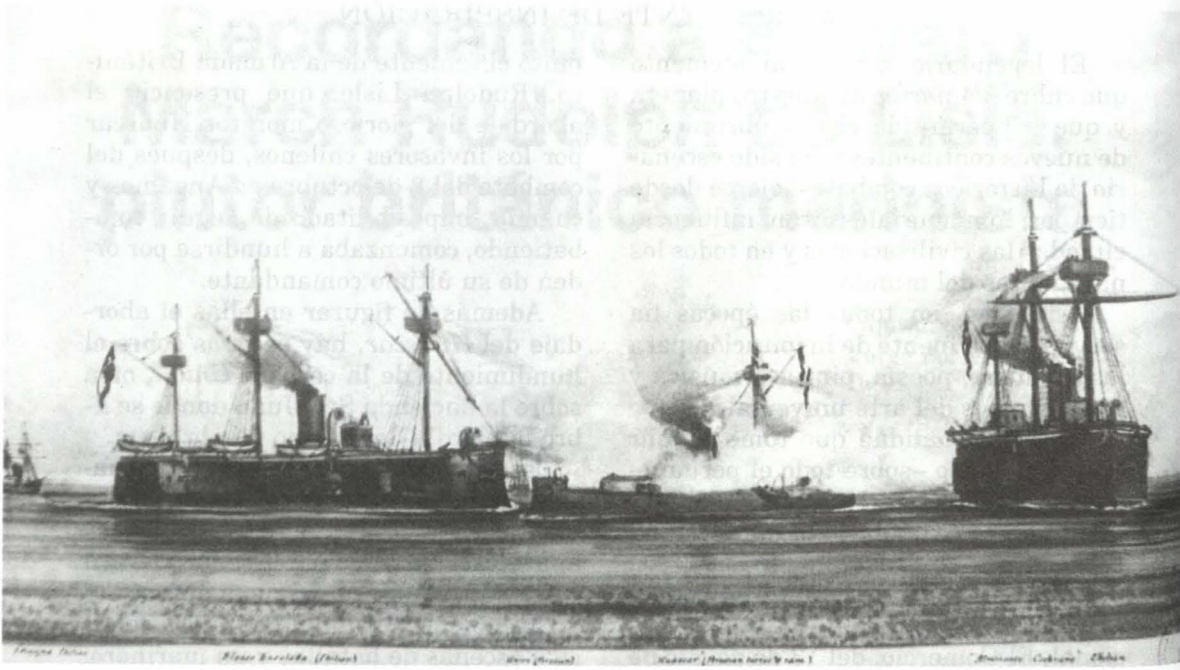
También figuran en la valiosa colección escenas de batallas y un marinero, en posición de pie y, en otra, sentado. Al mostrarle al Premier la acuarela en la que se reproduce el hundimiento de *Unión*, el señor Lisle expresa: "Cosa triste pero noble". En el grupo figuran, además, tres acuarelas de escenas chilenas.

Al agradecer el obsequio, el General Montagne anuncia que las acuarelas serán entregadas al Centro de Estudios Histórico-Militares, presidida entonces por el General (r) Felipe de la Barra.

Al respecto, el señor Lisle destacó que los historiadores podrán ubicar las fechas en que ocurrieron los hechos en las acuarelas que carecen de ellas.

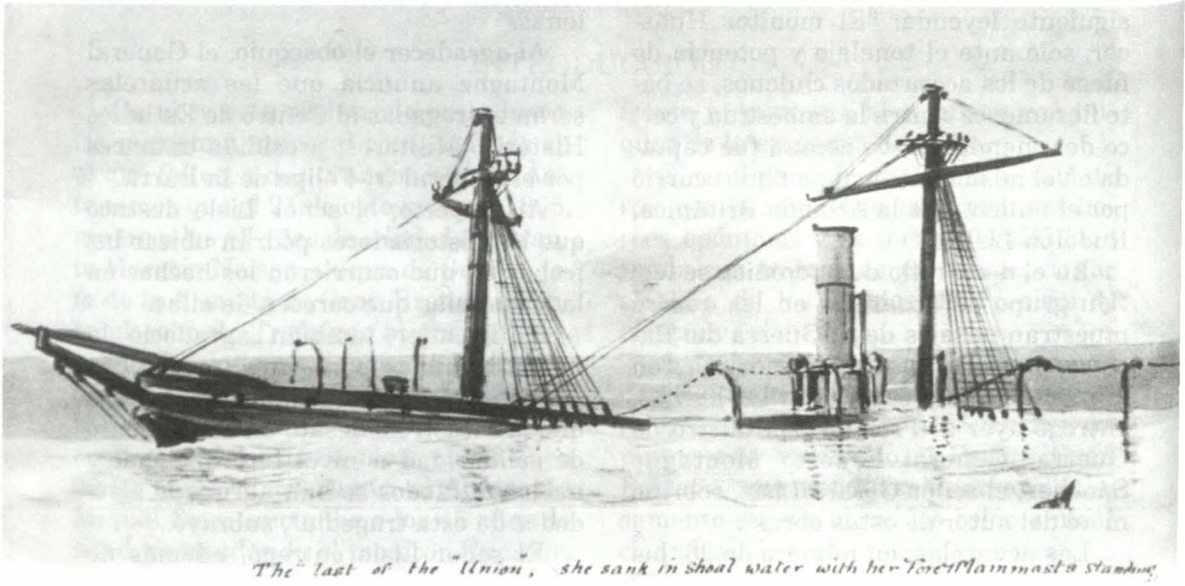
El Premier también agradeció la ayuda brindada por Gran Bretaña con ocasión del último sismo y puntualizó que la catástrofe desató un sentimiento de solidaridad a nivel internacional y nacional. "Todos se han agrupado alrededor de esta tragedia", subrayó.

El señor Lisle entregó, además de



MOTIVOS NAVALES

Foto superior: El denodado combate del monitor *Huáscar* contra la escuadra chilena en Angamos. Abajo: Los últimos momentos de *la Unión* al haberse dispuesto su hundimiento.



las acuarelas, un libro escrito por su tío abuelo. Al acto asistió el Embajador de Gran Bretaña, señor Hugh Morgan.

El autor de las acuarelas, teniente Rudolph Lisle, integró la tripulación del buque de la escuadra británica *Shannon*, que estuvo en el país desde 1879 a 1880.

Fue durante su estadía que el teniente Lisle pintó, utilizando acuarela, lo que ocurrió durante ese periodo de guerra. Ayudó a apagar el incendio del local de la Legación Británica, por lo que mereció ser nombrado miembro honorario de los bomberos de Lima. Falleció a los 32 años.

EL MARINO ACUARELISTA

A partir del conocimiento de sus obras, en la que se observa un esfuerzo en la búsqueda del estilo personal, se puede calificar a De Lisle como uno de los "auténticos pintores marinistas románticos", que reitera el mar, una y otra vez, en sus pinturas. En general, utilizaba con mayor énfasis los tonos azules, su inclinación por los reflejos de la luz sobre el agua, característica que resalta en su obra Ocaso en el Morro Solar, así como las playas, puertos y buques que llevó al lienzo. Por último, hay que señalar que estuvo influenciado por el acuarelista británico del siglo XIX John Constable, creador, además, de este género.

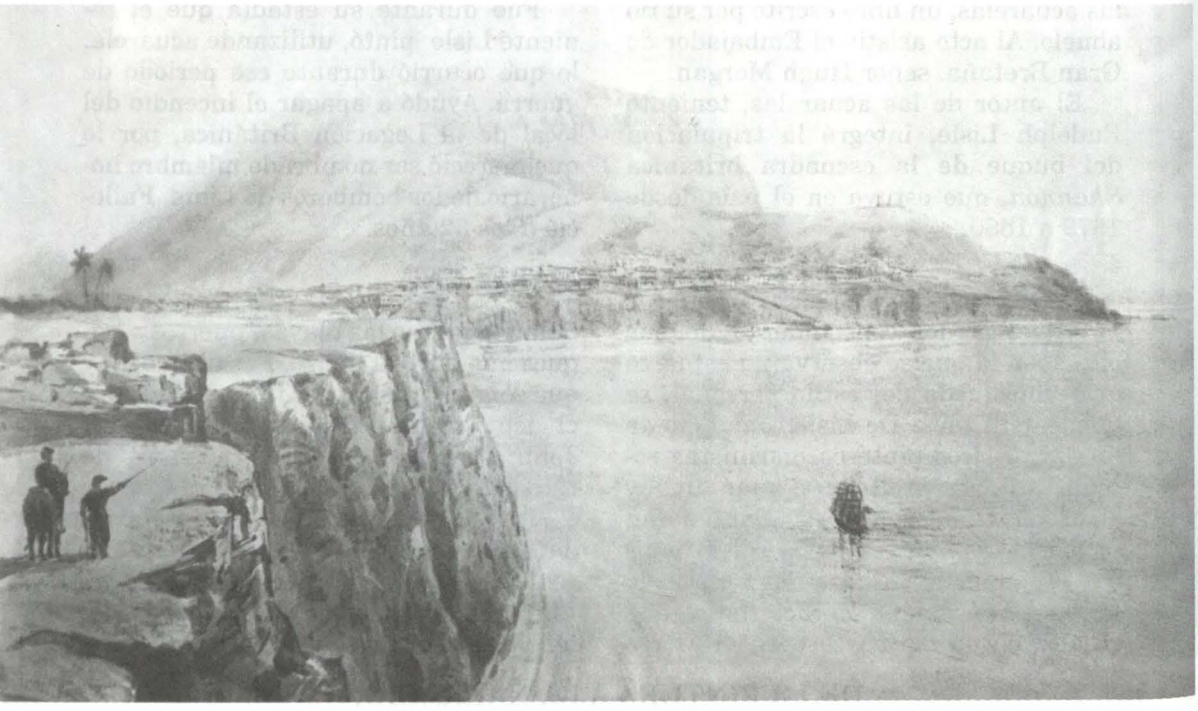
Pero también pintó otros escenarios de la naturaleza, llegando incluso a realizar un extraordinario croquis de Lima donde aparecen las líneas de defensa de Miraflores y San Juan.

DE LA PINTURA A LA NARRACIÓN

El teniente Rudolph De Lisle (Royal Navy), paralelamente a sus virtudes de acuarelista, desarrolló el arte de la narrativa. El, mejor que nadie, con sus conocimientos y carácter europeo, hizo unos apuntes sobre sus viajes, durante la Guerra del Pacífico, a la Sierra Central y puertos del litoral, como Callao, Chimbote y la zona de Ancón. Posteriormente, cuando se encontraba sirviendo en la Real Brigada del Alto Nilo, escribió en forma de narración sus anotaciones. Sin embargo, no pudo terminarla, pues muere en la batalla de Abu Klea, Sudán, el 17 de enero de 1885.

Posteriormente, el Reverendo Padre H. N. Oxenham, M. A., autor de libros de ética y religión, recopila los escritos dejados por el teniente Rudolph De Lisle y logra publicarlos en 1887 (ver facsímil), en la editorial londinense Chapman y Hall bajo el título *Memorias del Teniente Rudolph De Lisle, R. N.*

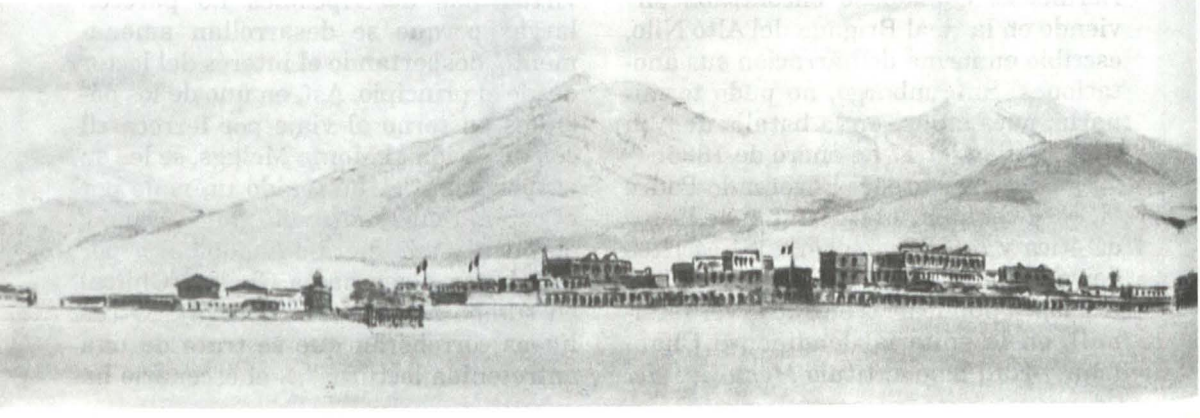
La publicación presenta las magníficas descripciones de sus viajes, resaltando el que hizo en junio de 1880 hacia la Sierra Central, en compañía de un destacamento conformado por cuatro miembros del crucero británico HMS Shannon. En la narración, que hace gala de buen estilo, se aprecia una virtud: las descripciones no parecen largas porque se desarrollan amenamente, despertando el interés del lector desde el principio. Así, en uno de los párrafos en torno al viaje por ferrocarril con dirección al Monte Meiggs, se lee su entusiasmo: "... he tenido un viaje por el camino más maravilloso del mundo, el único que hubiera deseado hacer por este lugar, o sea hasta Chesta (Chilca) en rumbo hacia Oroza (Oroya)". Otras líneas corroboran que se trata de una entretenida lectura: "... el escenario ha



Litoral costero al sur de Lima. Al fondo, el poblado de Chorrillos y el Morro Solar.

TEMAS MARINISTAS

Una visión de Ancón en los años de la guerra.



sido gradualmente grandioso... El tiempo placentero... la brisa deliciosa y fresca, en realidad ningún tiempo mejor no podría haber habido". En fin, el libro contiene una minuciosa descripción, en la cual también destaca el momento en que el teniente Rudolph De Lisle asciende al Monte Meiggs, de 2,270 pies de altura, lugar donde graba su nombre, encumbrándolo así en el más alto grado en el Club del Alpinismo.

Los apuntes originales del teniente Rudolph De Lisle, que es mencionado en la Enciclopedia Biográfica e Histórica del Perú, están en poder -al igual que sus cuadros- de la Rama Histórica Naval del Ministerio de Defensa inglés, institución que remitió fotocopias de los mismos a la Marina de Guerra del Perú.

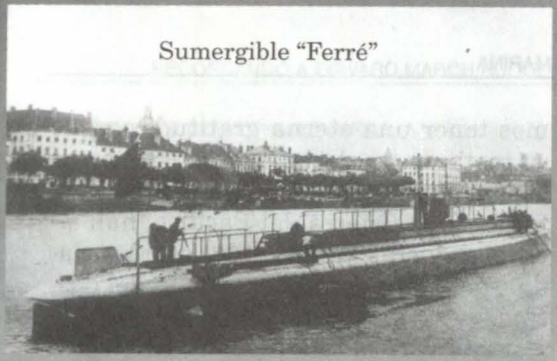
Concluyendo el artículo, tan sólo queda decir que los peruanos le debemos tener una eterna gratitud, porque se trata de un destacado artista cuyas obras inspiradas en los combates y batallas de la Guerra del Pacífico, han sido poco vistas y, por ende, no recordadas, por razones imponderables del destino.

Ante este olvido involuntario, sería bueno realizar una exposición de sus obras y manuscritos, ambos de gran valor histórico, la cual podrían organizarla, en conjunto, la Marina de Guerra del Perú, el Instituto de Estudios Histórico- Militares del Perú, el Patronato de la Asociación Museo del Arte, la Embajada de Gran Bretaña, la Asociación Cultural Peruano Británica, el Consejo Británico y el Lloyds Register del Perú.

Así se lograría un importante acercamiento de las nuevas generaciones a las obras del Teniente de la Armada de Gran Bretaña, Edward March Rudolph De Lisle.

Bibliografía:

- Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Revista *Oiga,* año 1970.



Sumergible "Ferré"



Submarinos "R"

88° Aniversario de la Fuerza de Submarinos

CEREMONIA DE HOMENAJE POR LA ASOCIACION DE SUBMARINISTAS

PALABRAS INICIALES Y DE BIENVENIDA

Vicealmirante (r)
José Carcelén Basurto
Presidente de la
Asociación de Submarinistas del Perú

Sean mis primeras palabras para agradecer a todos y cada uno de ustedes por su presencia en esta ceremonia, en la cual la Asociación de Submarinistas del Perú, que me honra presidir, hace un justo homenaje a nuestra querida Fuerza de Submarinos con motivo del octogésimo octavo aniversario de su creación.

Hablar de submarinos es hablar de la Gloriosa Marina de Guerra del Perú, puesto que los submarinos forman una de las Fuerzas Navales encargadas de contribuir, con su accionar, al pleno cumplimiento del rol institucional que ella tiene como pilar fundamental del sistema de Defensa Nacional de la patria.

Este sentimiento que lleva consigo el Espíritu Naval que une a todos los marinos me hace compartir con ustedes, brevemente, algunas reflexiones sobre la experiencia personal que tuve a partir de mi ingreso a la Escuela Naval, hace ya más de medio siglo, donde recibimos, entre muchas otras orientaciones e informaciones, algunos conceptos que constituyen, en la praxis, la base de nuestra importante y hermosa Tradición Naval, que nos llena de orgullo y que debemos conservar con to-

do nuestro esfuerzo, aliento y dedicación, para mantener muy en alto el sitial que le corresponde a nuestra Gloriosa Marina.

Así, recordemos tres conceptos que marcaron el inicio de nuestra identidad y formación navales:

"CADETES NAVALES: SEGUID SU EJEMPLO"

A través del cual no sólo nos mostraban al Gran Almirante Miguel Grau, como un marino ilustre, sino que, con sus actos, nos señalaba el rumbo que debíamos seguir, con su ejemplo, para mantener a la Marina en sus plenos valores de honor, dignidad, entrega al servicio de la Patria, y responsabilidad y eficiencia que la caracterizan y que se han tratado de conservar incólumes a través de muchas generaciones.

"CADA HOMBRE ES EL ARQUITECTO DE SU PROPIO DESTINO"

Con esto, se nos hacía ver que, en la realidad, está en el propio ser humano la superación que con todo derecho puede anhelar, resaltando que la valía del hombre no está en lo que tiene sino en lo que es, lo que lo lleva a buscar la mejor calidad en todo lo que hace, en todo lo que da de sí.

"LA MARINA ES TAN GRANDE COMO LO SEAN SUS HOMBRES, NUNCA MÁS QUE ELLOS"

Con lo que se nos hacía entender que la institución naval, a través del tiempo, constituye, en la realidad, el fruto de la obra de quienes la integran, lo que nos hace sentir comprometidos durante nuestro periodo en la actividad, y luego a quienes ya estamos en la situación de retiro, nos hace decidir continuar dando nuestro apoyo y contribución, para mantener el bien ganado prestigio institucional.

Estos tres conceptos fundamentales los recibimos muy claramente de un distinguido Oficial Submarinista que era el encargado de dirigir nuestra formación: el entonces Capitán de Corbeta Juan Manuel Castro Hart, a quien recordamos con todo aprecio y reconocimiento, y que además es padre del hoy igualmente prestigiado submarinista, el señor Contralmirante Juan Manuel Castro Valdivieso.

Posteriormente, al ingresar a la Escuela de Submarinos y continuar luego nuestro servicio a bordo de nuestras unidades submarinas, fuimos fortaleciendo y ampliando nuestra formación inicial, integrándonos a ese particular tipo de vida forjador del "Espíritu Submarinista". Espíritu que nos une para siempre y que nos ha identificado muy profundamente con toda la Marina, de la que formamos parte, como lo expresa el recordado Comandante Francisco Quirós Tafur, en su conocida composición "Los Submarinistas", cuando dice en su parte final:

...Nos gusta navegar, debajo de la mar
y sentir que optimista trabaja el corazón.
En nuestra División, todo es cooperación.
Viva la Armada Nacional, que siempre está
lista para la acción.

Estamos seguros que los integrantes de las otras Fuerzas partes componentes de nuestra Marina, deben tener, cada una en su estilo propio, su identificación y entrega al servicio naval. Sin embargo, no dejaremos nunca de sentir, con todo orgullo, la gran satisfacción que significa para nosotros ser submarinistas, lo que nos ha permitido y permite hoy a quienes sirven en la Fuerza de Submarinos, o en cualquier otro cargo en la Organización Naval a entregar plenamente toda nuestra la voluntad y capacidad para el cumplimiento de la Misión asignada.

Por eso, en estos momentos, rendimos homenaje a todos los submarinistas de ayer y de hoy, en esta ceremonia que, a pesar de su sencillez, constituye un acto muy especial en el que recordamos nuestros sentimientos de marinos y de submarinistas.

Para ello hemos pedido al señor Vicealmirante Alfonso Balaguer Torriani que haga llegar a ustedes los profundos sentimientos de nuestra Asociación. Dejo con ustedes al señor Almirante Balaguer.

DISCURSO DE ORDEN

Vicealmirante (r)
Alfonso Balaguer Torriani

Permítaseme utilizar estas palabras iniciales para agradecer al Señor Presidente y la Junta Directiva de la Asociación de Submarinistas del Perú el honroso encargo de rendir homenaje a nuestra Fuerza de Submarinos en el octogésimo octavo aniversario de su creación.

Homenaje, por definición de la Academia de la Lengua española, es una ceremonia en honor de una persona, en este caso, de una pléyade de hombres a quienes respetamos por sus actos, sus enseñanzas y su ejemplo.

Son ya 88 años los transcurridos. Muchos ya no nos conocemos bien por la natural separación del tiempo; por lo que creo imprescindible hacer un resumido recorrido de nuestra corta pero fructífera e interesante historia, recorrido que nos permita, al situarnos en cada época de nuestra evolución, poder conocer y comprender aquello que no podemos ver ni tocar, pero que sentimos profundamente cuando, con incomparable orgullo, decimos "una vez submarinista, siempre submarinista."

En los albores del siglo veinte, época en que se inició el empleo del arma submarina en el Perú, existía una situación compleja en el ámbito mundial y particularmente difícil para nuestro país. En esos años, y refiriéndonos exclusivamente al Perú, factores internos y externos -como nuestra trágica situación económica al término de la guerra con Chlie, la inestabilidad política, el auge de la revolución industrial donde los exportadores de materia prima quedaban a merced de los que industrializaban, una gran agitación en la política y en la economía mundial por la búsqueda de nuevos mercados para la colocación de productos manufacturados, que generaban una situación de lucha comercial, la que más tarde se convertiría en una de las principales causales del armamentismo y de la guerra, y finalmente la tensión con Chile por la definicón de las provincias cautivas de Tacna y Arica, entre otros-, formaban el marco dentro del cual se debía actuar.

Los gobernantes de entonces, con la participación de ilustres peruanos, civiles y militares, habían logrado diseñar una muy bien concebida estrategia nacional para la recuperación del país y estar en condiciones de enfrentar la tensión existente y las situaciones por venir; dentro de dicha estrategia, la recuperación de la Armada era un aspecto sumamente importante.

Sin embargo, me pregunto: En las condiciones mencionadas y con el encargo de recuperar la Marina de un país en bancarota, ¿cómo pudieron pensar en adquirir esa recién aparecida arma submarina, sobre cuya aplicación se tenía mínima experiencia? ¿Cómo pudieron hacer realidad esa idea? ¿Cómo pudieron explicar y convencer a los gobernantes de entonces sobre la bondad de esa nueva arma desconocida para ellos mismos?

Hoy es posible demostrar de muchas maneras, en la teoría y en la práctica, que el submarino es el arma que por su invisibilidad, y por tanto capacidad de operar en aguas controladas por el enemigo, produce la más alta disuación, no sólo táctica sino estratégica , pues puede afectar elementos críticos como el abastecimiento marítimo de un país, y, dado su bajo costo de adquisición y mantenimiento en comparación con los buques de superficie, resulta el elemento ideal en relación costo-efecto disuasivo.

Pero, ¿cómo haber dicho y demostrado lo mismo hace 88 años? ¿Con qué argumentos?

Si bien se ha escrito acerca de diferentes desarrollos desde el submarino a remos del holandés Cornelius Drebbel en 1620, lo cierto es que la primera operación militar que se conocía con un submarino era el que se efectuó con *La Tortuga* de David Bushnell en 1770, tratando de hundir un buque británico en el puerto de Nueva York durante la Guerra de la Independencia Americana. Empeño en el que falló.

Fulton en el 1800 da un importante salto en el desarrollo del submarino; pero es en 1864 donde se puede obtener una experiencia más. Los Confederados, en la Guerra Civil Americana, construyeron cuatro sumergibles para luchar contra la flota de La Unión. Tres de ellos, no tuvieron mayor acción durante la guerra. El cuarto, el *Hunley*, hundió al *USS Housatonic* en el puerto de Charleston (Carolina

del Sur), pero se destruyó él también por la fuerte explosión.

Nuestro primer submarino, el de Blume, pudo cambiar la historia. Pero desgraciadamente no llegó a participar en las gloriosas jornadas navales de 1879.

Hubieron algunos otros desarrollos europeos hacia finales del siglo XIX; el empleo de los acumuladores es un ejemplo. Sin embargo, el primer submarino con fuente de energía eficiente fue el creado por el americano John Philip Holland. Fue botado al agua en 1898 y el gobierno americano lo compró en el año 1900 bautizándolo como el *USS Holland;* disponía de un motor de gasolina para navegar en superficie y un motor eléctrico para inmersión, 16 metros de eslora, y 3 nudos de velocidad, y esto sucedía sólo 9 años antes de que el Perú comprara los sumergibles.

En el año 1906, es decir, sólo 3 años antes, los alemanes introdujeron por primera vez el uso de la máquina diesel en los submarinos.

Estos antecedentes, y una corriente mundial de investigación del arma submarina, natural en el deseo de evolución creativa del ser humano, eran casi todos los elementos con que contaban los hombres que propondrían y los que tomarían tan importamte decisión para el Perú, y digo casi todos porque deben haber contado con dos elementos adicionales, los más importantes: una gran visión de futuro y un gran amor a la Patria. Sólo estos dos últimos podrían explicar lo sucedido.

Considero que las interrogantes planteadas a la luz del resultado obtenido, son suficientes para admirar y rendir homenaje a aquellos Marinos que con inteligencia, profesionalismo, firmeza, visión de futuro y patriotismo, abrieron el camino al arma submarina en el Perú.

Siempre pensé que tenía mucho de cierto el dicho de que un buque durante su vida mantenía el espíritu que le había dado su primera dotación. Si esto es así, me explico por qué hoy estamos reunidos y orgullosos de ser submarinistas.

Un corto tiempo, sólo siete años de operación de nuestros primeros sumergibles, el ejemplo de profesionalismo y eficiencia de su personal, y un mayor conocimiento del arma, fueron suficientes para fijar, en nuestro país, las bases de que el submarino es uno de los elementos indipensables en toda Marina de Guerra, y confirmar que lo es particularmente en aquéllas, como la nuestra, que requiere mantener la mayor capacidad disuasiva posible con los escasos recursos que posee.

En un artículo de fecha 20 de Octubre de 1997 de "La nueva República", una publicación bi-semanal de los Estados Unidos, el periodista Peter Beinart inicia una interesante discusión sobre el impacto de la globalización en la paz y en la seguridad, haciendo referencia al libro titulado "La gran Ilusión" del autor inglés Norman Angell, el cual indicaba que las finanzas internacionales se habían vuelto tan independientes con el comercio y la industria, que el poder político y el poder militar poco realmente podían hacer. Continuaba indicando que el reconocimiento de algunos factores como la rapidez en las comunicaciones, habían transformado los problemas de la política internacional moderna de manera profunda y esencialmente diferente.

Más de un millón de copias de su libro "La gran Ilusión" fueron vendidas, y el señor Angell fue propuesto y obtuvo el Premio Nóbel de la Paz.

Pienso que tal vez pocos de ustedes han escuchado hablar del señor Norman Angell, y la razón de ello es que su libro, en el cual argumentaba que la globalización convertía la guerra en obsoleta, fue publicada en 1912, justamente dos años antes del inicio de la Primera Guerra Mundial.

Hoy, pues, no es la primera vez que el mundo ha visto un gran impulso hacia la globalización, y la primera lección que extraemos es el trágico ejemplo de la Europa a principios de siglo.

He relatado esta historia simplemente para subrayar que la globalización no puede por sí sola resolver los asuntos fundamentales de seguridad que cada país considera críticos para el interés nacional, y así debió seguramente haber sido propuesto por nuestros antecesores y entendido por los gobernantes, ya que pese haber terminado la guerra, lo que conlleva un prolongado período de paz mundial y un esfuerzo universal en aras de evitar nuevos conflictos, se decidió y aprobó la adquisición de los legendarios submarinos "R", los más modernos del mundo en su época, lográndose con ello la consolidación del empleo del submarino en nuestra Marina de Guerra. La actuación de los submarinos en los diferentes teatros durante la Primera Guerra Mundial, en particular la de los submarinos alemanes, contribuyó esta vez, en forma contundente, a la toma de decisión.

Hablar de los "R" es hablar de 40 años del más puro profesionalismo naval, donde el oficial de marina, submarinista, no se limitaba a la simple prestación de servicios a bordo. Ellos demostraron lo que es capaz de crear un grupo humano cuando eleva su espíritu hacia un objetivo común. No creo equivocarme si digo que dieron forma y establecieron las bases de la Fuerza de Submarinos de hoy.

Desde mi punto de vista, la evolución del arma submarina en el Perú luego de su nacimiento, ha tenido un constante progreso, y momentos de salto evolutivo; el primero de ellos fue la llegada al Perú de estos recordados buques que conformaban, entonces, la División de Submarinos. Con ellos nació lo que se podría denominar "submarinismo técnico". El profundo conocimiento del buque como tal y su empleo como arma fue el principal objetivo, estableciéndose asimismo durante este periodo las bases de todas las normas, tradiciones y costumbres que ha regido el accionar del arma submarina hasta nuestros días.

Algunos recuerdos son importantes para describir, en apretada síntesis, esta época.

Todo buen profesional del mar sabe perfectamente que un buque de guerra puede hacer todo aquello que su Comandante y su dotación sean capaces de hacer que haga. Analogía de *"Pelean los hombres, no los buques"*. Y por ello la importancia y prioridad que dieron, desde un comienzo, a formar y establecer una Escuela de Submarinos.

El Primero de Febrero de 1916 se emitió un Decreto Supremo disponiendo que los Oficiales de la Armada que desearan adquirir la especialidad de navegación submarina serían destinados por el Estado Mayor General de a Marina, a su solicitud, a ocho meses de instrucción.

La parte teórica estaría a cargo del Jefe de la Estación de Sumergibles, y la par-

te práctica a cargo de los Comandantes de los *BAP Ferré* y *BAP Palacios*. Si bien era un buen comienzo, la realidad no permitió ir muy lejos de la intención, pese a la firmeza profesional y al orgullo que desde entonces era ya característica de las dotaciones de los submarinos. En el año 1917 los Comandantes de los sumergibles renunciaron a sus cargos en señal de protesta por haberse nombrado como Jefe de la Estación de Sumergibles a un oficial no especializado en el arma submarina.

Es con la llegada del último de los submarinos "R" que, en 1929, se concreta y constituye la Escuela de Submarinos a bordo del crucero "Lima", entonces buque madrina de los submarinos. Esta Escuela, con dotación establecida y bien estructurada para el cumplimiento de sus funciones, fue creada por disposición del Comandante de la División de Submarinos, destinada a preparar teórica y prácticamente en los conocimientos especiales del arma al personal superior y subalterno no calificado en esta especialidad, que fuese nombrado para prestar servicios en la División. Si bien el Decreto Supremo N°. 2, emitido en Marzo de 1939, crea la División de Escuelas Técnicas, agrupando a varias Escuelas, dentro de ellas la de Submarinos, dándole así partida de nacimiento formal, lo cierto es que 10 años antes, la iniciativa de las primeras dotaciones de los "R" dió forma a lo que hasta hoy es un orgullo para los submarinistas peruanos y ejemplo para los submarinistas latinoamericanos: nuestra Escuela de Submarinos.

La calificación de Submarinos como tal nace también allá por 1927. Por Decreto Supremo No. 11 del 11 de Julio de ese año, se establecen las normas de calificación con el mismo principio que ha regido hasta nuestra época, esto es, el Jurado para los oficiales era una junta presidida por el Comandante de la División, integrada por los Comandantes de las Unidades, que examinaba teórica y prácticamente a los oficiales luego de haber servido un mínimo de seis meses a bordo de estas unidades. La calificación del personal subalterno quedaba en manos de los Comandantes de los buques. Este mismo decreto normó el uso de la insignia de submarinos, inicialmente copia de la americana, la que, posteriormente, y por la siempre iniciativa de oficiales en servicios en submarinos se convirtió en la que hasta hoy luce con orgullo el submarinista peruano.

Innumerables temas se podrían tocar de esta época de oro de nuestra arma submarina. Desde la gratificación de submarinos que siendo inicialmente de un sol por inmersión hasta un máximo de quince soles al mes, se normó a partir de 1930 como el 25% del haber básico, pasando por el establecimiento de la que hoy es nuestra Base de Submarinos, hasta llegar a acciones operativas, entre ellas, los viajes para el cambio de baterías primero, y recorrido integral depués, el lanzamiento por primera vez de torpedos con ángulo de giro, la participación de estas unidades en el conflicto con Colombia, en que ingresaron por el Río Amazonas hasta Iquitos, su participación en el conflicto con el Ecuador en 1941, y la protección de nuestra costa norte durante la Segunda Guerra Mundial.

La creatividad y la duración de las normas por décadas son la muestra más elocuente de lo que la capacidad de esos hombres, místicos en su profesión, entregados al servicio de la Patria, y orgullosos de la actividad que realizaban, pudo lograr.

Quisiera en este punto reiterar mi apreciación de que no creo equivocarme si digo que dieron forma y establecimiento a las bases de la Fuerza de Submarinos de hoy.

Los años cincuenta, terminada la Segunda Guerra Mundial, muestran un panorama diferente. El mundo se polariza en la relación Este-Oeste, dando inicio a lo que por muchos años se conocería como Guerra Fría. Esto trae como consecuencia la aparición de Organismos Internacionales, algunos de los cuales buscan los mecanismos para el mantenimiento de la paz y otros alianza para la protección mutua. La política norteamericana ve en el Sur a su aliado natural y comienza a brindar ayuda militar.

Las experiencias industriales obtenidas durante la guerra dan un impulso decisivo a la carrera tecnológica que ya en nuestros días, y cada vez con mayor velocidad, convierte en realidad lo que era simplemente ciencia-ficción.

Finalmente, la economía del Perú se ve favorecida como consecuencia de la intervención bélica de los Estados Unidos en el Pacífico.

El ambiente descrito constituyó el marco para la renovación de nuestras unidades submarinas por otras que incluyeron los adelantos de la época y actualizaran nuestra Fuerza. Los submarinos tipo "S", usando como diseño base al submarino americano clase "Mackerel", fueron la decisión adoptada. Traían adelantos importantes para la evolución de nuestra Fuerza, como el snorkel, el concepto de comando desde el Puesto central, sistema de control de tiro, vela para cubrir en forma hidrodinámica los mástiles sonares, mayor confort para operaciones de larga duración, y otros que sería largo enumerar. Se había producido un nuevo salto evolutivo: el segundo de nuestra corta pero admirable historia.

El empleo de los submarinos "S" permitió continuar el camino ascendente en la evolución del arma submarina iniciada por los "R". Si dijimos que con los "R" se iniciaba el submarinismo técnico, la era de los "S" constituyó su consolidación.

La experiencia de los submarinistas que tuvieron a su cargo la responsabilidad de verificar y recibir para el Perú dichas unidades, jugó un papel preponderante en dicha oportunidad. Su tenacidad en el trabajo y su brillantez profesional lograron resolver situaciones como la de no permitir la colocación de un mástil de radar fijo, como el astillero pensaba instalarlo, sino izable, como nuestro interés por citar alguna intervención entre muchas.

Los que aquí nos encontramos, cuya totalidad o casi totalidad hemos pertenecido a las dotaciones de estos nobles buques, estoy seguro estarán de acuerdo en afirmar que con estas unidades llegó al Perú la mejor escuela de Submarinos. Poseían todas las cualidades y capacidades necesarias para una instrucción completa, esto es, desde la preparación de un nuevo submarinista en el conocimiento de un submarino moderno, hasta la preparación de Comandantes y Oficiales experimentados, en las tácticas y el empleo estratégico del arma submarina.

La mejor implementación de la Escuela de Submarinos, el empleo del instructor de ataque con los mismos equipos a bordo y las experiencias obtenidas en el empleo de esta arma durante la segunda guerra mundial y en el Pacífico apoyaron decididamente la instrucción.

Los viajes de estas unidades a Estados Unidos por razones de reparación o de entrenamiento, permitieron una actualización constante del personal submarinista con los más avanzados conocimientos sobre esta arma.

Se establecieron planes progresivos de entrenamiento, los que incluían la práctica casi cotidiana de lanzamientos de torpedos de ejercicio, y se formaron promociones de nuevos submarinistas arraigados ya a los modernos conceptos de equipamiento, seguridad y empleo del arma submarina. La era de los "R" había quedado definitivamente atrás, y los "S" se habían encargado de preparar a los submaniristas para el futuro.

La década del 70 marca el comienzo de otra era. Desde mi punto de vista, el planeamiento, adquisición y arribo al Perú de los dos primeros submarinos de fabricación alemana del tipo 209, constituye el tercer momento de gran salto evolutivo de nuestra Fuerza de Submarinos.

Las circunstancias y conceptos, particularmente en lo relativo a la Defensa, que se dieron durante el periodo, el corte de nuestro abastecimiento militar por parte de Estados Unidos, además de una proliferación mundial de fuentes crediticias derivadas de la coyuntura económica de la época, formaron el ambiente para continuar el desarrollo ascendente del arma submarina en el Perú.

Nuestros experimentados y brillantes submarinistas que participaron en el planeamiento y selección del buque, no sólo tuvieron una actuación determinante en el proceso de evolución ascendente de nuestra arma submarina, sino, que por primera vez tuvieron la oportunidad, y no la dejaron pasar, de evaluar y seleccionar el submarino convencional de última generación que más convenía a las capacidades requeridas; de escoger, sin limitaciones de tecnología por secreto militar , el más moderno equipamiento y armas del momento, y darle al Perú el submarino deseado.

Hablar de los submarinos 209 ante un auditorio de submaniristas, y por tanto brillantes profesionales del mar, sería un privilegio para quien, como el que habla, conformó la primera dotación de ellos.

Sin embargo, mi propósito ha sido mostrar la actuación de los hombres que, a través del tiempo, condujeron y conformaron nuestra Fuerza de Submarinos, merecedores de nuestra admiración y respeto; transmitir al Comando y a las nuevas generaciones el reto que una historia de brillantez y profesionalismo les impone, y, finalmente, rendir justo homenaje a todos los submarinistas, presentes y ausentes, cualquiera sea la situación y grado, que con inteligencia, profesionalismo, entrega y amor a la Marina de Guerra y a la Patria, dejaron a bordo de nuestras unidades, parte importante de sus vidas y el espíritu imperecedero que ha mantenido viva la llama de ese orgullo que nos hace decir:

"Una vez submarinista, siempre submarinista."

Submarino Clase "Sierra"



Submarino Clase "Guppy"



PALABRAS FINALES Y DE AGRADECIMIENTO

Contralmirante
Alfredo Palacios Dongo,
Comandante de la Fuerza de Submarinos

Sean mis primeras palabras de agradecimiento, en nombre propio y de los Oficiales que integran la Fuerza de Submarinos, a usted, Señor Vicealmirante José Carcelén Basurto, Presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú, a los integrantes de su Junta Directiva, así como a todos los miembros de la Asociación, por la realización de esta significativa ceremonia conmemorando el octogésimo octavo aniversario de la creación de nuestra querida Fuerza de Submarinos.

Asimismo, deseo manifestar mi agradecimiento al Señor Vicealmirante Alfonso Balaguer Torriani por las expresiones puestas de manifiesto en su Discurso de Orden haciendo gala de elocuencia y claridad, las mismas que consideramos de invalorable importancia y trascendencia.

Este aniversario tiene un importante significado para todos nosotros y en especial para nuestra Fuerza de Submarinos, puesto que marca el tránsito hacia una nueva Era, para lo cual debemos hacer un alto y meditar, con calma y sosiego, sobre los ochenta y ocho años de vida institucional transcurridos, en los cuales muchas generaciones de submarinistas han navegado incontables millas a lo largo y ancho de nuestro litoral, así como también en aguas extranjeras, demostrando con hechos la vigencia comprobada de nuestra Arma, tal como se puso de manifiesto en el año 1998, cuando, ante el peligro inminente de una probable agresión de otra nación, nuestros submarinos fueron los primeros en ser desplegados, de manera rápida y eficiciente, en aras de salvaguardar la soberanía de la nación y la integridad de su territorio.

Actualmente son seis las unidades Tipo "209" con las que cuenta la Fuerza de Submarinos, las cuales se encuentran en óptimo estado de conservación y operación; sin embargo, por los años de servicio con que cuentan, requieren adecuarse a la tecnología moderna, por lo cual la Superioridad Naval ha dispuesto la ejecución de proyectos de estudio conformados por diversas comisiones de trabajo, en coordinación con las direcciones técnicas, para llevar a cabo la modernización e implementación de las unidades navales a fin de que nuestros submarinos operen material y tecnológicamente para cumplir con el misionamiento asignado de la manera más eficiente posible.

Asimismo, deseo destacar que, tras cuarenta y cinco años de servicio ininterrumpido, el *BAP Dos de Mayo* y *el BAP Abtao*, nuestros recordados *Lobo* y *Atún*, han pasado a la condición de inactividad por razones de obsolecencia de material, ya que, si bien estas unidades pueden navegar, luego de una evaluación técnico-operacional se concluyó que han superado largamente su vida útil y que sus condiciones generales no permiten cumplir adecuadamente las tareas establecidas en los planes de operaciones debido al bajo alistamiento de material, pricipalmente en lo relacionado a casco y sensores, siendo su situación actual de un reducido valor militar que no les permite operar como unidades de combate. En este sentido la relación costo-eficacia no justifica que permanezcan como parte integrante de las Fuerzas Navales. Sin embargo, quisiera resaltar que ambas unidades han operado con singular eficacia y con el orgullo de ser las unidades submarinas más antiguas y mejor conservadas de su tipo en el mundo, lo cual ha puesto de manifiesto el alto grado de profesionalismo de todas y cada una de las dotaciones que supieron, en todo momento, trabajar con dedicación y esmero para que dichas unidades siempre hayan cumplido, en forma eficiente, con las distintas misiones que les fueron encomendadas.

Señores Almirantes, señores Jefes y Oficiales Submarinistas que actualmente se encuentran en situación de retiro: Somos herederos de nobles tradiciones, transmitidas de generación en generación por ustedes, nuestros maestros, a quienes debemos agradecer por el histórico legado que constituye hoy en día la Fuerza de Submarinos, así como la mística, el espíritu de cuerpo, la amistad, la camaradería y las enseñanzas brindadas, han acrisolado en las generaciones actuales el respeto, la disciplina por convicción y el cumplimiento del deber, cualidades que constituyen la herencia más preciada de nuestra calificación y que se cultivan para lograr, mediante el trabajo en equipo, el cumplimiento eficiente de la misión.

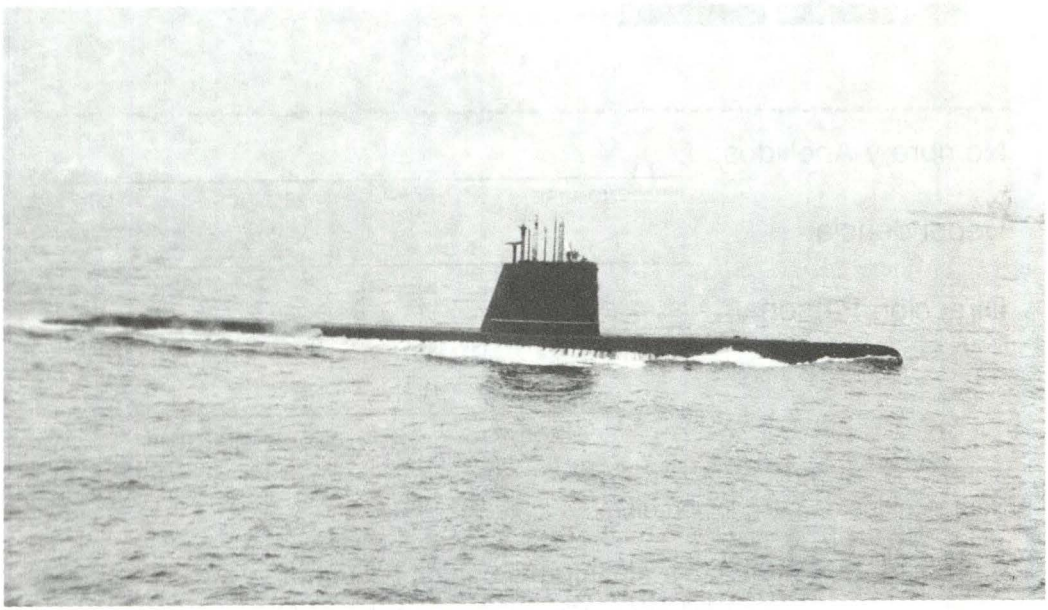
Son el espíritu de cuerpo y la mística submarinistas pilares fundamentales sobre los que se creó esta Asociación, y hoy en día, como resultado de una acertada iniciativa y el meritorio esfuerzo de las diferentes Directivas, nos permite contar con una institución sólida y organizada, la cual constituye un valioso aporte para la Fuerza de Submarinos, materializándose dicho esfuerzo a través de conferencias, discusión de temas que nos interesan y preocupan, así como la edición, durante el presente año, de dos publicaciones: "Una vez submarinista, siempre submarinista" y "Remembranzas submarinistas 1911 - 1999" en cuyas páginas podemos apreciar todas las cualidades de las que somos herederos.

A las generaciones actuales nos toca encarar con entereza, objetividad y realismo el futuro de nuestra Fuerza y por ende de nuestra Marina de Guerra, así como somos responsables de cultivarlas y retransmitirlas a las generaciones futuras para mantener incólume el espíritu de sacrificio y profesionalismo que nos caracteriza.

Son esta Historia y Tradición, que nos enorgullece a todos los submarinistas, por los que continuaremos con ahínco y dedicación para que nuestra Fuerza sea, como hasta hoy, pieza clave en el accionar de las operaciones navales y motivo de satisfacción para todos aquellos que llevamos en el pecho la insignia de Submarinos.

Finalmente sean mis palabras de agradecimiento a la Asociación de Submarinistas del Perú por la contínua e infatigable labor en provecho del engrandecimiento de nuestra Fuerza de Submarinos, lo cual compromete a todos los oficiales a mi mando a renovar en este día nuestro compromiso de esfuerzo y superación a fin de mantener nuestras unidades submarinas operativas en las mejores condiciones de alistamiento y a sus dotaciones permanentemente calificadas y entrenadas, teniendo siempre presente nuestro lema: "Vis Unita Fortior", La Unión hace la Fuerza.

Muchas gracias.



Submarino Clase "209"

Revista de Marina



SUSCRIPCION ANUAL $ 12.00
(12 dólares)
1 año: 4 Ejemplares Trimestrales

Nombre y Apellidos: _____

NOMBRE APELLIDOS CIP

Dependencia: _____

Dirección Personal: _____

CALLE No. LOCALIDAD

_____

OTROS DATOS (Provincia, Departamento o País)

Para pedidos de suscripción dirigirse a:

Dirección de Información de la Marina
COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA
Av. Salaverry, Cdra. 24 - Jesús María, Lima
Teléfono: 463-0399



Callao



Paita

EL PERU AVANZA!

ENAPU S.A. ACOMPAÑA
EL CRECIMIENTO ECONOMICO DEL PAIS



Salaverry

Importantes oportunidades de inversión en los puertos del Perú, permitirán que el sector privado brinde servicios en la actividad portuaria, dentro del programa de concesiones proyectado para dar mayor auge al comercio exterior.



Chimbote



San Martín

enapu S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
PERU
TELEFAX: (51 1) 465 1870
URL: www.inconet.net.pe
E-mail: enapu@inconet.net.pe

MTC

Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

*I*NSTITUTO *D*E ESTUDIOS
*H*ISTORICO-*M*ARITIMOS *D*EL *P*ERU

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ
SEGUNDA PARTE

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



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA
RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL

AV. SALAVERRY 2887 FAX. 422-7838 SAN ISIDRO
LIMA 27, PERÚ

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

MAS OBRAS EN LA LUCHA CONTRA LA POBREZA

CORDELICA reafirma su vocación de servicio, realizando obras destinadas al desarrollo del primer puerto







La Corporación de Desarrollo de Lima y Callao marcha a la vanguardia del desarrollo nacional construyendo escuelas, complejos comunales, centros de salud, redes de agua potable, alcantarillado, electrificación, centros de formación empresarial, defensaa ribereñas, vías de transporte losas deportivas, puestos de socorro policial e impulso al turismo.

PERU

País con futuro



Estas y muchas obras más hablan de lo que Cordelica hace por el progreso del Callao



Ministerio de la Presidencia

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:

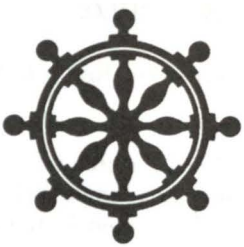
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente 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