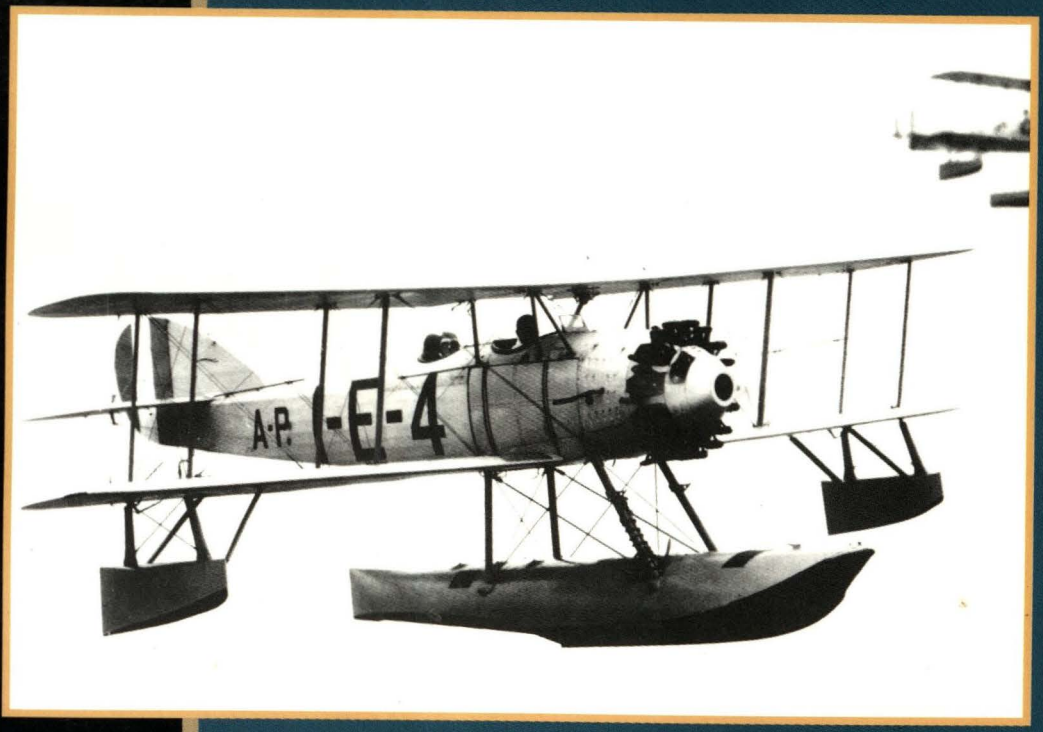
REVISTA DE MARINA

2000

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Revista de Marina




MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Rafael Loayza Regalado

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Jorge Núñez Montoya

EDITOR Y
JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Magaly Garmendia Pizarro

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicado por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

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

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

REVISTA DE MARINA
ENERO - FEBRERO - MARZO, 2000
SSN 1012-8287

CARÁTULA :



Hidroaviones *Vought UO-1*
adquiridos para
la Armada en 1923

Editorial

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

LA ENALTECEDORA LABOR DEL 'SIMA'
Su significado en el Desarrollo Nacional

El litoral peruano que hacia el Oriente delimita nuestro territorio continental, abarca más de 3,000 Kms. en su relación directa con el Océano Pacífico. Ello explica y determina la condición de país marítimo que distingue al Perú. Marítimo, e igualmente, desde la más remota antiguedad,constructor de naves. Las balsas tumbesinas que vieron Pizarro y sus huestes al avistar las costas de Tumbes, y los "caballitos de totora" que, iguales a los de ayer, aún perviven en el litoral liberteño, son efectivo testimonio de nuestra añeja tradición en la confección de naves.

Constructores de naves e idóneos conductores de las mismas. En la primera media centuria de la joven República peruana, oficiales de marina formados y forjados en las aguas del Pacífico son ejecutores, en aunado esfuerzo con las tripulaciones procedentes de la costa oceánica, de un azaroso y prócer periplo: la hazaña de navegar, tras dejar las aguas del Atlántico, contra la corriente del gigantesco y soberano río de nuestra aún desconocida región amazónica, hasta alcanzar la comarca indígena destinada a ser, poco después, foco y bastión de la peruanidad en aquellos espacios. En efecto, los marinos llegados del litoral occidental, fundan la ciudad de Iqui-

tos. Y otros marinos, posteriormente, en una remarcable labor pionera, recorrerán también el Amazonas y los otros caudalosos ríos tributarios de éste, explorando, de modo amplio, espacioso e integral, la región, asentando y afirmando de paso el sentimiento de la nacionalidad... Hombres y buques, ámbitos peruanos en la vasta Amazonía.

Espacios del litoral en la costa marítima otra vez. En 1936 es creado, como dependencia incorporada al Arsenal Naval en el Callao, el Departamento de Reparaciones. En 1938 se inauguran los servicios del Dique Seco. Arsenal Naval, Departamento de Reparaciones de naves, servicios del Dique Seco. Una disposición administrativa de la misma fecha explica la misión y función de mantener y reparar los buques de la Armada, también la construcción de naves y el impulso al desarrollo nacional. Hombres y buques aquí también. El Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval es el antecedente más inmediato del que, catorce años después, y por el D. S. N° 13 del 14 de febrero de 1950, se convertiría en el SIMA, los Servicios Industriales de la Marina.

Acorde al espíritu de su creación, los Servicios Industriales de la Marina, desde una de sus gradas en nuestro primer puerto, en una fecha memorable -26 de julio de 1958-, ante una delirante multitud congregada en la Base Naval del Callao, lanza al mar el *BAP Zorritos*, buque tanque de 6,500 toneladas, el primer buque de gran tonelaje que se construía en Sudamérica. A partir de ello, la trayectoria de eficientes realizaciones del SIMA es ampliamente conocida tanto en el país como en el extranjero por la diversidad y la trascendencia de sus obras. Y su vocación constructora, a lo largo de cinco fecundas décadas, ha tenido, igualmente, relevantes hechos concretos; dígase,

a este respecto, sus tareas de permanente mantenimiento a nuestras unidades navales; dígase la eficiencia en sus servicios de reparaciones y reacondicionamientos; dígase, en fin, la botadura de naves de alto bordo y aun de muy desarrolladas tecnologías.

E incluso, aparte las realizaciones de este empresa naval peruana en las áreas de la construcción y reparaciones navales, cabe manifestar igualmente que también ha sido materia de atención y logros, a lo largo de sus Cincuenta Años de fecunda actividad, la ejecución de importantes obras en el rubro de la metal mecánica, todas ellas de indudable repercusión en el desarrollo nacional.

Para cumplir con tan vasto campo de actividades, SIMA-PERU ha extendido y diversificado sus cometidos, trabajos y responsabilidades en hasta ahora cinco Centros de Operaciones: (1) SIMA-Callao (SIMAC), (2) SIMA-Iquitos (SIMAI), (3) SIMA-Chimbote (SIMACH) , (4) SIMA-Electrónica (SIMAE) y (5) SIMA-CONSULT, todos con objetivos propios.

Dentro de estos conceptos y consideraciones en torno al Quincuagésimo Aniversario del SIMA-PERU no sería justo dejar de hacer mención al elemento y factor humano, directivos, profesionales, técnicos y trabajadores diversos que con su probada idoneidad y eficiencia han logrado para esta empresa peruana y de la Marina de Guerra el sitial y la nombradía que lo distinguen a nivel nacional e internacional.

EL DIRECTOR ✍

ANTARTIDA



8

Expedición
"ANTAR XI, 2000"

PERSONAJES



Capitán de Navío
Juan G. More Ruíz

26

POLÍTICA INTERNACIONAL



Cuenca del Pacífico:
Relaciones de
América Latina con
el Asia-Pacífico

42

INSTITUCIONES



Escuela Naval del Perú **52**

BUQUES DE SUPERFICIE



El programa de modernización de las fragatas tipo *Lupo* de la Armada Venezolana **74**

SUMARIO

EDITORIAL 3

ASUNTOS ANTARTICOS 8
"Antar XI, 2000"

ECOLOGIA 12
Geoecología y el Desarrollo Sostenible
Calm. (r) Raúl Parra Maza

CIENCIA 22
Investigando una explosión
C. de F. Juan Polo Wood

PERSONAJES 26
Capitán de Navío Juan G. More Ruíz
Tte. 1º Juan Carlos Llosa Pazos

Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado. 31
Calm. (r) Federico Salmón de la Jara

POLITICA INTERNACIONAL 42
Relaciones de América Latina con el Asia-Pacífico
Embajador Oscar Maúrtua de Romaña

INSTITUCIONES 52
Escuela Naval del Perú: Génesis, Historia, Proyecciones
C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez

POLÍTICA 65
¿Sociedad Civil, Sociedad Militar?
Calm. (r) José García Valdivieso

BUQUES DE SUPERFICIE 71
Reencuentro con un viejo conocido
Hans Jonkman

El programa de modernización de las fragatas tipo *Lupo* de la Armada Venezolana. 74
C. de C. John Rodríguez Asti

SUBMARINOS 82
El submarino más construido de la historia
Tte. 1º Percy Pérez Bramosio

AVIACIÓN NAVAL 87
Los primeros Hidroaviones en el Perú
Sergio de la Puente

HISTORIA 99
Fotos de Ayer
Jesús Torres Chavera

MISCELÁNEAS 104
Gotitas de Sabiduría
JOGAVA

ACTUALIDAD 108
Actualidad Mundial
C. de C. José Escobedo Sayán
C. de C. Luis Polar Figari

Actualidad Nacional 122

ANECDOTARIO NAVAL 124

Un mensaje algo inusual
Tte. 1º Alvaro Palacios Aguilar

COMENTARIOS 129
Comentarios de Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

"Historia Marítima del Perú". 138

"ANTAR XI, 2000", LA RECIENTE EXPEDICIÓN PERUANA A LA ANTÁRTIDA

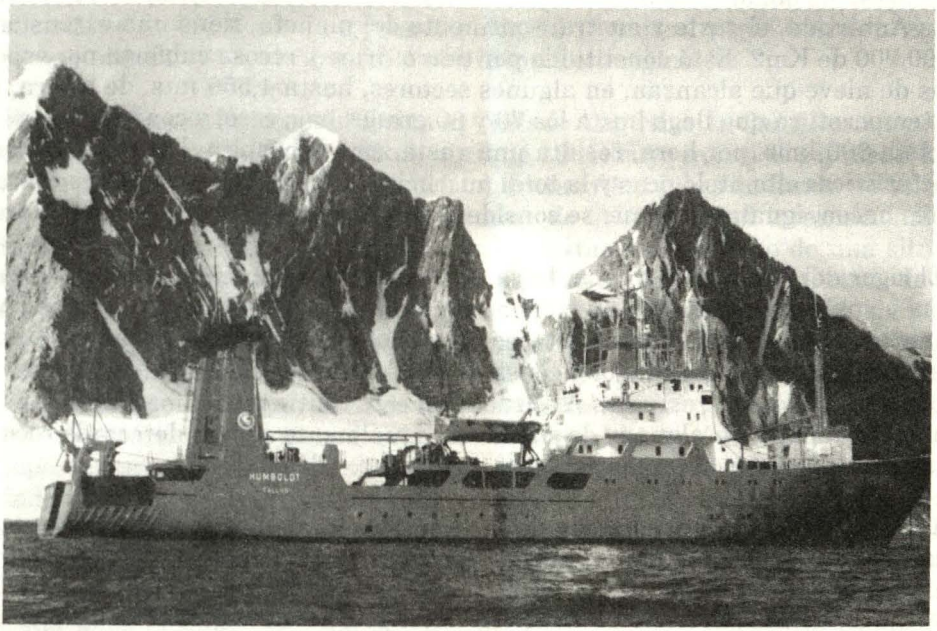
H. G. Cárdenas Mandujano

Callao, 7 de marzo del 2000. 11.00 a.m. El buque de investigación científica peruano, *BIC Humboldt,* tras su sexta expedición al Continente Antártico (ANTAR XI), arribó al Antedique de la Base Naval del Callao. En el muelle, los participantes de la expedición fueron objeto de una cálida recepción por las autoridades, los familiares y las amistades allí reunidas. El buque de estudios oceanográficos, comandado por el capitán de fragata Mauro Cacho de Armero y con dotación de la Marina de Guerra, inició la expedición el 2 de enero y tuvo una duración de 66 días.

El Pabellón Peruano en los espacios antárticos.



El itinerario abarcó 14,000 kilómetros de recorrido. Incluyó también un crucero oceanográfico, con estudios sobre el clima y el medio ambiente, en el Paso Drake. Viajaron 140 personas, incluyendo 39 científicos, de los cuales 33 eran peruanos y 6 extranjeros (Dinamarca, Ecuador, India, Israel y República Checa).



El *BIC Humboldt* en su sexta expedición al Continente Blanco.

La dirección ejecutiva de la expedición ANTAR XI estuvo este año a cargo de la Fuerza Aérea del Perú, la misma que elaboró el plan de trabajo con las fases de planeamiento, organización, ejecución y control. El director ejecutivo, mayor general FAP Pedro Olazábal Arbulú, señaló que con la llegada del *BIC Humboldt* culmina la tercera etapa de la expedición que, en su estadía en el Continente Antártico, continuó con los estudios sobre las materias de investigación iniciados anteriormente, y que, asimismo, construyó el módulo cocina-comedor en la base peruana "Machu Picchu".

En coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC) se realizaron 11 programas de investigación, concernientes ellos a Biología, Oceanografía, Medio Ambiente, Ciencias de la Atmósfera, Geología, Geofísica y Geodesia, Biología Humana y Medicina Antártica, Ingeniería y Tecnología y Sistemas de Información Geográfica. Los aportes de las entidades que participaron en este periplo expedicionario constituirán la base para elaborar el informe final que habrá de ser presentado a la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos CONAAN).

EL PERÚ Y LA ANTÁRTIDA

La Antártida, el sexto y austral continente del planeta, tiene una extensión de 14'000,000 de Km2. Está constituido por tierra firme y rocosa cubierta por espesas capas de nieve que alcanzan, en algunos sectores, hasta 4,550 mts. de altura. Con una temperatura que llega hasta los 70 y 80 grados bajo cero, y con vientos gélidos de hasta 300 kms. por hora, resulta una vasta zona inhóspita. Pero estas mismas características climatológicas y la total ausencia de actividades humanas contaminantes hacen, igualmente, que se considere a la Antártida "el pulmón del mundo".

El rigor del clima hace que no haya en él una flora apreciable. En cambio, sus costas y sus aguas permiten la existencia y presencia de una fauna diversa e importante, donde el "krill", un crustáceo minúsculo y de gran valor proteico, se registra como el exponente mayor y constituye la base de la cadena alimentaria en la región. Por otra parte, estudios realizados en este continente informan de su gran riqueza petrolífera en algunas de sus zonas; igualmente se han detectado recursos metalíferos diversos, así como extensos yacimientos de carbón.

También realza la importancia de la Antártida su grande y valiosa reserva hídrica, sus masas de agua pura, libres de contaminación, benéficas por lo mismo para el mundo.

Su situación geográfica le depara, por otra parte, un gran valor estratégico.

* * *

La política exterior del Perú en materia antártica, oficialmente ha tenido su punto de partida al haber sido promulgada la Constitución Política de 1979. En ella, por el texto de la *Declaración* de la Asambea Constituyente en el *Anexo (1)* se dejaba sentado el interés del Perú en el Continente Antártico y se expresaba, por primera vez, la forma en que por nuestro país se veía y consideraba a este continente.

En el contenido de la *Declaración* se menciona una vinculación geográfica, eventuales derechos nacionales y antecedentes históricos. Además, la *Declaración* emite también un planteamiento: propiciar un régimen internacional que asegure en beneficio de toda la humanidad la explotación racional y equitativa de los recursos antárticos. Racional, en cuanto que debe tenerse en cuenta los factores ecológicos y evitarse la extinción de las especies, y equitativa, en cuanto la explotación sea

orientada a una distribución justa del producto logrado. Esta última posición se halla acorde con los nuevos rumbos del Derecho Internacional y con los principios que imperan en la búsqueda de un nuevo orden económico a nivel de mundo.

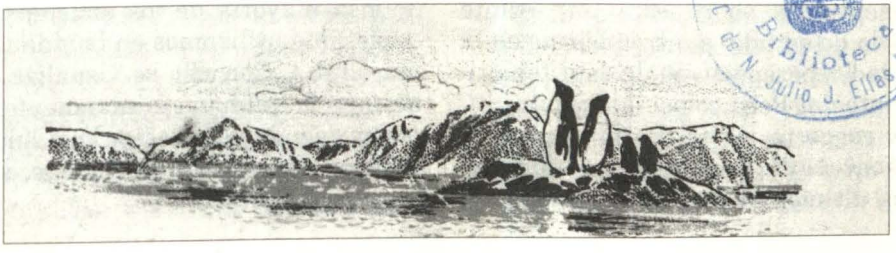
El siguiente paso de la política antártica peruana consistió en la Adhesión del Perú, el 11 de abril de 1981, al Tratado Antártico, tratado firmado en Washington, en diciembre de 1959, por la representación de 12 países, y que entró en vigencia el 23 de junio de 1961, al ratificarlo sus firmantes originales.

Relacionado a la Nota de Adhesión al Tratado Antártico, la Cancillería emitió un Comunicado de Prensa (Lima, 11 de abril de 1981) cuyo punto 4º expresa: "La decisión del Gobierno peruano de adherir al Tratado Antártico se funda no solamente en el interés que tiene como todo miembro de la comunidad internacional sino, además, en un interés especial, directo y substancial derivado de una situación geográfica del enfrentamiento de su costa pacífica al continente antártico, de la influencia que ejerce en su clima, en su ecología y en su biología marina, de los vínculos históricos que lo ligan desde las primeras expediciones que se aventuraron a explorar dicho continente y sus aguas, así como de las obligaciones asumidas conforme al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca que incluye una parte del territorio antártico en la zona descrita en el Artículo 4º., en virtud de lo cual el Perú coparticipa en la responsabilidad por la defensa de la Región". Los distintos y variados elementos que vinculan al Perú con la realidad y la problemática antártica se hallan contenidos en este enunciado de la Cancillería en el primer quinquenio de los '80.

Ocho años después, el 9 de octubre de 1989, el Perú obtuvo la condición de Miembro Consultivo, previa la evaluación de las expediciones realizadas al continente austral en los años 1988 y 1989, las investigaciones científicas realizadas en ambas y la instalación de la Base Científica Antártica "Machu Picchu".

Con estos antecedentes el Estado peruano accedió a tener en el Tratado Antártico participación plena, es decir con derecho a voz y voto, como ya se dijo, desde 1989.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
CGN Julio J. Elías Murgía



Geoecología y el Desarrollo Sostenible

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

HIPÓTESIS DE TRABAJO: "Proyecto utópico sustentado en eufemismos convencionales, tiende a responzabilizar y debitar la factura global del impacto ambiental a los países subdesarrollados"

I. INTRODUCCIÓN

La Sociedad Geográfica de Lima, institución centenaria dedicada a la promoción de conocimientos de la Geografía como factor de desarrollo, y, además, el hecho que desde hace más de un año me ha tocado contribuir dentro del equipo de estudios de asuntos ecológicos que el "Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú" (IEHMP) tiene constituido como parte de su Comisión de Estudios Estratégicos (CEE), me han permitido interesarme más profundamente en conocimientos técnicos científicos sobre esta importante materia de estudio e introducirme en la realidad y perspectivas de esta temática, tanto del Perú como del mundo.

Al respecto, Alvin Toffler, autor de *El Shock del Futuro,* ha puesto de relieve los últimos 50,000 años de vida del hombre, en que, según dice, han pasado 800 grupos humanos o generaciones de 62 años cada una. De todos ellos, los primeros 650 vivieron en las cavernas. De los 150 restantes, apenas seis últimas leyeron textos impresos. De ellos, los cuatro más cercanos hasta el actual han podido medir el tiempo con precisión y sólo las dos últimas han utilizado el motor eléctrico.

Pero, lo que más destaca es que dentro de la generación número 800, o sea la actual, han sido inventados la inmensa mayoría de los artículos materiales que utilizamos en la vida cotidiana adulta. Con ello se visualiza que el desarrollo humano e incremento de niveles de vida y bienestar han sido exponencial con relación al tiempo, más en el siglo XX.

Sobre todo esto, no está demás hacer hipótesis sobre aquellos grupos o generaciones que han vivido en cavernas, de los que con mayor tiempo en esta situación y condición son, en su mayoría, los que en la actualidad están ocupando espacios territoriales de países pobres y actualmente en vías de desarrollo, porque la ciencia y tecnología demoró más en llegar, y también porque siempre han tenido escasos y difíciles consensos, a la vez que fueron invadidos, explotados y han venido padeciendo grandes fugas de talentos y desastres naturales.

Asimismo, se puede afirmar que después de la revolución industrial europea del Siglo XIX, se fueron incorporando patrones de producción y de consumo sin precedentes, cada vez más exigentes, generando los costos que la misma humanidad está pagando para poder alcanzar una prosperidad de la que no se pueden sentir satisfechos ni orgullosos por igual los habitantes de todos los países.

Pues aparentemente existe un enfrentamiento funcional entre el desarrollo y la protección del ambiente, por el hecho de suponer que todo factor de desarrollo e incremento del bienestar implica una contaminación que tenderá a ser menor cuando el nivel de cultura sea mayor y mejor la difusión de conocimientos de protección del ambiente.

Esta reflexión trata de explicar el por qué en los países en vías de desarrollo, como el Perú, que viven con atrasos relativos comparado con los desarrollados, se requieren programas y planes de alto costo inicial y con un largo período de maduración para alcanzar un nivel mínimo indispensable de protección del ambiente; por supuesto que su financiamiento consumirá aún más los presupuestos por encima de las deudas, cargas y necesidades de apoyo social para una mayoría de la población que vive en pobreza y que aportan poco al desarrollo sostenido y sustentado.

Por ello, es necesario que el sistema económico internacional, que propicia el ahorro externo en base a créditos, préstamos con recuperación regulada y con cargas de interés por servicio de la deuda según el tiempo de retorno, cambie, desde el punto de vista del ambiente, a cooperación mutua y asistencia técnica y tecnológica que garantice la trascendencia segura de la humanidad sin carga económica financiera apropiatoria y en base al reconocimiento de las responsabilidades compartidas.

II. LOS RETOS Y DESAFÍOS DE LA PROTECCION AMBIENTAL

La Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo –Informe Brumdtland, 1987– señala que "....que para satisfacer las necesidades esenciales de las naciones donde la mayor parte de la población es pobre, se requiere de una nueva era en el crecimiento económico que implique un aumento de 5 a 10 veces el producto industrial mundial en los próximos 50 años".

El informe del Club de Roma, de 1972, "Los Límites del Crecimiento", asumió que los problemas centrales a enfrentar son: los límites de las fuentes de recursos renovables y no renovables de gran preocupación actual, y que también son los límites de los vertederos contaminantes que ya son un problema mayor por sus evidencias a lo largo y ancho del planeta. En este sentido, a través del tiempo la contaminación del suelo, del aire y del mar es con-

tinuo y creciente.

No obstante ello, a los finales de la década de 90 se ha venido observando que la tecnología actual apenas ha empezado a concentrarse en la disminución de los insumos, tratando así de reducir la presión sobre las fuentes de recursos, pero tendrá que ponerse mucho mayor énfasis en mejorar el control sobre el creciente volumen de contaminación del ambiente, también de los desechos y basura producto de la actividad y el consumo humano, de los que ya, en el presente, más de 20,000 millones de toneladas anualmente van a parar a los océanos, por intermedio de las descargas de los ríos y de aguas servidas.

Esta última situación ha venido generando desde hace décadas la creciente necesidad de establecer los rellenos sanitarios, lo que por las dificultades establecidas en los países post – industriales la basura química y nuclear se ha estado embarcando con destino a los países en desarrollo.

Asimismo, organizaciones no gubernamentales y grupos ecológicos en distintos países han puesto en evidencia la cada vez mayor existencia en el mundo de comercializadores que operan fuera de todo control legal, dedicados a traficar internacionalmente con desechos tóxicos, convirtiéndola en una actividad que los expertos consideran como de mayor rentabilidad inclusive que el tráfico de armas. Estos vertederos clandestinos ilegales, y otros con facha oficial, estarían aportando grandes cantidades de recursos económicos a los países en desarrollo, recursos que se incorporan a sus presupuestos como intercambios y donaciones, pero que también incentiva la corrupción interna, con todos los riesgos y peligros de estar cada vez más cerca de los límites de la regeneración física, química y biológica del ecosistema.

El ecosistema global, fuente de todos los recursos, no sólo es finito por su capacidad limitada de regeneración y de asimilación, sino porque, además, deberá soportar, en el próximo siglo, el doble de la población mundial consumiendo las fuentes de recursos y recargando los vertederos con sus desechos, los que en mayor proporción están en los países en vías de desarrollo.

Nadie duda que el crecimiento de la población incrementa la demanda de bienes y servicios, aumentando así el consumo de recursos y la consecuente contaminación. Entonces, de no modificarse radicalmente las prácticas actuales, los efectos de mayor deterioro medioambiental alejarán aún más al planeta de la sostenibilidad.

En este sentido, todas estas premisas están dando lugar al debate en países sub-desarrollados sobre la normatividad a ser aplicada en materia del ambiente y para el manejo de los desechos con el fin de establecer los estándares de la calidad del aire y el manejo de los residuos sólidos, etc.

III. ANÁLISIS SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Desde la Conferencia Mundial de la Tierra (Brasil, 1992) sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, Cambios Climáticos y Diversidad Biológica, el tema del desarrollo sostenible se ha convertido en el principal objetivo de la política ambiental a nivel mundial. Hoy, todo estudio, intervención o discusión sobre el aspecto ambiental utiliza este concepto.

Pero, exactamente, ¿qué significa el concepto?.

La convención lo define como "...el desarrollo que satisfaga las necesidades de la generación presente, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras en la satisfacción de sus propias necesidades" ..."enfocando las necesidades esenciales de los pobres, a los que deberá otorgar prioridad dentro de los límites que impone el nivel tecnológico y la organización social".

El principal logro alcanzado por esta Conferencia es el haber obtenido consenso político internacional en torno a las necesidades de un desarrollo sostenible en armonía con la diversidad biológica. Sin embargo, hasta ahora no resulta claro que se puedan allanar los distintos obstáculos para lograrlo.

En el terreno de la teoría económica no hay muchas razones para ser optimistas, pues la velocidad del cambio que ha experimentado la humanidad al pasar de un mundo relativamente vacío al de ahora relativamente lleno, ha sido mucho más rápida en los manejos del capital, el trabajo y el mercado, que en los cambios esenciales de adecuación necesarios en el ecosistema.

Para los economistas ortodoxos y para la mayoría de los gobiernos en una época como la actual, signada por el neoliberalismo y la globalización, tanto el crecimiento como la equitativa distribución de los beneficios se consideran dos objetivos conflictivos en términos de política económica que deberán abordarse en una secuencia temporal (alternabilidad democrática de liderazgo y tiempo de adecuación), siempre con mayores grados de dificultad y defectos en los países pobres.

En efecto, se parte del principio de que para distribuir hay que crecer sin afectar la distribución pasada, de esta manera se privilegia temporalmente el objetivo del crecimiento, a la vez que las medidas de equidad asumen un carácter marginal enmarcadas en la falacia de que una vez alcanzado el crecimiento suficiente se podrá asumir la redistribución y la justicia social. Pero, ¿cómo establecer que el crecimiento ha sido suficiente? Esta es una pregunta que, obviamente, tampoco podrá tener una respuesta adecuada y pronta.

Al mismo tiempo, desde la perspectiva empresarial es frecuente establecer que los empresarios, sobre todo del sector privado, cuando formulan recomendaciones o planes de acción de desarrollo sostenible, se refieran al tipo de adecuaciones físicas que se puedan hacer para garantizar por un tiempo más la actividad de la unidad productiva, sin modificar su propia función diseñada, con el supuesto uso de factores compatibles y sustituibles entre sí, de forma tal que siempre se garantice la estabilidad productiva. Debe entenderse con objetividad que esta situación mostrará mayor énfasis en aquellos países, como el Perú, cuyos presupuestos tengan mayores requerimientos y exigencias de apoyo social sin retorno, y la competitividad de producción se vea afectada por esta misma razón.

Asimismo, es frecuente que en estos países las acciones económicas particulares no se articulen con efectividad debido a programas integrales de manejo ambiental de orden local, nacional o regional, en el caso de que tales programas existan, pues las normas de control nacionales sobre uso y conservación del medio ambiente son aún muy blandas y de difícil aplicación, cuando están incorporadas a la estructura jurídica interna, por las dispersiones que afecta

su eficacia, y lo peor aun es que siguen siendo numerosos los países que no han legitimado tales controles y tienen menos experiencia en sus aplicaciones.

Todo esto hace ver lo complejo del problema encaminado a proteger el medio ambiente, tanto así que se calculan medidas extremas de difícil aplicación dentro del espectro de actividades actuales, como aquella que precisa ...´´salvar el medio ambiente sin causar un aumento de precios y que un estancamiento del crecimiento de la producción sólo es posible si se inventa una tecnología limpia que reduzca el uso del espacio, que deje intacto el suelo, que no agote la energía y los recursos y sea más barata que la tecnología actual´´.

Paradójicamente, desconociendo las evidencias empíricas y las reflexiones teóricas que exigen transformar los actuales patrones socio-culturales y sus prácticas productivas, los numerosos apologistas de la conservación de las costumbres no cuestionan el modelo imperante dentro del debate sobre la competitividad, pues ponen más énfasis en la mayor productividad y control de calidad que en la aplicación de las tecnologías para garantizar el mejor uso de un recurso escaso, etc.

La reingeniería, por ejemplo, ha enfatizado las definiciones operativas para mantener o mejorar la empresa, estableciendo nuevos balances entre el capital y el trabajo, como una respuesta al reto de la competencia internacional actual propiciada por la globalización de la actividad económica y la vida social. Sorprende, entonces, la poca importancia que, en este debate, se dé a la necesidad de que el aparato productivo construya una relación armónica y generosa con la naturaleza, a fin de evitar que en un plazo ya no tan largo, todos estemos muertos.

ECOSISTEMA	ENERGIA POBLACION	RECURSOS PRODUCTOS MERCADOS CONSUMIDORES	GARANTIAS DE BIENESTAR
EQUILIBRIO ECOLOGICO	IMPACTO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL	POBREZA CONTAMINACIÓN EXTINCIÓN MEDIDAS CORRECTIVAS	ADICIONALES PROGRAMAS ECONÓMICOS DE INVERSION PARA LA CONSERVACIÓN

IV. ALGUNOS ALCANCES DE CARÁCTER NACIONAL

La Sociedad moderna, sobre todo de los países en desarrollo, como el Perú, está atravesando por una aguda crisis de bienestar, con índices elevados de contaminación ambiental, situación que, sin desconocer nuestras propias culpas, compromete y responzabiliza también en grado correspondiente a los países desarrollados, como hemos tratado de probar en párrafos anteriores.

El inventario de problemas constituye un verdadero legado, pues muchas

dificultades en la ruta del desarrollo han sido resultado de errores económicos atribuibles a los intereses creados y también derivados de una desacertada solución de problemas previos. Así, la solución de un problema ha generado otros problemas.

Se afirma que el triunfo de la industria privilegió la ocupación de las ciudades y con ello la concentración urbana en muchas regiones. Además, en las naciones como el Perú se ocasionó el retraso relativo de la agricultura con desocupación del campo. La aplicación de medidas de carácter social y la revolución de los fertilizantes, que exigen un elevado consumo de energía y de materias primas no renovables por unidad de producto, introdujo importantes desequilibrios en los suelos y ecosistemas.

Asimismo, este legado de problemas se complica con las necesidades de aplicación de controles demográficos como consecuencia del éxito en la lucha contra la mortalidad y de la resultante prolongación de las expectativas de vida. Además, el creciente desempleo se suma a lo anterior y es, al menos en parte, resultado de la elevada productividad industrial con menos uso de mano de obra (producción masiva) y del aumento de la inversión tecnológica fabril. También, a esto hay que sumar la necesidad básica de la educación, que de por sí eleva las aspiraciones y contribuye al éxodo hacia las ciudades donde están las nuevas oportunidades, con el consiguiente efecto de saturación y desempleo de los educados y espectativas para el abandono del campo.

Otros tantos ejemplos podrían constituirse en ilustraciones de un legado que ubica los objetivos de la sociedad moderna en un escenario de contradicciones propias de la lógica de su desenvolvimiento y que debe revertirse.

Esta lógica de desarrollo no puede considerarse como que es irreversible, no obstante que la búsqueda de soluciones contengan riesgos de caer en errores, por hacer percepciones de corto alcance o por la acción de aplicar medidas de equilibrio de corto plazo, pues, en la solución real del problema crítico, como primera aproximación, se deberá abandonar esquemas inflexibles y dogmáticos que están atados a costumbres hasta hoy tradicionales. De esta manera, el llamado crecimiento sostenible no puede constituirse en estribillos moralizadores, pues se tendrá que reconocer que la crisis que nos amenaza es de supervivencia a escala humana, lo que hace que la sostenibilidad no sea una ilusión sino una estrategia de vida para las sociedades futuras.

Ante esta situación se hace viable y necesaria la construcción de modelos de desarrollo sostenibles que liberen los fantasmas del pasado y sus rezagos presentes y que tengan una verdadera opción de futuro, privilegiando la competitividad sobre el proteccionismo económico.

Sobre el Perú, la geografía confirma que aproximadamente el 4 % de su espacio territorial escasamente es cultivable, por ello la afirmación de que ´´El Perú es un país de agricultores pero sin la tierra agrícola para todos´´.

El problema abordado en el Perú es tan complejo como los elementos que se han presentado en los análisis de incisos anteriores. Pero, igualmente, el estado actual del debate es aún embrionario en lo que tiene que ver con los tó-

picos determinantes del desarrollo económico sostenible asociado con la calidad de vida y con iguales oportunidades para todos los habitantes.

Por ello, en el Perú, su compromiso con este gran problema se sabe que no puede ni debe sustraerse a las megatendencias identificadas para el desarrollo sostenible del siglo XXI y colocadas en el diagnóstico de su real ubicación como país latinoamericano, sudamericano y subdesarrollado o en vías de desarrollo; pero, a la vez, con un inmenso potencial de realidades y perspectivas basadas en las posibilidades, recursos y propósitos.

Todo esto ha permitido la discusión de este asunto dentro de un espectro marcado entre los extremos conformados, de una parte, por los que ven una oferta de recursos naturales con una regeneración capaz de resistir explotaciones irrestrictas por encima de las consideraciones ambientales; y, por otra parte, de aquellos otros grupos proteccionistas que buscan el aislamiernto de los recursos para garantizar la estabilidad del sostenimiento; discusión que orientan los comportamientos políticos, económicos y sociales alrededor de las tres megatendencias que caracterizan el inicio del Siglo XXI.

Una de ellas es la globalización de las economías en los ámbitos empresariales y los nuevos mercados; otra es la masificación de la información en los niveles de organización, soporte y transmisión que ha dado lugar a una nueva organización del trabajo en torno a la información. A estas dos megatendencias se une la de conservación del ambiente, por falta de sostenibilidad de los modelos de desarrollo puestos en práctica.

La situación pasada y actual del Perú no niega una vocación ecológica pues con un territorio extenso, en el que existe una combinación de climas, relieves, suelos, subsuelos, aguas superficiales y subterráneas, mar, flora y fauna, que, incluyendo al hombre, dan lugar a una variedad de espacios y asociaciones naturales y culturales, y una diversidad biológica y presencia humana de muy antiguas huellas y de características muy peculiares.

La historia corrobora esta afirmación, pues en los tiempos pre-incas y durante el incanato, no obstante las limitaciones técnicas, se utilizaron métodos y modelos hidráulicos para conservar el agua y cultivar las tierras en las pendientes andinas mediante andenes y usar forestación para combatir la erosión. Estas lecciones tienen gran importancia en la actualidad porque hacen ver que no sólo se enfocaron los problemas con la naturaleza sino que se desarrollaron técnicas para incrementar las posibilidades.

Siendo así que la dimensión ecológica del Perú proviene de su propia naturaleza y realidad y constituye, por tanto, un invalorable patrimonio de cuya conservación tenemos que ser responsables todos los peruanos.

Dentro de esta situación es imprescindible reconocer que el principal problema ambiental del país actual es la extrema pobreza en que vive gran parte de su población, pues esa pobreza genera una grave agresión ambiental. Lo dramático es cuando los recursos empiezan a agotarse o desaparecer, haciendo que la pobreza se haga más profunda, como un círculo vicioso y degra-

dante de causa- efecto.

En tal sentido, el Estado tiene que enfrentar decididamente la pobreza y los esfuerzos en este cometido tienen enorme importancia en la conservación ambiental, debiendo impulsar programas de saneamiento básico para cubrir una de las más serias carencias de los peruanos y crear nuevas oportunidades productivas con generación de empleo, ingresos y acceso a la propiedad y al crédito, con algunos cambios de las costumbres medioambientales.

En esta dirección, los poderes del Estado peruano han asignado competencias ambientales a un conjunto de organismos públicos, los que se encargan de establecer políticas y mecanismos regulatorios, de fiscalización y control.

Sin embargo, se están presentando dificultades por el compartimentaje institucional que da lugar a contradicciones y superposiciones de funciones en el control ambiental, muy disperso y con jerarquías sectoriales del gobierno central, regional y local.

A ello se suma una debilidad institucional de capacidad ejecutiva, de planeamiento, gestión y solución de problemas que hace evidente una precaria política ambiental con esfuerzos aislados que no han podido enfrentar eficazmente los problemas.

No obstante ello, una contribución a favor de la conservación ambiental proviene de medios de comunicación social, ONG's, comunidades, empresarios, universidades, gobiernos locales y regionales y ciudadanos comunes, lo que refleja una enorme capacidad instalada que es imprescindible fortalecer, coordinar y complementar a fin de incrementar posibilidades de solución a los grandes y graves problemas.

Para ello es indispensable contar con una política ambiental coherente y estable que incorpore mecanismos de gestión, concentración, control e incentivos y también con un Plan Nacional de Acción Ambiental que establezca prioridades para aplicar los escasos recursos del país a la solución de los problemas más serios y se desarrollen simultáneamente las capacidades necesarias para enfrentar todos los otros restantes problemas.

Es así que, como respuesta a la necesidad de consolidar una política ambiental y de organizar un sistema de gestión eficaz para enfrentar los problemas ambientales en el país, el Estado peruano ha creado, mediante Ley 26410, el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM), con un directorio representativo de la Nación, al que se le ha encargado cautelar los intereses ambientales del país mediante la ejecución de un Plan Estratégico que incorpore experiencias internacionales exitosas con las que se acortarán los plazos de aprendizaje y se evitarán los errores en que han incurrido instituciones homólogas en otros países.

Por ejemplo, se descarta el supuesto de que el desarrollo pasa necesariamente por la agresión ambiental, que contaminar ahorra costos y que los impactos ambientales los enfrenta el Estado en base a regulación, control y sanción.

Por tanto, se considera que el camino al desarrollo sostenible se hace aprovechando seriamente los recursos naturales disponibles y potenciales, dentro de una concepción de grandes retos y

desafíos, porque implica, además de las medidas concretas y tangibles, medidas de cambio de mentalidad y de comportamientos.

V. ALGUNAS ESTRATEGIAS DE ACCIÓN

De lo hasta aquí expresado se puede colegir que las aún principales tendencias de la economía internacional están basadas en modelos de desarrollo económico y social incompatibles con la sostenibilidad ambiental que tiene que aplicarse en los países en vías de desarrollo.

Esta incompatibilidad se evidencia con mayor énfasis cuando se examina la situación y condición de subdesarrollo en los horizontes de la actividad humana de mediano y largo plazo. Pues, se observa que todos los esfuerzos por armonizar las estructuras económicas y políticas tropiezan con las complicaciones que demandan las tendencias que amenazan exacerbar las relaciones sociales debido a las grandes exigencias económicas que implican radicales medidas globales de protección del ambiente en sus sistemas productivos e infraestructura de los medios acuáticos, terrestres y aéreos.

En este sentido, consideramos que para enfrentar el problema del desarrollo sustentado y sostenible en el Perú no debe enfrentarse a la sociedad contra los factores de la naturaleza como si fueran beligerantes, sino encontrar caminos que armonicen la vida y el bienestar del ser humano con el conocimiento dirigido a las medidas correctivas de protección del ambiente, mejor dicho, con una racional distribución de los esfuerzos e inversiones en donde jueguen por igual el papel de obligación y responsabilidad de los empresarios, los trabajadores, los institutos de formación profesional y técnica, el gobierno central y los gobiernos locales y regionales, etc., todos con aplicación de la ciencia y tecnología.

Ahora bien, para lograr ciertos desarrollos más deseables desde la perspectiva humana se deben satisfacer varias suposiciones fundamentales, dentro de ellas. En principio señalemos las tres siguientes:

La primera es que tengamos un conocimiento más o menos bueno de las consecuencias de las rutas alternas existentes, que sean más compatibles con la protección del ambiente dentro de las actividades humanas en el futuro.

La segunda condición es que los destinatarios de estos conocimientos estén comprometidos y actúen con responsabilidad en su aplicación funcional en los niveles correspondientes.

La tercera condición es que exista un organismo internacional normativo y financiera para regir autoridad respecto de las rutas de desarrollo futuro y sus financiamientos a las que estén comprometidos los Estados e instituciones nacionales de protección del ambiente y sus avances hacia un mejor nivel de bienestar humano global.

En este sentido, las acciones que la sociedad debe emprender para brindar a la población una nueva oportunidad sobre el suelo, el mar y el aire, estarán dirigidas a moderar, y en muchos casos transformar, las tendencias actuales

que se han mencionado.

Asimismo, consideramos que todas estas acciones deberán tener el compromiso de transformar los modelos que predominantemente regulan las inversiones económicas.

A diferencia de opiniones más optimistas e inmediatas, pensemos que los grandes avances científicos y tecnológicos del ser humano, para adaptarse a los exigentes requerimientos, no serán suficientes por sí solos si es que no cambian las condiciones de los procesos económicos.

Por todo ello, creemos que el desarrollo económico social, en lugar de tratar de incrementar la productividad del capital invertido por el hombre y la acumulación de utilidades como se viene haciendo hasta ahora, con un balance nada halagador desde el punto de vista del ambiente, deberá seguir una nueva política económica diseñada para incrementar la productividad de los factores naturales de los recursos (el factor limitante) y garantizar usos inteligentes como indica la lógica económica de elevar al máximo la productividad del factor más escaso y a la vez incrementar su oferta.

En conclusión, este análisis geoecológico pone en evidencia que casi todo está por hacerse en el planeta dentro del contexto del ambiente y que, aun siendo parte de la naturaleza, el hombre es el principal actor para propiciar el ambiente sostenible para vivir dentro de los mejores niveles de vida y sin ningún apego ideológico que pudiera desviar el verdadero objetivo de la preservación del ecosistema para garantizar el medio vital de todos. En este sentido, los elementos en discusión son las costumbres, los sistemas políticos, económicos y sociales de desarrollo humano, la utilización de los recursos para convertirlos en productos; mejor dicho, casi todos los elementos que pongan en riesgo y peligro la supervivencia de la humanidad. Ojalá que el logro de este objetivo no signifique aún más sacrificio para las poblaciones de los países pobres o en vías de desarrollo y como ha sido costumbre, ya no más se cargue la factura y la responsabilidad sin justicia debida.

BIBLIOGRAFIA

- TOFFLER, Alvin. *"EL Shock del Futuro"*. Editorial Plaza y Janes S.A, 1981-USA.
- POSADA, Luis y MONTOYA, Carlos. *"El Desarrollo Económico Sostenible"*. Revista Universidad EAFTT Colombia, 1997.
- ORGANIZACIÓN EUROPEA DE PAÍSES DESARROLLADOS. *"Los limites del Crecimiento"*. Informe del Club de Roma. 1972.
- COMISIÓN MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO. *Informe* Brumdtland. Organización de las Naciones Unidas, 1987.
- CONFERENCIA MUNDIAL DE LA TIERRA. *Informe.* Brasil - Organización de las Naciones Unidas, 1992.
- CONAM. *Política Ambiental Peruana.* Lima (Perú). 1996.

INVESTIGANDO UNA EXPLOSIÓN

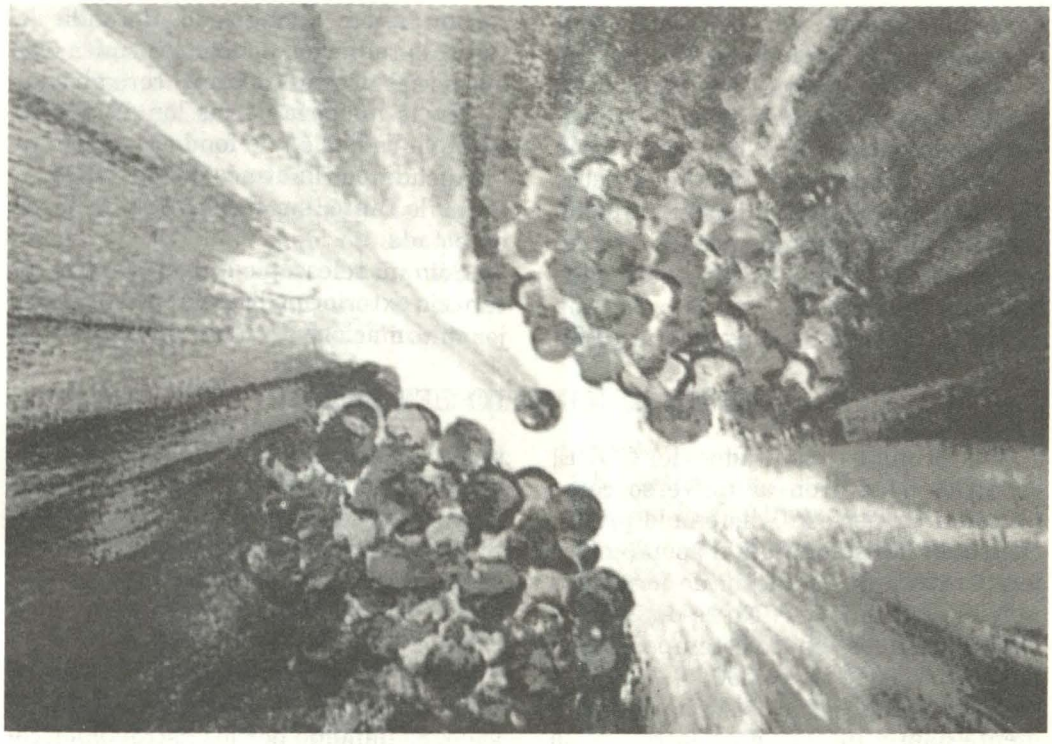
Capitán de Fragata
Juan Polo Wood

El 24 de abril de 1992 los periódicos en todo el mundo proclamaron el gran avance de un equipo de investigación estadounidense. Un equipo de astrofísicos informó los hallazgos del satélite Cosmic Background Explorer (COBE, explorador del fondo cósmico); eran la confirmación de un evento, la gran explosión caliente

LA GRAN EXPLOSIÓN

El modelo de la gran explosión caliente dice que la totalidad del universo físico –materia, energía y las cuatro dimensiones del espacio y el tiempo– prorrumpió de un estado de densidad, temperatura y presión infinitas o casi infinitas. El universo se expandió a partir de un volumen mucho más pequeño que un grano de arena, y continúa expandiéndose.

Richard Tolman explicó en 1992 que, dado que el universo se está expandiendo, debe estar enfriándose a partir de una temperatura inicial excepcionalmente alta. Según la termodinámica, todo sistema en expansión debe estar enfriándose simultáneamente. George Gamow descubrió en 1946 que sólo un enfriamiento rápido del cosmos desde temperaturas infinitamente altas podría explicar cómo los protones y los neutrones se fusionaran entre sí.



COMO UN HORNO

El comienzo del universo y su desarrollo se parecen a un horno caliente de cocina. Al abrir la puerta del mismo, el calor atrapado adentro se escapa. La disipación del calor tiene lugar a medida que el calor se expande fuera del horno. La energía radiante que estaba confinada en unos pocos centímetros cúbicos se extiende ahora por toda la cocina. La cavidad del horno se enfría con el tiempo hasta alcanzar la temperatura del recinto, el que quedará sólo un poco más caliente que antes.

Conociendo la temperatura pico en el horno, el volumen de esa cavidad y el volumen del cuarto a través del cual el calor se disipa, puede determinarse cuánto el cuarto se va a calentar.

Si quisiéramos secar unas toallas mojadas, sería necesario controlar la temperatura del horno, así como la velocidad a la que el horno dispersa su calor hacia el recinto. Si el horno estuviera demasiado caliente o la disipación fuera demasiado lenta, las toallas se calcinarían. Si el horno estuviera demasiado frío o la disipación del calor fuera demasiado rápida (recinto demasiado grande, o las toallas estuvieran demasiado lejos) las toallas no se secarían.

Si el universo se expandiera con demasiada lentitud, demasiados nucleones se fusionarían entre sí para formar los elementos más pesados. Resultarían pocos elementos livianos necesarios para la química de la vida. Si la expansión

fuera más rápida, demasiados nucleones se fusionarían en elementos más livianos, y también resultarían pocos elementos pesados necesarios para la química de la vida.

Gamow calculó, en 1948, que debería encontrarse una radiación tenue de sólo unos 5° centígrados por sobre el cero absoluto (-273° centígrados) en todas partes del universo.

En 1964, Arno Penzias y Robert Wilson midieron, a longitudes de onda de radio, la radiación de fondo cósmica (calor): era 3° Celsius sobre el cero absoluto. En la mayoría de las longitudes de onda, la radiación de fondo cósmica era bloqueada por la atmósfera de la tierra y, por lo tanto, sin posibilidades de ser detectada.

Sólo un telescopio que operara en el espacio exterior podría obtener una mejor información.

DESCUBRIMIENTO DEL COBE

Los primeros resultados del COBE, en 1990, mostraron al universo como un radiador perfecto, disipando prácticamente toda su energía disponible. La temperatura de radiación de fondo era muy baja y uniforme. No se detectaron irregularidades en las temperaturas hasta una parte en 10.000.

Esta temperatura extraordinariamente baja y uniforme en la radiación cósmica de fondo convenció a los astrónomos que el universo debió haber tenido un comienzo extremadamente caliente entre 15 y 20.000 millones de años atrás.

La temperatura medida para la radiación de fondo fue de 2,74° centígrados sobre el cero absoluto. Las desviaciones entre los resultados del COBE y el espectro de un radiador perfecto fueron de menos de 1%.

Imaginen que el horno estuviera rodeado de cientos de termómetros, cada uno colocado exactamente a la misma distancia del horno. Algún tiempo después que el horno hubiera sido calentado, apagado y su puerta abierta, cada termómetro indicaría exactamente la misma temperatura. El flujo de calor de la cavidad del horno hacia el recinto primó sobre las corrientes de aire del recinto. Entonces, la temperatura original del horno debió haber sido mucho mayor que la temperatura del recinto. Si los termómetros indicaran una temperatura extremadamente baja, es que habría transcurrido un tiempo considerable.

Este origen caliente del cosmos, unos miles de millones de años en el pasado, es llamado por los astrónomos como la gran explosión (big bang).

La temperatura baja y uniforme de la radiación cósmica de fondo y su adecuación al espectro de un radiador perfecto indican que el universo ha sufrido una degradación de energía enorme, típica de una gran explosión. La degradación de energía se mide por una cantidad llamada entropía. La entropía describe el grado en que la energía en un sistema cerrado se dispersa o se irradia (como calor), y de esa forma deja de estar disponible para realizar trabajo.

Una gran explosión caliente podría explicar una entropía específica tan grande para el universo, cerca de mil millones. Si la entropía específica fuera algo mayor o menor, las estrellas y planetas no hubieran existido en ningún momento de la historia del universo.

La radiación de fondo no debería ser

perfectamente uniforme. Algún grado de ´´no uniformidad´´ sería necesario para explicar la formación de galaxias y racimos de galaxias. Los resultados fueron anunciados el 24 de abril de 1992.

Estas mediciones refinadas mostraban irregularidades en la radiación de fondo, tan grandes como de una parte en 100.000 aproximadamente, y aparecían en idénticas ubicaciones en el cielo, a tres longitudes de onda diferentes. Las amplitudes de las fluctuaciones eran consecuentes con el nacimiento y crecimiento de las galaxias.

Las desviaciones desde los resultados de 1990 del COBE y el espectro para un radiador perfecto, hasta enero 1993 se redujeron a menos de 0,03%. La temperatura de la radiación cósmica de fondo, 2,73% Kelvin (2,73° centígrados sobre el cero absoluto), era exacta hasta 0,01°K.

EL DESCUBRIMIENTO DEL KECK

La temperatura de 2,73 K para la radiación cósmica de fondo es válida sólo para las regiones cercanas del espacio. La radiación que proviene de grandes distancias toma mucho más tiempo para llegar hasta nosotros, las temperaturas a esas distancias revelan la temperatura del cosmos en tiempos anteriores. Las observaciones a grandes distancias deberían arrojar temperaturas más altas para la radiación cósmica de fondo.

En setiembre de 1994, el telescopio Keck midió las líneas espectrales del carbono en dos nubes de gas tan distantes que su radiación representa un período en que el universo tenía alrededor de un cuarto de su edad actual. La temperatura de la radiación de fondo del universo en este período temprano debería ser de 7,58° K. Las observaciones indicaron 7,4 + - 0,8°K.

HELIO Y DEUTERIO

La mayoría del helio y deuterio fue generada dentro de los primeros cuatro minutos siguientes al comienzo de la gran explosión. En abril y agosto de 1994 midieron la abundancia de helio y deuterio en nubes intergalácticas de gas muy distantes. Las luz lleva tanto tiempo para llegar hasta nosotros desde estas nubes de gas, que lo que se ve es la condición del universo miles de millones de años atrás, antes que el helio o deuterio pudieran haber sido creados o destruidos por fuentes distintas del evento de la gran explosión. Se encontraron las cantidades de helio y deuterio anticipadas justamente por la teoría de nucleosíntesis de la gran explosión y consecuentes con mediciones hechas en galaxias cercanas.

El universo surgiría, por lo tanto, de un único evento explosivo que explica por sí sólo al menos el 99,97% de la energía radiante del universo, y las fluctuaciones en la temperatura de la radiación cósmica de fondo transformaron el cosmos original uniforme en el conjunto de racimos aglomerados de galaxias actuales.

Bibliografía:

- Ross, Hugh. *The Cosmos.* Nav Press, 1999.

CAPITÁN DE NAVÍO JUAN GUILLERMO MORE RUÍZ (1836 - 1880)

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"... y finalmente, señor Condell, la guerra a la que ha sido injustificablemente provocado mi país y su noble aliada, la República de Bolivia, quizá se prolongue por un tiempo indeterminado, en cuyo caso no es dudoso que el desgraciado comandante de la Independencia tenga oportunidad, cualquiera que sea su condición, de demostrar a usted y a todo Chile de cuánto es capaz el que nunca faltó a sus deberes ni como caballero ni como patriota".

(Carta de Juan Guillermo More a Carlos Condell, comandante de la goleta chilena Covadonga. Arica, 14 de julio de 1880).

El lejano amanecer del lunes 7 de junio de 1880 sorpendió a Juan Guillermo More Ruíz, capitán de navío de la Armada Peruana, último comandante de la fragata blindada *Independencia,* sobre la explanada del Morro de Arica, al mando de las baterías de la plaza militar de ese puerto, en medio de la sangrienta batalla que se libraba por su defensa. Vestido de civil, con oscuro albornoz y con sombrero de fieltro sobre la cabeza, el comandante More desafía a una incontenible turba que, atropelladamente, se abre paso entre muertos y los defensores que, en combate desigual, protagoniza tenaz y porfiada la resistencia. Próximo al capitán de navío peruano, el jefe de una avanzada enemiga le exige la entrega de su espada y la rendición del pabellón de su reducto, que More protege con su propio cuerpo. La respuesta de este jefe no pudo ser menos digna que la de Bolognesi: extiende el brazo de la mano que empuña su revólver, en el que está grabado el nombre de su fatídica nave, y dispara hasta su último cartucho.

Antes del mediodía las tropas nacionales son aniquiladas y el puerto de Arica es tomado por el invasor. En toda la extensión del campo de batalla, cientos de cuerpos yacen sin vida, o moribundos, en torno al cuerpo desfalleciente del coronel Francisco Bolognesi, lo



Capitán de Navío Juan G. More Ruíz, Héroe Naval caído defendiendo Arica el 7 de junio 1880.

que constituye un macabro panorama, que confirma la fatal y heroica resolución del comandante militar del puerto de Arica. Tendido sobre el terreno, Francisco Bolognesi agoniza bajo el cielo infinito que se alza sobre él, testigo silente de su inconmensurable sacrificio y el de sus tropas. A pocos pasos del cadáver del coronel, el hombre del albornoz negro yace sin vida; varios disparos le habían alcanzado la cabeza y el pecho.

El capitán de navío don Juan Guillermo More fue, sin duda, uno de los oficiales de Marina más distinguidos del siglo XIX. Había nacido en Lima, el 27 de febrero de 1836, del matrimonio formado por un caballero escocés y una dama ayacuchana. Inicia su vida en la mar ingresando a la orgullosa Armada Británica en tiempos en que aún estaban frescas las glorias de Abukir y Trafalgar, adquiriendo en sus filas la solidez de sus conocimientos sobre náutica y pilotaje. Posteriormente, en 1845, pasa a formar parte de la Armada Nacio-

nal como guardiamarina. En 1863 es ya segundo comandante del vapor de guerra *Tumbes;* dos años más tarde ocupa el mismo cargo en el vapor *Apurímac* y en la corbeta *América.* Como secretario de la comandancia general de operaciones participa en el combate naval de Abtao, el 7 de febrero de 1866. Después integró la comisión enviada a los EE. UU. de América para traer los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa,* nombrándosele comandante de este último. Fue comandante del transporte *Chalaco,* de la corbeta *Unión;* capitán de puerto del Callao, y, desde 1874, comanda la fragata *Independencia.* Tras la sublevación del monitor *Huáscar,* tomado por marinos adictos a Nicolás de Piérola en mayo de 1877, More es designado Comandante General de la División Naval de Operaciones cuya misión era someter al orden constitucional al buque rebelde. A través de comunicaciones entre More y Piérola, el primero consiguió que el caudillo depusiera su actitud y finalmente entregara el *Huáscar* a las autoridades correspondientes, lo cual se efectuó en Iquique, mediante acuerdo entre More y Piérola; las condiciones del acuerdo posteriormente no fueron aceptadas por el gobierno del general Prado, lo que motivó la renuncia de More al mando conferido por no haberse respetado la palabra de caballero que éste había empeñado respecto al trato que recibiría el caudillo.

Cuando estalló la Guerra del Pacífico, su buque, la fragata blindada *Independencia,* fue destinado a conformar la primera división naval, a órdenes del capitán de navío don Miguel Grau. Su carrera se vio truncada el 21 de mayo de 1879, durante el combate naval de Iquique, al naufragar sorpresivamente la *Independencia* frente a Punta Gruesa, punto recóndito del otrora litoral peruano, cuando -persiguiendo a la goleta chilena *Covadonga,* hábilmente piloteada por un práctico inglés de apellido Stanley que asesoraba al comandante del buque, capitán de fragata Carlos Condell de la Haza- una roca no registrada en las cartas de navegación le abrió un forado en la obra viva. Inevitablemente el buque se fue a pique y con él se precipitaron al fondo inverosímiles sueños de victorias inmediatas en el mar, así como el prestigio del valeroso comandante de la nave peruana. Al llegar a Arica poco después del naufragio el comandante More fue encarcelado y enjuiciado. Durante los meses que antecedieron a su heroica muerte en el morro, el pundonoroso marino tuvo que soportar innumerables vejámenes fomentados por el gobierno de Manuel Ignacio Prado, quien lo hizo blanco de sus ataques para lo que se prestó parte importante de la prensa capitalina, así como gente ignorante e inconsecuente de toda clase, quienes llegaron al extremo de acusarlo de inepto y de traidor. Desde Lima, su fiel esposa, Carmen Medina de More, dirigía cartas aclaratorias a los diarios de la época que injustamente calumniaban a su esposo. No pasaría mucho tiempo para que More, con su glorioso fin, silenciase a todas aquellas voces inclementes que se hicieron oir intentando mancillar su honor.

Al ser nombrado jefe de las baterías del Morro, el 3 de abril de 1880, el capitán de navío don Juan Guillermo More Ruíz pasó a desempeñar un papel importantísimo en la organización de la defensa de aquel puerto. Junto a veteranos y valerosos jefes como los coroneles José Joaquín Inclán, Máximo Valera, Justo Arias y Aragüez, y unidos a su vez a entusiastas y denodados jóvenes

pertenecientes a la civilidad uniformada por la guerra, tales como Alfonso Ugarte, Ramón Zavala y el argentino Roque Sáenz Peña, el comandante More resuelve secundar a Bolognesi en su firme decisión de no rendir la plaza ante cualquier amenaza. Son estos, y algunos jefes más, los que reunidos en torno al héroe de Arica responden al emisario del jefe del ejército chileno, general de brigada Manuel Baquedano, que no están dispuestos a rendirse, que su nación requería entonces más que nunca del ejemplo que van a dar, que hay mucho que defender todavía. ¡Arica no se rinde!, resolvieron unánimes. Con los ojos vendados y conducido por el teniente coronel Ramón Zavala, el mayor Juan de la Cruz Salvo volvió donde su general con la digna respuesta de los defensores del puerto peruano.

En el momento final de su vida, el capitán de navío More se encontraba al lado del coronel Bolognesi, muy cerca al comedor de madera que utilizaban los oficiales de Marina en el Morro; juntos enfrentaron a tiros al enemigo, con el mismo valor y coraje con que habían decidido no rendir la plaza. Sus cadáveres salvaron de ser incinerados, como ocurrió con los de muchos oficiales y casi toda la tropa, gracias a la oportuna intervención del mayor chileno Luis Solo de Saldívar, oficial que tomó las baterías del morro y permitió se les diese honrosa sepultura.

Desde Punta Gruesa hasta su muerte en el Morro habrían de transcurrir días desolados para el comandante More, marcados por la sombra del naufragio. Resulta difícil juzgar a More por lo que ocurrió; no puede ser sencillo situarse en la posoción del comandante de buque que cumpliendo con su deber entra en combate y debe, en la soledad de su conciencia, decidir el ataque que habrá de comprometer la vida de sus subordinados y aun la de sus adversarios. El comandante More actuó enérgico y resuelto, tal como se lo exigían las ordenanzas y la firme convicción de sus inquebrantables principios. Había que hundir al enemigo y a ello orientó sus esfuerzos. La situación de guerra recientemente iniciada no le podía permitir lugar a contemplaciones; por lo que con acierto intentó asegurar la que debía ser la primera victoria de la *Independencia,* victoria con la cual iba a fortalecer la moral de los hombres que habrían de combatir en los días subsiguientes. La mala preparación de sus artilleros impedía diesen en blanco mientras perseguía a la escurridiza *Covadonga* que huía pegada a la costa. El comandante Condell aprovechaba el poco calado de su buque y así va dejando atrás a la fragata peruana. More intentó, una, dos, tres veces, embestir con el espolón, pero sin resultados positivos. Muy próxima la costa, el comandante de la *Independencia* advierte el peligro que corre su nave; resuelve entonces modificar la línea de desplazamiento de su buque. En tanto, los proyectiles enemigos sacuden la cubierta de la fragata... Nada en la carta..., hay profundidad suficiente, se le informa... Sin embargo, ordena variar el rumbo. "¡Marcha atrás!...", ruge desde el puente. La orden no se ejecuta a tiempo... Y de pronto, el golpe que decidirá el futuro de la contienda en el mar. El último comandante de la fragata *Independencia* corrió el riesgo y finalmente el destino le fue adverso...

More, invulnerable a odios insensatos, no se dejó abatir y supo encarar la desgracia y el desastre con ese aplomo y entereza moral de los que se halla do-

tado el espíritu de los hombres émulos del Gran Almirante del Perú, virtudes con las cuales el marino de guerra peruano se ha distinguido, en nuestra sociedad, por generaciones.

Juan Guillermo More Ruíz comparte la gloria y la honra de nuestros grandes Héroes Navales, y es también ejemplo en los marinos que hoy y siempre defienden y defenderán la Nación en los ámbitos que la ley les asigna, tal como lo hicieran, hace más de cien años, los marinos peruanos en Iquique, Angamos, Arica, Miraflores. El invalorable legado de su intachable conducta, expresada por él -conservando inalterables su dignidad y honor- en las circunstancias adversas en las que hizo suya toda responsabilidad, es ejemplo perdurable que debemos seguir y honrar. Tengo la firme convicción de que recordar a nuestros gloriosos guerreros de épocas tan lejanas como la contienda del Pacífico o las tan recientes como la guerra antisubversiva enriquecen la tradición naval y acentúan el orgullo del marino de nuestros días.

Durante la madrugada del 7 de junio de ese tiempo, tan distante al nuestro, cada minuto debió haber sido crucial para los defensores. Sabían muy bien que el enemigo venía por ellos, aliado a la oscuridad de la noche y en número muy superior al suyo. Qué ideas debieron asaltar sus mentes, a medida que se acercaba la hora del combate, hasta oir los primeros disparos.

Pronto no habría vuelta atrás, y entonces qué fácil es ser cobarde, qué fácil renunciar al deber y doblegarse ante la amenaza y capitular, y así volver a la familia y a la vida; empero, cuán difícil ser valiente y vencer el miedo, cuán difícil enfrentar en abrumadora desventaja al enemigo, y cuánto más aun morir como murió Juan Guillermo More Ruíz.

A quienes pasaron cerca de las demolidas baterías peruanas del Morro de Arica, horas después de la batalla, debió extrañarles toparse con el cadáver de un hombre vestido con oscuro traje civil, como si llevase luto por su propia muerte. Al observarlo, debieron reparar, más que en el cuerpo inmóvil, en el sereno rostro de aquel muerto, ausente ya de él su espíritu, libre al fin de una culpa que lo atormentaba y que ya no habría de perseguirle jamás.

Su epitafio debió ser tal como la inscripción que grabara en el retrato que de él mandó pintar su viuda, doña Carmen Medina de More, poco después de su muerte: "Punta Gruesa fue mi infierno; Arica fue mi gloria".

Bibliografía:

- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMO DEL PERÚ. *"Historia Marítima del Perú"*.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMO DEL PERÚ. ELÍAS, Julio J. *Marinos peruanos en Arica*. Serie: Monografías. Lima, 1976.
- HINOSTROZA, Jorge. *Adiós al Séptimo de Línea*.
- COMISIÓN NACIONAL DEL CENTENARIO DE LA GUERRA DEL PACÍFICO.
- VARGAS Hurtado, Gerardo. *La Batalla de Arica*. Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico. Lima, 1980.

Biblioteca
Julio J. Elías Mulanovich

EL CAPITÁN DE FRAGATA FERNANDO ROMERO PINTADO (1906 - 1996)

Paradigma del Oficial de Marina

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

Desde la creación de nuestra Marina y a lo largo de casi dos siglos, son muchos los oficiales que en sucesivas generaciones, en tiempos de paz o en tiempos de guerra, supieron honrarla y brillaron con luz propia contribuyendo a la formación de sus más altas tradiciones. Las promociones egresadas de la Escuela Naval a partir de la integración del Cuerpo Unico (1923), y hasta hoy, han sabido mantener el alto prestigio de nuestra Alma Mater. Siguiendo los principios del honor, preparación profesional, sentido del deber y aun del sacrificio, intachable moralidad y permanente superación, deben retener ese prestigio.

Son también muchos los oficiales que dieron lo mejor de su capacidad en distintas actividades en el país y aun en el extranjero. Su renombre y sus obra son ejemplos imborrables. El Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado es uno de ellos.

Es grata ocasión para la peruanidad en general y para sus más connotadas instituciones académicas, tanto del Estado como las privadas, rendir homenaje a aquellos ciudadanos que en distintos campos de la actividad humana supieron destacar, dejando huella indeleble de su paso por la vida para beneficio del Perú y ejemplo de las generaciones por venir. Debo, por tanto, dejar constancia de mi cordial felicitación a la Universidad San Cristóbal de Huamanga, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y a la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana que han sabido unir voluntades y esfuerzo para rememorar la figura de un peruano singular, brillante profesional que ejerció con notable éxito distintas actividades del conocimiento a las que dedicó, con indesmayable ahínco, hora tras hora de su existencia, llegando a ostentar con alto renombre, nuevos títulos académicos, el reconocimiento nacional y un prestigio de dimensión internacional. Fernando Romero fue, sin duda, caso de excepción y paradigma para los peruanos de casi un siglo. Debo admitir que no es fácil tarea tratar, en obligada síntesis, la trayectoria polifacética de tan ilustre persona.

El Instituto de Estudios Histórico-

Marítmos del Perú no podía estar ausente en este acto de afectuoso recuerdo y fidelidad a uno de sus más conspicuos miembros de número. Fue, ante todo, sobresaliente oficial de marina. Ingresó muy joven a la Escuela Naval. Después de cursar sus estudios secundarios en el antiguo colegio de los Sagrados Corazones de la Recoleta inicia su carrera naval en 1920, cuando -ya creado el Ministerio de Marina por el Presidente Leguía, que lo independiza del anterior Ministerio de Guerra y Marina- nuestra Armada y su Alma Mater, instalada desde entonces en el balneario de La Punta, comienza su recuperación tras los amargos años posteriores a la infausta Guerra del Pacífico. Durante los seis años de estudio en una escuela naval modelo de centro de formación profesional, moral y del recto sentido del honor, el cadete Romero destaca con luz propia y da prueba de sus cualidades que harían de él un excelente oficial de marina. Embarcado en las unidades de superficie y submarinos de la Escuadra del Pacífico y dependencias de tierra, prestó sus servicios durante veintiocho años, retirándose voluntariamente con el grado de capitán de fragata. A lo largo de su trayectoria naval se desempeñó también en el Nororiente, participando al mando de unidades fluviales en la cuenca del Alto Putumayo cuando el conflicto de 1932, integrando después el Comasndo Conjunto con sede en Iquitos. Sus años de servicio en la Selva motivaron en él un profundo conocimiento de la zona, la inmensa red fluvial, sus habitantes, lenguaje y costumbres, plasmado en varios libros, notables textos, sobre la historia de la Fuerza Fluvial del Amazonas, *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1930 - 1933) y Doce novelas de la selva,* precedidas por un ensayo sobre el oriente peruano. Terminado el conflicto y calmadas las pasiones, el comandante Romero escribió un profundo estudio, de carácter secreto, denominado *Las Fuerzas de la Marina en el Nor-Oriente y la Guerra Fluvial,* detallado análisis político, diplomático, estratégico, táctico y logístico para el planteamiento de una doctrina en la región.

La Superioridad Naval lo destinó en misión especial para servir en Washington D.C., lugar donde permaneció gran parte de la Segunda Guerra Mundial, primeramente en diferentes bases navales y escuelas de la Marina y luego en nuestra embajada a cargo de la instrucción de oficiales y personal subalterno, así como de la adquisición de equipos y sistemas para el entonces Arsenal Naval, hoy Servicio Industrial de la Marina. Paralelamente desempeñó las funciones de agregado naval y representante ante la Junta Interamericana de Defensa.

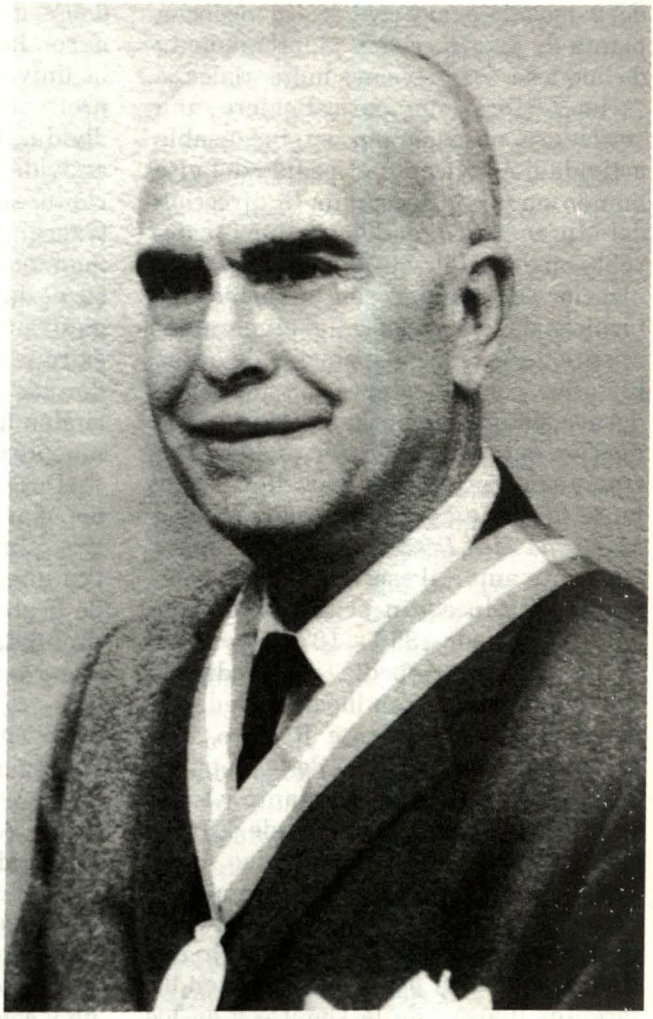
A su regreso al país fue instructor en la Escuela Naval, jefe de Disciplina y secretario académico, ocasión que le permitió preparar y recopilar un valioso estudio, cuyo texto, *Conducción de hombres,* es desde entonces un clásico en la biblioteca de todo oficial de marina.

Durante su permanencia en los Estados Unidos de América, Fernando Romero, por propia voluntad y con notable recargo en sus ocupaciones, siguió cursos de Economía Educativa en la Universidad de Harvard. No era este su primer contacto con la actividad universitaria. Muy joven, en sus primeros años de oficial, dedicando horas de recargado esfuerzo, en adición a sus obligaciones del servicio naval, siguió estudios en la Universidad Nacional Mayor

de San Marcos, optando, años después, el bachillerato en Humanidades y el doctorado en Historia y Literatura.

Entre los años 1948 y 1950 dirigió la Escuela de Estudios Especiales. Pasó después a la dirección del Departamento de Educación de la Organización de Estados Americanos (OEA), donde trabajó durante el periodo 1950 a 1956 y en tal condición colaboró con la UNESCO (1953) en la realización de una encuesta sobre la posible coordinación del capital y el trabajo en un programa de desarrollo educacional, asesorando además a los gobiernos de Santo Domingo, Costa Rica y Venezuela en la orientación de sus planes educativos.

En el transcurso de los años 1956 y 1958, fue funcionario de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) y al decidirse la reapertura de la antigua Universidad de Huamanga, el 24 de abril de 1957, asumió el rectorado hasta el año 1962, dando pujante orientación al plan de preparación y enseñanza universitaria.



Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado.

Cuando se decide la formación del Servicio Nacional de Aprendizaje y Trabajo Industrial (SENATI), fue su primer director, estableciendo con capacidad y visión de futuro la preparación del personal técnico requerido por la naciente industria nacional. La Universidad del Pacífico vio el sapiente concurso de Romero, cuando ejerciera su rectorado en el año 1970.

Su vocación primaria y enorme cariño por la institución que lo formara en sus años aurorales, lo llevó nuevamente a colaborar en el desarrollo y modernización de la gran planta industrial de la Marina, el SIMA, durante el año 1971, prestando su asesoramiento y entrega ilimitada tanto en sus planes de nuevos proyectos, como en la capacidad

del personal naval y civil de esa moderna planta de construcción y mantenimiento de buques e instalaciones industriales.

La historia fue para Romero una verdadera obsesión en su incansable actividad. Así, acepta el pedido del alto mando naval para asumir la dirección del Museo Naval, donde cumple invalorable misión al llevar adelante su organización, de acuerdo con las modernas técnicas de la museografía, el mantenimiento de las piezas y objetos de orden histórico, como la adaptación de los modernos sistemas de organización y conducción del Archivo Histórico de la Marina, fuente primordial para llevar adelante la monumental obra: *la Historia Marítima del Perú,* de la que fuera eminente autor al escribir los tres volúmenes que integran el tomo VIII que cubre el periodo 1850 a 1870.

El Estado no podía prescindir de una personalidad con la capacidad profesional del comandante Romero. Así, al asumir la presidencia de la República, el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, teniendo como ministro de Educación al maestro y dilecto amigo Jorge Basadre, se constituye en el primer director de Educación Técnica, actividad que creó e impulsó con extraordinario dinamismo en el país, instalando en diferentes lugares de la Capital y en los principales departamentos Escuelas Técnicas a las que dota de modernos equipos para la instrucción técnica en las diversas ramas de la ingeniería industrial de mando medio. Solicitó y obtuvo la cooperación de un gran número de oficiales de marina en situación de retiro, que tomaron la dirección y docencia de estos centros y aportaron su capacidad y experiencia profesional en las distintas ramas del currículum.

Creo firmemente que en la persona de Fernando Romero, el suelo que lo vio nacer, la Marina, la historia, la cultura, la universidad y su calidad innata de profesor, fueron parte integral de su individualidad. Para cada una de estas actividades tuvo especial vocación y durante sus noventa años de vida, extraordinariamente lúcidos hasta el último momento, no conoció el descanso, y su permanente afán de hacer obra, organizar y enseñar, lo llevó a obtener éxito y el reconocimiento que le conceden las prestigiosas entidades que hoy rinden homenaje a uno de los peruanos más ilustres de este siglo.

Desde temprana edad alternó en toda clase de actividades culturales. Creó, impulsó y presidió durante largos años el Centro Literario INSULA, de grata recordación, y cultivó larga y profunda amistad con los más connotados representantes de la intelectualidad peruana: Jorge Basadre, Aurelio Miró Quesada, Luis Alberto Sánchez, Jorge Grieve, Ella Dumbar Temple, José Diez Canseco, Estuardo Núñez, Geraldo Arosemena, Teodosio Cabada, Luis Edgardo Llosa. Los dos últimos, camaradas de la Marina, fueron testigos de su inacabable capacidad creadora. Estuardo Núñez diría en una ocasión: "Recogiendo un latido muy peruano y constante en muchos escritores de hoy, Romero insiste en la nota dramática, tanto en la versión vital de la Selva, como en la de la Costa". Admirador de las bellas artes, mantuvo estrecho afecto con Enrique Camino Brent, Julia Codesido, Cota Carvallo y Juan Manuel Ugarte Eléspuru. Entre sus más mportantes libros cabe mencionar: *116 años de Marina de Guerra, Lo que vio el Real Felipe, Aspecto Naval de la Guerra contra la Gran Colombia, Guise y la aurora de la Armada Republicana.*

Siendo muy joven y con el grado de teniente primero destinado como capitán de puerto de Ilo, dedicó a la juventud escolar de esa localidad una sentida y emotiva semblanza del almirante Miguel Grau que poco tiempo después tuviera tal resonancia patriótica que determinó que ese ensayo *Grau, el marino epónimo del Perú* fuera editado por el Ministerio de Educación y repartido en todos los colegios de la República. Sobre la base de este sencillo trabajo, el comandante Romero, a instancias de la Marina, escribió años después su notable obra *Grau: Biografía Lírica,* magistral compendio de la vida y virtudes del héroe, su entorno, sus travesías por todos los mares del mundo, desde los diez años de edad, y sucesivas etapas de su ejemplar existencia.

Las intensas actividades culturales de Romero lo llevaron a visitar, en plan de trabajo y asesoramiento, más de sesenta países de las Américas, Europa, Asia y Africa, muchos de ellos en representación oficial del Perú, así como de distintas organizaciones internacionales en los que su actuación en congresos y conferencias dieron prueba de su alta preparación y experiencia. Fue también miembro del Instituto de Estudios Afroamericanos, catedrático de lengua española de Graduates School U.S. Departament of Agriculture de Washington D.C., miembro del Centro de Adiestramiento Técnico Avanzado de Turín (Italia); miembro, en el Perú del Consejo de Planificación, del Consejo Nacional de Investigación Científica y Tecnológica y de tres Comisiones asesoras de otros tantos ministros de Educación. Fue electo Presidente de la rama peruana de The Associated Harvard Alumni. Una vez más evidenció su prestigio internacional al ser designado miembro asociado de la Sección de Historia Marítima del Centro de Estudios de la Marina de Portugal.

Fue elegido miembro de número de la Academia Nacional de la Lengua a la que se incorporó con un notable trabajo denominado *El habla costeña del Perú y los lenguajes afronegros,* resultado de un profundo y largo estudio investigatorio sobre el tema, referido al negro peruano y su riqueza cultural. Su libro *Safari Africano y compraventa de esclavos para el Perú (1412 - 181)* tuvo gran recepción y muy elogiosos comentarios de la crítica especializada. En el libro *Cultura, identidad y cocina en el Perú,* escribió el capítulo "Afronegrismo en la cocina peruana". Como nueva demostración de su profundo interés en la historia y relación del habla negra en el Perú, añadió a su vasta producción el excelente libro *Quimba, Fa Malambo y Ñeque.*

En julio de 1986, la revista *Oiga* publicó un extenso homenaje a la obra de Romero relacionada con el intercambio de culturas con el continente africano, haciendo constar su pensamiento sobre la honda convalidación de las palabras de origen afronegro en el diccionario castellano en general y en el lenguaje peruano en particular, que certifica la manera de ser y el ingenio de una raza a la que antaño se maltrató, se atormentó y esclavizó en nuestra patria. El artículo de la mencionada revista, firmado por (JDB) se extiende en los más elocuentes elogios sobre el incansable esfuerzo de investigación de este tema, relativamente poco estudiado en el Perú, haciendo constar que ella abarca cincuenta años de incesante trabajo que lo llevó a visitar en tres ocasiones el continente africano. "Concurrir al conocimiento de Fernando Romero Pinta-

do es penetrar en la larga trayectoria de un gran peruanista", es realmente acertado el concepto del autor de tan importante artículo, lo que es grato resaltar.

Fue igualmente miembro de la Academia Panameña de la Historia. Recibió, en el Perú, las Palmas Magisteriales y un Premio Nacional de Cultura.

La obra literaria y variada en sus temas, es realmente grande y asombra comprobar cómo pudo disponer de tiempo para escribir innumerables artículos sobre distintos temas en revistas, diarios y publicaciones tanto en el país como en el extranjero. Los temas de carácter naval fueron, posiblemente, los primeros que abordó, y esa tarea la inició en la *Revista de Marina,* cuando recién egresado como alférez de fragata publicó una serie de artículos a los que denominó "La alborada del Sea Power". Es decir, el análisis del poder naval en los distintos continentes, cuando ya se conocía y explotaba los conceptos clásicos sentados por el Almirante USN Alfred Thayer Mahan, gran estudioso de la estrategia naval, y cuyos principios fueran la base para estudios posteriores y de orientación en las diferentes campañas navales, y cuya cúspide fuera su famoso libro *The influence of sea power upon history.* Recuerdo que quienes como yo cursaban los primeros años de la Escuela Naval, estábamos obligados, sin entenderlo bien, a leer cada uno de los artículos que durante varios números publicó nuestra *Revista de Marina.* El alférez de fragata Romero, con sus veintidós años de edad, daba sus primeros pasos en el campo que sería uno de sus mayores méritos.

En cuanto a los libros de carácter estrictamente histórico-naval o de orden técnico, citaré: *Apuntes sobre operaciones combinadas, Guise y la aurora de la Armada Republicana, Notas para una biografía del Vicealmirante Guise,* que fuera editado por la entonces Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú con motivo de la inauguración del monumento al Almirante Guise, erigido frente al mar, en el área del Castillo del Real Felipe, en el que me cupo el privilegio de escribir la presentación. Reúne tres artículos escritos en años anteriores. *La biografía completa del Almirante Guise, fundador de nuestra Marina,* escrita años después, es la feliz culminación de un viejo empeño.

Lo que vio el Real Felipe es otro de los excelentes libros de nuestro personaje. Es una acertada monografía militar del Callao, durante el periodo 1746 - 1936 a la que no se ha llegado a dar el debido reconocimiento.

A raíz de la llegada al Callao e incorporación de los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar,* adquiridos en Estonia durante el conflicto originado por la toma del puerto de Leticia, el entonces teniente primero Fernando Romero, que formaba parte de la dotación del *Villar,* escribió y publicó, para uso del servicio a bordo, *Torpedos Bliss-Leavitt, marka X: decripción y funcionamiento.*

Quiero, con especial énfasis, hacer mención de tres libros que en el ámbito histórico y en el del desarrollo industrial y educativo son prueba contundente de la obra realizada por este trabajador incansable, profundo y acucioso. Ellos son: *Rodríguez de Mendoza, hombre de lucha; Nuestro Capital Humano y Evolución Industrial y Técnica.* Dejando al final la abreviada presentación de su libro cumbre de particular gravitación en el proceso de la Historia Marítima del Perú.

Rodríguez de Mendoza: Hombre de lucha (en la colección Pre-historia). Este magnífico libro escrito a la memoria de su bisabuelo, don José María Ramírez, firmante del Acta de la Independencia, es una obra de singular mérito, tanto por la figura cuyo nombre evoca, como por la amplísima bibliografía a que Romero acude con enorme conocimiento y ordenado proceso de cada uno de sus capítulos, que vienen a ser las sucesivas etapas en la vida de tan notable prócer en nuestra historia, quizá el más auténtico símbolo de la peruanidad auroral a mediados del siglo XVIII. Inicia el libro con la descripción del modesto hogar en Chachapoyas, remoto y pobre rincón de nuestro territorio, donde anduvo por zonas montañosas y serranías. Bejamín Vicuña Mackena en su libro *Revolución de la Independencia* lo cita entre los brillantes hombres americanos "(...) uno de los primeros que contribuyó a dar forma inicial a nuestra patria". Romero hace uso en su libro de doce archivos y de siete bibliotecas, entre las que figuran la de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, la Universidad Católica y Real Biblioteca del Escorial. Al referirse al medio en que se desenvuelve el personaje, nos dice que es un "reposar de los Andes", convertido hoy en el norcentral departamento político de Amazonas. En otros capítulos traza la ruta y pormenores del viaje del joven Rodríguez de Mendoza hasta Trujillo para someterse al sistema educativo oficial existente en la época. El libro encierra como telón de fondo la finalidad de interpretar la biografía de don Toribio Rodríguez de Mendoza como educador, haciendo una clara síntesis de lo que fuera la educación en nuestro país hasta mediados del siglo XVIII. Es impactante la definición del autor al escribir que el imperio creado por los Incas era un organismo sólido, en gran parte debido a su aislamiento en un continente que no había tomado contacto con los demás continentes, predominando una orientación económica-social con la finalidad de obtener la mayor producción material, el mejor ejército y la buena administración pública, remarcando el contraste con el imperio español que no mostraba los rasgos unitarios que se hallaban en el imperio sudamericano. En otros capítulos describe la barroca ciudad de Trujillo, donde el niño Rodríguez de Mendoza estudia por decisión de sus padres, alcanzando su desarrollo intelectual, siendo obispo de la diócesis Francisco Javier de Luna Victoria.

Al referirse al viaje a Lima, Romero nos relata una travesía en "barco cachazudo embozado con las velas preñadas de viento, entre jarcias, cabullería, cables y cañones de bronce, oliendo brea y sus pulmones rellenos de aire salino y yodado". Navega en el mar del Sur, calmo y tranquilo, en pos de la Ciudad de los Reyes... las islas Frontón y San Lorenzo, el todavía inconcluso Real Felipe... los vestigios del maremoto que todo lo asoló en 1747. Su viaje a la capital sobre escuálido caballo de alquiler... la rutina del colegio limeño.

Describe Romero la brutal colisión de civilizaciones que llevó a la derrota de los ejércitos autóctonos y el posterior establecimiento de los dominadores en el territorio del Tahuantinsuyo, que desarticuló la maquinaria socio económica que la casta dominante había hecho funcionar en el pasado con regularidad matemática. Analiza también la lucha de los reformistas contra los conservadores en la Universidad de San Marcos para contar al final la asunción de Tori-

bio a la dirección del Convictorio, el *Mercurio Peruano* y el selecto grupo de la Sociedad Amigos del País y sus valores intelectuales. Los últimos capítulos describen con nostálgica realidad el ocaso del precursor, el cristianismo fatigante, la ancianidad prematura pero bravía que deja como saldo el paso franco a sus alumnos.

Nuestro Capital Humano es otro de los más importantes libros que nos deja Romero. Este libro nace como ampliación de una monografía que le pidiera el Cuerpo para el Desarrollo Industrial de las Naciones Unides por intermedio del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Presenta una detallada estadística sobre el analfabetismo y deserción. Establece que desde el punto de vista económico la educación es el procedimiento mediante el cual el recurso llamado "hombre" adquiere un valor intrínseco que supera al de otros hombres, y juntos todos ellos conforman un caudal intangible llamado "Capital Humano". El libro agrega importantes cuadros estadísticos sobre la población escolar entre los años 1955 y 1964. Cita nada menos que treinticuatro trabajos realizados por el autor, sobre este tema que tanto lo apasionó.

Evolución industrial y técnica es otro libro de Fernando Romero en el que analiza con sapiencia el por qué la educación técnica es necesaria en el Perú. Lleva una magnífica introducción de Carlos Cueto Fernandini. Describe la revolución industrial en Inglaterra, su expansión, los factores de la industria, los agentes de la producción en el Perú a mediados del siglo XIX, el nacimiento de la Escuela de Artes y Oficios, de tan larga y variada historia a través de los años. Trata también el importante tema de los primeros conflictos sociales en el Perú como resultado de la Revolución Industrial.

Estos libros, cuya síntesis obligada no me permite mayores comentarios, son clara y contundente demostración de su idoneidad en los temas de educación, el trabajo y del hombre mismo como factor primario de toda sociedad y, en el caso de nuestra patria, con caracteres muy especiales y dignos de ser seguidos por nuevos hombres y nuevos valores.

Pero Fernando Romero no se limitó, en su vasto quehacer intelectual, a la escritura de libros de orden histórico, cultural, económico o social. También incursionó con notable acierto en el tipo de libros ligeros, cuentos costumbristas y leyendas peruanas.Al igual que otros autores contemporáneos, como José Diez Canseco, Valdelomar, Vallejo, Camino Calderón, Ferrando, Arguedas, Ciro Alegría, y tántos más, ha dejado una serie de novelas cortas y cuentos realmente valiosos y amenos. Así, "Rosarito se despide" y otros cuentos, como "La colisión" (imagen de un accidente a bordo de un submarino), "28 de Julio" (escenas serranas en un 28 de Julio, día de la Patria, con la presencia de hacendados, el habla quechua, la casa hacienda, y típicas tradiciones nuestras), nos presenta la imagen de otro Romero identificado con todo el costumbrismo peruano. Otro cuento, "Feliz Año nuevo", tiene el típico sabor de un peruano perdido en ese gran mundo que es el gigante Estados Unidos. "Secula Secolorum" es un gracioso y muy criollo problema que afronta un mediocre político que el azar lo lleva a ser ministro.

Mención especial merece *Mar y Playa,* ocho cuentos que fueron escritos a lo largo de varios años en diarios y revistas nacionales y extranjeros, firmados

con el seudónimo de Julián Grave. Son todos ellos motivados por el ambiente de mar, actores que se mueven a bordo de nuestros buques, sobre las playas, el litoral, sus tablazos, cholos marineros, vigías en los puentes, el calor de las salas de calderas y todo ese gran mundo que quienes tenemos el privilegio de haber vivido en el mar sentimos a fondo y con innegable nostalgia. El libro, dedicado por el autor a los clases y marineros del B.A.P. *Almirante Villar* -del que Romero fuera segundo comandante-, ensalza las virtudes y cualidades de quienes navegan y morirán en el mar y la playa peruana.

12 Novelas de la Selva, con una presentación de Enrique Bustamante y Ballivián, es, por contraste del medio, un ensayo interpretativo del Oriente peruano. Lo motiva el deseo de divulgar las cosas y gentes de nuestro Oriente, que -según su propia expresión- son mal comprendidas cuando son ignoradas. Estos relatos, cortos pero de intenso sabor y gran fondo fueron el resultado de tiempos relativamente largos vividos por Fernando Romero en su servicio en el Nororiente. Sus páginas huelen a vergetación, clima de montaña, ríos navegables que corren sin fin. Selva que oprime, árboles que se ligan unos a otros. No terminan nunca. No hay perspectiva vertical. El hombre no alcanza a ver cómo rematan en lo alto...El caucho y los altibajos financieros de la nación. Los personajes: brujos de la selva, los peones de los caucheros, los aguarunas, los marineros de los ríos, los prácticos y su increíble conocimiento de los malos pasos y palizadas, los "puertos". Dicen que la selva atrae. Ciertamente, Fernando Romero fue atrapado por ella. Sus doce novelas de la selva así lo demuestran.

Al iniciarse en 1963 el planeamiento y proceso de investigación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, magno proyecto llevado adelante por el Centro Naval del Perú y el Museo Naval, convertido hoy en en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Fernando Romero, miembro de número fundador, fue pilar invalorable en el esfuerzo común de los oficiales de Marina, científicos e historiadores. Auspiciado por la Marina, viajó a Washington D.C., donde haciendo uso de sus grandes relaciones investigó exhaustivamente en los más importantes repositorios de la capital norteamericana, tales como: la Sección de Historia Naval de la Secretaría de Marina,la Biblioteca del Navy Department, el Archivo Nacional de los Estados Unidos y varios privados que le abrieron, sin condiciones, todas sus puertas. Este profundo trabajo de investigación y obtención de documentos proporcionó inapreciable fuente para el proceso de la obra, que ha publicado ya veintidós volúmenes, cubriendo la parte científica: El Mar Gran Personaje, la Pre-Historia y la Historia Marítima del Perú hasta el año 1920.

El tomo VIII (1850 - 1870), escrito por Romero, abarca en sus tres volmenes y en más de dos mil quinientas páginas el acontecer marítimo durante gran parte del siglo XIX. "El Mundo, el Mar y el Perú", "La Armada y el Perú profundo", "La búsqueda y acción de nuestro poderío naval", "La Guerra con España", "La Saga Oriental" y "La Matriz Andina". Para tan extenso trabajo, su autor utiliza más de quinientas fuentes documentales, cerca de cinco mil notas, alcanzando el índice de personas a cuatro mil quinientas fichas, claro testimonio de quien después de

ochenta años de intensa actividad, dedicó muchos meses de trabajo para dar brillante cumplimiento a una tarea que, como renovada demostración de su capacidad de marino e historiador, ha enriquecido nuestro acervo cultural y proporcionado valor a la Historia Marítima del Perú, misión primaria de nuestro instituto, al que, en noble gesto, donó todos sus libros sobre el mar y la historia naval que hoy conforman la colección que orgullosamente lleva su nombre en la Biblioteca del Instituto, en cuyo nombre tengo el honor de participar en este homenaje.

La biblioteca donada por el comandante Romero consta de 657 volúmenes, 39 títulos de revistas y 16 documentos, en copias, de su biblioteca particular, repositorio de inestimable valor y que, además de enriquecer la biblioteca principal, está al servicio de los estudiosos de la historia que continuamente visitan nuestro local. El material bibliográfico y documental donado por nuestro miembro de número ha sido designado "Colección Fernando Romero".

La amplísima bibliografía de Fernando Romero abarca 35 textos, trabajos y artículos sobre temas de educación. Deben agregarse a ella otros 15 sobre la educación y la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga. Y en lo que respecta a sus investigaciones sobre la raza negra y su habla y costumbres pueden consignarse no menos de 40 escritos. A todo este verdadero caudal habría que mencionar sus muchos aportes a la literatura y los ya mencionados sobre la historia de la Marina, sus grandes personajes y los hechos que patrocinaron.

Como profundo homenaje al marino e historiador naval, quiero sintetizar, dentro de las limitaciones del tiempo y el espacio, algunos conceptos y comentarios sobre el tomo VIII, volúmenes 1, 2 y 3 (1850 - 1870) que escribiera el comandante Fernando Romero Pintado. Este periodo de nuestra historia marítima fue poco estudiado en nuestro país, a pesar del interés que presenta, ya que durante los veinte años que comprende ocurren dos grandes fenómenos de gran importancia histórica: la revolución industrial europea que entra con fuerza en nuestro país y el tráfico comercial que crece enormemente a causa de que el Perú se convierte en exportador monopolista de los abonos químicos que los agotados campos de cultivo europeos necesitaban con urgencia. Aunque políticamente este periodo es egitado en el país a causa de dos guerras internacionales, una con Ecuador y otra con España, y dos cruentas guerras civiles (Vivanco contra Castilla y Prado contra Pezet), la breve prosperidad que ocasiona el negocio del guano permite el desarrollo de dos programas económico-sociales, en el Nororiente y el Suroriente, que afirmaron la soberanía del país en zonas limítrofes que habían subsistido bajo el amago de acometidas de nuestros vecinos.

Dentro de este marco general, Romero presenta el contenido del tomo a su cargo, dividido en las cuatro partes a que he hecho mención ya antes. En la primera, al tratar el siglo XIX y el Perú marítimo, sitúa el problema peruano en la realidad histórica, económica, política, social y marítima que el mundo vive por entonces. Examina los precedentes geopolíticos, la apertura de los océanos, el contacto del Perú con el mundo oceánico, las posibles salidas de nuestro encierro en el Pacífico, las incitaciones hacia el mar y la realidad que significan nuestras costas y nuestro litoral. Sus

recursos naturales y su explotación a mediados del siglo. Sus recursos humanos y su empleo, las áreas comerciales de influencia nacional, las ayudas al navegante y el movimiento marítimo de cabotaje y el de exportación.

Al ocuparse de nuestro poderío naval, estudia y analiza la política de adquisiciones, la estructura legal, el personal, el material a flote, los elementos de apoyo, así como la negativa acción de los movimientos revolucionarios. Al presentar los acontecimientos de la guerra contra el dominio español hace uso de una impresionante cantidad de documentos inéditos que le permiten presentar en extenso y gráficamente el teatro de operaciones del Callao, describe las características de nuestras defensas costeras y a flote, la comparación de fuerzas y el desarrollo de las operaciones, haciendo especial hincapié en la presencia y acción de nuestros buques durante el combate, presencia y acción hasta este momento vastamente ignorada por otros autores. Abtao y todos los antecedentes y movimientos de la escuadra aliada, así como la acción misma, Villar y los marinos peruanos que combaten en aguas del golfo de Ancud, anteceden al anterior relato. Es realmente impresionante comprobar en esta parte del libro de Romero el extraordinario trabajo de establecer los nombres y puestos de combate de todo el personal de nuestra marina de guerra que actuara en las acciones de la Guerra contra España.

Nuestros marinos tuvieron un papel relevante y quizá poco conocido en la historia de nuestra amazonía. Su meritoria tarea durante el lapso 1850 - 1870 es ampliamente descrita por el autor. En la "Saga Oriental", como la denomina Romero, describe el sacrificado trabajo desarrollado por hombres de extraordinario valor sobre las aguas del Amazonas, sus afluentes, sus riberas y la selva misma, sus luchas contra los cañones brasileños, el paludismo pernicioso, los antropófagos y la peligrosa navegación sobre los ríos hasta entonces desconocidos, así como la instalación de los medios navales en Iquitos. Al tratar del Suroriente, describe el increíble esfuerzo desarrollado para hacer realidad la navegación sobre las aguas del lago Titicaca, llevando en piezas, desde Arica hasta Puno, los dos vapores que allí se armaron y que casi siglo y medio después siguen navegando en las frías aguas del lago más alto del mundo.

Quiero dar término a esta participación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el homenaje que instituciones señeras del Perú rinden hoy a un ilustre marino peruano, repitiendo con emoción el último acápite de su libro *Grau, el marino epónimo del Perú:* "(...) Cuando, después de una hora y treinta y cinco minutos de heroico combate de los sobrevivientes a Grau, muertos o heridos ya todos los oficiales, los chilenos abordaron el despojo flotante que era el monitor, uno de ellos vio que un tripulante peruano lloraba delante de los restos de un cadáver mutilado, que piadosamente había recogido".

"Era, el tripulante, un sirviente del Comandante; y los restos, todo cuanto quedaba de quien en vida fuera el contralmirante de la Armada Peruana *don Miguel Grau,* y en la gloria, *el Héroe de Angamos*. En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima, a la que Grau solía rezar, también estaba cubierta de sangre. Podía verse en ella cinco perforaciones de bala".



Cuenca del Pacífico

RELACIONES DE AMÉRICA LATINA CON EL ASIA-PACÍFICO

Perú y Ecuador

Embajador
Oscar Maúrtua de Romaña

INTRODUCCIÓN

"El Mediterráneo es el océano del pasado; el Atlántico, del presente, y el Pacífico es del futuro". Palabras de John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, pronunciadas en la inauguración del Canal de Panamá y que, indudablemente, resultaron visionarias.

Por motivos profesionales, el tema del Asia no me ha sido ajeno a lo largo de mi carrera. Así, en 1979, siendo jefe del Departamento de Política Económica Internacional de la cancillería, integré la delegación nacional a la V Reunión de la UNCTAD, realizada en Manila, y en esa ocasión también visité Tailandia. En 1987, y a la sazón embajador en Canadá, participé nuevamente en un seminario sobre pesquería que tuvo lugar en la capital filipina, y que auspiciaba el PECC, entidad con la cual me vinculé cuando me desempeñaba como comisionado general del Perú en Expo '86 de Vancouver (Columbia Británica, Canadá).

Estas primeras visitas acrecentaron mi curiosidad por saber más sobre la realidad asiática y sus posibilidades para el Perú y nuestra región, sobre todo en el contexto de la Cuenca del Pacífico. Finalmente, cuando fui nombrado embajador ante el Reino de Tailandia en 1995, así como concurrente ante la República Socialista de Vietnam ese mismo año, y ante la República Democrática y Popular de Laos a fines de 1998 –naciones donde era el primer embajador del Perú-, la curiosidad por la región se convirtió en un deber. El honor de representar al Perú devino también en obligación de conocer in pectore la situación del lugar donde nos encontrábamos acreditados, y sobre todo, hacer partícipes de esa experiencia a quienes en nuestro continente comparten el mismo interés.

Desde que asumí tal responsabilidad comenzó el proceso de aprendizaje de la cultura oriental, su estilo de vida, su arte de la negociación, sus valores y sus tradiciones; apreciar cuán similares somos los seres humanos y cuán ricas son nuestras culturas, pero a la vez percibir lo poco que nos conocíamos en un

lado y otro del gran Océano Pacífico.

De este modo, mi interés es proporcionar una visión y criterio personales en torno a los grandes temas vigentes en la región asiática colindante al Pacífico: la ASEAN; sus naciones integrantes, China, Japón; el "milagro asiático", entre otros.

Así, abordaré el tema de la Cuenca del Pacífico y sus instituciones, la problemática de la crisis asiática, sus orígenes e impacto en la economía latinoamericana -particularmente en nuestros países-, y, sobre todo, el efecto "contagio", en este mundo globalizado. Y cómo esto constituye el telón de fondo en que se plantea el diálogo Asia – Latinoamérica.

I. LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SUS ORGANISMOS

La cuenca del Pacífico es una de las regiones geográficas en la que los Estados miembros han logrado estructurar un complejo sistema de organismos, cimentados sobre una realidad económica regional y su proyección sobre Norteámerica. En las dos últimas décadas esta región comienza a extenderse hacia América Latina, produciéndose un acercamiento entre diversos Estados latinoamericanos y en los entes de la Cuenca.

Destacan entre estos organismos: la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN); el Area de Libre Comercio Asiática (AFTA), el Foro del Pacífico Sur (SPF), el Foro Parlamentario Asia-Pacífico (APPF), el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC), y el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

1. Foro de Cooperación Económica Asia – Pacífico (APEC)

El APEC se creó en 1989, a iniciativa de los primeros ministros de Australia y Japón, a manera de un grupo de diálogo informal orientado a discutir las implicaciones de la creciente interdependencia de las economías de la comunidad Asia – Pacífico, y para buscar nuevas formas de cooperación y concertación de políticas. Este foro evolucionó hasta convertirse en un mecanismo regional que promociona el libre comercio, la inversión y la cooperación económica.

Es la entidad en que los Estados miembros concertan políticas económicas y acciones que buscan mercados libres y abiertos y que en el 2010 – 2020 establecerá un área de libre comercio.

En este foro se reúnen economías cuyo PBI combinado es de alrededor de 13 mil millones de dólares al año, aproximadamente 55% del ingreso mundial y 46 % del comercio global y, sólo en Asia, los Bancos Centrales disponen en la actualidad de US$ 700 mil millones de reserva.

Desde su fundación cuando se planteó colaborar con los compromisos asumidos dentro del ex Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) para la apertura de mercados y la expansión comercial, el APEC ha evolucionado hasta convertirse en una de las más importantes iniciativas comerciales del mundo. De sus reuniones iniciales, a nivel de ministros de Comercio y de Cancilleres, se ha pasado a contar con nuevos mecanismos como el de la Cumbre Informal de Líderes, quienes desde

1993 concurren a su máxima cita con el propósito de otorgar mayor respaldo a las decisiones adoptadas por este foro.

En ese año APEC deja de funcionar únicamente como una instancia consultiva, para iniciar su consolidación como organismo, y en 1994 los dirigentes de los países miembros acuerdan avanzar a un ritmo más ágil que el de la nueva Organización Mundial del Comercio (OMC), al comprometerse a la entera liberación recíproca de sus mercados para el año 2020 para las economías en desarrollo y 2010 para las industrializadas.

Uno de los aspectos de mayor relevancia de la APEC respecto a América Latina -y que oportuno destacar- es el de los requisitos para la admisión de nuevos miembros. Ya que en función de estos requisitos es posible advertir qué velocidad se ha impuesto al aumento de naciones de América vinculadas a dicha región.

- ***Estabilidad económica del país aspirante*** (apertura de mercados, acceso a servicios, régimen de inversión abierto, reducción de costos para realizar transacciones, libre sector de infraestructura, reforzamiento de la cooperación técnica).
- ***Bondad y ejecutabilidad real del "Individual Action Plan" (IAP)*** Es el compromiso de Osaka en 1995 a fin de implementar un Plan Nacional de Desgravación.
- ***Participación en los Grupos de Trabajo.*** Son los órganos de gestión de APEC sobre temas concretos. Su objetivo es identificar soluciones para resolver problemas que afectan a la integración. Es en estos Grupos de Trabajo (Working Group) que se hace el ingreso como país invitado a estas tareas. Existe el Grupo de Trabajo de Pesquería, turismo, Comercio, Energía, Comunicaciones, entre otros
- ***Aceptación del país solicitante de los objetivos básicos y principios contenidos en las Declaraciones de APEC, especialmente aquellos que se han producido en las cumbres de sus Líderes.***

Son miembros latinoamericanos de APEC: México, Chile y Perú.

2. Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC)

El PECC constituye una organización no gubernamental tripartita (funcionarios, empresarios, académicos) creada en 1980, cuya función es promover la cooperación económica en la región. Sus miembros se reúnen regularmente para debatir sobre medidas prácticas que puedan incrementar el comercio, la inversión y, en general, el desarrollo económico de la zona. Mantiene vínculos directos con los respectivos Estados, como vía para canalizar sus iniciativas y recomendaciones a los encargados de formular las correspondientes políticas.

Existen Foros temáticos: de Política Comercial; Minerales y Energía, Alimentos y Productos Agrícolas. También hay programas como el Desarrollo de Mercados Financieros o el de Prospección Económica del Pacífico.

El Perú es país latinoamericano miembro de APEC y como país limítrofe no podemos dejar de considerar plausible el reciente ingreso de Ecuador al PECC, hecho importante en su política exterior de proyección hacia la Cuenca del Pacífico.

3. Concejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC)

Es una asociación de líderes del sector privado que busca crear un ambiente de negocios que asegure la expansión de los flujos de comercio e inversión, promoviendo la apertura de mercados y el incremento de la competitividad de las empresas. Funciona como un foro mediante el cual los empresarios de la región establecen nuevos vínculos y discuten los temas emergentes en el Pacífico y en la economía global.

4. Foro Parlamentario Asia-Pacífico (APPF)

La APPF congrega a representantes de los parlamentos de los países ribereños, quienes buscan un mayor acercamiento e intercambio de ideas e iniciativas entre las distintas representaciones populares.

Todos estos organismos fueron creados en el escenario regional de una pujanza y desarrollo nunca antes vistos. Las tesis del libre mercado y las perspectivas de una nueva ola de expansión económicas nos atrajeron a todos. Las imágenes de tigres o dragones del Asia se hicieron populares. Sin embargo, desde julio de 1997, esta aura se diluye y en el mundo se comienza a hablar de la crisis asiática y hasta del fin del modelo que preconizó tanto el Banco Mundial.

Así, urgidos por las circunstancias y frente a sus propias debilidades, el Asia emprende restructuraciones y reformas o recibe fuertes presiones para realizarlas. Según las cifras de principios de año, con signos económicos alentadores, el Asia se presenta al Tercer Milenio saliendo de una grave crisis, buscando entablar un diálogo más amplio, estructurado y formalizado con América Latina, que incluya no sólo a algunos Estados sino a la región en su conjunto, sus organismos y sus sistemas de integración.

II. ASIA EN EL UMBRAL DEL TERCER MILENIO

Casi al término del segundo milenio, el Asia – Pacífico se había erigido en la región de más rápida expansión económica del mundo. Desde la mitad de los años 70, hablar del "milagro asiático" era referirse directamente a las dinámicas economías del Sudeste. Nombres antes exóticos como Tailandia, Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, conocidos por sus ricas culturas, danzas y comidas, añadieron una dimensión totalmente nueva a dicha reputación al inundar los mercados con artículos manufacturados, cámaras fotográficas, confecciones y productos alimenticios a precios muy competitivos y de alta calidad, lo que demostraba un súbito avance industrial alcanzado a lo largo de muy pocos años.

Sin embargo, desde mediados de 1997, con la devaluación del ´´bath´´ tailandés, que arrastró consigo a todas las otras divisas del área, sumado al estancamiento económico japonés, surgieron sombras de duda respecto al mencionado ´´milagro´´. Las presentes circunstancias son cruciales para conocer si el Asia – Pacífico enfrenta una crisis coyuntural, o si más bien es del tipo de las que demandarán la adopción de medidas de renovación en todas las estructuras de la sociedad.

La restructuración económica

En efecto, un restablecimiento total del Asia – Pacífico exige la puesta en práctica de transformaciones estructurales completas, en el sector financiero y corporativo, por parte de todas las naciones involucradas, así como en los programas de restructuración de las deudas de las empresas, todo lo que vienen acometiendo con esmero.

Hasta ahora las economías asiáticas involucradas están moviéndose en la dirección correcta, aunque las reformas se hallan todavía en su fase de consolidación. Y si bien han superado las zonas de peligro deben tener mucho cuidado en no desatender los esfuerzos de reforma, ya superada la urgencia de los momentos más complicados de la crisis.

El Asia aún atraviesa por uno de los períodos más críticos –en lo económico– de su historia contemporánea. Sin embargo, lo hace también con un grado de madurez política e internacional –viven épocas de paz y estabilidad tras la Guerra de Vietnam– que no había tenido antes (constituye un factor esencial de organizaciones como el Banco Mundial, el Banco Asiático, el FMI, ONU, APEC, diálogos intercontinentales con Europa, con Africa y próximamente con latinoamérica; participa de forma muy activa en la OMC, etc), lo que permite anticipar una cabal recuperación.

La velocidad de ello dependerá de la dimensión y la profundidad con que los líderes nacionales, en particular de los países con mayor gravitación como China, Japón y Corea, aborden la reforma de su economía y se encaucen de nuevo por el círculo virtuoso de crecimiento permanente y generalizado en toda esta dinámica área.

III. EL DIÁLOGO AMÉRICA LATINA - ASIA

La crisis mexicana y sus efectos regionales y mundiales llamados "tequila" o "tango" repercutieron en los mercados emergentes a mediados de los '90. Cosa similar ocurrió cuando se produjo la devaluación de la moneda tailandesa el '97. La crisis asiática tuvo efectos en mercados latinoamericanos y se produjeron reacciones negativas. La actual coyuntura en mucho tiene sus raíces en lo sucedido en Asia: Brasil tuvo que devaluar el Real; Chile ha debido afrontar dificultades, el Perú ha tenido un año difícil aunque se estima crecerá un 2,5%, entre otros.*

Estos fenómenos han creado conciencia de la importancia que tiene para la región lo que sucede al otro lado del Pacífico. Cosa similar ha sucedido en Asia. Ambos continentes desean conocerse mejor y no limitarse a intercambiar materias primas o manufacturas. En este contexto, ha habido dos iniciativas para estructurar un diálogo Asia – Pacífico: una de carácter interestatal que llamaremos Diálogo de Singapur y el otro de carácter más bien inter – organizacional y de cooperación que llamaremos el Diálogo de Bangkok.

Diálogo de Singapur

En las relaciones entre Asia y América Latina, si bien éstas se han desa-

* La economía peruana alcanzó, acumulada, en el año 1999, la cifra 3.80% en su PBI. (N. del E.)

rrollado desde hace 150 años, cuando arribó la primera migración china, no se ha dado un correlato en términos de mutuo conocimiento y complementación, en razón que ambas regiones sostuvieron relaciones particulares con sus respectivas áreas de influencia natural.

Con la aparición del proceso de globalización tanto en lo económico como en lo político, las naciones iniciaron un reacomodo, adecuando sus actitudes a la conformación de bloques en vez de mantener posiciones unilaterales, poco efectivas en este nuevo proceso. Un caso particular fue el de China, que en sí es un continente, con potencial y características originales. Dentro de este proceso es que en el Asia aparecen ASEAN y AFTA.

En el caso de América Latina, el pensamiento estuvo orientado por las teorías de CEPAL e INTAL, aunque éstos no lograron actualizarse en su debido momento, pues siguieron sosteniendo la vigencia de los crecimientos hacia adentro. El Tratado de Montevideo, el Grupo Andino, Mercosur y ahora ALCA, fueron los primeros intentos en la región por alcanzar un esquema grupal para hacer frente en sus relaciones con terceros, ubicándose como pares en sus negociaciones con la Comunidad, hoy Unión Europea, y ahora con AFTA.

Este nuevo panorama en las relaciones que sustentaron ambas regiones se vio condicionado por las dificultades económicas en la década de los '90, que hicieron imperativo ampliar tales relaciones en búsqueda de alternativas para sus respectivos procesos de crecimiento y reestructuración.

Es en este contexto que el Primer Ministro de Singapur, Goh Chok Tong, propuso a mediados de los '90 un acercamiento a Europa por parte de China, Japón, Corea y la ASEAN para configurar un foro para el diálogo político, económico y de cooperación entre ambas regiones. De esta forma se decidió en Bangkok, en el '96, la "ASEM" (Asia – Europe Meeting) a través del establecimiento de reuniones regulares a nivel de técnicos, ministeriales y cumbres presidenciales, en búsqueda de puntos de coincidencia a nivel internacional.

Con esta misma visión de economía global, en razón de su carencia de recursos naturales y depender de la venta de servicios y el libre comercio, es que nuevamente el Primer Ministro de Singapur propuso en su visita a Chile, en octubre de 1998, la creación de un foro para el diálogo entre América Latina y el Este de Asia, incluidos Oceanía y el Lejano Oriente. Su propósito era fomentar el conocimiento recíproco, el mutuo entendimiento y la voluntad compartida para facilitar así el comercio y las inversiones. En razón que esta propuesta fue presentada en Chile, el presidente Frei apoyó y asumió un rol de coordinador en el área, en tanto que Singapur lo hace en Asia.

En un segundo momento, durante su visita a Argentina, en 1999, el Primer Ministro singapurense reitera su propuesta, la cual es acogida por el presidente Menem. Es a partir de esta instancia en que se empieza a concretar mediante mecanismos precisos la filosofía y funcionamiento del foro, además del nivel del diálogo. Inicialmente se ha previsto una instancia técnica, que tendría la misma denominación que en APEC, es decir SOM (Senior Officers Meeting), una Ministerial y eventualmente, aunque no de manera regular, una cumbre.

La primera reunión se llevó a cabo

en Singapur en los días 1° al 3 de setiembre del presente año (1999), con la presencia de 27 delegaciones de ambas regiones, número de participantes que puso en evidencia la existencia de un ávido interés de ambas partes por acercarse y conocerse mutuamente. Para muchos gobiernos significó, al margen de una usual concurrencia a foros amplios como Naciones Unidas, un primer contacto efectivo para tratar cuestiones concretas. En esta oportunidad, cada delegación ofreció su visión sobre este diálogo y proyectos puntuales para hacer factible los acercamientos.

El estado actual del proceso requiere, de nuestra parte, América Latina, un profundo ejercicio de reflexión para poder encontrar los puntos de coincidencia al interior de nuestro bloque, en el seno de nuestra subregión y proyectarnos de manera coordinada hacia el exterior.

Será necesario dejar de lado las posiciones de búsqueda de un liderazgo en función a la importancia de los vínculos con el Asia (como podría ser el caso de Mercosur) para tratar de acercar nuestras potencialidades y hacer un uso efectivo de las ventajas competitivas que resultan de la emergencia de nuestra economía, la estabilidad política existente y la mentalidad de apertura de los gobiernos. Estos tres elementos sumados a una oferta exportable amplia nos ofrece una excelente oportunidad para el diálogo. Recientemente el SELA y los centros académicos con estudios sobre el Asia Pacífico de América Latina han dado inicio a este ejercicio.

Es importante reiterar que una de las bases para el éxito de este foro es su carácter amplio y multidisciplinario con un complemento en las áreas que promuevan un relacionamiento en lo cultural, cooperación y académico para ir derivando posteriormente en otras, como lo económico y lo comercial, básicamente porque si se empezara por lo económico, el camino a recorrer podría sufrir los resultados de un contrato o la eventualidad de sus condiciones.

La reunión de Singapur ha sido un excelente inicio muy auspicioso de especiales perspectivas. Lo que siga, será el resultado del apoyo político de las partes y la mutua participación de todos los miembros en las actividades y proyectos que se lleven a cabo para la promoción de los recíprocos intereses.

Diálogo de Bangkok o de la Cooperación inter - regional Asia - América Latina

Bajo la iniciativa de la Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) homóloga de la CEPAL y de la Organización de Estados Americanos (OEA) para toda el Asia, quien recogiera una propuesta del Perú planteada en el "Simposium de Shangay" en 1997, con ocasión del Quincuagésimo aniversario de su creación, se organiza en Bangkok otro nivel del diálogo regional.

El 8 de julio de1999 el Secretario Ejecutivo de la ESCAP propone a las misiones latinoamericanas acreditadas en Bangkok una importante iniciativa para promover la cooperación interregional entre Asia y los países de América Latina. Entre las razones de su propuesta, la ESCAP dice que en atención a las fuerzas de la globalización y las complejidades de los retos que de ella provienen se plantea la necesidad de desarrollar la cooperación entre los Estados; esto determina que sea pertinente enfocar a la vez un fortalecimiento

regional y un diálogo interregional.

Sugiere ESCAP que éste se podría producir con la CEPAL (ECLAC sus siglas en inglés) o el SELA. Supone la ESCAP que en la actualidad se podría pensar en posibles contactos entre Mercosur y ASEAN; AFTA con la Comunidad Andina, intercambiar experiencias entre los países de la Cuenca del Río Mekong y el Tratado de Cooperación Amazónica. Nosotros añadiríamos entre ASEAN y la Comunidad Andina y el Grupo de Río. De hecho, la ASEAN y la Comunidad Andina se reunirán tras la X UNCTAD de Bangkok en febrero próximo.El mayor objetivo de este diálogo es ampliar la capacidad de los países del Asia y de América Latina para comerciar e invertir interregionalmente.

Los otros objetivos más inmediatos de este diálogo propuesto serían promover la cooperación técnica entre países en desarrollo y esquemas tripartitos (país en desarrollo, país desarrollado y país en vías de desarrollo) tipos de cooperación económica entre Asia y Latinoamérica, y el establecimiento de un marco para la cooperación gubernamental y no gubernamental e intragubernamental.

El proyecto busca contactar a las iniciativas de cooperación técnica mundial y extra regional entre países en desarrollo para fortalecer la capacidad de las organizaciones subregionales que brindan cooperación técnica para utilizar las experiencias regionales y añadir valor a los programas regionales y subregionales de cooperación técnica en ambos lados del Pacífico.

Este es un nuevo escenario para el diálogo abierto entre ambas regiones en que existe un gran espacio para los mecanismos de integración subregional y otros organismos como el SELA y la CEPAL. Este es un nuevo escenario propicio para constatar la convergencia de las políticas exteriores de muchos países de la región y muy probablemente del Perú con el Ecuador.

IV. MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO Y COOPERACIÓN EN ASUNTOS DE LA REGIÓN ASIA – PACÍFICO ENTRE LOS MINISTERIOS DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ Y DEL ECUADOR.

En el cruce de estos tres senderos, el organizacional, al que nos referimos al principio; el económico, subyacente en todo lo dicho hasta ahora, y el diálogo político de América Latina con Asia, se ubica el Acuerdo entre el Perú y el Ecuador respecto a asuntos de la región Asia Pacífico. Un beneficio más de la Paz alcanzada hace un poco más de un año.

En los considerandos de este documento se hace énfasis en el creciente dinamismo económico y comercial de la Región. Queda implícita la tarea de consolidar un ritmo de crecimiento económico sostenido para las economías de ambos países. Igualmente ambas naciones coinciden en la importancia de una inserción competitiva en esta región bajo los criterios de regionalismo abierto y fortalecimiento de los mercados con el fin de coadyuvar en el incremento de los flujos comerciales y de inversión. Queda aquí evidencia que para ambos países tiene relevancia su pertenencia a la Comunidad Andina de Naciones en su proyección hacia otras regiones.

El Perú y el Ecuador se han compro-

metido a realizar las siguientes acciones inéditas y que son reflejo de la paz que -afortunadamente- disfrutamos hace más de un año:

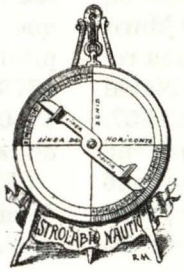
1- Promover el diálogo entre los capítulos nacionales de los organismos de la Cuenca para identificar y definir accione concretas.
2- Intercambiar experiencias, a través de visitas de estudio y/o pasantías de los funcionarios a cargo de los temas de la Región Asia-Pacífico. Organizar y celebrar foros y seminarios especializados.
3- Respecto a APEC se ha establecido un diálogo informal y periódico a cargo del Alto Funcionario APEC por el Perú (SOM) y el Funcionario responsables de los temas de la Región Asia-Pacífico por el Ecuador.
4- Apoyo del Perú a la solicitud ecuatoriana de ingreso al APEC y a los Grupos de Trabajo.
5- Coordinación en trabajo y participación en APEC, cuando Ecuador ingrese.

CONCLUSIÓN

En la Cuenca del Pacífico los Estados miembros han desarrollado un consistente sistema de organismos dirigidos fundamentalmente a promover el desarrollo a través del libre comercio y el desarrollo de economías de mercado abiertas y sólidas.

El auge de la región impulsó a distintos países de América Latina a insertarse en la región a través de su incorporación en dichos organismos, creándose a su interior un proceso de intercambios Estatales entre América Latina y Asia Pacífico.

La situación económica globalizada o mundializada ha sido el contexto en el que la crisis asiática y latinoamericana han servido de catalizadores para promover la creación de espacios de diálogo amplio entre el Asia y América Latina. Existen dos canales de diálogo en marcha, uno en Singapur de carácter interestatal y otro en Bangkok dirigido hacia la cooperación y el diálogo entre organismos subregionales, de naturaleza distinta pero complementaria al primero. En este contexto la coordinación política entre Perú y el Ecuador es importante porque coadyuvará a la inserción del Ecuador en los organismos de la Cuenca, en un primer momento, pero también porque fortalecerá a ambos países en sus diálogos con el Asia – Pacífico y en la proyección externa de la Comunidad Andina hacia la Cuenca del Pacífico.



Escuela Naval del Perú
Génesis, Historia, Proyecciones

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

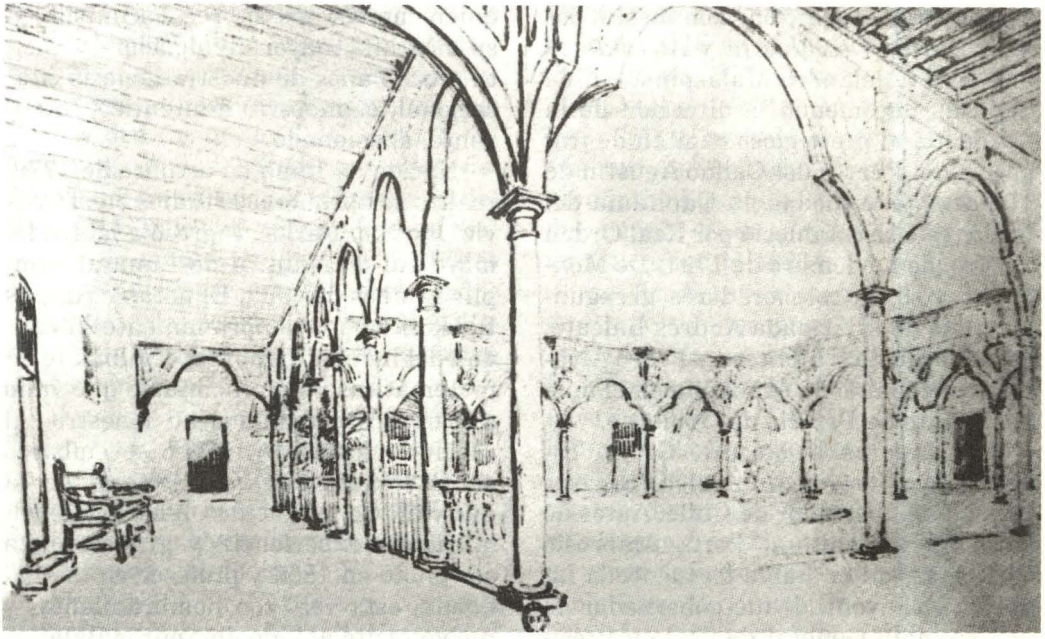
La génesis y el desarrollo moral y profesional del marino del Perú es tan hermosa y profunda que, trasladada al ambiente de la niñez, podría captar la entusiasta atención de una criatura tal cual sus padres lo animasen a escuchar un cuento: "Había una vez... ". Pero aquí no se trata de "había una vez", sino que lo hay y lo habrá siempre hasta la consumación de los siglos: el recuerdo de nuestra formación naval y las proyecciones de nuestras vidas y fuera de nuestro servicio profesional.
Y el personaje principal de este relato es nuestra Escuela Naval del Perú, cuya génesis, historia y proyecciones me propongo explicar, a continuación, en la forma más resumida posible.

ANTECEDENTES COLONIALES: INSTALACIONES FÍSICAS E IMPULSORES PRINCIPALES

LAS DIFERENTES SEDES DE NUESTRAS ESCUELAS NÁUTICAS

El Dr. Guillermo Lohman Villena, autor del tomo IV de la "Historia Marítima del Perú", escribe que "el más remoto antecedente de la Escuela Naval de nuestro país se remonta al año 1657. El entonces virrey Luis Enrique de Guzmán, Conde de Alba de Liste fundó una Academia Náutica". El Dr. Percy Cayo Córdova precisa que el director de esa Academia fue de Oruro, Bolivia, y que el local donde funcionó fue el Hospital del Espíritu Santo fundado en 1573, el que fue demolido en el año 1940 para dar paso a la Avenida Tacna en la capital.

En 1709 se clausuró la Academia durante 70 años, siendo luego activada durante 4 años por el marino Manuel



Corredores de arquerías del Hospital del Espíritu Santo. En esta edificación colonial funcionó, a fines del virreinato, la Academia Náutica (Foto: *Imagen del Perú.* Milla Batres).

de Guirior, XXXII Virrey.

En 1780, el piloto José de Moraleda estudia establecer una escuela náutica en Bellavista.

En 1923, el capitán de fragata Germán Stiglich relieva el interés que en este importante tema han puesto tanto el virrey Guirior como el virrey Taboada, señalándolos como los autores principales de esta importante base de la organización naval en el Perú, y lamentando que el Visitador General José Antonio de Areche fuese el tristemente recordado autor de la destitución de Guirior debido a intrigas cortesanas.

El sucesor de esta labor que sentaba las bases de nuestra Marina Mercante fue Agustín de Jáuregui, XXXIII virrey, quien estuvo mucho más preocupado, durante 3 años, en la guerra que debió librar contra José Grabriel Condorcanqui, quien con el nombre de Túpac Amaru se levantó en el Cusco el 4 de noviembre de 1780.

El XXXIX virrey, Teodoro de Croix, conspicuo en la historia educacional de la Marina Virreynal, y que reemplazó a Jáuregui, continuó con la obra de Guirior, actualizando las gestiones con el piloto de primera José de Moraleda y con el piloto mayor Juan de Hervé.

Entre otros problemas náuticos se atienen el de los factores de falta de presencia profesional de pilotos y contramaestres, el exceso de carga, etc.

La Academia Náutica de Lima, o Academia Real de Náutica de Lima, se estableció el 1ro. de noviembre de 1791, siendo virrey Dn. Francisco Gil de Taboada, Lemus y Villamarín, quien era también teniente general de la Real Armada. Durante este gobierno llegó al

Callao una expedición compuesta por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* al mando de Alejandro Malaspina. Gil de Taboada encomendó la dirección de la Academia al prestigioso capitán de fragata y del Puerto del Callao Agustín de Mendoza y Arguedas. la Capitanía del Callao que se estableció por Real Orden del 1ro. de noviembre de 1791. De Mendoza tuvo como colaboradores al segundo piloto de la Armada Andrés Baleato, José Moraleda y Montero y Pedro Alvarez, funcionando la Academia en el mismo recinto de Palacio de Gobierno.

Continuaron la obra de Gil de Taboada, los virreyes Ambrosio O'Higgins Riquelme, libertador de Chile. Antes de su nombramiento al Perú, Ambrosio O'Higgins -quien había frecuentado Lima en su juventud- fue gobernador de la Capitanía General de Chile y Presidente de la Real Audiencia de Chile. Murió en Lima el 18 de marzo de 1801.

En el gobierno de Gabriel de Avilés, XXXVII Virrey del Perú, tomó la dirección de la Academia el ya teniente de fragata José de Moraleda. En este periodo se habían realizado por primera vez prácticas en el mar, lo que después halló continuidad.

La Academia seguía funcionando en Palacio de Gobierno cuando asumió José Fernando de Abascal, en julio de 1806, un mandato que tendría larga duración: diez años. En el mismo año de la asunción al cargo por Abascal, ingresó como profesor el segundo piloto ex alumno de la Academia Real de Náutica don Eduardo Carrasco (1779-1865), personaje notabilísimo que bien representa un puente de historia enlazando la etapa virreinal con la de la Independencia y la República, prueba de la que él emerge en toda circunstancia como hombre de valor. Eduardo Carrasco -quien merece mayor reconocimiento y su biografía mayor divulgación- transita mucho años de nuestra génesis educacional, es maestro aunténtico, inteligente, apasionado.

Nacido en Lima en octubre de 1779, realizó sus primeros estudios en el Convictorio San Carlos. Ingresó a la Academia Real de Náutica de Lima al cumplir 15 años de edad. El notable Andrés Baleato valoró tempranamente la calidad del hábil alumno, especialmente en matemáticas y astronomía, lo que valió a Carrasco cercanía a su maestro. Al concluir el periodo teórico se embarcó en la fragata *Fuente Hermosa,* en la que viajó por el Pacífico. A bordo fue adquiriendo experiencia y grados hasta ser piloto en 1806 y profesor en la Academia, esta vez con nombramiento y nuevamente al lado de Andrés Baleato. En el año 1818 salió bien librado de una acusación que se le hizo ante el llamado Santo Oficio de la Inquisición. Estaba ya Carrasco relacinado con José de la Riva Aguero y Sánchez Boquete, quien sería, pocos años después, el primer presidente del Perú. Las ideas de libertad americana estaban más que prohijadas en mentes y corazones.

Durante el gobierno de Abascal, la Academia dejó la habitabilidad palaciega que iniciara con el virrey Gil de Taboada en año 1794 y pasó a ocupar ambientes del Cuartel de Desamparados.

El comandante Germán Stiglich expresa que, por entonces, "La Escuela funcionó al lado del cuartel de Los Desamparados, en Lima, en cuatro piezas que antes habían formado parte del mismo cuartel.

Ubicándola con más exactitud, estaba por el sitio que hoy ocupa el Comedor de Cristales del Palacio de Gobierno, pero con salida a la calle de Los De-

samparados. Profesores principales de la Academia fueron: los oficiales hidrográficos Andrés Baleato y José Moraleda, además de los oficales que, por sus luces y dedicación, en la Capitanía del Callao y en los barcos adscritos del Apostadero, eran designados por el Jefe de éste. Todos los personajes que acabamos de mencionar por sus nombres eran ya marinos formados, diplomados y con servicios prestados cuando el Perú recibió por primera vez a Cocharane y a San Martín.

Manuel Quimper, Ramón Azcárate, Pedro José Faura, Eugenio Cortez e Ignacio Mariátegui fueron marinos peruanos que se recibieron en Academias de España y lograron nombradía durante la Independencia.

Joaquín de la Pezuela y Sánchez Muñoz de Velasco, XXXIX Virrey del Perú, recibió de Abascal el cargo el 7 de julio de 1816 y lo mantuvo hasta el 29 de enero de 1821 en que por la sedición de Aznapuquio el teniente general José de la Serna asumió el cargo, constituyéndose en el último Virrey del Perú, mandato al que puso fin el desembarco del ejército libertador en Paracas el 8 de setiembre de 1820.

La Academia, durante el mandato de Pezuela, retornó -en el año 1817- al local del Hospital del Espíritu Santo. Es decir, en los años finales del Virreinato e inicios de la República, la ya antigua institución espiritualmente fortalecida a través del esfuerzo de gobernantes, directores, maestros, alumnos y ex-alumnos, entre otros, vuelve, como en misterioso ciclo, al lugar donde la estableciera el virrey Luis Enrique de Guzmán, Conde de Alba de Liste.

ANTECEDENTES EN LA REPUBLICA TEMPRANA

LAS ESCUELAS EN TIERRA Y A FLOTE

La Escuela Central de Marina en 1823 se trasladó al Callao ante la ocupación de Lima por tropas de Canterac ese mismo año. Su retorno al local de Desamparados se produjo en 1825 y la primera ceremonia de clausura se realizo en 1831. En el siguiente año la Escuela Central de Marina y el Colegio Militar se fusionaron, durante el gobierno de Gamarra. La Confederación y sus guerras obligaron al cierre de la Escuela. El 8 de enero de 1840 se produjo su restablecimiento, conjuntamente con la de su hermana menor: La Escuela Náutica de Paita. Y así duraría, por seis décadas, hasta el año 1900.

El bergantín *Rimac* en el año 1843 navega a la China; y 13 años después la fragata *Amazonas* al mando de José Boterín inicia su viaje alrededor del mundo.

El Presidente Ramón Castilla dispone en octubre de 1849 el restablecimiento de la Escuela Central de Marina en Bellavista y, al iniciarse el año 1850 el Instituto Naval Militar funciona en el Hospital San Juan de Dios, de Bellavista, para, un año después, hacerlo en el Hospital del Espíritu Santo.

En el año 1870 el Presidente Balta dispone que el transporte *Marañón* será el primer local a flote que tuvo la Escuela Naval, mientras que el vapor *Meteoro* es designado igualmente buque-escuela para postulantes de marina teniendo como Director a Camilo N. Carrillo. Luego, en 1874 la barca *Nereyda,* al mando del capitán de corbeta Meli-

tón Carvajal Ambulodegui se hace a la mar en misión de dirigir una nave de instrucción.

Entre 1888 y 1896 asume las funciones de buque-escuela el pontón *Perú*, nave que después de cesar en esa función fue dada de baja en 1907.

Desde 1897 a 1900 la Escuela Naval funcionaba en el local de la Escuela de Artes y Oficios (hoy Politécnico José Pardo, en la Avenida Grau de Lima).

En el año 1906 el gobierno contrata a la Misión Naval Francesa, personificada en el Teniente de Navío Paul de Marguerye, quien asume la dirección de la Escuela Naval hasta el año 1907 en que cesa en sus funciones en el Perú.

Durante los años 1908 y 1909 la Escuela funciona a bordo del transporte *Iquitos* bajo la dirección de Ernesto Caballero y Lastres, quien regresaría a esa función en 1918.

En el año 1909, la Escuela se traslada a Bellavista pero su funcionamiento es muy precario, hasta que desde el año 1912 al 1914 toma la dirección otro miembro de la Misión Naval Francesa: el Capitán de Navío José A. Theron.

LA ESCUELA NAVAL DEL PERU A PARTIR DEL AÑO 1920

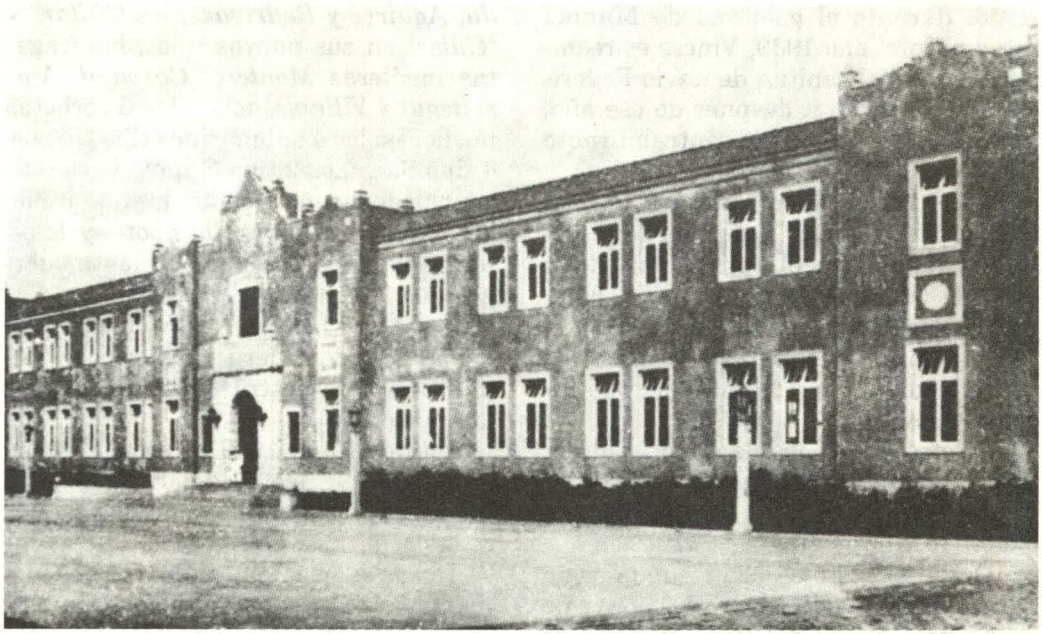
Ya en La Punta, el Presidente Augusto B. Leguía, en el año 1912, inaugura allí la nueva Escuela Naval, aunque las clases se iniciaron en febrero de 1915. El 17 de marzo de 1918 se instala en la Escuela Naval del Perú el mástil de la corbeta *Unión*.

En el año 1920 el gobierno del Presidente Leguía contrata a la Misión Naval Americana, presidida por el Capitán de Fragata USN Charles Gordon Davy, de la reserva naval de ese país, y quien, en el año 1921 asume la dirección de la Escuela reemplazando al Capitán de Fragata A.P. Alejandro C. Vinces, y la ejerce durante 10 años tan exitosos como ininterrumpidos. Desde el 30 de mayo de 1921 se oficializa el nombre de Escuela Naval del Perú, esto es, a 99 años y medio de la fundación de la Escuela Central de Marina, el 1ro. de noviembre de 1821.

El 3 de marzo de 1921 por D.S. del 11 de setiembre de 1923 quedó establecido el Crucero de Verano y se embarcan 56 cadetes a cargo del teniente primero Humberto Alfageme y teniente segundo Mariano H. Melgar en los B.A.P. *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.

En el año 1921, primer centenario de la fundación de la República, la Escuela Naval del Perú adopta el lema "MIHI CURA FUTURI" y aparece simultáneamente el escudo, o logotipo, de la Escuela Naval y la creación de la Espada de Honor que se otorga al cadete más destacado durante su permanencia en la Escuela Naval del Perú. En diciembre del mismo año se establece la política de desarrollar los deportes en la Escuela Naval, principalmente el atletismo, y Davy expresa que "las naciones denominadas hoy como grandes potencias son todas intensamente atléticas". El hoy vicealmirante Pedro Gálvez Velarde, en el año 1929 bate el record sudamericano de 160 metros con vallas, con 55.1 segundos y que en esa época ocupaba el puesto 14 en el mundo.

La promoción 1924, constituída por los alféreces Julio J. Elias Murguía, Guillermo Tirado Lamb y Miguel Mesía Pizarro instituyeron la "sortija de promoción". Elías fue, siendo capitán de



Local de la Escuela Naval a mediados del siglo.

navío, el fundador del Museo Naval que, merecidamente, lleva su nombre.

En diciembre de 1936 apareció el primer número de la revista anual *Orto,* editada por los cadetes.

Davy es reemplazado sucesivamente por los capitanes de navío Juan Althaus, Carlos Rotalde y José R. Galvez.

El conflicto con Colombia (1932-1933), cuyo antecedente fue el controvertido Tratado Salomón-Lozano, y que venía incubándose desde el combate de la Pedrera (11 al 12 de julio de 1911), cuyo principal protagonista, al mando de la cañonera *América*, fue Manuel Clavero Muga (egresado el año 1901 de la Escuela Naval), acarreó la necesidad de adquirir nuevas unidades para la Armada (los B.A.P. *Almirante Guise* y *Almirante Villar*) y requirió que 28 cadetes fueran comisionados para dotarlos, siendo transportados a Estonia a bordo de los B.A.P. *Rímac* y *Pariñas*, ampliando nuestra fuerza naval consistente del crucero *Lima* (1889) y el cazatorpedos Rodríguez (1909); mientras tanto, el velero *Thellus* cumplía en nuestra costa misiones de embarque de los cadetes restantes.

Durante el gobierno del general Oscar R. Benavides, siendo Director de la Escuela Naval del Perú el capitán de navío, Alejandro Vinces, se expidió un Decreto Supremo que creaba al aspirantazgo a cadete naval en dos años de instrucción, ingresando 50 miembros con una edad mayor a los 15 años, caracterizados por uniforme tipo *eaton,* que aquí popularmente se los conoció con el sobrenombre de *"pinguinos"*, distintivo que duró solamente 6 años, después de los cuales el aspirantazgo se reduce a un año y los cadetes a 4 después que habían estado funcionando con 2 y 5 años, respectivamente, en el año

1940, durante el gobierno de Manuel Prado. En el año 1939, Vinces es reemplazado por el capitán de navío Federico Díaz Dulanto y, después de ese año, ocupará la Dirección el contralmirante Roque A. Saldías Maninat.

En el año 1993 se crea el Centro de Preparación de la Escuela Naval del Perú, aunque en él participan tanto quienes aspiran a presentarse a postular después al aspirantazgo como aquellos que pretenden ingresar a otros centros de educación y formación superior castrense o no.

El efectivo de la planta de cadetes navales el año 1937, fuera de los aspirantes a Cadete Naval, era de 106 desde el 1ro. al 6to. año de instrucción.

Desde 1937 comienza la ampliación y la renovación de las edificaciones de la Escuela Naval del Perú, incluyendo la infraestructura acuática al desaparecer el muelle para ser reemplazado por los rompeolas, al extremo que al día de hoy no existen vestigios de lo que fue la Escuela desde cuando iniciara su funcionamiento en La Punta, en el año 1915.

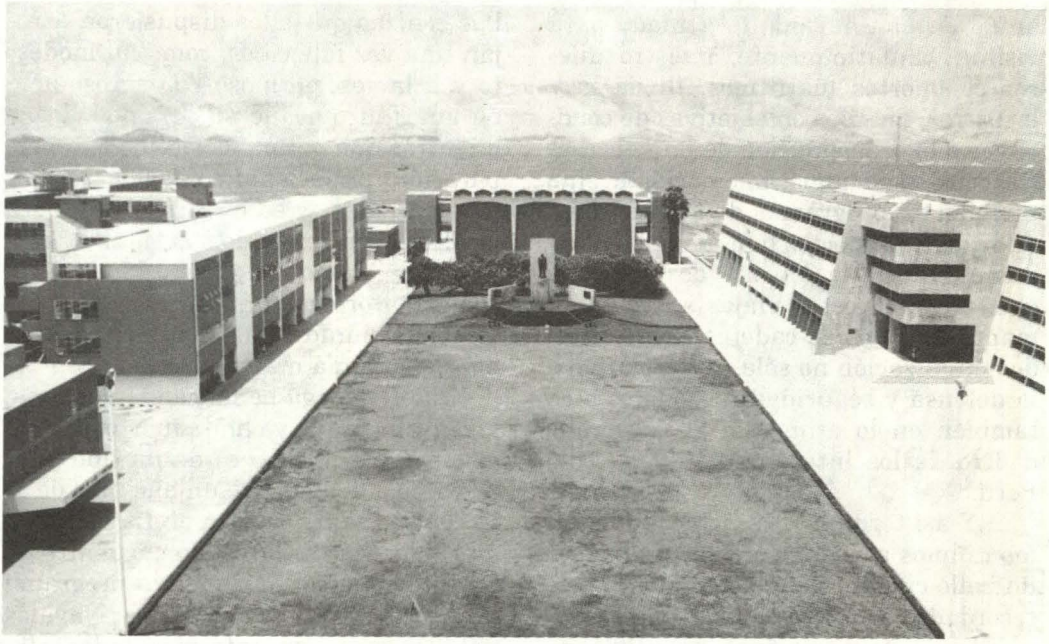
Desde el año 1943, con el cadete de 4to. año Alberto Jiménez de Lucio, se inicia el envío de cadetes a la Academia Naval de Annápolis, EE.UU. de N.A., para su formación como oficial naval en ese país.

Junto a la adquisición del B.A.P. *Independencia* y su misión principal como buque-escuela (desde 1963 a1988) y, más propiamente, al unísomo del rol de tal nave, actúan siempre como excelentes naves-escuela, aunque en forma intermitente los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* en sus varios modelos, y el portahelicópteros *Aguirre*, las fragatas B.A.P. *Gálvez*, *Palacios* y *Ferré* y los nuevos modelos de estas dos últimos, los destructores escolta *Castilla, Aguirre y Rodríguez*; los *"Villar"* y *"Guise"* en sus nuevos tipos; las fragatas misileras *Montero, Carvajal, Mariátegui y Villavisencio* y las 6 corbetas misileras; los 4 submarinos tipo "R", los 4 tipo Salsa,los 2 tipo Guppy; y los 6 tipo 209, de diseño alemán; los buques de desembarco *Paita* y *Chimbote,* y las 4 unidades de desembarco más modernos que los anteriores *Paita, Pisco, Callao* y *Eten*, y la flotilla de los 6 cazasubmarinos, y, de acuerdo a la ocasión, las unidades de nuestra Fuerza Naval de la Amazonía.

Desde el año 1999 el velero *Marte,* de la Escuela Naval del Perú, realiza cortas navegaciones a vela, dotado por cadetes.

Desde el año 1998 la Marina de Guerra admite postulantes de sexo femenino a aspirantes a cadetes navales. En 1983 se incorporó esta modalidad de servicio naval femenino en el personal subalterno bajo la modalidad de "servicio no acuartelado" para ascender hasta el grado de oficial del mar tercero (OM3).

En el año 1997 la Marina llevó a cabo un concurso de asimilación de profesionales femeninos graduadas en universidades para ocupar 18 vacantes con el grado de teniente segundo. En el transcurso de ese año fueron preparadas para que, a su vez, fueran formadoras y adoctrinadoras de las aspirantes y cadetes. La Escuela Navaldel Perú y la Pontifícia Universidad Católica del Perú han celebrado un convenio mediante el cual esta última conducirá la enseñanza del idioma inglés para todos los aspirantes y cadetes. Asimismo, en lo que se relaciona a informática, los aspirantes reciben una moderna computadora que deberán utilizar durante toda su permanencia en la Escuela; también estos disponen de un moderno y com-



Escuela Naval actual: vista del campo de maniobras y cripta en donde descansan los restos del Gran Almirante Miguel Grau Seminario.

pleto laboratorio de cómputo y multimedia. La Universidad Católica posee también otro covenio para la formación de Cadetes de Administración, y con la Universidad de Ingeniería para lo atinente a Ingeniería Naval.

La Escuela Naval del Perú desarrolla un proyecto de conformación Intranet académica, mediante el tendido e interconexión de fibra óptica de las computadoras personales de los cadetes con el servidor del laboratorio de informática y la adquisición de un sistema múltiple de grabación y reproducción de discos compactos. Este proyecto permitirá tener acceso, desde camarotes, tanto a internet como a una gran cantidad de información técnica, científica y académica, que incluirá la grabación, en video digital, de las clases recibidas en aulas durante la última semana, proyecto que pondrá a la Escuela Naval a la vanguardia en el país en cuanto al uso de este tipo de tecnología.

Por último, debemos mencionar la creación, el 8 de octubre de 1955, de la entidad más afin con la Marina de Guerra y la más representativa de los excadetes navales que han transitado por sus aulas y que se graduaran o no como Alfereces de Fragata: la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú (ASECANAVAL). Dentro de las diferentes actividades que desempeña esta entidad existen aquéllas tan importantes cuales son la conmemoración del Día del Recuerdo Naval, que tiene lugar todos los años en el mes de febrero, y que consiste en un internamiento de 48 horas en nuestra alma mater reeditando nuestra vida de cadetes dentro de un programa que intenta rememorar la rutina allí tradicionalmente vigente. El otro evento consiste en un embarque

anual en una nave de la Armada para visitar, paulatinamente, nuestro diferentes puertos marítimos, fluviales y lacustres, no sólo con objetivos de coadyuvar a la consolidación de una necesaria conciencia marítima nacional sino también en programas de acción cívica en aquellos aspectos que no pueden ser atendidos por la Marina de Guerra y que, además, estos viajes sirven para mantener a los ex-cadetes en un nivel de actualización no sólo en lo relativo a la defensa y seguridad nacionales sino también en lo atingente al desarrollo dentro de los intereses marítimos del Perú.

...Y así termina esa historia que, como dijimos a principio, aparentaba ser un bello cuento, lleno de tradición y de recordada e inolvidable historia.

El escenario principal -Escuela- y no por ser el más reciente de los lugares en que funcionó nuestra es ese pequeño territorio nacional denominado La Punta, y que tantos recuerdos trae a cualquier marino que haya transitado por sus aulas y a quienes recordamos descansando en sus tumbas o imaginándonos que aún están visibles -en la superficie del mar aledaño a sus instalaciones- aquellas cenizas que ellos dispusieron arrojar, una vez fallecidos, como un modesto y, a la vez, hermoso y generoso acto de amor al que fue su segundo hogar mientras que permanecieron en su preparación profesional en esas aulas, en esos pasadizos y en esos patios en donde siguen retumbando sus voces de alegría, tales como las ¡ hurra ! que salieron estentóreamente de sus pechos ante cada triunfo académico o deportivo en esa su alma mater.

Que Dios siga bendiciendo a los que viven y a los que ya han muerto, y esperamos que, en febrero de un año muy próximo, al cumplirse un año más de la Escuela Naval del Perú en La Punta, a mérito del multitudinario encuentro de marinos que con ese motivo programa la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, nos encontremos todos allí, brazo a brazo, en sus plazas y en sus calles rindiendo homenaje y agradecimiento a ese terruño tan especial y tan querido por nosotros los marinos de guerra y por tántos ciudadanos, muy particularmente chalacos, que rinden siempre su admiración a nuestro mar y a los hombres que en él se formaron dedicándole sus mentes y sus corazones.

Bibliografía:

- CASARETTO Alvarado,Fernando. *La Escuela Naval del Perú: historia y evolución.* Inédito. Lima, 1999.



La Empresa Nacional de Puertos S.A.
rinde homenaje al Almirante
Miguel Grau Seminario,
reafirmando en su honor
el compromiso de continuar
trabajando para que los puertos
Peruanos sean cada día
más eficientes, seguros y competitivos.

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



INDUSTRIA CERVECERA ORGULLO DEL PERU.

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

GUARDACOSTAS











Autoridad Marítima del Perú

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas cuenta con personal altamente capacitado así como con unidades y equipos con tecnología de vanguardia para brindar cada vez un mejor servicio a los usuarios en todo el territorio nacional. Allí donde haya una Capitanía de Puerto, siempre habrá un Guardacostas presto a servirle.

Jr. Constitución 150, Callao
dicapi@marina.mil.pe
www.dicapi.mil.pe



diseño grafico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com

¿SOCIEDAD CIVIL, SOCIEDAD MILITAR?

Contralmirante (r)
José García Valdivieso.

Dicotomía que encierra uno de los grandes problemas de nuestra época, problemas que nacen con la formación de la sociedad, en épocas pretéritas y que han llegado hasta nuestros días sin aparente solución.

El mundo, el espacio en el cual nos movemos tiene una vida actual aproximada de alrededor de cuatro mil seiscientos millones de años y, a la humanidad que en él reside se le asigna un periodo aproximado de existencia de alrededor de sesenta mil años; tiempo durante el cual, tanto el espacio como los seres humanos han evolucionado desde las formas primigenias a las actuales que ahora ostentamos. Durante todo este tiempo, tanto el uno como el otro, es decir el espacio y el hombre han realizado dicha evolución a diferentes velocidades, influenciando interactivamente en sus respectivas evoluciones como consecuencia de esa asociación indesligable y permanente entre ambos.

El hábitat, ha variado fundamentalmente desde su inicio a la fecha, estando esto perfectamente explicado por la teoría de la deriva de los continentes, para arribar a la concepción que hoy tenemos del mismo, donde las tres cuartas partes del globo terráqueo están ocupadas por agua y, del resto sólo un 30 a 40 % de su superficie proporcionan las condiciones aparentes para el desarrollo del ser humano. Es indudable que tal evolución ha tenido, tiene y tendrá una influencia sustancial en el comportamiento y desempeño del ser humano a través del tiempo, pues éste siempre estará condicionado por la incidencia de los factores geográficos sobre su existencia.

Consecuente con esta evolución, la cual se realiza a diferentes velocidades, respuesta ello de los diversos descubrimientos que en su quehacer diario va realizando el hombre; es que, desde los albores de la humanidad, el hombre ha sentido la necesidad de organizarse en grupos; inicialmente con el objeto de protección mutua, ya sea de las fieras y animales que trataban de darles caza o de otros grupos humanos que pretendían arrojarlos de sus tierras, robarles sus riquezas o raptar a sus mujeres, y, secundariamente, para proveerse de mejores condiciones de vida en comunidad, mediante un mejor y más adecuado uso de los escasos recursos. Indudablemente que desde aquellas épocas aurorales a que hacemos mención a la fecha, la organización de la sociedad ha evolucionado de los grupos de cazadores nómadas, pasando por diversos estadios a la actual, donde se hallan agrupados en ciudades de diferentes tamaños, desde las pequeñas y apacibles villas hasta las sofisticadas, complejas y sobresaturadas megapolis, conviviendo e interactuando juntas, conformando a su vez, países con diferentes grados de desarrollo comparativo, estableciéndose las consecuentes diferencias entre ellos, diferencias que a su vez dan lugar a las diversas formas de relación entre los mismos. En adición y como resultado de la capacidad pensante del individuo, se dan diferentes formas de organización de las sociedades a través del tiempo, como secuela de creencias, mitos, tradiciones, ancestros y cultura, influida fundamentalmente esta última, por el alienamiento de la misma, como efecto de la transmigración de los pobladores, acentuándose más este efecto en nuestros días, debido a la facilidad y velocidad de las comunicaciones, las cuales permiten que independientemente de las diferencias de hora existentes, la información sea recibida en tiempo real, dando ello como resultado, una mayor interacción entre los seres humanos, asistiéndose al nacimiento de una sociedad universal. Todo esto sin dejar de lado las características propias de cada sociedad, así como, de los sistemas de gobierno desarrollados, cada uno de los cuales, con sus diversas peculiaridades, hacen posible la convivencia armónica entre los seres humanos, lo mismo que su desarrollo, para alcanzar mejores niveles de vida, fin supremo y específico de la relación entre los seres y de la conformación de las sociedades.

Como no podía ser de otra manera, la organización de los seres humanos en sociedades, trajo como consecuencia el afloramiento genérico de tres tipos de hombres constitutivos de dichas sociedades, los cuales a pesar de su transformación en el tiempo, mantienen sin embargo su razón pretérita de nacimiento, habiéndose enriquecido durante su evolución tanto en lo político, como en lo social, técnico, moral y ético. Estos tres tipos de hombres son: "El hombre de la Espada, el hombre de la Cruz y el hombre de la Toga".

Cada uno de ellos está perfectamente definido, no sólo en su papel, sino en su función, nacimiento y evolución, sin embargo, abundaremos expresando que el hombre de la Espada, que nace inicialmente como cazador y protector de la tribu, pasando a través del tiempo por diferentes estadios de desarrollo tales como: guerreros, gladiadores o jefes de tribu, alcanzando algunas veces la condición de príncipes, reyes, césares y/o emperadores, optando en más de una oportunidad la forma de gobernan-

tes, son en la actualidad, luego de haberse canalizado y establecido su desarrollo normal, integrantes de institutos que tienen su accionar en aire, mar y tierra, poseedores y usuarios de una sofisticadísima tecnología, la cual requiere de una excelente preparación de sus integrantes en la mayoría de los campos de la actividad humana, con el objeto de poder tomar acertadas decisiones en apoyo de los más altos organismos de gobierno de la nación para el logro de los objetivos de la misma.

Tenemos luego al hombre de la Cruz, los cuales en su inicio se manifiestan como adivinos, magos, brujos y chamanes y, que con el transcurrir del tiempo, van definiendo cada vez más su accionar, llegando a ser lo que son hoy en día, ministros de la fe, de predicación universal y cuyo único objetivo es la propagación de la misma, pues a través de ella es que el ser humano alcanzará los mas elevados niveles espirituales, dentro de los conceptos filosófico-religiosos que preconizan.

Finalmente llegamos al hombre de la Toga, grupo este que encierra a todos aquellos que no pertenecen a ninguna de las clases antes mencionadas, sin ser por ello excluyentes como las dos clases anteriores; exclusión que sólo se manifiesta cuando están ejerciendo la función especifica, y que cuando no la ejercen se integran con iguales derechos al grupo de la Toga. Este grupo de la Toga involucra bajo su éjida a todos aquellos hombres que desarrollan sus actividades dentro de las denominadas profesiones liberales, participando activamente en política, enriqueciendo con ello a los Estados, a fin de que éstos logren alcanzar el Bienestar General para sus pobladores, fin supremo de su existencia. Este último grupo tiene sus inicios menos definido, y si se quiere de forma más tímida que los dos anteriores, apareciendo inicialmente como magos, pensadores, filósofos, sabios, y consejeros de gobernantes, para evolucionando a través del tiempo convertirse en lo que son ahora, políticos de alto nivel, estadistas y gobernantes que tienen la altísima responsabilidad de guiar los destinos de sus pueblos y porqué no de toda la humanidad, siendo su objetivo por excelencia el lograr mejores niveles de vida para sus dirigidos.

Vemos pues que hay una íntima ligazón entre los tres tipos de hombres definidos y esa ligazón no es otra que el hecho de pertenecer y ser parte no sólo integrante sino necesaria de una sociedad determinada, la cual los necesita a todos y cada uno de ellos, para que cumplan en sus funciones específicas las necesidades globales de la sociedad para su existencia como tal, y para su proyección y desarrollo armónico con miras a un futuro.

Vemos también que por necesidades propias de la misma sociedad se generan castas, que no son otra cosa que "las clases cerradas en que se divide una sociedad, o parte de los habitantes de un país que forman clases especiales sin mezclarse con los demás"; así pues existen las castas: religiosa, militar, de los médicos, de los abogados, etc., y a su vez entre ellas existen nuevas subdivisiones en otras castas mas especializadas, lo que finalmente enriquece a la sociedad, mas no la divide en tantas sociedades como castas existen, sino que por el contrario engloba a las tantas castas en una sola sociedad que tiene un fin común, he aquí un ejemplo claro, típico y clásico del significado de globalización, pues la sociedad "per se" es global.

Hemos analizado el problema de la manida dicotomía de la existencia de las dos sociedades, desde el punto de vista del habitat, de los habitantes y de las clases de hombres existentes, pasaremos a ensayar ahora un análisis desde el punto de vista del poder y sus connotaciones, para lo cual empezaremos por definirlo.

Para hacerlo, citaremos algunas definiciones hechas por hombres que a través de su obra tácitamente reconocida por su innegable calidad, han dejado honda huella en el pensamiento universal. Empezaremos con Federico Nietzche, filósofo alemán, cuya doctrina basada en el vitalismo metafísico y la voluntad de poderío que llega a su culminación en el <superhombre> en: "Así hablaba Zaratustra", dejaba sentado el hecho que: "Donde quiera que haya una criatura humana, allí hay también ansia de poder". De otro lado tenemos al también filósofo y además matemático inglés Bertrand Russell – uno de los fundadores de la lógica simbólica, quien sostiene que: "El poder junto con la gloria, continúa siendo la aspiración más alta y la mayor recompensa de la humanidad". Vemos, pues, desde el punto de vista netamente filosófico, que la esencia de la naturaleza humana está en el poder, el cual es el *leit motiv* que impulsa al ser humano a embarcarse en las más grandes aventuras con tal de alcanzarlo, ya que al hacerlo se sentiría realizado, puesto que el mismo en palabras de un conspicuo representante de nuestra época, Henry Kissinger, es "El afrodisiaco más poderoso que hay en la tierra". Para finalizar esta breve introducción acerca del poder no podemos dejar de señalar lo manifestado por uno de los más grandes líderes mundiales contemporáneos, Richard O. Nixon, ex Presidente de los Estados Unidos de Norte América, quien manifiesta que: "Lo que mueve al mundo para bien o para mal es el poder, y ninguna nación soberana dejará su poder en manos de la ONU, ni de cualquier otro organismo, ni ahora ni nunca". Este último enunciado pone el marco político ideológico que gobierna el mundo y por ende las relaciones entre las naciones, más conocidas como relaciones internacionales y, donde debe considerarse que, como consecuencia histórica, los imperios no tienen el menor interés en operar dentro del sistema internacional, ya que ellos son el sistema. Estos cuatro enunciados vendrían a configurar una especie de escenario filosófico-político acerca de la teoría del poder, debiendo como consecuencia de ello, el buscarse una definición, que crudamente lo desnude y nos dé el significado y alcance del mismo dentro de las relaciones humanas, independientemente del campo en el cual se realice su aplicación.

Para tal fin recurrimos al sociólogo, científico, economista y político alemán Max Weber, quien establece que el poder es: "La posibilidad de imponer la propia voluntad al comportamiento de otras personas", y esta posibilidad es el fin por sobre todas las cosas, independientemente de la forma como dicha imposición de voluntad se ejecute; donde además deberá de tenerse presente que: "La posibilidad de imposición...", deja implícita una relatividad del poder, siendo consecuencia de ella, los diferentes grados y niveles de aplicación del mismo, así como, la necesidad y la capacidad de negociación para los fines que se desee alcanzar. Finalmente, una vez definido el poder como tal y antes de pasar a analizar su relación con la sociedad, debemos dejar sentado que

sólo existen tres formas de ejercer el poder y éstas son: por coerción, por adquisición y por convicción, cabiendo además cualquier tipo de combinación entre las mismas al momento de su aplicación. Todo esto para demostrar que el poder se negocia desde el nivel de las relaciones bipersonales, hasta el de las superpotencias, tal como lo realizado en los acuerdos Salt II, entre los Estados Unidos de Norte América y la desaparecida Unión Soviética.

Ahora bien, una vez diseñado el escenario político filosófico del poder, debe de localizarse éste dentro de la estructura de los Estados, y lo encontramos dentro de lo que se denomina el "poder nacional", el mismo que está constituido por una serie de poderes, que actúan en forma sinérgica a fin de otorgar el máximo de su capacidad para la realización del Estado como tal, ya que en caso contrario, se trataría sólo de la suma integral del efecto de tales poderes, lo que de por sí, no da la estructura de una posible potencia, sino de un Estado que está tratando de volverse viable para poder coexistir con el resto de naciones en vías de viabilidad, considerando dentro de ellas a las mal llamadas naciones subdesarrolladas o en vías de desarrollo, términos por demás eufemísticos.

Dentro de este poder nacional, debemos encontrar componentes tales como: poder económico, poder de la prensa, poder militar, poder psico social, poder agrícola, poder minero, poder de las comunicaciones (referido tanto a sistemas, como a vías y sobre todo a contenido), etc.; algunos de los cuales podría considerarse que están inmersos dentro de otros, sin embargo su contribución dentro de tal supuesta inmersión, es tan grande, que deben de ser considerados aisladamente, a fin de ver su real contribución al poder nacional y cómo afecta su pérdida, caso que sucediera, al poder combatiente relativo, el cual como ya hemos manifestado en alguna oportunidad, debe medirse en función de las capacidades de una nación y no entre fuerzas especificas, pues el resultado de este último tiene un valor de una relatividad tan grande que es poco significativo, con fines de comparación.

Ex profesamente hemos dejado fuera de esta división al poder político, ya que este es el que gobierna en todas las formas a los otros poderes, amén de ser parte integral del poder nacional, puesto que la decisión política viene a constituir la gran estrategia de la nación. Y de otro lado ella, la política, viene a ser la expresión por excelencia de la sociedad, la cual delega en sus representantes, elegidos de acuerdo con la filosofía de gobierno imperante, el accionar del Estado nación para la consecución de los grandes objetivos nacionales. En este punto es conveniente dejar sentado que la estrategia, no es simplemente el arte de prepararse para los conflictos armados en los cuales una nación puede verse involucrada, ni tampoco el planeamiento para el uso de sus recursos y el despliegue de sus fuerzas de manera de alcanzar la victoria. En un amplio sentido la Gran Estrategia no es otra cosa que lo que en los siglos XVII y XVIII se entendía como una Razón de Estado.

En suma, la Gran Estrategia, no es otra cosa que la racional determinación de los intereses vitales de una nación, aquello que es esencial para su seguridad y su existencia, sus propósitos fundamentales en sus relaciones con otras naciones y sus prioridades con respecto a sus objetivos. Cabe señalar que la his-

toria nunca nos dice cómo actuar, sin embargo, es prolífica en casos de los cuales podemos obtener enseñanzas. Ella nos recuerda que dentro de un contexto temporal, la gran estrategia es siempre un calculado empleo de la fuerza y el arte de gobernar para obtener un objetivo político.

Hemos visto en extenso la relación de la política con la estrategia y el poder, y como la sociedad delega su poder político en un grupo de calificados elementos componentes de sí misma para que ejerzan la conducción del Estado de acuerdo con los intereses del mismo, a fin de otorgar el desarrollo y la seguridad que permitan alcanzar el bien común, fin supremo del Estado; y que a pesar del difícil camino a seguir, ello se logra por la existencia de una sola sociedad con objetivos claramente definidos, dentro de los cuales, deben de existir las instancias necesarias, en forma de poderes que garanticen el accionar sinérgico de los mismos para alcanzar el objetivo común.

BIBLIOGRAFÍA :

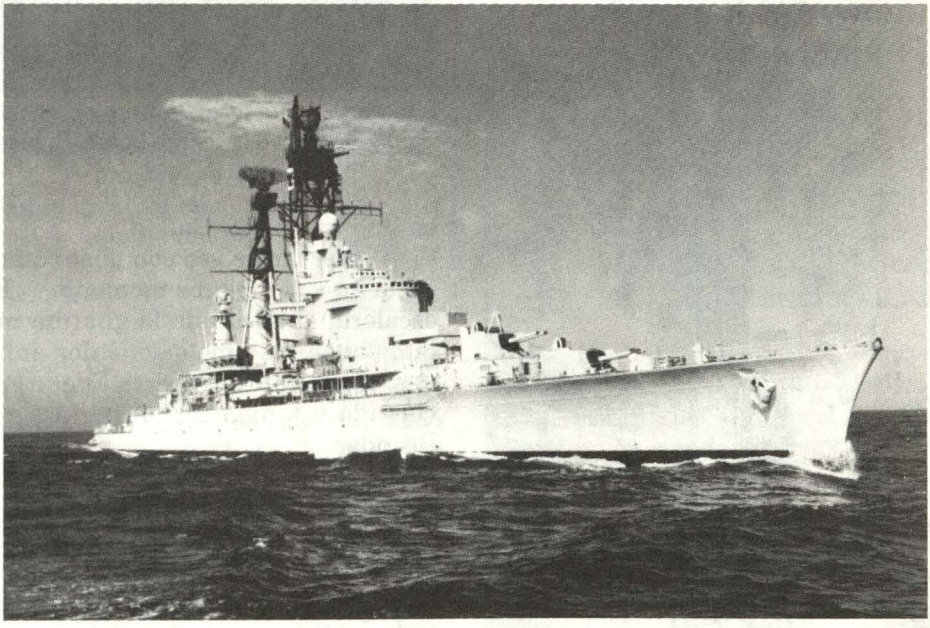
- GARCÍA Valdivieso, José. *Sociedad, Democracia y Terrorismo.* En Revista de Marina, mayo-junio 1988, pp.249 y siguientes.
- ------. *Trilogía Milenaria.* En Revista de Marina, abril-mayo-junio 1998, pp. 84 y siguientes.
- GALBRAITH, John Kenneth. *La anatomía del poder.* Ed. Plaza & Janes. Barcelona, 1984.
- KISSINGER, Henry. *La diplomacia.* Fondo de cultura Económica, México D.F., 1996.
- HUNTINGTON, Samuel P. *El choque de civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial.* Ed. Paidós, Buenos Aires, 1997.
- MORGENTHAU, Hans J. y THOMPSON, Kenneth W. *Política entre las naciones : la lucha por el poder y la paz.* Ed. GEL, Buenos Aires, 1986.

Reencuentro con un viejo conocido

Hans Jonkman

Recientemente, la Revista de Marina *tuvo oportunidad de conocer un artículo sobre nuestro crucero y buque insignia* B.A.P. Almirante Grau, *publicado en la revista holandesa* De Blauwe Wimpel, *en su edición del 19 de abril de 1999. Al respecto, logramos ubicar al autor de dicho artículo, quien con mucho agrado accedió a brindarnos sus impresiones en torno a una visita que realizara al citado buque, motivo de su artículo.*

(Nota del Editor).



En el puerto del Callao se puede ver con regularidad una silueta muy conocida: El *BAP Almirante Grau*, buque que antes fue el *De Ruyter* holandés.

El *BAP Almirante Grau,* que el 18 de junio de 1973 zarpó de Den Helder,

parece no haber cambiado.

Como exteriormente se presenta casi sin cambios, es muy fuerte la curiosidad por verlo desde dentro. Sin embargo, hay una gran diferencia entre "querer" y "poder" abordar un buque de guerra peruano. Inclusive muchas personas que tienen familiares sirviendo en la Armada no han tenido esta oportunidad, lo cual, pues, dicho sea de paso, tampoco es una excepción, porque el ingreso a los centros militares y otras instituciones, es de carácter restringido.

Gracias a una gestión especial pude abordar el *BAP Almirante Grau*. La fecha fue escogida con cuidado: el 10 de julio de 1998, casi exactamente 25 años después de su primera llegada al Perú. Una lancha de este blindado me recogió en la dársena del Callao.



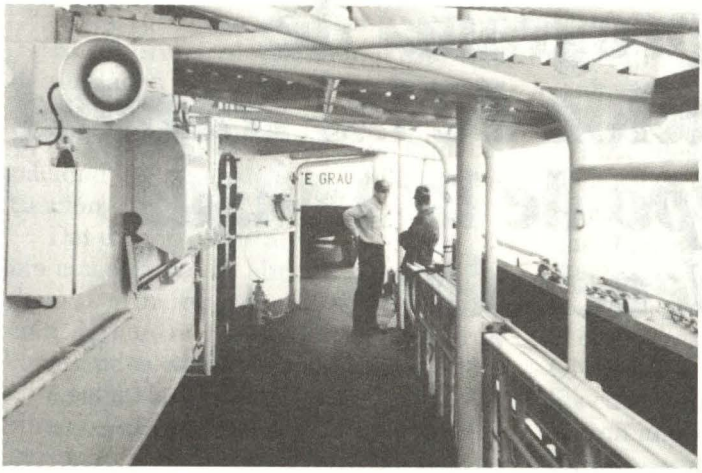
El autor del artículo, en la cubierta principal del *Almirante Grau*.



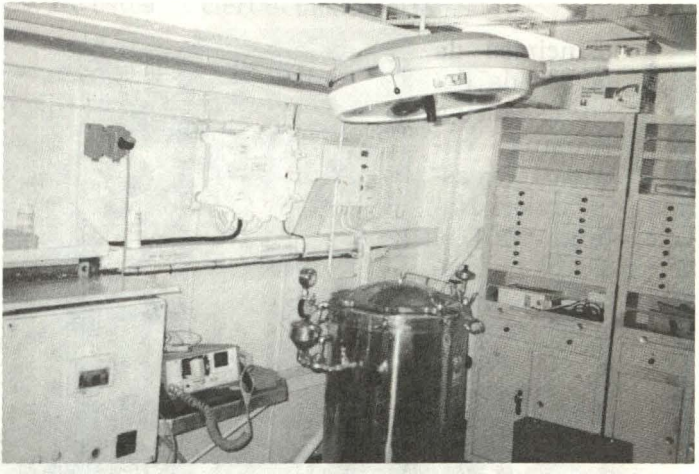
Vista tomada desde la popa en donde se aprecian las dos torres Bofors dobles de 152 mm.

Al acercarme veo con gusto que luce como en sus mejores momentos. En la escalera, el oficial de la guardia me da la bienvenida y me asigna dos anfitriones: el capitán de fragata Edgar Patiño Garrido y teniente 1° Alberto Arnillas Brender.

No solamente la silueta es la misma, sino que a bordo veo que poco ha sido cambiado de manera radical. Hasta las placas en las puertas y accesos señalizadas en su idioma de origen: *Timmerwekplaats* (carpinteria), *Schoenmakerij* (zapateria), etc., permanecen en su lugar, aunque cubiertas con pintura. El hospital, con una sala de operaciones y una caldera de esterilización de una



Fotografía correspondiente al área del portalón del buque en la banda de estribor.



Instalaciones de la enfermería de a bordo, que aun conserva parte de los equipos originales en perfecto estado de conservación, tal como si fueran nuevos.

compañía de Róterdam, nos lleva de vuelta al pasado. Los cambios más grandes, desde luego, se han realizado en la central de combate, la cual fue modernizada (ADM Ámsterdam 1976 / 1987) con sistemas de control de tiro Holland Signaal. Los cañones no han sido cambiados.

Estos consisten en ocho de 152 mm Bofors dispuestos en cuatro torres dobles. En la torre de popa hay una placa recordatoria con el nombre del Almirante Miguel Grau y de quienes lo acompañaron en el Monitor *Huáscar* en 1879, durante la Guerra del Pacifico. El heroísmo mostrado por ellos en el combate de Angamos dio lugar a que el Congreso Peruano decidiera que la Armada Peruana siempre tenga un buque con el nombre del Almirante. Actualmente, todos los lunes se recuerda su valentía con una ceremonia que se realiza sobre la cubierta de popa de *BAP Almirante Grau.*

El programa de modernización de las fragatas tipo *Lupo* de la Armada Venezolana

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

A principios de la década del 70, la Marina Italiana encargó a los astilleros Cantieri Navali Riuniti (CNR) el desarrollo de un proyecto para la construcción de una Fragata de 2.400 toneladas, el cual fue elaborado en estrecha y continua colaboración con la Marina, siendo los requerimiento para dichos buques: dimensiones y desplazamientos adecuados para proporcionar buenas condiciones de habitabilidad a la dotación durante largos periodos en la mar, excelentes cualidades marineras y características de maniobrabilidad; gran velocidad máxima y autonomía a velocidad de crucero; máxima automatización, tanto de la planta propulsora como de los sistemas de armas; capacidad de operar en todo



Fragatas *Mariscal Sucre* y *Almirante Brion* amarrando a muelle en el Astillero Ingalls Shipbuilding de Pascagoula, Mississippi, a donde llegaron el 10 de enero de 1998 para iniciar un proceso de modernización de dos años.

tiempo y condiciones de mar.

El rol principal asignado a este tipo de unidades fue para realizar la guerra antisubmarina, y dotadas con los equipos necesarios para poseer una gran capacidad de defensa ante cualquier situación contra todo tipo de amenaza.

Del diseño resultante, bautizado como clase *Lupo,* la Marina Italiana ordenó a principios de 1973 la construcción de cuatro buques, los que fueron construidos entre los años 1974 y 1980.

Aparte de la Marina Italiana, la Marina de Guerra del Perú, la Armada Venezolana y la Marina Iraquí se interesaron en este tipo de fragatas. De estos tres países, el Perú fue el primero en contratar la construcción de cuatro unidades: dos a ser construidas en astilleros italianos y dos a construirse en el SIMA; luego le siguió Venezuela, que firmó el contrato en octubre de 1975 para construir seis unidades, las mismas que fueron entregadas entre 1980 y 1982.

Con respecto a los buques iraquíes, el embargo de armas promulgado por la ONU sobre Irak, impidió la entrega de las cuatro unidades, los que finalmente fueron adquiridas por la Marina Italiana e incorporadas luego de realizarles ciertas modificaciones.



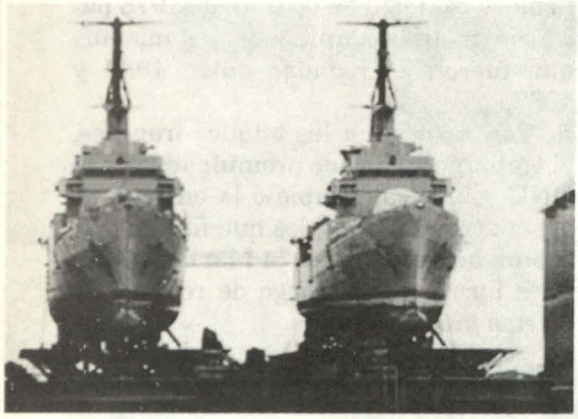
Fragata venezolana *Almirante García.* Al igual que las dos primeras de su clase, posiblemente sea sometida a un proceso de modernización.

Las fragatas de la clase Mariscal Sucre (tipo *Lupo* modificadas)

Como se mencionó, la Armada Venezolana incorporó entre los años 1980 y 1982 seis fragatas, cuyos nombres son *Mariscal Sucre (F-21), Almirante Brion (F-22), General Urdaneta (F-23), General Soublette (F-24), General Salom (F-25) y Almirante García (F-26).* Estas fragatas fueron construidas con similares características a los cuatro peruanas, pero con ciertas particularidades de acuerdo a los requerimientos específicos de la Armada Venezolana.

El programa de modernización

En el año 1992, la Armada Venezolana suscribió un Contrato en el mes de julio con el astillero norteamericano Ingalls Shipbuilding de Pascagoula, Mississippi, con la finalidad de iniciar un recorrido y modernización de las dos primeras fragatas, la *Mariscal Sucre* y *Almirante Brion,* estando previsto el comienzo de los trabajos en setiembre de ese año, pero el proyecto fue suspendido luego de varias postergaciones en octubre de 1994 por razones de índole presupuestal.



Fragatas *Mariscal Sucre* y *Almirante Brion* sobre calzos.

Sin embargo, las intenciones por modernizar estos buques continuaron y finalmente el contrato definitivo se firmó con el mismo astillero norteamericano el 18 de diciembre de 1997 por un monto de 315 millones de dólares.

El contrato contempla un recorrido total del casco, reemplazo de los motores diesel de propulsión por otros nuevos, modernización de las turbinas a gas, cambio de los sistemas de control de la planta propulsora, instalación de grupos electrógenos nuevos en reemplazo de los existentes, modernización del sistema de comando y control, así como de los equipos empleados en el centro de operaciones de combate.

Ambas fragatas, conforme a lo contratado, arribaron al astillero Ingalls de Pascogoula el 10 de enero de 1998, dando inicio al programa de modernización cuya culminación estaba programada para febrero del presente año.

De acuerdo a las informaciones que recoge la edición 2000 – 2001 del anuario *Combat Fleets,* las cuatro fragatas restantes probablemente sean modernizadas bajo las mismas características con asistencia técnica de Ingalls y el recorrido del casco y otros equipos se llevará a cabo en el astillero DIANCA de Puerto Cabello, Venezuela. Para el overhaul de los motores y turbinas de dichas cuatro fragatas, se ha firmado un contrato con Fiat Aviazione Spa. en 1998, los mismos que se deben haber iniciado conforme a lo previsto a fines del año pasado. Con respecto a las armas con que cuentan estos buques, continuarán empleando los equipos originales, pero la mejora está en su recorrido y modernización, así como porque serán controlados por nuevos sistemas de control de tiro de origen israelí. En lo que respecta al área de operaciones, luego de los estudios y evaluaciones respectivos, el astillero Ingalls sub-contrató por un monto de 21.6 millones de dólares a la firma israelí Elbit, la cual se ha encargado de suministrar el nuevo sistema de comando y control *NAIS (Naval Action Information System)* para ambas fragatas, que reemplazará al *IPN-10* original, y también dicha firma se ha hecho cargo de la integración e interfase del hardware y software de todo el sistema de armas, sensores y equipos de guerra electrónica.

Otro de los sistemas que contempla la modernización, es el de guerra electrónica, para lo cual se ha subcontratado a la compañía israelí Elisra Electronic Systems, la que a un costo de 12 millones de dólares suministrará los nuevos equipos de guerra electrónica *NS-9003/ 9005.*

El tercer contrato para el suministro de equipos a estos dos buques fue suscrito con la compañía norteamericana Northrop Grumman Electronic Sensors and Systems Division, para el suministro del equipo de sonar incorporado al casco *21 HS-7* que llevará cada una de las fragatas en reemplazo del antiguo *EDO-610.* En el área de comunicaciones, la firma canadiense DRS Technologies se ha encargado de proveer los equipos del sistema SHINCOM-2100 (Shipboard Integrated Communications), similar al empleado abordo de los destructores de la clase *Arleigh Burke* (DDG-51), y recientemente en el portaviones nuclear *George Washington* de la clase *Nimitz,* de la Armada Norteamericana. Para lo concerniente a los equipos de navegación, la modernización y reemplazo de algunos componentes correrá a cargo de Sperry Marine Inc., la que suministrará sus sistemas de navegación MK 39 Mod. 2.

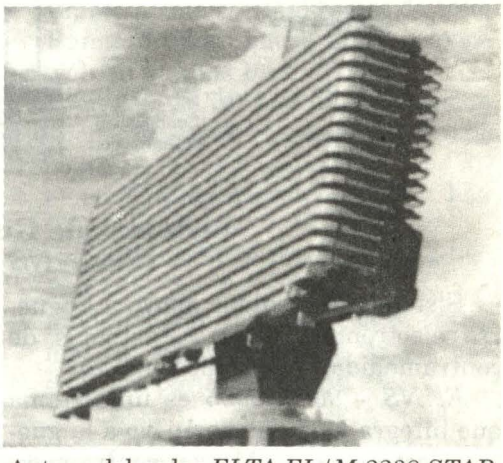
Características de algunos de los nuevos sistemas y equipos
Sensores y sistemas de control de tiro
Radares

Elta EL/ M – 2238 STAR 3-D

Radar tipo multifunción de vigilancia, búsqueda y alerta temprana (*surveillance, search and threat alert radar – STAR*).

Este radar de cuarta generación, es un reciente desarrollo de la empresa israelí Elta Electronic Industries, que trabaja en la banda 5 con pulso doppler múltiple, diseñado para efectuar vigilancia aérea y de superficie de largo alcance en azimuth y elevación, mientras que en forma automática detecta y da señal de alarma de blancos aéreos y misiles. Este radar también servirá para designar blancos al sistema de armas de superficie, así como para los sistemas de control de tiro antiaéreo y antimisil, realizando también funciones similares a las del *NA-10.*

Otras características de este radar son cobertura tridimensional en superficie (distancia), elevación y detección de blancos aéreos y superficie, también



Antena del radar *ELTA EL/M-2238 STAR 3-D*

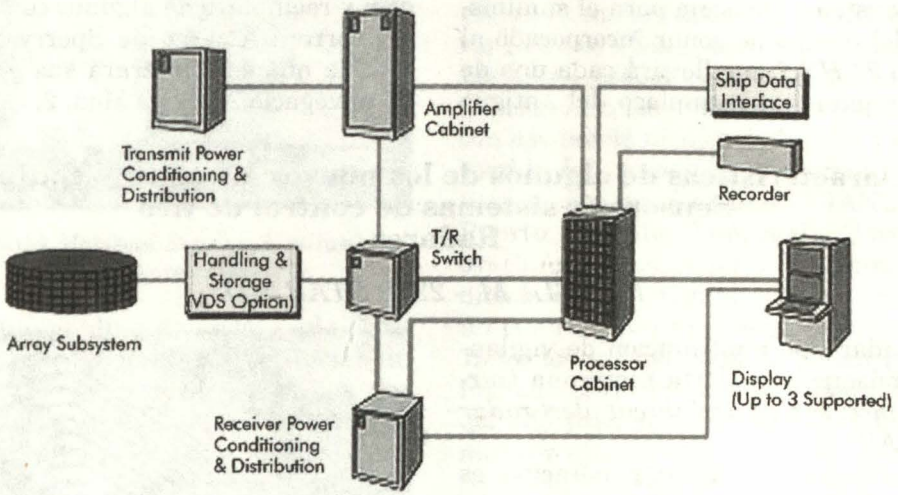
tiene capacidad de efectuar automáticamente seguimiento mientras realiza búsqueda; reducción de las falsas alarmas y la habilidad de interfasarse con otros sensores. Este radar del que aún no se conocen mayores detalles, remplazará al antiguo *RAN-10S.*

Sonar
Northrop – Grumman 21 HS – 7

Sonar de frecuencia media activo/ pasivo incorporado al casco.

Este sonar fabricado por la firma norteamericana Northrop Grumman, es una versión de exportación del sonar *AN/SQS – 53C* instalado a bordo de los destructores norteamericanos de la clase *Arleigh Burke (DDG-51),* y su sistema opera a una frecuencia de 7 kHz, para búsqueda, detección y traqueo a largo alcance empleando simultáneamente un haz direccional y canales de sonido superficiales.

También tiene capacidad para detectar la presencia de minas en corto alcance.



Sistemas de Guerra Electrónica
Elisra NS – 9003/ 9005

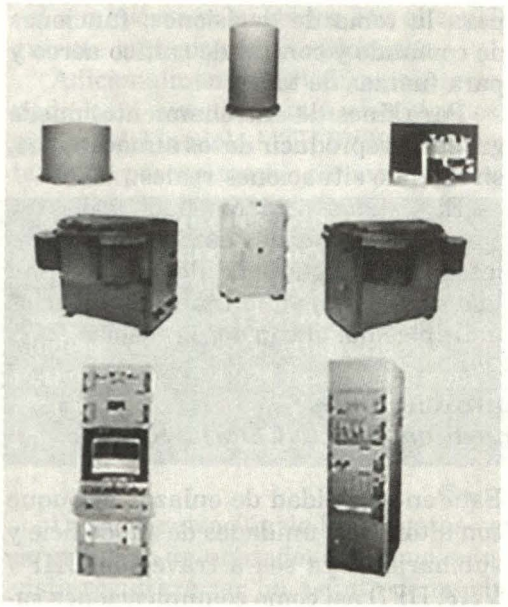
Sistema de medidas apoyo a la guerra electrónica (ESM) / Sistemas de contramedidas electrónicas (ECM)

El NS – 9003/9005 es un sistema que integra medidas de apoyo a la guerra electrónica (ESM) con contramedidas electrónicas, designado para aumentar la protección del buque creando un campo defensivo electromagnético.

El sistema es capaz de recibir e identificar señales más allá del horizonte con un 100% de probabilidad de identificarlas; también su procesador de señales puede operar en un ambiente electromagnético denso.

El procesador esta diseñado para interceptar y analizar señales extrañas tales como ruido, saltos de frecuencia, frecuencias variables de repetición de pulso, entre otras.

Durante la fase de identificación de una amenaza, el sistema alerta al operador mediante el empleo de alarmas auditivas y visuales. Luego de la fase anterior, el sistema activa las contramedidas electrónicas adecuadas para cada una de las amenazas. Cuenta con un banco y memoria de señales que per-



Equipos componentes del sistema de Guerra Electrónica. ESM/ECM Elisra NS-9003/9005.

mite identificar las señales así como incrementar las existentes.

La respuesta ECM es provista por un generador de señales múltiples de alta potencia y por diseño, el sistema puede enganchar simultáneamente una gran cantidad de misiles así como otras amenazas. En adición a las características anteriores, el sistema puede integrarse con todos los sistemas de a bordo.

La consola del NS-90003/9005, es operada por una sola persona, e incluye un display gráfico a colores, otro display alfanumérico para los controles y un monitor de vídeo.

El tablero de controles está basado en el empleo de menús orientados a tareas específicas, así como un teclado y joystick que provee un ambiente amigable de operación.

El equipo puede funcionar de modo automático o manual.

Especificaciones técnicas:

- Rango de frecuencia : 2 – 18 GHZ
- Resolución de frecuencia : 2 MHZ
- Cobertura en azimuth : 360°
- Sensitividad : -65 a –75 d Bm
- Rango dinámico : 60 dB
- Rango de ancho de pulso: 0.1 CW
- Capacidad de búsqueda: análisis simultáneo de todas las emisiones
- Librería : más de 5000 tipos de señal
- Rango de frecuencia ECM : operación en bandas I/J
- Técnicas ECM : ruido, decepción, spooting, look –trough, técnicas combinadas.
- Capacidad de enganche ECM : hasta 16 amenazas
- Respuestas ECM pre-programadas : 256
- Modalidad de respuesta ECM : automática, seleccionada de la librería, definida por el operador.

Sistema de Comando y Control

Naval Action Information System (NAIS)

El sistema de comando y control destinado a reemplazar al *IPN-10*, es una versión del *NAIS* fabricado por la firma israelí Elbit Computers Ltda.

Este sistema cuenta con un diseño modular y efectiva interfase entre los diversos sistemas de armas y sensores del buque, cuya información es procesada, evaluada y presentada para permitir al personal del COC operar adecuadamente los sistemas de combate en cualquier situación. El sistema efectúa

la evaluación de las amenazas, manejo de los sistemas de combate y otras actividades que incluyen las operaciones de los radares, sonar, control de operaciones de los sistemas misilísticos y artilleros, operaciones antisubmarinos y navegación.

También tiene un sistema de enlace de datos (Data Link) incorporado. Realiza asimismo funciones de apoyo para la evaluación de la situación táctica y para la toma de decisiones, funciones de comando y control de tráfico aéreo y para fuerzas de tarea.

Para fines de entrenamiento, puede grabar y reproducir datos almacenados, simulando situaciones reales.

El sistema está diseñado para ser operado desde consolas multifuncionales, cuya configuración flexible permite la operación en simultáneo de usuarios múltiples hasta con doce consolas.

Sistema de Comunicaciónes

Shipboard Integrated Communications (SHINCOM) 2100

El Sistema *SHINCOM-2100,* es un sistema de comunicaciones integrado digital, tanto para comunicaciones con el exterior como para las diferentes estaciones de a bordo.

Está en capacidad de enlazar al buque con altonaves, unidades de superificie y submarinos, ya sea a través de UHF / VHF, HFD así como comunicaciones satelitales.

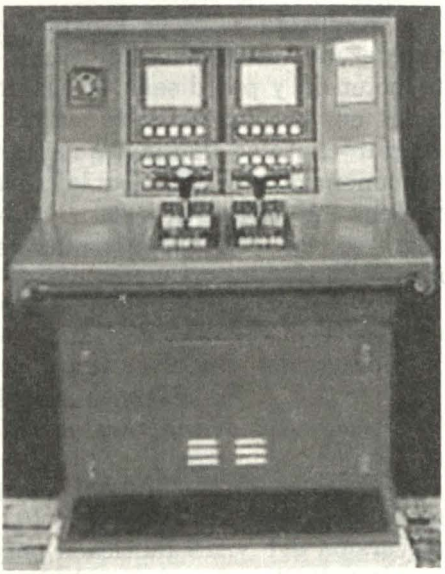
Sistemas de Propulsión y Generación Eléctrica

Turbinas de Propulsión

En el área de ingeniería, las turbinas propulsoras *General Electric LM-2500,* han sido recorridas y su sistema de control ha sido modernizado.

En el caso de los motores de propulsión diesel originales *GMT A230-2M* de 3.900 hp cada uno, han sido reemplazados por dos diesel *MTU 20V1163 TB93* de 9.924 hp, los cuales contarán con un sistema de control y monitoreo *MCS-5* computarizado, un sistema de control para los motores *ECS-5* y un sistema de control remoto *RCS-5*, equipos todos fabricados por MTU Elektronik.

La característica más saltante de los nuevos motores de propulsión es que cada uno posee casi el triple de la potencia de los antiguos *GMT*, de lo que se puede intuir que tales características redundarán en el empleo de los die-



Consola del Sistema de Control remoto de propulsión RCS-5 para los motores propulsores MTU 20V1163

sel a mayores velocidades con el consiguiente aumento de la autonomía.

Adicionalmente MTU has proporcionado los 4 nuevos grupos electrógenos, que son del modelo MTU 8V396, los que también poseen mayor potencia que las anteriores.

Para una mayor ilustración, a continuación mostraremos algunas de las características de los nuevos equipos instalados a bordo de la *Almirante Sucre* y la *Almirante Brion.*

Motores Diesel Propulsores	
Fabricante:	MTU - Alemania
Modelo:	20 V 1163 TB93
Potencia:	9.924 hp a 1.300 rpm
N° Cilindros:	20 en V
Peso motor:	113.396 Kg

Grupos Electrógenos (información relativa a la parte mecánica)	
Fabricante:	MTU – Alemania
Modelo:	8V 396 TE 94
Potencia:	1.502 hp a 2.000 rpm
N° cilindros:	8 en V
Peso motor:	20.515 Kg

Conclusiones

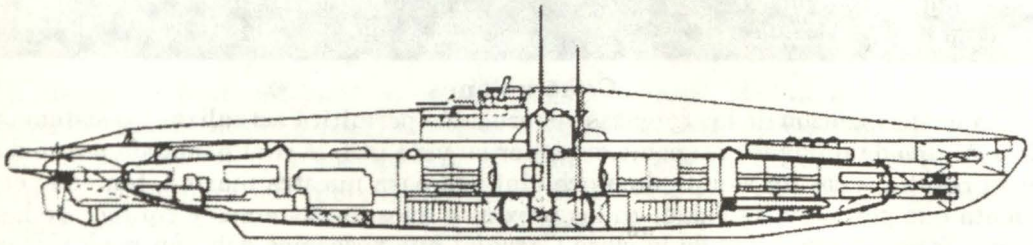
La modernización de las fragatas venezolanas permitirá actualizar los sistemas de este tipo de unidades así como extender su vida útil, lo cual bajo todo punto de vista resultará ser un asunto de mucho interés para nuestra marina, teniendo en cuenta que por su antigüedad, en los próximos años los sistemas y equipos de las cuatro fragatas peruanas de la clase *Carvajal* que poseemos deberán modernizar sus sistemas y equipos, pero obviamente de acuerdo a las necesidades y requerimientos propios.

Bibliografía

- JANE'S INTERNATIONAL DEFENCE REVIEW. "Israeli Equipment for Venezuelan Frigate Upgrade". *Jane's International Defence Review. vol.32, p. 63.* Jane's Information Group. Octubre 1999. Revista mensual, 64 pp.
  ------, "Israeli Electronics to be Fitted Aboard Venezuelan Frigates". *Jane's International. Defence Review.* Vol. 31, p. 77. Jane's Information Group. Setiembre 1998.
- JANE'S NAVY INTERNATIONAL. "Elta Electronics unveils new multifunction radar". *Jane's navy International.* Vol. 104 N° 7. p. 12. Jane's Information Group. Setiembre 1999. Revista mensual, 48 pp.
- JANES'S DEFENCE WEEKLY. " Venezuelan Navy Contract Frigates Overhaul". *Jane's Defence Weekly.* p.6. Jane's Information Group. 14 enero 1998. Revista semanal, 40 pp.
  ------, "Venezuelan Frigates Upgrades take shape". *Jane's Defence Weekly.* p. 45. Jane's Information Group. 19 agosto 1998.
- MILLER, David. Editor. Jane´s Major Warships . vol. 2. Jane's Information Group Inc. 1997.
- PO, Enrico. "The Lupo and Maestrale Frigates". En: *Military Tecnology*, Issue 8, 1980. pp. 63 – 70
- STREETLY, Martin. ed. *Jane's Radar and Electronic Warfare Systems.* Jane's Information Group. Inc. 1996 – 97. p.80.
- WATTS, Anthony. ed. *Jane's Underwater Warfare Systems.* Jane's Information Group Inc. 1994 – 95. pp. 52 – 53
- TECNOLOGIA MILITAR. "Ingalls moderniza fragatas venezolanas". p.31. *Tecnología Militar.* Año 19; N° 5-6. Grupo Editorial Monch, 1997. Revista bimensual.

EL SUBMARINO MÁS CONSTRUIDO DE LA HISTORIA

Capitán de Corbeta
Percy Pérez Bramosio



Desde el año 1940 hasta 1944, quince astilleros distribuidos en diversos puntos del Tercer Reich construyeron un total de 788 buques. Con ellos Alemania desafió la supremacía naval Aliada en el Atlántico.

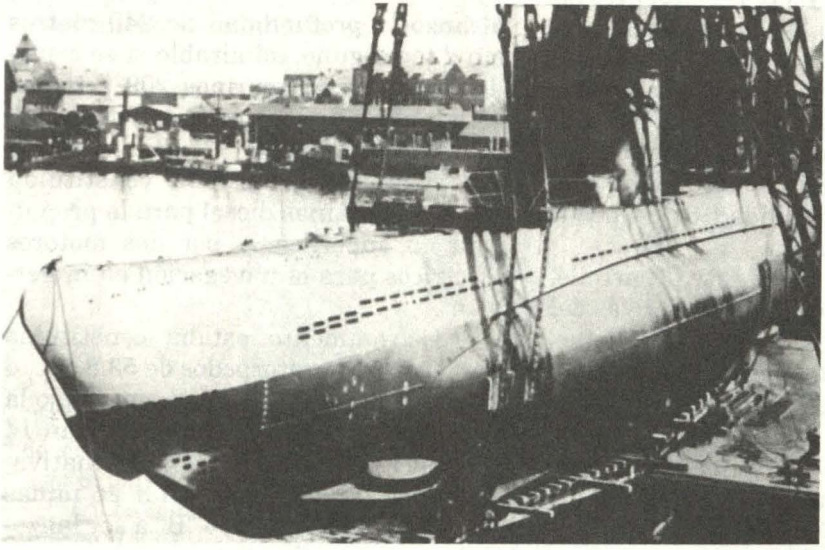
Luego de la Primera Guerra Mundial y al habérsele prohibido a Alemania, de acuerdo al Tratado de Versalles, la construcción de submarinos, los constructores germanos empezaron secretamente, a partir de 1932, a desarrollar los diseños de submarinos existentes en la Primera Guerra Mundial, construyendo distintos elementos de nuevos tipos de submarinos y almacenándolos secretamente, en espera del levantamiento de las sanciones impuestas a Alemania.

Así, y luego de un hábil manejo político de Hitler, el 18 de junio de 1935, se firmó el Acuerdo de Flotas entre Alemania e Inglaterra, en el cual se autorizaba a Alemania a construir una fuerza naval que tuviera el 35% del desplazamiento total de la flota real inglesa en unidades de superficie; y el 45% en el caso de submarinos, por haber sido esta arma, en ese entonces, considerada por el Almirantazgo inglés -ante el desarrollo del patrullaje aéreo marítimo y la invención del ASDIC (predecesor del Sonar)- como superada tecnológicamente..

De esta forma, en el año 1936 se construyeron los primeros submarinos

de la flota alemana, los denominados *Tipo IA.*

Estos buques contaban con un desplazamiento de 862 toneladas en superficie y 983 toneladas en inmersión, una eslora de 72 metros, y podían bajar hasta 100 metros de profundidad; sin embargo, adolecían de notables deficiencias técnicas, como reducida autonomía y un largo tiempo de entrar en inmersión, de 55 segundos, motivo por los que sólo se construyeron dos unidades de este tipo.



Botadura del *U60 (tipo II)*, el 1/6/1939.

Asimismo, a finales de 1935 se desarrolló paralelamente y tomando como punto de partida los submarinos *Tipo UF* de la Marina del Káiser, los submarinos *Tipo II* de los que se construyeron diversas variaciones siendo mejorados en el transcurso del tiempo, recibiendo denominaciones de *IIA, IIB, IIC y IID*, mejorando con cada modelo su autonomía. Así el *IID* contaba con tres veces mayor radio de acción que el IIA. Sin embargo, aun así no eran adecuados para cumplir con los planes del Comandante del Arma Submarina *(BDU),* contralmirante Karl Doenitz.

Estas unidades operaron en el frente hasta 1940, en que fueron retiradas y utilizadas para entrenamiento. Sin embargo, cabe mencionar que en 1942 y 1943, seis unidades de este tipo fueron transportados por tierra, por partes, al Mar Negro, donde se enfrentaron con la flota soviética.

Se construyeron en total 50 unidades de este tipo en sus diversas variantes, de los cuales 6 fueron hundidos por el enemigo.

Los primeros submarinos oceánicos fueron los denominados *VII A* y *VII B*, desarrollos del tipo *II*, los cuales poseían la capacidad de poder operar contra los convoyes británicos en el Atlántico Norte. Eran buques de doble casco, encontrándose a ambas bandas del casco resistente los tanques de lastre; contaban con una profundidad de operación de 100 metros y de prueba de 200 metros, un tiempo de inmersión de 30 segundos. Con un desplazamiento en

inmersión de 857 toneladas, alcanzaban una velocidad de 17 nudos en superficie y 8 nudos en inmersión, y una autonomía de 4,300 millas en el caso del *VIIA* y de 6500 para el *VIIB* a una velocidad de 7 nudos.

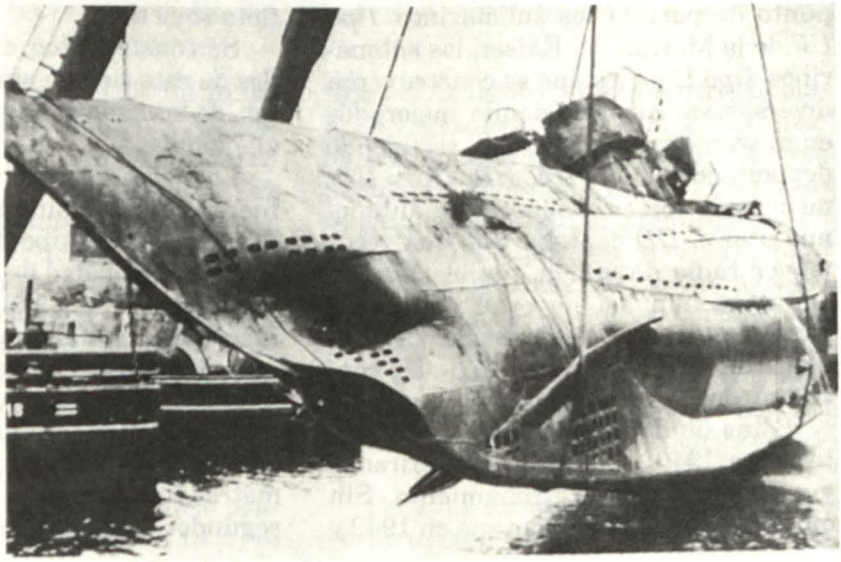
Del tipo *VII A* y *VII B* se construyeron 34 buques, de los cuales 25 se perdieron por fuego enemigo. Éstas unidades, si bien es cierto contaban con la autonomía necesaria para atacar los convoyes aliados, tenían también debilidades, como una débil protección antiaérea y poca disponibilidad de torpedos (11 en total).

Del Tipo *VII A* y *VII B* se desarrolló, en 1939, de acuerdo a las Directivas del almirante Doenitz. El Tipo *VII C* fue, como ya se dijo, el submarino más construido y hundido de todos los tiempos. Mejorando en él la autonomía, las defensas antiaéreas y la capacidad de transporte de torpedos.

Su construcción se llevó a cabo desde 1940 a 1944 en quince astilleros, construyéndose 788 unidades, de las cuales 674 fueron concluidas y entregadas a la Marina. El diseño *VIIC* fue variado a su vez y se produjo el *VII C/41* y el *VII C/42,* aumentando en estas variantes, mediante la utilización de placas de acero de mayor espesor, la profundidad de operación (así el U-995 involuntariamente y ante fuego enemigo, alcanzó la profundidad de 240 metros sin daño alguno, admirable si se considera que los submarinos 209 actuales cuentan con una profundidad de operación de 250 metros).

La propulsión estaba constituida por dos máquinas diesel para la propulsión en superficie y por dos motores eléctricos para la navegación en inmersión.

El armamento estaba constituido por 5 tubos lanzatorpedos de 53.8 cm., 4 en proa y uno en popa. Los cinco bajo la línea de flotación. Se transportaban 14 torpedos, (cinco en tubos); alternativamente se podían transportar 26 minas tipo "A" o 29 minas tipo "B" a ser lanzadas por medio de los tubos lanzatorpedos. El armamento secundario consistía en un montaje de 8.8 cm. y dos ametra-



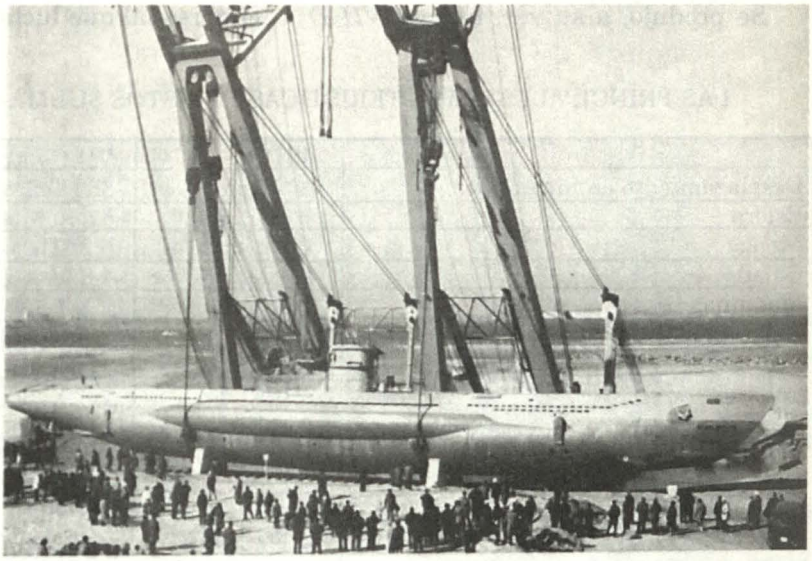
Reflotamiento del *U146,* luego de haber sido hundido el 2/5/45 por su dotación.

lladoras antiaéreas de 2 cm.

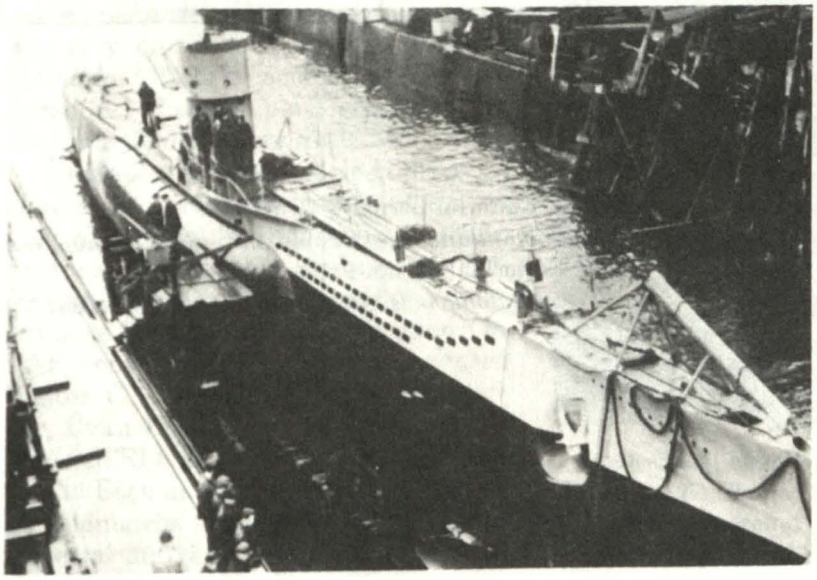
A partir de 1941 se dejó de lado el montaje de 8.8 cm. y se reforzó aun más el armamento antiaéreo con una ametralladora adicional de 3.7 cm. y 4 ametralladoras de 2cm. en un montaje cuádruple, para el que se agrandó la vela.

Asimismo se blindó la superestructura de la vela en un vano intento de reducir las pérdidas infligidas por las unidades aéreas antisubmarinas aliadas.

A partir de 1944 se introdujo, el *Schnorchel (Snorkel)* en este tipo de buque aunque, como el resto de mejoras en el arma submarina, demasiado tarde



El *U 995* el día de su colocación en la playa de Laböe como museo. 13/3/71.



Lanzamiento del *U70 (tipo VIIC)*, octubre de 1943.

para variar el curso de la guerra en el mar.

Estos Buques *VII C* y sus derivados *VII C/41* y *VII C/42* fueron el Submarino alemán estándar en la Segunda Guerra Mundial y con ellos se combatió en la Batalla del Atlántico. Sirvieron a bordo de ellos más de 28,000 hombres, de los cuales el 75% perdió la vida.

Se produjo, a su vez, buques *VII D* diseñados como minadores y el *VII F*, submarino de transporte logístico, sobre la base del modelo *VII C*, pero en pequeñas cantidades. En la actualidad se puede apreciar en el balneario de Laböe, en las afueras de Kiel, uno de estos buques, el *U995*, convertido en museo; visitar sus compartimentos e imaginarse las penurias y sacrificios vividos por el personal que luchó y murió a bordo.

LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE ESTOS SUBMARINOS ERAN:

	VII C	VII C / 41	VII C / 42
Desplazamiento en inmersión	865 Ton.	860 Ton.	1,099 Ton.
Eslora	67.10 Mts.	67.10 Mts.	68.70 Mts.
Manga	6.2 Mts.	6.2 Mts.	6.9 Mts.
Calado	4.8 Mts.	4.8 Mts.	5.10 Mts.
Máquinas Diesel	2 X 1,400 HP	2 X 1,400 HP	2 X 2,200 HP
Motor de Propulsión Eléctrico	2 X 375 HP	2 X 375 HP	2 X 375 HP
Velocidad en Superficie	17 Nudos	17 Nudos.	18.6 Nudos
Velocidad en Inmersión	7.6 Nudos	7.6 Nudos.	7.6 Nudos
Combustible	113 Ton.	113 ton.	159 Ton.
Autonomía en Superficie	6,500 Millas a 12 Nudos.	6,500 Millas a 12 Nudos	10,000 Millas 12 Nudos.
Autonomía en Inmersión	80 Millas a 4 Nudos	80 Millas a 4 Nudos	80 Millas a 4 Nudos
Dotación	44 Hombres.	44 Hombres.	45 Hombres.

Bibliografía

- DOENITZ, Karl. *Diez años y veinte días.* Editorial Bernad y Graefe.1991.
- BREYER, Siegfried. *Manual para Comandante de Submarino. Reimpresión del Reglamento vigente entre 1935 y 1945.* Editorial Podzum-Pallas. 1990.
- ROESSLER, Eberhard. *Historia de los Submarinos Alemanes.* Editorial Bernard y Graefe. 1996.

LOS PRIMEROS HIDROAVIONES EN EL PERÚ

Sergio de la Puente

Inicios

Corría el año de 1919. En el Perú el desarrollo de la aviación era bastante incipiente; el 21 de julio se graduaba en la Escuela Militar de Aviación "El Palomar" de la República Argentina, con el brevete Nº 24, el guardiamarina Ismael Montoya, convirtiéndose en el primer aviador militar peruano; el entonces Presidente de la República, don Augusto B. Leguía, previendo el gran potencial del arma aérea como apoyo a las acciones militares, decide darle todo su apoyo, y entre las primeras medidas que toma está la creación del Cuerpo de Aviadores Navales, por Decreto Supremo del 9 de diciembre de 1919.

El mando del Servicio de Hidroaviación de la Armada Peruana fue encargado al capitán de fragata Juan Leguía Swayne, quien había recibido instrucción en Inglaterra y peleado durante la Primera Guerra Mundial asimilado a la RAF, contratándose a los instructores Walter C. Simon, Benjamin Reeswerber, Evan Luther Evans y Graham S. Masson. El 8 de febrero de 1920 se instala la Escuela en el puerto de Ancón, a 30 kilómetros al norte de Lima. Como material aéreo se contaba con 2 botes

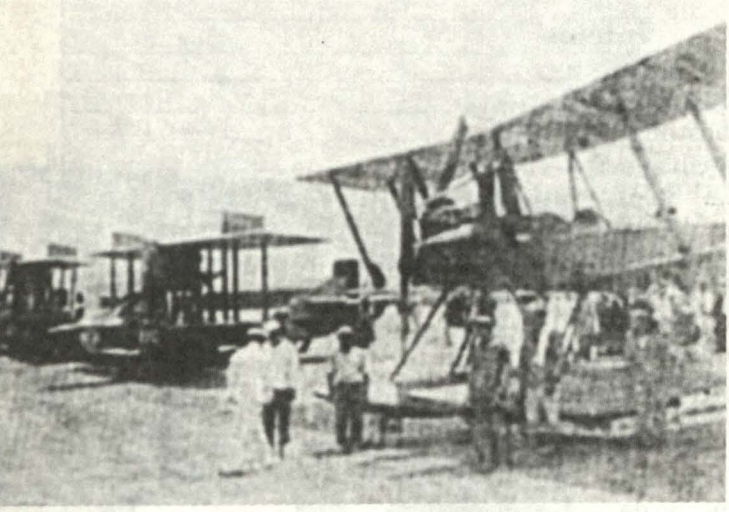


Hidroavión *Handley Page*, que con el nombre de *Guanay* fue una de las dos primeras aeronaves del Servicio de Hidroaviación de la Armada Peruana.

voladores *Handley Page,* equipados con motores Hispano Suiza de 180 HP y que fueron bautizados "Guanay" y "Patillo".

Luego de una sencilla ceremonia, inician los vuelos tripulados por el capitán de la RAF Evan Luther Evans y llevando como pasajeros al Presidente Leguía y a la madrina de los aviones, señora Mary de Cooper.

En pocos meses se contaba ya con doce alumnos y con nuevos aviones: 6 botes voladores *Curtiss MF Seagull,* 2 *Georges Levy GL-40* y 3 hidroaviones *FBA.* Otros hidroaviones que también figuran en esa época son un *Farman Goliath,* transporte gigante para esa entonces y el *Boeing Modelo 5,* llamado *"Negritos"* al haber sido donado por los trabajadores de los pozos petroleros del norte; corresponde a uno de los primeros diseños de Boeing que llegó tarde para participar en la Primera Guerra Mundial y los pocos que se fabricaron fueron vendidos como material excedente.



La línea de vuelo de la Escuela de Hidroaviación de Ancón en 1920: en primer lugar el *Boeing modelo 5 "Negritos"* y más atrás los *Curtiss MF Seagull.*

Los *Curtiss Seagull* escribieron una historia aparte con su participación en el rol de entrenamiento básico de los pilotos pero también sufrieron accidentes. El 1º de febrero de 1921 llegaba al puerto del Callao la Escuadra Norteamericana del Atlántico compuesta por los acorazados Pensylvania, *Oklahoma, Nevada, Arizona, Utah, Delaware* y *North Dakota,* sus destructores escolta y buques auxiliares. Una escuadrilla de aviones *Seagull* sobrevoló los buques a modo de saludo y al iniciar el regreso a Ancón, el *117* tripulado por los guardiamarinas Carlos Huguet y Carlos Zegarra tuvo que efectuar un acuatizaje de emergencia, abarloando al crucero *BAP Grau.* Al día siguiente despega nuevamente tripulado esta vez por los guardiamarinas Carlos Huguet y Augusto Correa, pero al iniciar un viraje pierde velocidad y cae al mar, muriendo instantáneamente Huguet. En el momento del accidente saltan desde la cubierta del *Pensylvania* los marineros Cope y Hust, pudiendo salvar a Correa y sacar del avión a Huguet, solamente para comprobar su muerte. Como un gesto noble a causa de este accidente, la US Navy decidió obsequiar a la Armada

Peruana un hidroavión *Curtiss FL-9,* magnífico bimotor con dos motores Liberty de 400 HP, capacidad para llevar hasta diez tripulantes, instalación de telegrafía inalámbrica y que tendría un "curioso" honor: ser el avión que permaneció en servicio la menor cantidad de tiempo en el Perú. Efectivamente, la entrega se llevó a cabo el 20 de junio, siendo recibido por el entonces jefe de la Escuela, el teniente 1° (U.S.) Walter C. Simon, quien abordó el aparato junto con cuatro alumnos y un mecánico.

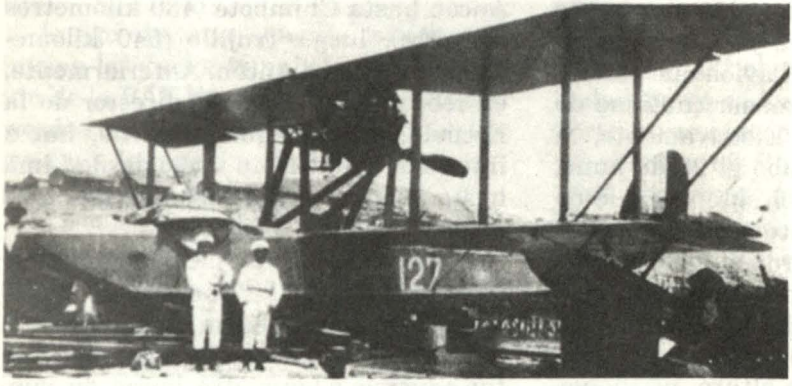
Después de un largo recorrido de despegue y cuando había alcanzado apenas 20 metros de altura, perdió velocidad, cayó al mar y se hundió, para reaparecer en la superficie unos segundos después destrozado y salvando milagrosamente la vida los tripulantes... Actualmente la base de Ancón lleva el nombre de "Alférez Carlos Huguet" en recuerdo de uno de los primeros mártires de nuestra aviación naval.(1)

El 22 de noviembre de 1921, el *120* se accidentó al iniciar una maniobra de "entrada de ala hacia el mar", pero aparentemente tuvo un problema con los mandos del avión, cayendo de proa a la arena y muriendo el piloto, guardiamarina Carlos Hildebrandt. Habría otro accidente más todavía; el 4 de agosto de 1922 el *116,* tripulado por el alférez Gustavo Cornejo y el guardiamarina Julio Contreras, cayó al mar desde poca altura al perder sustentación, resultando destruido el hidro y seriamente heridos sus tripulantes.

El 22 de marzo de 1922 se realizó el primer raid de una escuadrilla aeronaval peruana, integrada por tres *Curtiss Seagull* (*115, 116 y 118*) y un *Georges Levy* (*128*), realizando un viaje desde Ancón hasta Chimbote (430 kilómetros al norte), luego Trujillo (540 kilómetros) y regreso a Ancón. Anteriormente, en febrero de 1921, el director de la Escuela, Juan Leguía Swayne, había intentado realizar un vuelo desde Lima hasta Nueva York utilizando para ello el bote volador *Georges Levy N° 127.* Acompañado por el mecánico Walter Jagieski despegó de Ancón el 17 de febrero con rumbo hacia Ecuador, pero desde el primer momento la suerte le fue adversa; a las cuatro horas de vuelo se rompió el radiador, sufriendo un recalentamiento del motor, lo que le obligó a un amerizaje de emergencia en el puerto de Salaverry, donde tuvieron que permanecer cinco días hasta recibir los repuestos necesarios.El 22 despegaron rumbo a Talara y al llegar a dicho puerto un golpe de agua rompió el ala derecha, debiendo permanecer en reparaciones hasta el 15 de marzo. Como se dice que "a la tercera va la vencida", Leguía partió nuevamente rumbo al norte, llegando hasta el puerto ecuatoriano de Guayaquil donde surgió otro tipo de dificultades: las autoridades no quisieron recibir a los marinos peruanos (es necesario recordar que las relaciones peruano-ecuatorianas nunca fueron buenas hasta la firma del Acuerdo de Paz en 1999), les ordenaron abandonar el puerto y tampoco permitieron que recargaran combustible. Para colmo de males, esa noche hubo una manifestación porpular en la ciudad en contra de

(1) *Actualmente...* Hacemos la atingencia de que el artículo versa sobre los años veinte de 1900. La Escuela de Hidroaviación ocupó el área que le estaba asignada hasta mediados del pasado siglo, en el que la Fuerza de Infantería de Marina se estableció allí. Hoy, en el balneario norteño, en lo que es la Base de esta Fuerza, existe todavía una edificación que formó parte de las instalaciones de la Escuela de Hidroaviación en Ancón. En esta edificación funciona ahora el Museo de Infantería de Marina. (Nota del Editor).

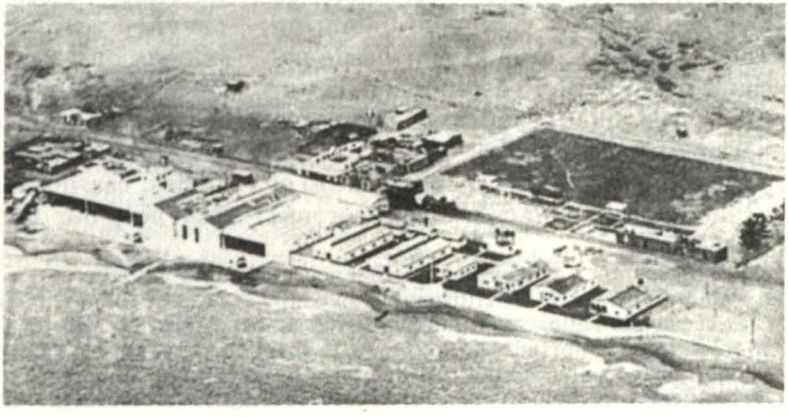
los marinos peruanos; visiblemente consternado, Leguía no tuvo otra alternativa que embarcarse con su avión en el vapor *Europa* y regresar a Ancón.



El comandante Juan Leguía Swayne y el mecánico Walter Jagielsky delante del *Georges Levy GL-40* antes de iniciar su fustrado viaje Lima - Nueva York.

Mejora Importante

A fines de 1923 la situación de la Aviación Naval estaba bastante disminuida; quedaban operativos solamente 2 botes voladores *Seagull;* por un Decreto del 25 de setiembre de 1922 se había transferido el Servicio de Hidroaviación a la Dirección General de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra y forzado a los pilotos navales a pasar al Ejército o regresar a sus buques; esto produjo descontento entre los pilotos y un desórden administrativo que practicamente terminó con las actividades de vuelo. Afortunadamente, el Presidente Leguía se dio cuenta del error y el 9 de noviembre de 1923 devolvió el Servicio de Hidroaviación al Ministerio de Marina, y, lo más importante, se contrató al capitán de navío de la US Navy Harold B. Grow para reorganizar el Servicio; entre sus primeras medidas estuvo la de renovar el material aéreo, poniendo operativos 5 botes voladores *Curtiss HS-2L* que se habían comprado y faltaba armarlos; se compraron los *Boeing NB-1* y *Vought UO-1,* se contrataron nuevos instructores y se reestructuró completamente el plan de



El 25 de agosto de 1925 se inauguró oficialmente la reorganizada Escuela de Hidroaviación de Ancón, con nuevos pilotos, aviones e instalaciones.

estudios; se creó el Cuerpo de Reserva de Hidroaviación, permitiendo que los ciudadanos mayores de 18 años (y menores de *31*) pudieran postular directamente a la Escuela y graduarse de Oficiales de Reserva.

Durante el año 1926 continuaron intensamente las actividades en Ancón; llegaron los *Douglas DT-2,* torpederos navales que se emplearon para instrucción avanzada, permaneciendo en servicio largos años, siendo revisados totalmente en 1931, incluyendo cambio de motores y conversión a transporte uno de ellos con una cabina cerrada para cuatro pasajeros adelante y la cabina abierta del piloto atrás. El 30 de diciembre de 1926 fue un día de fiesta para el Servicio de Hidroaviación de la Marina; por primera vez se entregaron los brevetes de pilotos navales a los alumnos graduados en la Escuela, así como también se reconoció a las primeras promociones desde 1921 y se graduó el primer oficial del Cuerpo de Reserva de Hidroaviación.

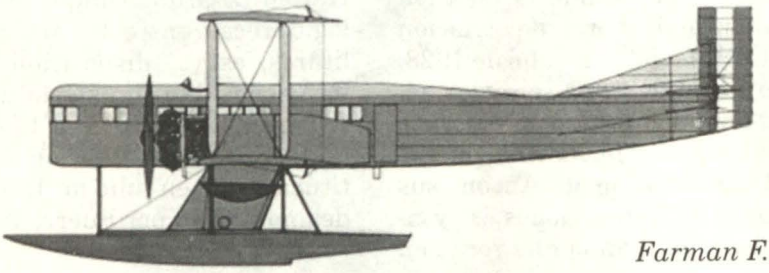
La siguiente preocupación de la Armada Peruana, teniendo en cuenta la disponibilidad de pilotos y aviones, fue la creación de un servicio aéreo en la Selva Peruana, donde la falta de campos aéreos y la gran cantidad de ríos navegables la hacían un lugar ideal para la operación de hidroaviones. El comandante Grow y el teniente Leonardo Alvariño iniciaron los estudios, viajando por tierra a la selva y tomando nota de todos los requerimientos para el nuevo servicio. Elijen los *Keystone K-55 Pronto* como avión ideal para este trabajo debido a su especial capacidad para volar en climas cálidos; una vez terminados todos los preparativos, despegan de Ancón el 26 de octubre de 1927 con rumbo a San Ramón, ciudad escogida como base de operaciones para los aviones con ruedas y luego seguirían hacia Masisea, donde estarían basados los hidros. En enero de 1928 se inician las actividades de la Línea Aérea Nacional al Oriente, organización que por primera vez permite el transporte regular de pasajeros y carga entre las principales poblaciones de la selva y, más importante aún, prepara a nuestros pilotos navales con la experiencia de volar en las más difíciles condiciones metereológicas y logísticas, manteniendo la denominación de Primera Escuadrilla de Reconocimiento, experiencia que luego se aprovecharía para el desarrollo de la aviación por todo el Perú.

CAP - Cuerpo de Aviación del Perú

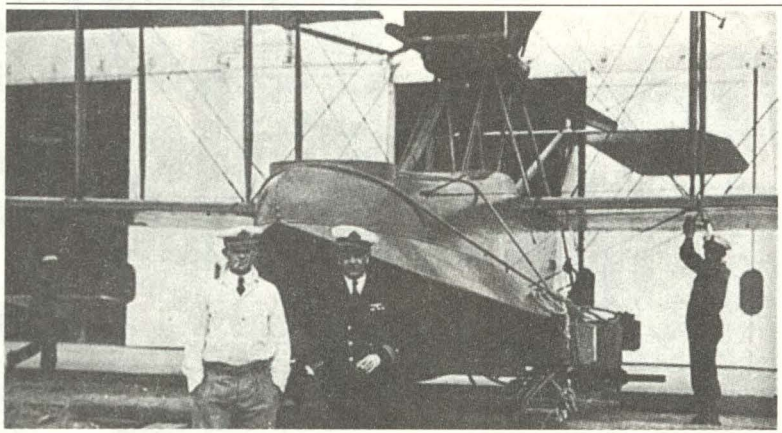
El Presidente Leguía, en su constante preocupación por el desarrollo de la aviación en el país, decide la creación de la Inspección General de Aviación mediante Decreto del 9 de julio de 1928, integrando los diferentes servicios aéreos militares (incluyendo el Servicio de Hidroaviación de la Marina, la Escuela de Hidroaviación de Ancón, sus pilotos y todos los hidroaviones...) y civiles bajo un solo mando que recae en la persona que se consideró más adecuada para ese puesto: el comandante Harold B. Grow. Aunque se produjo el lógico recelo entre los marinos y los militares, esta disposición permitió la formación del Ministerio de Marina y Aviación, paso previo a la creación del CAP, Cuerpo de Aviación del Perú, institución que en julio de 1950 cambia su denominación por Fuerza Aérea del Perú FAP.

Pincipales hidroaviones utilizados en Ancón

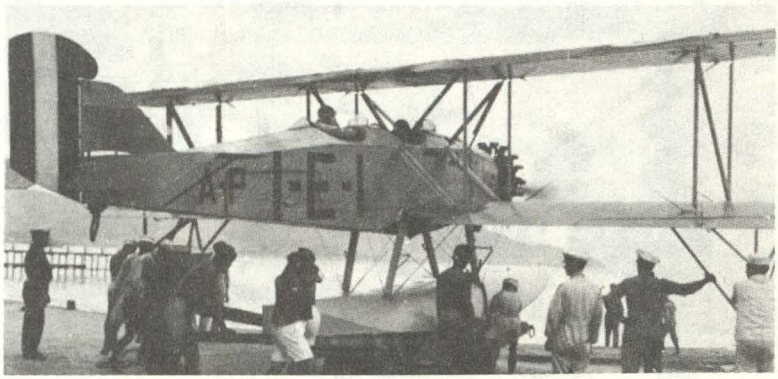
Modelo	Especificaciones
Handley Page	Motor: Hispano-Suiza 180 HP. Envergadura: 14.73m.
Curtiss MF Seagull	Motor: Curtiss K-6, 180 HP Velocidad Máxima: 135 Km/h Alcance: 550 Km Techo: 1,250 m. Tripulación: 2 Envergadura: 15.16 m. Longitud: 8.79 m. Peso Máximo: 1,129 Kg.
Georges Levy GL-40	Motor: Renault 350 HP
FBA Schreck	Motor: Clerget 120 HP
Farman F.60 Goliath	Motores: 2 Gnome R.9A, 380 HP. Velocidad Máxima: 160 Km/h. Alcance: 550Km. Techo: 5,400 m. Envergadura: 26.75 m. Longitud: 14.77 m. Peso máximo: 5,000Kg.
Boeing modelo 5	Motor: Hall-Scott A-7A, 100 HP Velocidad Máxima: 117 Km/h Alcance: 322 Km Techo: 1,980 m. Tripulación: 2 Envergadura: 13.36 m. Longitud: 8.23 m. Peso Máximo: 1,086 Kg.
Curtiss HS-2L	Motor: Liberty V-12, 350 HP Velocidad Máxima: 132 Km/h Alcance: 831 Km Techo: 1,584 m.Tripulación: 3 Armamento: 2 ametralladoras Lewis cal. 7.65mm, 220 Kg. de bombas. Envergadura: 18.92 m. Longitud: 11.73 m. Peso Máximo: 2,920 Kg.
Boeing NB-1	Motor: Wright J-5, 210 HP Velocidad Máxima: 180 Km/h Alcance: 480 Km Techo: 3,100 m. Tripulación: 2 Envergadura: 11.23 m. Longitud: 8.76 m. Peso Máximo: 1,287 Kg.
Vought UO-1	Motor: Lawrence J-1, 200 HP Velocidad Máxima: 195 Km/h Alcance: 660 Km Techo: 5,400 m. Tripulación: 2 Envergadura: 10.45 m. Longitud: 7.45 m. Peso Máximo: 1,045 Kg.
Douglas DT-2	Motor: Libery V-12, 450 HP Velocidad Máxima: 160 Km/h Alcance: 470 Km Techo: 2,375 m. Tripulación: 2 Armamento: 2 ametralladoras calibre 7.7mm, 1 torpedo. Envergadura: 12.54 m. Longitud: 10.41 m. Peso Máximo: 2,950 Kg.
Keystone K-55 Pronto	Motor: Wright J-5, 220 hp Velocidad Máxima: 180 km/h Alcance: 805 Km Tripulación: 1 + 2 pasajeros Envergadura: 12.16 m. Longitud: 8.15 m. Peso Máximo: 1,100 Kg.



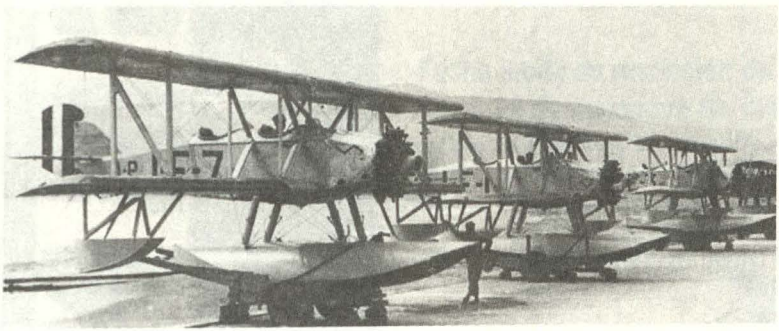
Farman F.60 Goliath



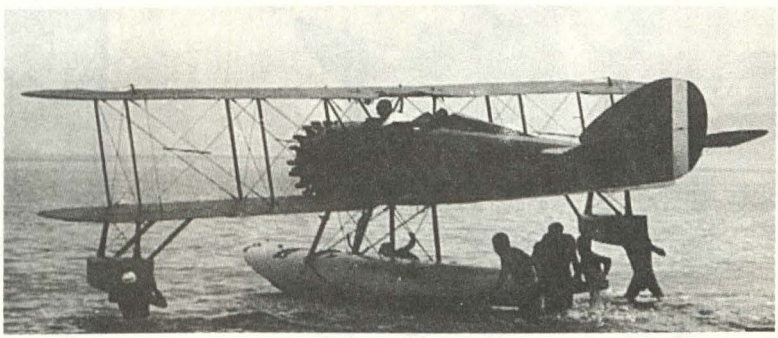
Curtiss HS-2L



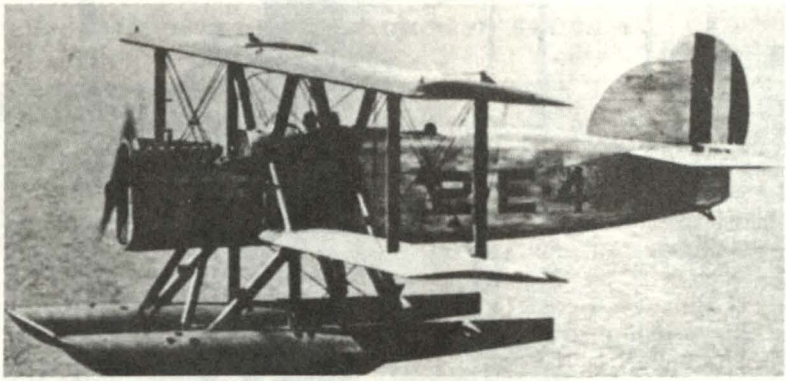
Boeing NB-1



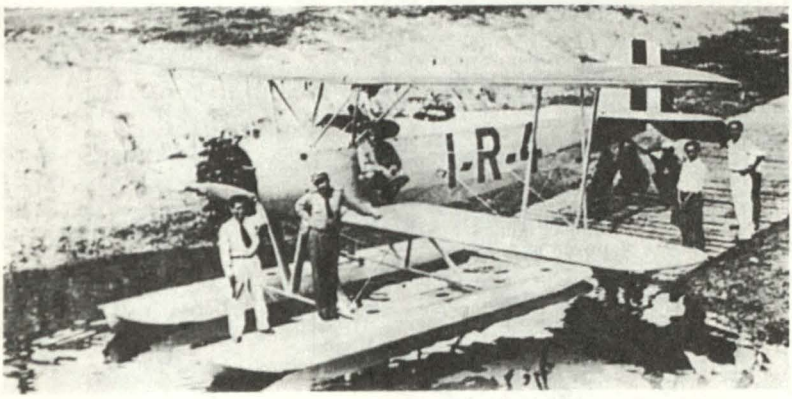
Boeing NB-1



Vought UO-1



Douglas DT-2



Keystone K-55
Pronto

Bibliografía

- FERNÁNDEZ Prada, Alberto. *La Aviación en el Perú,* Lima, 1983.
- JARA de la, Carlos A. *Historia Aeronáutica del Perú,* Lima, 1977.
- DE LA PUENTE, Sergio. *Aeronaves de la Fuerza Aérea Peruana,* Lima, 1999.
- Emil Buehler Naval Aviation Library.
- National Museum of Naval Aviation, Pensacola, Florida, USA.

XI BIENAL *de cuento*

PREMIO copé 2000

PETROPERU

¡Que no te cuenten cuentos!
...participa

Bases disponibles en:

Lima:

Departamento de Relaciones Públicas
Av. Paseo de la República 3361 San Isidro.

Provincias:

Talara: Calle 400, Portón Nº 5, Refinería Talara
Piura: Jr. Huánuco 228, Piura
Iquitos: Av. La Marina 208, Iquitos

www.petroperu.com
cope@cope.petroperu.com

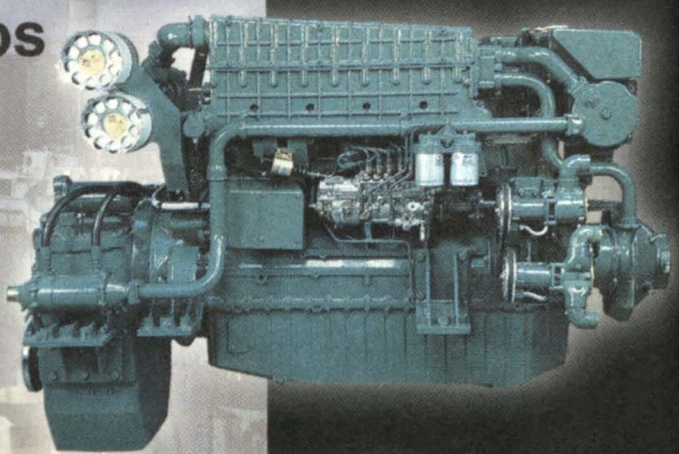
Fecha límite de recepción de trabajos
29 de diciembre del 2000

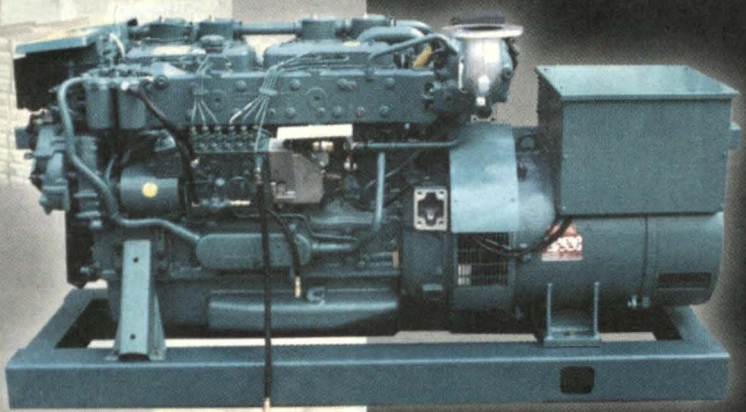


DUO DIGITAL 263-4892

IMPULSANDO EL DESARROLLO

Motores Marinos y Grupos Electrógenos Volvo Penta





Dele un gran impulso a su negocio con la amplia gama de motores marinos e industriales Volvo Penta, diseñados con los últimos avances de la tecnología para satisfacer las exigencias de rendimiento, consumo de combustible, mantenimiento, menos emisiones de escape y larga duración.

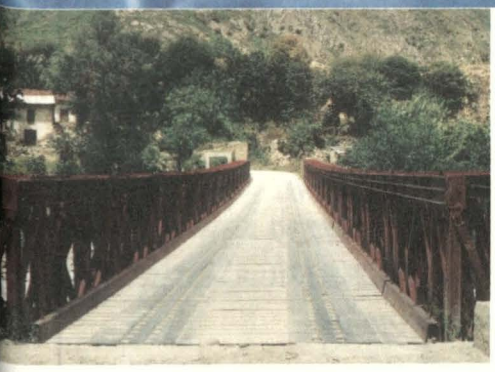
Ya sea en la propulsión de embarcaciones, grupos electrógenos o motores estacionarios; usted siempre cuenta con la eficiencia y economía de los motores Volvo Penta, que están respaldados por el mejor servicio postventa y repuestos originales en todo el Perú.

VOLVO PERU S.A.
Carretera Central km 6.5 Ate Telf. 3171200 Fax 4942062
www.volvo.com.pe vtc8.casilla@memo.volvo.se

VOLVO PENTA

50 AÑOS
(1950- 2000)

APOYANDO EL DESARROLLO NACIONAL









GERENCIA DE COMERCIALIZACION
AV. CONTRALMIRANTE MORA 1102 - CALLAO
TELF.: (0051-1) 465-7357 / 429-1081
FAX: (0051-1) 465-0664
E-mail: rrpp@sima-ast.cpm.pe
http//www.denperu.com/sima

"Sima Construye... El Perú Crece"

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"42 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) 463-8000
463-8001
463-4739
Facsímil: (00511) 462-5279
E-Mail: navacom@telematic.com.pe

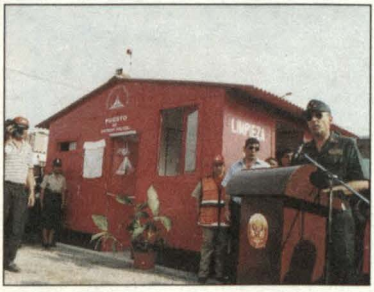
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Trabajamos sin parar por el progreso del Callao

Con el fin de contribuir al desarrollo socioeconómico de la población chalaca
CORDELICA
viene ejecutando desde 1996 miles de obras y generando nuevos puestos de trabajo temporal



PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
CORDELICA
CORPORACION DE DESARROLLO
LIMA CALLAO



MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

Fotos de Ayer

Los Cruceros *Grau* y *Bolognesi* de 1907

Jesús Torres Chavera

El presente aporte, más que una relación de hechos relacionados con los primeros cruceros Grau *y* Bolognesi, *pretende ser una presentación gráfica obtenida de diversas fuentes, principalmente* Revista de Marina *y* Prisma, *ambas de 1907.*

Durante la Guerra del Pacífico, luego de las batallas de San Juan y Miraflores, los pocos buques de la Escuadra peruana que aún quedaban surtos en el puerto del Callao, por disposición de las autoridades navales fueron destruidos por sus propias tripulaciones para evitar ser tomados por las fuerzas chilenas.

Transcurrieron casi veinticinco años hasta el gobierno de don José Pardo, en el que se dispuso la construcción de dos cruceros que llevarían por nombres, *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi;* ambos héroes eran la encarnación y máximos representantes del denodado comportamiento de los miles de peruanos que combatieron en mar y tierra, defendiendo el honor nacional.

La dirección y supervisión de la construcción de los cruceros fue encomendada al contralmirante Melitón Carvajal Ambulodegui; la construcción se efectuó en los astilleros de Vickers Son´s and Maxim de Barrow, Inglaterra. Las principales características serían: Eslora, 115,85m; Manga, 12,34m; Puntal, 4,34m. Desplazamiento, 3.231t. (el *Bolognesi*) y 3.251t. (el *Grau*). Sus plantas impulsoras la conformarían 2 máquinas de triple expansión de tipo vertical con 4 cilindros y 2 cigüeñales. Sus calderas, tipo Yarrow, alimentadas a carbón, y la capacidad de sus carboneras les brindarían una autonomía de 4,300 millas desarrollando hasta 24 nudos de velocidad. (Más tarde serían retubadas y convertidas para consumir petróleo). Además contarían con cámaras frigoríficas y panadería para atender las necesidades alimentarias de sus 300 tripulantes. Llevarían también 2 mástiles con crucetas para señales en las que se instalaron, posteriormente, un novedoso sistema de telegrafía inalámbrica y que, en pruebas efectuadas, resultaron eficaces hasta 280 millas de distancia.

Su armamento principal consistía en dos cañones de 152 mm y 50 calibres

(uno en proa y otro en popa), 8 cañones de 76 mm. Además, 2 tubos sumergidos para lanzar torpedos de 457 mm.

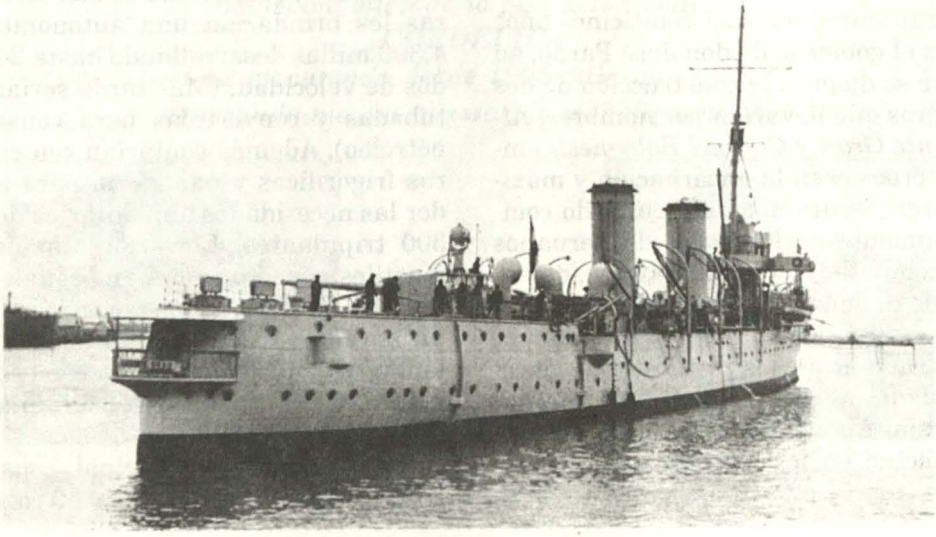
El *Grau* fue lanzado al agua en marzo de 1906 y el *Bolognesi* en setiembre del mismo año. El galibo de los cruceros era muy semejante. Sin embargo, habían pequeñas diferencias: el *Grau* tenía la borda de igual altura de proa a popa; además, aquí sobresalía un pequeño balcón que le brindaba un aspecto muy característico e inconfundible.

Por su parte, la borda del *Bolognesi* disminuía en su último tercio posterior (a la altura de su segundo palo) y la popa carecía de balcón.

Ambos cruceros zarparon de Inglaterra en una larga travesía atlántica para luego ingresar al estrecho de Magallanes, llegando al Callao el 10 de agosto de 1907.

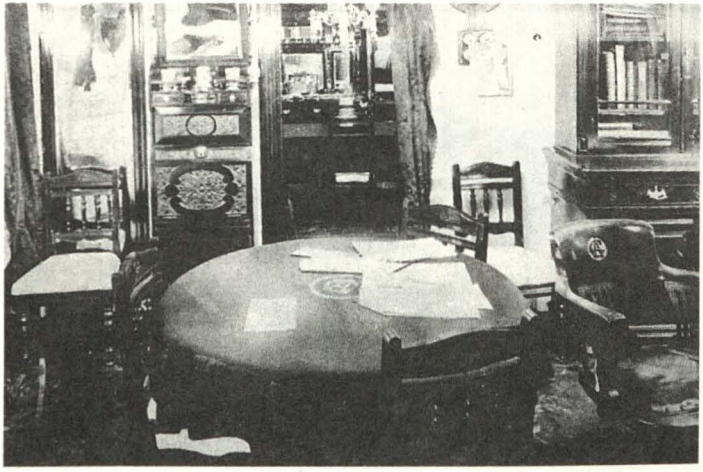
Aquel día el puerto se engalanó, haciéndose presentes allí sus principales autoridades y diversas comisiones representativas, las que, junto a la población, les brindaron una calurosa bienvenida. A su modo, también lo hicieron las dotaciones de los buques al ancla en la bahía, en los que sus empavesados de gala ponían la nota de color. Días después, y sumándose a los homenajes por la llegada de los flamantes cruceros, se realizaron diversas actividades, como la competencia hípica en el hipódromo de Santa Beatriz y la regata organizada por el Club Unión. Dos meses después de su arribo zarparían, el *Grau* al Sur, hasta el puerto de Ilo, y el *Bolognesi* al Norte, hasta Paita, sin duda para que nuestros connacionales pudieran conocerlos. El sentimiento patriótico del Perú entero se enaltecía al ver estos hermosos cruceros que simbolizaban el renacer de nuestra marina en el siglo XX. Un acto en el que se patentizó este reconocimiento lo constituyó la ceremonia organizada el 21 de diciembre por las damas de Tacna y Arica, quienes hicieron entrega de sendos pabellones de guerra para los dos navíos.

El *BAP Almirante Grau*. Nótese su característico balcón en popa.

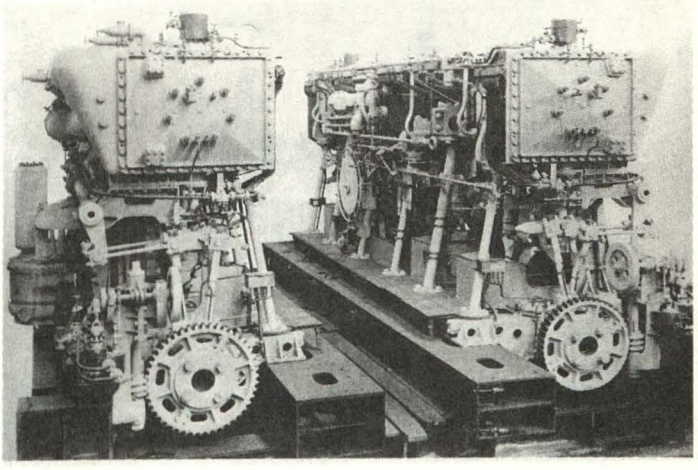




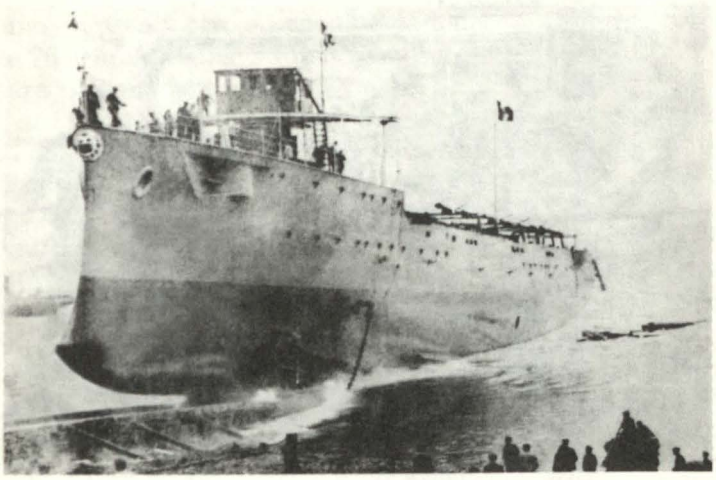
Al centro, el Jefe de la División de Cruceros, Contralmirante Melitón Carbajal, flanqueado por el comandante el *Grau*, capitán de navío Eduardo Hidalgo, y el Sr. C. Estenós, cónsul del Perú en Inglaterra, acompañados por la plana mayor del crucero.



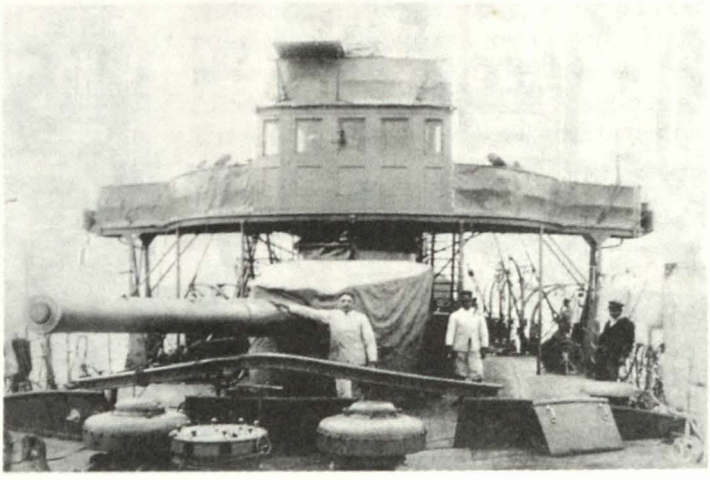
Cámara del Almirante en el BAP *Grau*.



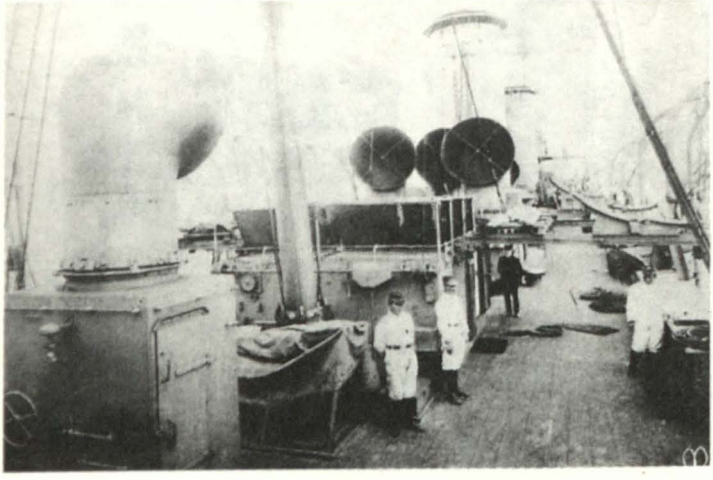
Máquinas instaladas a bordo del BAP *Grau*.



Lanzamiento del crucero BAP *Bolognesi.*



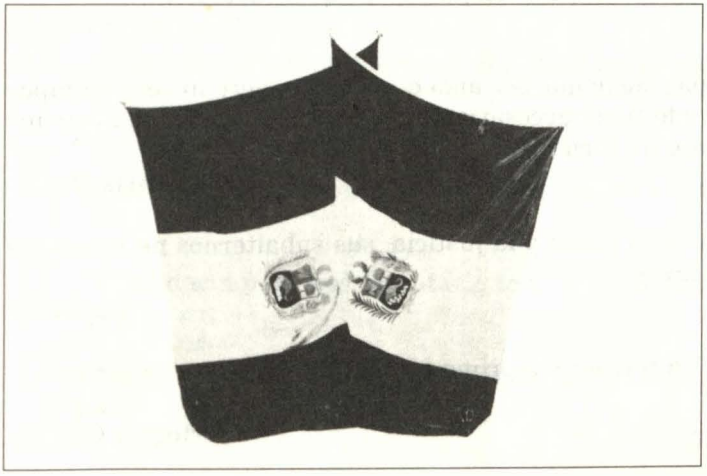
Cañon de proa y puente del BAP *Bolognesi.*



Cubierta de principal del BAP *Bolognesi.*

Cruce del Estrecho de Magallanes (foto tomada en la cubierta del *Grau*).





Pabellones donados por las damas de Tacna y Arica para los cruceros *Grau* y *Bolognesi*.

El BAP *Almirante Grau* amarrado a muelle después de ser modernizado.



GOTITAS DE SABIDURIA IV

Por JOGAVA.

1.- En la risa observamos siempre una intención no declarada de humillar y, por consiguiente, de corregir a nuestro prójimo.

Enrique Bergson.

2.- El político debe de ser capaz de predecir lo que va a pasar mañana, el mes próximo y el año que viene, y de explicar después por qué no ocurrió.

Winston Churchill.

3.- En cuanto es un principio, tiene que ser algo que ni se genere ni se corrompa, pues lo que se ha generado tiene necesariamente que terminar y toda corrupción tiene necesariamente un término.

Aristóteles.

4.- Si el gobernante no conoce la razón y la justicia, sus subalternos no reconocerán la autoridad de las leyes.

Confucio.

5.- El que quiere observar un torrente lo primero que debe hacer es no ser arrastrado por él.

Ortega y Gasset.

6.- No es lo mejor, pero sí lo único.

André Gide.

7.- La belleza es una tiranía de corta duración.

Sócrates.

8.- La diferencia entre un hombre bueno y uno malo es la elección de la causa.

William James.

9.- Si las costumbres de los pueblos pueden cambiar con el tiempo, las inclinaciones de los políticos son siempre las mismas.

Alexis de Tocqueville.

10.- Una suave palabra puede golpear raudamente.

Benjamin Franklin.

11.- La historia humana se convierte cada día más en una carrera entre la educación y la catástrofe.

H. G. Wells.

12.- Los tres mayores majaderos del mundo hemos sido: Jesucristo, El Quijote y Yo.

Simón Bolívar.

13.- Puedo prometer ser sincero pero no imparcial.

Johann Wolfang Goethe.

14.- Para ser popular hay que ser mediocre.

Oscar Wilde.

15.- En una jerarquía, todo empleado tiende a ascender hasta su nivel de incompetencia.

Principio de Peter.

16.- Los astutos vencen siempre en el primer momento y suelen ser vencidos antes del fin.

Giovanni Papini.

17.- Se necesita dos años para aprender a hablar y setenta para aprender a callar.

Ernest Hemingway.

18.- Con audacia podemos intentarlo todo, pero no conseguirlo todo.

Napoleón.

19.- Dios ha puesto el placer tan cerca del dolor, que muchas veces se llora de alegría.

Aurora Dupin (George Sand).

20.- En los ojos del joven arde la llama, en los ojos del viejo brilla la luz.

Víctor Hugo.

1.- Enrique Bergnon: filósofo francés (1859-1941), n. en París. Premio Nobel de 1927. De gran influencia en el pensamiento contempáraneo europeo. Obras: Materia y memoria, La evolución creadora, etc.

2.- Sir Winston Churchill; político inglés (1874-1965), n. en Blenhein (Oxford). Ocupó eminentes puestos en su país, singularmente el de Lord del Almirantazgo durante la primera guerra mundial y el de Primer Ministro en la segunda, considerándosele uno de los artifíces de la victoria aliada en 1945. Premio Nobel de Literatura en 1953. Obras: además de sus Memorias, varias de carácter histórico.

3.- Aristóteles; célebre filósofo griego, n. en Estagira (Macedonia) (384-322 A.C.), preceptor y amigo de Alejandro Magno y fundador de la escuela peripatética. Fue una de las inteligencias más vastas que ha producido la humanidad. Escribió: Organon, Física, Poética, Política, Metafísica, Etica a Ncómano, Moral a Eudemo, etc.

4.- Confucio; filósofo chino (551-479 A.C), fundador de un sistema de moral que exalta la fidelidad a la tradición nacional y familiar.

5.- José Ortega y Gasset; filósofo y ensayista español, n. en Madrid (1883-1955), creador de la filosofía de la razón vital; obras: Meditaciones del Quijote, El espectador, España invertebrada, La rebelión de las masas, ¿Qué es filosofía?, En torno a Galileo, etc.

6.- André Gide; escritor francés, n. en París (1869-1951). Analista profundo y notable prosista, sus escritos revelan su sinceridad en la búsqueda de la felicidad y afirman la liberación del hombre de todo perjuicio moral. Obras: Alimentos terrestres, El inmoralista, Las cuevas del Vaticano, Los monederos falsos, etc. Premio Nóbel 1947.

7.- Sócrates; filósofo griego, n. en Atenas (471-399 A.C.), símbolo del genio de su civilización, a la que sirvió con incansable denuedo aplicando constantemente su método *mayéutico*, mediante preguntas a sus interlocutores (ironía) y obliándoles a encontrar ellos mismos sus propias contradicciones (dialéctica), a fin de poner en práctica la máxima conocida "conócete a ti mismo". Fue condenado a morir bebiendo la cicuta. Su pensamiento nos es conocido por los Diálogos, de Platón.

8.- William James; filósofo norteamericano (1842-1910), fundador de la escuela pragmática.

9.- Alexis Clerel de Tocqueville; político e historiador francés (1805-1859), autor de la Democracia en América.

10.- Benjamín Franklin; político, filósofo, físico y publicista norteamericano, n. en Boston (1706-1790). Fue uno de los promotores de la independencia de las colonias inglesas de América (1777). Es inventor del pararrayos.

11.- Herbert George Wells; escritor inlés (1866-1946), cuyas novelas, en las que se combinan la aventura y la ciencia, alcanzaron universa difusión: La máquina del tiempo, El hombre invisible, La guerra de los mundos, etc.

12.- Simón Bolívar; general y estadista venezolano, n. en Caracas (1783-1830), caudillo de la emancipación americana. Exelente orador y escritor, debemos a su pluma algunos ensayos, como Mi delirio sobre el Chimborazo y su famoso discurso de Angostura.

13.- Johann Wolfang Goethe; poeta alemán, n. en Francfort del Meno (1749-1832), cumbre de la literatura de su país y una de las figuras más altas de las letras universales, que ha enriquecido con dramas como: Egmont, Clavijo y Goetz de Berlichingen; novelas: Las cuitas del joven Werther, Las afinidades electivas; poesías como: Elegías romanas y Hermann y Dorotea, y sobre todo con la creación filosófica-poética Fausto.

14.- Oscar Wilde; escritor inglés, n. en Dublín (1854-1900), uno de los más brillantes de su época por la exquisitez de su estilo y la originalidad de sus argumen-

tos. Autor de: El abanico de Lady Windemere, Una mujer sin importancia, La importancia de llamarse Ernesto, El retrato de Dorian Gray. Acusado de inmoralidad, fue encarcelado. Murió en Francia.

15.- Laurence J. Peter; norteamericano, escritor y doctor en psicología, autor de libros tales como: El principio de Peter, El plan de Peter y Las Formulas de Peter.

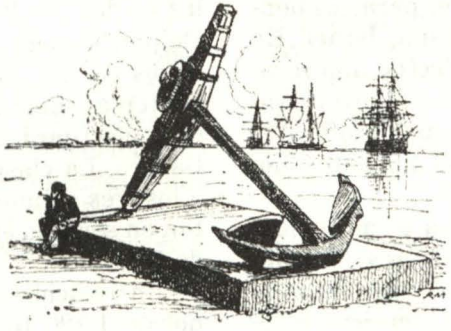
16.- Giovanni Papini; escritor italiano, n. en Florencia (1881-1956), polemista fogoso y espíritu excéptico, ha dejado una autobiografía, Un hombre acabado, su obra maestra. Convertido al catolicismo, escribió unas biorafías de Dante y Miguel Angel, una celebre Historia de Cristo y libros de ensayos: Gog, Don Quijote del engaño, El diablo.

17.- Ernest Hemingway; escritor norteamericano (1899-1961), autor de novelas de fuerte realismo en estilo conciso y directo: Adiós a las armas, Muerte en el atardeceer, Por quién doblan las campanas, El viejo y el mar. Premio Nóbel 1954.

18.- Napoleón Bonaparte: emperador de los franceses, n. en Ajaccio (Córcega) (1769-1821). Pocos hombres han ejercido sobre su época una influencia tan grande y duradera.

19.- Sand (Aurora Dupin, baronesa Dudevant, llamada Jorge); novelista francesa, n. en París (1804-1876), autora de numerosas obras de inspiración sentimental (Indiana, Lelia); social (Consuelo), rústica (La charca del diablo, La pequeña Fadette), que revelan imaginación y una sicología delicada. Son célebres sus amores con Musset y Chopin.

20.- Víctor Hugo; escritor francés, n. en Besazón (1802-1885). maestro en los mas variados géneros literarios, Hugo fue la máxima figura de su país en el siglo XIX a pesar de los excesos de su propia facilidad creadora. Autor de: Hernani, Nuestra Señora de París, Lucrecia Borja, Ruy Blas, Los miserables y Los trabajadores del mar, entre otras.



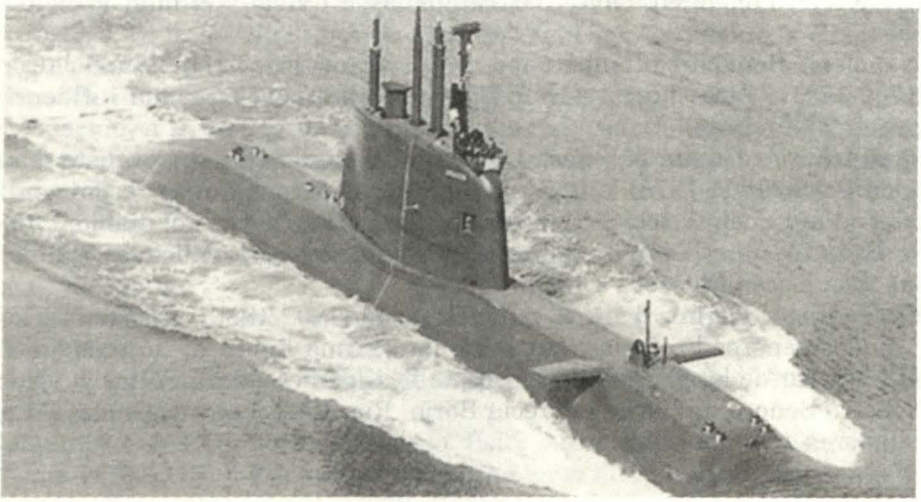
ACTUALIDAD MUNDIAL

Colaboradores: Capitán de Corbeta
José Escobedo Sayán

Capitán de Corbeta
Luis Polar Figari

ISRAEL

Armada israelí recibe su segundo submarino clase *Dolphin*.



La marina israelí recibió su segundo submarino clase Dolphin del Consorcio Submarino Alemán (GSC).

El *INS Leviathan* dejó los astilleros alemanes Howaldtswerke Deutsche AG (HDW) el 20 de octubre, para comenzar su viaje inicial a Haifa, Israel. En su ruta, el submarino efectuó una recalada de dos (02) días en la Base Naval de Lisboa, permitiendo que los oficiales de la marina portuguesa puedan conocer el submarino.

La marina portuguesa está considerando el reemplazo de sus tres (03) submarinos clase *Albacora* (tipo *Daphne* francés) que están en servicio hace treinta años.

El INS *Leviathan* está considerado que arribe a la Base Naval de Haifa el 15 de noviembre.

De acuerdo a lo indicado por oficiales de los astilleros HDW, el proyecto Dolphin deberá ser completado a principios del próximo año con la entrega del tercer submarino, el INS *Tecuma*, el cual efectuará sus pruebas en el Mar Báltico. La clase *Dolphin* reemplazará a los tres submarinos clase *Gal* que están en servicio en la Marina Israelí desde 1977.

En relación a este mismo submarino, de 1.720 toneladas -el segundo de

los tres de esta clase ordenados por la Armada Israelí a los astilleros Howaldtswerke Deustche AG (Alemania), informa *Proceedings** que el 15 de noviembre arribó a Haifa para su comisionamiento. El submarino, como los otros dos de su clase, tiene una autonomía de 60 días, tiene diez tubos lanzatorpedos en la proa y puede cargar un total de 16 armas, que incluyen los misiles *Harpoon*, los torpedos filoguiados *DM2A3 Seehake* alemanes y se ha considerado, también, la posibilidad de que pueda lanzar los misiles filoguiados Antihelicóptero *Tritón,* el cual se encuentra en fase de desarrollo.

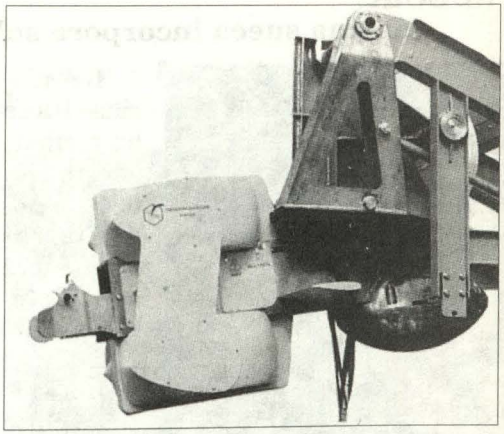
HOLANDA

Pruebas funcionales del Sonar de profundidad variable *CAPTAS 20*

La primera producción del sonar *CAPTAS 20* (arreglo de sonar remolcado combinado activo/pasivo) fabricado por THOMSON MARCONI SONAR'S (TMS'S) ha sido sometido a pruebas intensivas en el mar, bajo el sistema de cooperación franco-holandés en sonares de baja frecuencia. Las pruebas, iniciadas a comienzos del mes de octubre con la participación conjunta de la Real Marina Holandesa, Laboratorios TNO de física y electrónica y la firma Thomson Marconi, se efectuaron en un típico medio ambiente costero al noroeste de España. Éstas incluyeron un amplio rango de mediciones, empleando varios códigos de transmisión y configuración.

Dos (02) buques auxiliares y un submarino tomaron parte en ellas. El sistema *CAPTAS 20* fue desplegado desde el buque de investigación *Tydeman,* el cual remolcaba un arreglo de sonar pasivo. Un arreglo similar fue desplegado por el otro buque auxiliar.

Las pruebas de detección y traqueo del submarino fueron exitosas, con excelentes resultados de discriminación en los 360º, con rangos de escucha arriba de los 35 kilómetros, en condiciones de propagación buenas y regulares. Asimismo fue observada una detección a



Sonar de profundidad variable CAPTAS 20

60 kilómetros bajo condiciones de zona de convergencia.

De acuerdo con THOMSON MARCONI SONAR'S (TMS'S), estas primeras pruebas funcionales han demostrado los valiosos resultados científicos de los participantes, por los análisis y desarrollos del concepto de sonares de profundidad variable. Esto prueba la efectividad en el uso de avanzados sistemas de sonares activos de baja frecuencia.

El CAPTAS 20 usa para transmisión (activo) un bloque de libre inundación

* *Proceedings*, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland. Enero, 2000.

bien estable, con dos (02) anillos cerámicos de banda ancha que le proveen una fuente de alto nivel para detección en condiciones de bajo ruido y emplea la frecuencia FM de banda ancha para fuertes condiciones de reverberación. El CAPTAS 20 tiene un arreglo para recepción (pasivo) dispuesto detrás del bloque de transmisión, empleando una configuración de tripletas de hidrófonos, las cuales permiten una buena resolución en tiempo real discriminando el sector de escucha. Esta es la característica más importante, la cual permite sustituir una función integral configurada para alerta de torpedos.

El CAPTAS 20 ha sido ordenado por la marina de Arabia Saudita para ser colocado en sus tres nuevas fragatas tipo *SAWARI II.*

SUECIA

Marina sueca incorpora submarinos de la Clase *Gotland.*



La marina sueca ha recibido oficialmente de la Administración Sueca del Material (FMV), tres (03) submarinos clase *Gotland* (A-19).

Estos submarinos, los primeros que han sido construidos con el Sistema de Propulsión Independiente del Aire (AIP), como parte integral de su diseño, son capaces de operar sumergidos por 19 días consecutivos.

Los submarinos llamados *Gotland, Uppland* y *Halland* han sido construidos por los Astilleros Navales de Kockums de acuerdo a un programa cuyo costo ascendió a 427 millones de dólares.

Desde que comenzaron a ser comisionados, a partir de 1996-1997, han sido sometidos a exhaustivas pruebas por la FMV, la misma que ha determinado que son en la actualidad los submarinos convencionales más silenciosos.

Con una dotación de 25 personas, los submarinos clase *Gotland* desplazan 1,494 toneladas y tienen una eslora de 60.4 metros. Tienen seis (06) tubos lanzatorpedos, cuatro de 533 mm. y dos de 400mm.; pueden llevar doce (12) torpedos tipo 613/62 y seis (06) torpedos tipo 43/45.

GRECIA

Firma contrato para la construcción de submarinos tipo 214.

La Dirección General de Armamento Griego (GDA) y los astilleros locales han firmado un contrato por valor de 1,260 millones de dólares con el consorcio alemán Howaldtswerke Deutsche AG- Ferrostal, por la adquisición de tres (03) submarinos tipo 214, con opción a adquirir un cuarto submarino.

El primero de este tipo será construido en los astilleros HDW, en Kiel.

Los otros dos (02) serán construidos por los astilleros griegos de Skaraman-

Biblioteca Julio J. Elías Mujica



Submarino tipo 214

ga.

El contrato fue incrementado a un 115% del valor inicial por la subcontratación de varias compañías locales por un monto de 223.5 millones de dólares para la ejecución de diversos trabajos relacionados a la construcción de los submarinos.

La marina griega también recibirá dos (02) lanchas misileras clase *Tiger* (Tipo 148) como parte del contrato.

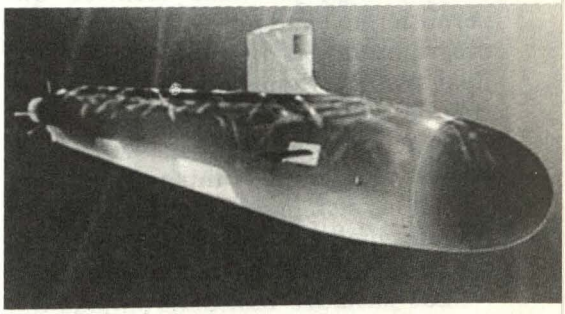
ESTADOS UNIDOS

La Marina de los EE.UU. argumenta a favor de setenta Submarinos de Ataque.

La marina de los Estados Unidos está sintiendo la reducción de un número cada vez más significativo de submarinos de ataque nucleares (SSN), por lo cual su Almirante en Jefe mencionó que podría aumentar su fuerza actual hasta setenta (70) submarinos.

Mientras se mantengan las alarmantes declaraciones del Mando Naval de que la fuerza actual de 57 SSN podría disminuir hasta 50 SSN a finales del próximo año, el almirante Frank Bowman, Director de la Flota de Propulsión Nuclear, en una reciente declaración publicada indicó que esto podría ocasionar el colapso de esta fuerza estratégica.

Referente al incremento requerido por la marina para misiones de ataque a tierra, el Almirante Bowman indicó: "Es evidente que debe invertirse mucho por la necesidad de tener más submarinos de ataque. Nuestros Comandantes han tomado conocimiento de la situación y de que se requiere una fuerza conformada por 70 submarinos de ataque para cumplir los objetivos de nuestras misiones".



Submarino nuclear Clase *Virginia*

Las afirmaciones del almirante Bowman de la necesidad de aumentar el número de submarinos nucleares a 70 llegaron a cumplirse con la ceremonia de botadura del primer submarino clase Virginia por la Electric Boat en Rhode Island. La marina planea adquirir 30 submarinos de esta clase construidos por Newport News Shipbuilding y General Dynamics Electric Boat.

Sin embargo, algunos oficiales en servicio han cuestionado si los submarinos tecnológicamente más avanzados podrán operar bien con los 20 antiguos submarinos clase *Los Angeles* y los submarinos clase *Seawolf*. Algunos analis-

tas predicen que los submarinos nucleares de ataque jugarán un rol vital en los conflictos y en el mantenimiento de las relaciones diplomáticas en este siglo. Los nuevos submarinos de ataque nucleares podrán desplazarse por cualquier lugar del mundo, debido a su tecnología Stealth, con una impresionante capacidad de ataque a objetivos terrestres. De acuerdo al almirante Bowman: "la puesta en servicio de los nuevos SSN clase *Virginia* permitirá desarrollar un rol determinante y crucial, proporcionando cobertura y presencia en las zonas de proyección del tránsito de la flota. Hay una verdad en los sistemas de armas con tecnología *Stealth* y es que en cualquier momento pueden desencadenar su máximo poder en combate contra un confiado adversario".

ESPAÑA

Fragatas *F-100* de la Real Armada.

En España, durante el año 1999, se desarrollaron jornadas técnicas que permitieron evaluar el desarrollo del programa de las fragatas *F-100* de la Real Armada Española. La preocupación de esta Armada se encuentra centrada en que desde cuando se inició el proyecto no se había integrado el diseño con los sistemas con que contaría la fragata; mas aún, algunos de estos sistemas no habían sido desarrollados.

Las jornadas han determinado que el Sistema *AEGIS* podrá integrarse plenamente al diseño y los problemas que pudiesen presentarse serán superados.

Como resultado de las jornadas, se



tiene prevista la botadura de la primera, de cuatro unidades, durante el año 2000 y su entrada en servicio en el año 2002.

Construcción Naval europea en crisis.

La crisis del sector naval europeo de los años 1998 y 1999 ha afectado también a las empresas navieras. Esto, debido a que sus activos se han depreciado en forma vertiginosa; los precios de buques mercantes de segunda mano han caído hasta en un 40% y los fletes, a su vez, se encuentran en niveles deficitarios.

Las empresas navieras mantienen la posición que se les permita poder construir o adquirir sus embarcaciones de cualquier astillero del mundo, ya que consideran que su negocio es netamente internacional.

Pero la solución a esta grave crisis se estima que sólo pueda ser el resultado de una negociación internacional en la que participen todas las partes involucradas en el negocio marino.

ESTADOS UNIDOS

Requerimientos de entrenamiento en Guera Antisubmarina (GAS).

Norman Polmar, autor del libro *Los Buques y Aeronaves de la Flota de los Estados Unidos*, que publica el Instituto Naval de los Estados Unidos, escribe un artículo en el cual esboza la tesis que para que la US NAVY pueda realmente entrenarse en lo que respecta a la GAS, es necesario que ésta cuente con un pequeño número de submarinos no nucleares, es decir submarinos diesel-eléctricos o de propulsión independiente del aire (AIP), mencionando que los que más se ajustarían al requerimiento serían los submarinos tipo *Kilo* o los tipo *209*. Manifiesta, asimismo, que existiría evidencia de la falta de entrenamiento en la GAS por parte de las Unidades Antisubmarinas de la US NAVY en recientes ejercicios en los que han participado otras Marinas, que poseen Unidades submarinas convencionales. Estas Unidades habrían encontrado dificultades inesperadas en las operaciones contra este tipo de submarinos, en las Operaciones UNITAS con Marinas Sudamericanas y con submarinos israelíes. Considera, luego de un análisis, que el submarino que más se adaptaría a cumplir el rol de enemigo durante los entrenamientos serían los Tipo Kilo.

Esta tesis nace de la problemática que tiene que enfrentar la US NAVY para los nuevos roles que tiene que cumplir en la Guerra Litoral, donde un gran número de países del Tercer Mundo cuentan con Unidades submarinas silenciosas. Finalmente, agrega que para que la US NAVY continúe operando efectivamente en aguas litorales deberá incrementar y mejorar su *proficiency* en GAS y el *procurement* de submarinos convencionales será un factor central para dicha mejora.

ITALIA

Nueva patrullera guardacosta.

La Guardia Costera Italiana (Guardia Costiera) ha basado a su nueva Unidad Guardacosta *Saettia,* en Messina, Sicilia. Esta nueva Unidad fue completada en Diciembre 1985 como una embarcación para demostraciones de Fincantieri, que no encontró comprador. Originalmente estuvo equipada con 4 misiles *Otomat*, un montaje de 76mm. y un montaje doble de 40mm. En Julio 1999 fue entregada con solo un montaje simple OTOBreda de 25mm.

FRANCIA

Cambio de rol del *LSD Bougainville* de la Marina.

La Marina Francesa ha cambiado el rol del *LSD Bougainville,* empleado hasta hace poco como Unidad de Apoyo en el Atolón de Mururoa.

Al no requerirse sus servicios en dicha área, este buque de 4,870 toneladas de desplazamiento ha sido modificado para desempeñarse como Unidad de Colección de Inteligencia en reemplazo del carguero *Berry.* Se le ha instalado

antenas para interceptación de comunicaciones, un arreglo de antenas para la determinación de goniometría y una sola antena para el Sistema de Comunicaciones Satelitales Francés *SYRACUSE-II.*

ESTADOS UNIDOS

Nuevo *Boeing 737-700C* para la Marina de los EE.UU.

La US NAVY se ha convertido en el primer cliente de la Boeing para su aeronave *737-700C,* el cual ha sido designado como el *C-40A.* Este reemplazará al *C-9,* que se encuentra aún en servicio. El *C-40A* podrá volar en tres configuraciones, como transporte de pasajeros (121), como carguero (ocho pallets) o en combinación (70 pasajeros / tres pallets). La US NAVY ha ordenado cuatro de estas aeronaves, las cuales serán entregadas en el año 2001.

ARGENTINA

Estados Unidos entrega patrullera guardacosta.

La patrullera guardacosta *Point Hobart,* de 82 pies de eslora, ha sido donada a la Armada Argentina, en la cual ha recibido el nombre de *Punta Mogotes.* Fue retirada del servicio el 08 julio y transferida el 13 del mismo mes. Esta patrullera se terminó de construir en 1970 y está siendo reemplazada por las nuevas patrulleras de la Clase *Protector* de 87 pies de eslora. Otras patrulleras de la misma Clase están siendo o han sido donadas a Antigua y Barbados, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, México, Panamá, Filipinas y Venezuela. De las 79 construidas, a finales de 1999 quedan aún en servicio 21, las cuales deberán ser dadas de baja hasta finalizar el año fiscal 2002.





BRASIL

Incorpora nuevo Buque Escuela.

El día 4 de febrero, la Marina de Brasil incorporó a su nuevo buque escuela a vela *Cisne Branco*, el cual fue construido en Holanda. Dicho buque efectuó su viaje inaugural hacia el Brasil acompañado del velero escuela *Sagres* de la Marina de Portugal con el que zarpó desde Lisboa, efectuando la travesía dentro del marco de las celebraciones por los 500 años del descubrimiento de Brasil.

NORUEGA

Nuevos Buques Escolta para la Marina.



El gobierno Noruego decidió, la primera semana de marzo, otorgar a la Empresa Nacional Bazán de España el Programa de Construcción de los Nuevos Buques Escolta para su Marina, culminando de esta manera la batalla en la industria naval entre el Astillero Español y su rival alemana Blohm+Voss.

El contrato para construir las cinco Fragatas ascendería a $1.2 billones de dólares americanos. El primer buque sería entregado a la Marina Noruega en el año 2005 y la última en el año 2009.

Estas nuevas fragatas, reemplazarán a las tres fragatas clase *Oslo*, su desplazamiento será de 5.000 toneladas. Han sido diseñadas primordialmente para la guerra antisubmarina, pero contarán también con buenas capacidades antiaéreas y antisuperficie.

REINO UNIDO

Examina futuros requerimientos de astilleros.

La Agencia para el Presupuesto de Defensa del Reino Unido (DPA), está ansiosa por mantener la competencia y la capacidad de construcción propia de futuros buques de guerra hasta el 2015 y más. Esta es la conclusión a la que llega un reciente estudio sobre los factores que afectan el tamaño y la forma de la industria naval. Este estudio ha sido realizado, en gran medida, debido a que se tiene proyectado un incremento de la producción alrededor de los años 2012-2015, cuando se encuentren ejecutando, concurrentemente, varios programas de construcción de unidades mayores para la Real Armada (Royal Navy).

POLONIA

Recibe primera fragata de la Marina de los EE.UU.

La Fragata de la Clase *Oliver Hazard Perry*, ex-USS *Clark*, fue transferida a Polonia en una ceremonia realizada el 15 marzo 2000 en Norfolk, Virginia. Es la primera de dos Fragatas que se encuentran planeadas a ser transferidas a la Marina Polaca, bajo el Programa de Artículos de Defensa en Exceso (EDA). La segunda de las Fragatas Clase *Perry*, la USS *Sides,* está siendo propuesta su transferencia para el Año Fiscal 2003, bajo el mismo Programa EDA. Asimismo, la Marina Polaca ha expresado interés en los helicópteros *Super Seasprite SH-2G,* para ser empleados en las fragatas; sin embargo, no se ha llegado a ningún acuerdo a la fecha.

ISRAEL

Preocupación por ventas militares en Sudamérica

Los Contratistas de Defensa de Israel están preocupados por los recientes problemas internos en Ecuador, que terminaron en un cambio de Presidente, ya que podría significar la pérdida de otro mercado en Sudamérica luego de la crisis financiera en Brasil y los desastres naturales en Venezuela.

Fuentes de la Industria de Defensa de Israel dijeron que el golpe en Ecuador podría cortar la expansión de la industria israelí en dicho país y en Sudamérica.

También dijeron que los esfuerzos de Israel por expandir su mercado se han visto dañados por los cambios políticos y económicos en los países de la región.

Un proyecto que Israel estaba promoviendo en Ecuador era la venta de los submarinos Clase *Gal* de la Marina Israelí.

Ecuador ha expresado interés en los submarinos, pero ha encontrado problemas de financiamiento. Las conversaciones también incluyeron la posible venta de material de Guerra Electrónica y de equipamiento de aviación, dijeron las fuentes. También dijeron que los fenómenos naturales en Venezuela y el problema económico en Brasil han retardado la implementación de un proyecto para modernizar las aeronaves de combate *Northrop F-5* que había ganado la Compañía Sistemas Elbit.

CHILE

Armada de Chile da de baja al submarino *Hyatt*

De acuerdo a lo recientemente informado por el diario *El Mercurio* de Santiago, cinco años antes de que llegue su reemplazo, la Armada de Chile decidió dar de baja en el presente mes a uno de los cuatro submarinos que poseía, el *Hyatt*, construido en 1972, en un destino que eventualmente seguirá su gemelo, el *Simpson,* el próximo año.

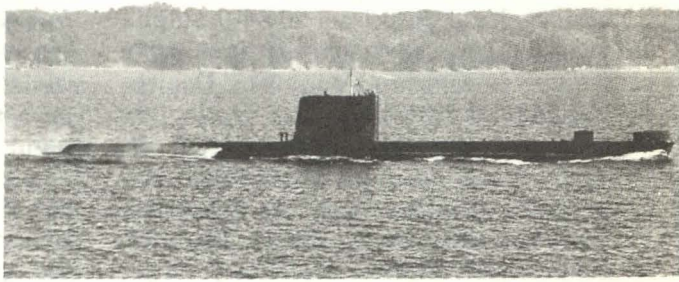
El Hyatt pertenecía a la clase inglesa *Oberon* y fue construido para la Armada de Chile en los astilleros Scott's Shipbuilders & Engineering Co. Ltd., ubicados en el puerto de Greenock, Escocia. Había sido lanzado al agua el 26 de septiembre de 1973, completando sus pruebas el 10 de febrero de 1977, zarpando hacia Chile, después de un breve entrenamiento, para recalar a Punta Arenas el 7 de abril de 1977. Su desplazamiento alcanzaba a las 2.410 toneladas sumergido y disponía de un armamento compuesto por 8 lanzatorpedos de 21 pulgadas, pudiendo alcanzar una velocidad máxima sumergido de 17 nudos.

Comenta el citado diario chileno que, como parte de un estricto plan de austeridad, se ha disminuido la Escuadra a sus niveles históricos más bajos, y que la Armada de Chile suma tres buques retirados en menos de un año, lo que en la práctica ha reducido su potencial en un 25 por ciento.

Como se sabe, a mediados de 1999, la marina chilena retiró del servicio al destructor misilero *Latorre* y a la fragata *Baquedano*, unidades de segunda mano adquiridas en el Reino Unido; hasta la fecha no tienen posibilidades de ser reemplazadas en el breve plazo.

Las esperanzas de la institución es-

tán centradas en que el actual gobierno apruebe los recursos que se requiere para iniciar la construcción de fragatas de diseño alemán tipo *MEKO 200-A* en los astilleros ASMAR de Talcahuano, lo que, con un costo de US$ 180 millones por buque, solucionaría la obsolescencia de sus unidades dando, de paso, empleo y divisas extras a la VIII Región del país.



De no hacerlo, la armada chilena verá su potencial seriamente reducido, dado que se quedará prácticamente sin posibilidad de reemplazar sus naves, las que en su mayoría son de segunda mano y de construcción que data de la década de los '70, las que, de acuerdo a los planes de la armada, deberán ser retiradas del servicio a partir del 2005.

Actualmente la escuadra chilena esta conformada por los destructores clase *County: Prat, Cochrane, Blanco Encalada,* y las fragatas clase *Leander Lynch, Condell* y *Zenteno,* asi como por los submarinos *O'Brien* (clase *Oberon*), *Simpson* y *Thompson* (tipo 209).

En lo que respecta a sus fuerzas ligeras, la armada chilena cuenta también con cuatro patrulleras misileras de origen alemán clase *Tiger* dotadas de misiles *MM-38 Exocet,* dos patrulleras de origen israelí clase *Reshef,* y cuatro de la clase *SAAR-IV*, todas ellas armadas con misiles *Gabriel.*

La armada chilena tiene programado incorporar en el año 2005 al primero de los dos submarinos tipo *Scorpene* dotados de un sistema de propulsión independiente de aire (AIP), que se están fabricando en Francia y España, unidades cuyos cascos a la fecha se encuentran en un 80 y un 20 por ciento concluidos.

Industrias de defensa canadienses ofrecen a la Armada de Chile sus productos.

Con la intención de posicionar en la Armada de Chile productos, asesoría y tecnología naval canadiense, el ministro de Comercio Internacional de ese país, Pierre Pettigrew, asistió a la inauguración de la oficina que un grupo marítimo instaló en la zona, en el marco del "proyecto Tridente" que está llevando a cabo la marina chilena, a fin de reemplazar los buques que conforman la escuadra dentro de los próximos diez años.

El Secretario de Estado canadiense se mostró satisfecho por la materialización de esta iniciativa, que, según aseguró, cuenta con la venia del comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Patricio Arancibia, quien, de acuerdo al funcionario canadiense, tiene muy claro que las firmas canadienses no sólo están para intentar vender productos, sino también para ofrecer experiencia y apoyo, ya que la armada canadiense también pasó por el mismo proceso que comenzará a realizar Chile, que es el recambio de las unidades navales.

La oferta canadiense.

Aprovechando la intención de la Armada de construir un modelo propio de

fragata -iniciativa conocida como "proyecto Tridente", empresas canadienses de tecnología de primer nivel y amplia experiencia en el sector marítimo, entre las que se cuentan Computing Devices Canada, Lockheed Martin Canada, Cae Electronics y DRS Technologies, se agruparon y desde el 11 de marzo del presente año, se encuentran instaladas con una sucursal ubicada en Valparaiso, para estrechar la cercanía y así poder ofrecer sus servicios a la Armada.

Al respecto, el director de los Servicios de la Armada, almirante Onofre Torres, señaló que, pese a que las conversaciones están avanzadas, no se ha resuelto comprar alguno de los productos que ofrecen los canadienses.

"Estamos recién cotizando con ellos, y con otros países también", afirmó en cuanto a la posibilidad de adquirir servicios de la agrupación recién llegada, que cuenta con el respaldo del gobierno canadiense.

Indicó que para este año, la única adquisición contemplada es la compra de los planos de ingeniería básica de la fragata alemana *MEKO-200,* los cuales ya fueron adquiridos.

Termina en Iquique primer Consejo Naval de año 2000

El primer Consejo Naval del Año, citado por el comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Patricio Arancibia Reyes, se realizó durante la primera semana de marzo en el puerto de Iquique, en la Primera Región, llegándose a conocer que entre las diversas materias institucionales tratadas se habría considerado la construcción de las nuevas fragatas para la marina y el retorno al país del general (r) Augusto Pinochet Ugarte.

El encuentro, que se desarrolló en un marco de estricto hermetismo, contó con la participación del cuerpo de almirantes en pleno, el mismo que se halla conformado por seis vicealmirantes, 22 contraalmirantes y dos comodoros.

Según fuentes de la Armada, la jornada de Iquique tuvo como principal objetivo reunir al comandante en jefe con el cuerpo de almirantes de la institución para delimitar la planificación, las operaciones y las tareas a realizar por la marina durante el año 2000.

Se estima que los principales puntos que estuvieron en carpeta fueron los relacionados con el nuevo escenario político que vive el país tras el retorno del general Pinochet, la mesa de diálogo, el cambio de Presidente de la República, el financiamiento para la construcción de las fragatas y el actual estado de la adquisición de los submarinos Scorpene.

Se plantean modificaciones en el proyecto de construcción de una nueva Base Naval en Valparaíso

Con respecto al nuevo apostadero naval en Barón, fuentes oficiales han señalado que se han presentado modificaciones al proyecto inicialmente elaborado para la construcción de una nueva Base Naval en Valparaíso. Este proyecto consta de un molo de abrigo compuesto por una sección perpendicular a la costa de 250 metros de largo, y otra paralela de 565 metros, lo que generaría una dársena con una boca de entrada de 300 metros de ancho. Lo anterior se complementaría con una explanada de 68.000 metros cuadrados de superficie, donde la Armada podría situar las instalaciones de apoyo a sus buques.

El proyecto tiene un costo de 120 millones de dólares, y representa la versión actualizada de la iniciativa plan-

teada por la Armada al gobierno en 1996, con el objetivo de descongestionar las actuales instalaciones portuarias.

La alternativa anterior consistía en una dársena situada entre San Mateo y El Membrillo, con un molo de aproximadamente 800 metros de largo, que tenía un costo de 300 millones de dólares, lo que se contraponía con una opción defendida por el Ministerio de Obras Públicas, que era 80 millones más barata, pero que no satisfacía a la institución debido a su mayor estrechez.

Acerca de estas modificaciones, el jefe del Servicio de Relaciones Públicas de la Armada, capitán de fragata Juan Pablo Barros, las calificó de favorables, pero especificó que la nueva iniciativa para su construcción tendría que cumplir los siguientes requisitos:

1.- Los estudios de hidráulica que se realicen como producto de la construcción del molo, deben asegurar la protección de aguas tranquilas a los buques que fondearán en el sector.
2.- Deben caber, en los terrenos asignados en Barón, el Centro de Abastecimiento de la Armada, la Dirección de Sanidad Naval, la Fiscalía de la institución, el Centro de Movilización, la Partida de Salvataje de la Primera Zona Naval, la planta industrial de Asmar Valparaíso y la totalidad de las naves que atracan en el actual molo de abrigo.
3.- Deberá contemplar el financiamiento del traslado y construcción de las obras necesarias para desarrollar una labor adecuada y profesional.
4.- Los estudios deberán contemplar y asegurar que el cauce subterráneo de la avenida Argentina sea totalmente refaccionado, para no tener problemas de embancamiento en el sector.

Sigue en marcha la organización de la EXPONAVAL 2000

El Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, contralmirante Felipe Howard Brown, confirmó que la segunda versión de la EXPONAVAL, se llevará a cabo en el mes de diciembre próximo.

"En abril nos reuniremos con los organizadores del evento, para establecer la fecha y ubicación definitiva de la Exponaval. No hay que olvidar que la Armada es patrocinadora de la exposición, de ahí que los ejecutivos de la Feria Internacional de Santiago (FISA) sean los responsables directos de su puesta en marcha. Ellos determinarán a qué países invitan, el objetivo fundamental y las metas a alcanzar en la Exponaval 2000", indicó Howard.

Un 40 por ciento de las más importantes industrias de equipamiento militar del mundo han cumplido ya con reservar su espacio, para tomar parte en la próxima feria internacional de defensa, EXPONAVAL 2000, actividad que tuvo su primera versión en diciembre de 1998 en Valparaíso, y que se reeditará durante los días 5 y 8 de diciembre del presente año en el espigón del puerto chileno.

El coordinador general de la EXPONAVAL 2000, Hugo Deformes, ha indicado que el evento se está organizando en vista al gran éxito que tuvo la anterior, e informó también que ésta será más amplia que la versión pasada, que contó con 85 expositores. Agregó que en esta oportunidad participarán por primera vez en la muestra industrias de defensa especializadas en proveer material para la infantería de marina y

compañías que construyen soportes médicos. Deformes señaló que las expectativas de la entidad organizadora, que es la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA), a través de su infraestructura para la Feria Internacional de Santiago (Fisa), son que este evento debería transformarse en el equivalente naval de la Feria Internacional del Aire y Espacio (FIDAE).

Asimismo expresó que en el caso de la EXPONAVAL, la Armada chilena sólo ejerce un rol patrocinador, facilitando el contacto con marinas extranjeras.

Se instalará un nuevo motor propulsor en el buque escuela *Esmeralda.*

El comandante en jefe de la Primera Zona Naval, contralmirante Felipe Howard, informó que para el próximo año está previsto el cambio del motor propulsor del buque escuela *Esmeralda;* por lo que el 2001 el navío deberá permanecer seis meses en los astilleros de ASMAR. El actual motor, de origen danés, instalado en 1975, cumplió con su vida útil, dijo el oficial.

"La Armada en estos momentos se encuentra estudiando las alternativas a escoger; sin embargo, es necesario adoptar nuevas tecnologías en busca de un mayor rendimiento y menor consumo", manifestó. Otra de las unidades de superficie que dependen de la Primera Zona Naval que será sometida a un extenso periodo de mantención, según Howard, será el transporte *Aquiles,* nave que ingresará a los astilleros de ASMAR en abril y permanecerá en reparaciones hasta noviembre.

En cuanto al nuevo crucero del buque escuela *Esmeralda,* el contralmirante Howard confirmó que el zarpe está contemplado para el próximo 29 de abril. Indicó que el bergantín goleta, que se encuentra en mantención en los astilleros de ASMAR, visitará este año 17 puertos en nueve países y destacó que la navegación será por el continente americano, con visitas a Panamá, Puerto Rico, Estados Unidos, Canadá, la colonia francesa de Isla Martinica, Brasil, Uruguay y Argentina, para recalar de regreso en el puerto de Valparaíso el 5 de noviembre de este año. El buque, según Howard, navegará en este crucero un total de 17.723 millas náuticas, permaneciendo 122 días en alta mar.

VENEZUELA

No participara en las operaciones *Red Flag* y *UNITAS.*

El presidente de Venezuela, Hugo Chávez, anunció que la Armada de su país no participará este año en las operaciones *Red Flag* y *UNITAS,* debido a una decisión netamente política. Buques y aviones de combate venezolanos participaron recientemente en maniobras conjuntas con unidades brasileñas en la operación VEN-BRAS, realizada en aguas atlánticas.

El presidente Chávez agregó que asumirá toda responsabilidad por el retiro de Venezuela de las maniobras aliadas *Red Flag* y *UNITAS*, que anualmente se realiza en forma conjunta con Estados Unidos y los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). "Esta decisión no tiene nada en particular; sólo se trata de oportunidades, de prioridades, presupuesto y de

una serie de variables que como Jefe de Estado he creido conveniente realizar", anotó Chavez. Cabe destacar que Venezuela es una de los pocas naciones autorizadas en participar en operaciones con países de la OTAN.

Armada Venezolana proyecta adquisición de buques con tecnología *"Stealth"*.

El Comandante General de la Marina venezolana, vicealmirante Oswaldo Quintana Castro, declaró que la Armada de su país proyecta la adquisición de una flota de buques, valorizadas en 93 millones de dólares, dotados con tecnología "Stealth", capaz de eludir los sistemas de detección por señales de radar, acústicas o rayos infrarrojos.

Afirmó que estos proyectos están previstos en el plan de consolidación que culminará en el año 2010, y sólo cuando sea firmado el contrato, el astillero favorecido procederá a la construcción de las naves; asimismo, agregó que con una flota de patrulleros tipo *Constitución,* podría reemplazarse a las fragatas misileras y a otras naves de menor calado.

Para el Comandante General de la Armada, el modelo escogido podrá cumplir a cabalidad con dos funciones: salvaguarda naval y defensa de la soberanía.

Fuentes: *Proceedings, U.S. Naval Institute*, Annapolis, Maryland.
Revista General de Marina, Madrid, España.
Nomar, Servicio de Relaciones Publicas de la Marina, Brasilia.
Jane's Internacional Defense Review, Londres, Inglaterra.
Jane's Defence Weekly, Londres, Inglaterra.
Jane's Navy Internacional, Londres, Inglaterra.
Revista Defensa, Madrid, España.
Diario *El Mercurio,* Santiago de Chile.
Diario *El Nacional,* Caracas, Venezuela.
Warship World, Liskeard, Inglaterra.

ACTUALIDAD NACIONAL

REINCORPORACIÓN DEL *B.A.P. SANTILLANA*



La corbeta misilera B.A.P. *Santillana* fue reincorporada, el 14 de febrero , a la Fuerza de Superficie de la Marina de Guerra, después de haber sido sometida durante once meses a un exigente proceso de mantenimiento y modernización en las instalaciones del SIMA - Callao.

Esta empresa de la Marina de Guerra tuvo a su cargo la repotenciación y remotorización de la corbeta en referencia.

50 AÑOS DEL 'SIMA'

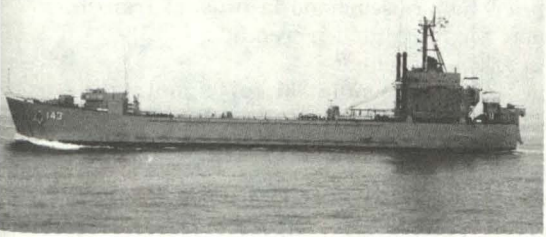
En imponente ceremonia realizada el último 14 de febrero, el Servicio Industrial de la Marina, SIMA PERU, conmemoró el quincuagésimo aniversario de su fundación con evocativas remembranzas de las etapas de su evolución.

En la celebración se recordó los inicios de la empresa, al B.A.P. *Zorritos* – primera nave de alto bordo construida en esta parte del Pacífico - , las fragatas misileras B.A.P. *Mariátegui* y B.A.P. *Montero*, así como, la construcción del buque de investigación científica *Humboldt*. En el marco de la ceremonia, el Presidente del Perú, Alberto Fujimori, destacó la importancia que tiene el SIMA como institución destinada a liderar el desarrollo del país, lo cual lo está consiguiendo al pasar de una labor netamente orientada al mantenimiento del poder marítimo en el marco de la defensa, a cumplir con un papel más complejo y de alcance al sector privado y con proyección internacional.

Al acto asistieron el Ministro de Defensa, General EP Carlos Bergamino, el Comandante General de la Marina, Al-

mirante Antonio Ibárcena Amico, el Presidente Ejecutivo del Directorio del SIMA, Vicealmirante, Victor Ramos Ormeño, entre otras personalidades. Cabe destacar que el SIMA es una insustituible alternativa para el desarrollo no sólo de nuestra industria naval sino también del desarrollo del país en su conjunto, aporte que enorgullece a la Marina de Guerra del Perú.

CADETES REALIZAN VIAJE DE INSTRUCCIÓN AL LITORAL



295 cadetes de Primer, Segundo y Tercer años de la Escuela Naval del Perú se embarcaron en los B.AP. *Callao*, B.A.P. *Eten* y B.A.P. *Marte*, para navegar por más de dos meses en el Mar de Grau, dando cumplimiento al tradicional viaje de instrucción.

Este crucero se realiza anualmente en dos etapas, tanto al Sur como al Norte, y tiene la finalidad de complementar los conocimientos teóricos recibidos por los cadetes durante el año académico en las tareas de navegación, armas e ingeniería, así como la oportunidad de habituarse a la rígida rutina de actividades que se vive a bordo de las unidades de superficie, incluyendo el desempeño de las funciones en los diferentes puestos de guardia, tanto en la mar como en el puerto.

EXPEDICIÓN DEL *HUMBOLDT* A LA ANTÁRTIDA

El 7 de marzo del presente, con el arribo del Buque de Investigación Científica *Humboldt* culminó con éxito la XI Expedición Científica Peruana a la Antártida, que en esta oportunidad estuvo a cargo de la Fuerza Aérea del Perú. Para el cumplimiento de esta misión, encomendado por el Ministerio de Defensa y la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos (CONAAN), la Dirección Ejecutiva elaboró oportunamente un plan de trabajo que comprendió las fases de Planeamiento, organización, ejecución y control.

Las acciones operativas, coordinadas con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, CONCYTEC, permitieron



ejecutar once programas de investigación, en las que intervinieron 39 científicos, 33 de ellos peruanos y los otro 6 extranjeros, de Dinamarca, Ecuador, India, Israel y República Checa.

UN MENSAJE ALGO INUSUAL

Aunque confesaré que no estoy acostumbrado a fungir de anecdotista, varios son los motivos que me impulsan a contar una de tantas de un bravo hijo de Neptuno, camarada de interminables jornadas nocturnas y protagonista de estrafalarias historias, a quien y -para no herir susceptibilidades- identificaremos como "Mike", primera letra de su bien ganado apodo.

Corría el año 1997 y nuestro personaje, en aquel entonces destacado alumno de la Escuela de Guerra de Superficie, fue destinado, conjuntamente con un pesado compañero de aula, a navegar en una embarcación pesquera, para participar como observador en una navegación operacional que incluía, entre otros, ejercicios de artillería contra un blanco de superficie remolcado por el B.A.P. *Dueñas* -léase catamarán- y eventos de unidades de superficie contra submarinos.

A fin de no hacer un papelón, el héroe de este relato se nutrió de todos los libros, manuales y publicaciones relacionados con los eventos anteriormente citados, desde una semana antes del zarpe, recalcándonos la importancia que tiene para un Oficial de Marina, la previsión y la preparación profesional.

Y es así que, después de siete días de quemar cejas, pestañas y unas cuantas libras de grasa, "Mike" se embarcó con su Segundo Comandante -a quien llamaremos "Zulú"- en su poderoso navío, presto a luchar por los intereses nacionales, zarpando al orto y procediendo a máxima velocidad al sector asignado, realizando durante la navegación cuatro ejercicios de hombre al agua, en provecho de la inexperta tripulación.

No habían pasado más de cinco horas, cuando "Mike", cual viejo capitán pirata, apoyando su pierna sobre una bita situada en el castillo de proa -catalejo en mano-, observó en lontananza una escena para él fuera de lo común. Presuroso se dirigió al Puente de Comando, cogió la radio con su temblorosa mano, producto de una indescriptible emoción y -usando el código operacional previamente establecido- transmitió el siguiente mensaje: "BASE DE PESQUERA UNO K EN ESTOS MOMENTOS OBSERVO A UN SUBMARINO NAVEGANDO EN SUPERFICIE PERSIGUIENDO UN BUQUE NO IDENTIFICADO K DISTANCIA ENTRE AMBAS UNIDADES 500 YARDAS K REPITO 500 YARDAS BT".

En esos momentos se acercó su Segundo, quien había escuchado la inusual transmisión y le preguntó sorprendido:

-¿Dónde, señor?

-¡Ahí! -respondió "Mike", apuntando al mismo tiempo su dedo índice derecho- ¡Allí! ¡Marcación relativa 045°, distancia 1500 yardas!

-¿Dónde, señor? -replicó "Zulú" -¿Dónde está el submarino?

-¡Ahí! -volvió a exclamar "Mike"-, añadiendo a esta palabra una nerviosa sonrisa, gesto inequívoco de satisfacción por el deber cumplido.

-¡Pero, señor! ¡No es ningún submarino! ¡Es el B.A.P. *Dueñas* remolcando al catamarán!

-¿Estás seguro, gordo? Preguntó "Mike" -quien ya estaba dudando de su percepción inicial y esperaba la no confirmación de su error.

-¡Claro, señor! Es el B.A.P. *Dueñas* en tránsito al área de tiro. El evento con submarinos recién es mañana, y no participamos.

Esta última frase cayó como un baldazo de agua helada. No es difícil imaginar la desazón, el desaliento y el silencio que reinaron en la embarcación durante el regreso al Callao.

Al desembarcar de la nave, al término del evento, se escuchó esta orden: -¡Gordo, ni una palabra de esto a nadie!

Pero era tarde. Ya todos habíamos escuchado la transmisión y descifrado el mensaje. El resto es leyenda.

Teniente Segundo
Álvaro Palacios Aguilar



31 Años
Formando Triunfadores

Maestrias

Ingenieria Industrial
(Mención en Planeamiento y Gestión Empresarial)
Ecología y Gestión Ambiental
Psicología Organizacional
Administración de Negocios
Docencia Superior
Museología
Psicología: Problemas de Aprendizaje
Educación por el Arte

Carreras

Arquitectura
Administración
Biología
Contabilidad
Gestión Turismo y Hotelería
Economía
Ingeniería Civil
Ingeniería Electrónica
Ingeniería Informática
Ingeniería Industrial
Medicina Humana
Psicología
Traducción e Interpretaci
Enfermería
(en convenio con la Escuela d
Enfermeras Padre Luis Tezza

Escuela de Postgrado: Av. Benavides 5440 - Las Gardenias - Surco
Telfs.: 275 3643 - 275 0450
Oficina de Admisión: Av. Arequipa 5198 - Miraflores
Telfs.: 445 3578 - 445 7335

E-mail: imagen@li.urp.edu.pe **http:// www.urp.edu.pe** **E-mail: prensa@li.urp.edu.pe**

Oficina de Imagen Institucional

MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

Nuestra experiencia garantiza el mejor trabajo



Llevamos casi un siglo desarrollando una ardua y exitosa labor en la Marina de Guerra del Perú brindando seguridad al navegante, proporcionándole productos y servicios de reconocida calidad, contribuyendo de esta manera al desarrollo de la comunidad nacional e internacional.

SERVICIOS:
Levantamientos hidrográficos.
Cartografía.
Estudios oceanográficos y meteorológicos.
Señalización náutica.
Proyectos de investigación nacional.
Estudios del medio ambiente.

PRODUCTOS
Ventas de cartas y publicaciones náuticas para el público en general.

Sede Principal: Gamarra 500 Chucuito - Callao Telef.: 429-9578 429-6019 Fax: 465-2995
Web site: www.hidronav.marina.mil.pe e-mail: dihidronav@hidronav.marina.mil.pe

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO

LA FIEL Y GENEROSA CIUDAD DEL CALLAO
ASILO DE LAS LEYES Y LA LIBERTAD



Su carga en buenas manos



Brindamos servicios portuarios integrales

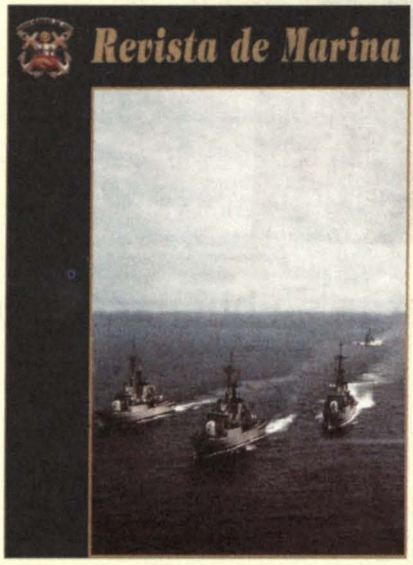
Nuestro personal especializado y maquinaria y equipo de última generación nos permite ser el primer operador portuario del país. Los esperamos en nuestras oficinas en todo el litoral (Paita, Chicama, Salaverry, Chimbote, Callao, Pisco, Matarani e Ilo) para ofrecerle nuestros servicios.

- Agenciamiento marítimo
- Terminal de contenedores y carga general
- Remolcaje y practicaje
- Estiba y desestiba
- Alquiler de maquinarias y equipo

Av. Saenz Peña 177 tercer piso Callao Telf: 420 1970
Fax: 4656453 / 465 6476 Telex: 26009
e-mail: webmaster@tramarsa.com.pe
website: www.tramarsa.com.pe

TRAMARSA
OPERADORES PORTUARIOS

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

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA PUNTA

LA PUNTA

MODELISMO NAVAL

- Modelos a escala en plástico, resina y madera
- Pinturas
- Herramientas
- Accesorios
- Bibliografía para el modelismo naval

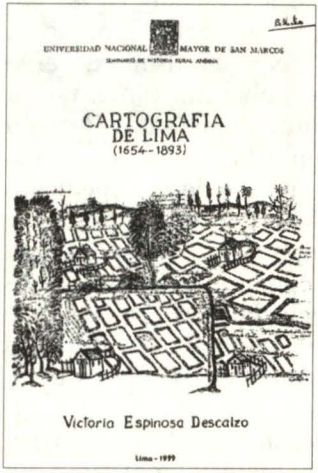
t h e hobby shop

Distribuidor exclusivo:
The Hobby Shop
Av. Emilio Cavenecia 225 Tda. 103 • San Isidro
Telfs.: 421-8683 • 222-2176 • Fax: 421-9920 • Lima - Perú
Mercaderes 224 Tda. 219 • C.C. Panorámico
Telf.: 20-1601 • Arequipa
E-mail: thehobbyshop@yahoo.com • www.thehobbyshop.com

Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

"Cartografía de Lima: 1654 - 1893"
Victoria Espinosa Descalzo.
Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Seminario de Historia Rural Andina, 1999. 210 p.



Victoria Espinosa brinda, en este su primer libro, un conjunto de veintiseis mapas y planos del valle de Lima con la ubicación de las haciendas, en los siglos XVII, XVIII y XIX, acompañados de los expedientes que les dieron origen, relacionados a los litigios por deslinde de terrenos entre hacendados de la costa central del Perú. El primero de ellos data de 1654 y, como los demás, es una presencia gráfica muy bien lograda del paisaje geográfico de lo que fuera el valle de Lima y sus alrededores. La temática de los mapas es el motivo del libro, aunque, como explica la autora, fue el estudio de la relación hacienda – palenque lo que la llevó a profundizar en el conocimiento del paisaje agrario. Victoria Espinosa, a lo largo de muchos años se ha dedicado con profunda devoción al estudio de los negros en el Perú, particularmente en las haciendas costeñas; ha revisado innumerables expedientes y ha consultado exhaustivamente la bibliografía existente en nuestro medio; es evidente que su conocimiento en este campo le da una autoridad que se aprecia en la forma en que maneja los temas que trata el libro: la crisis agraria en las haciendas de los valles de Carabayllo, Huachipa y Bocanegra; la formación de palenques y la resistencia esclava que en varios casos llevó a la destrucción de sus asentamientos; la evolución de las haciendas de San Nicolás de Supe y los casos de cimarronaje y palenques; asimismo, las actividades de célebres bandoleros negros como Marianillo.

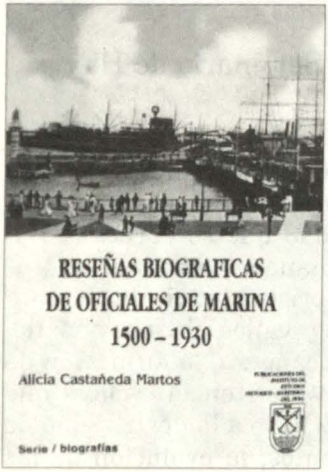
El lector no puede evitar ser atrapado por esta visión del pasado, con un paisaje desconocido para nuestros ojos, en el que los palenques -así llamados los emplazamientos cimarrones- desarrollan una vida paralela y desconocida para la sociedad en los bosques de las haciendas de Lima, en las zonas pantanosas o cercanas a un puquio, paraísos ecológicos que permitían a los negros fugitivos sobrevivir y aún establecer contacto con la ciudad a donde llevaban su primorosa artesanía.

El Seminario de Historia Rural Andina de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos publica este libro en modesta edición mimeográfica de 210 páginas.

Incluye, además de la cartografía, la documentación referida a las haciendas y los casos de cimarronaje.

"Reseñas biográficas de oficiales de marina: 1500 - 1930"

Alicia Castañeda Martos.
Lima, Instituto de Estudios Histórico – Marítimos del Perú, 1999. 196 p.



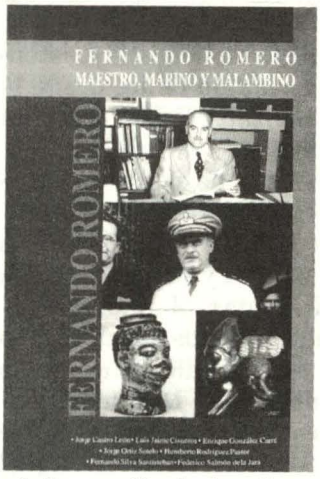
Después del "Diccionario biográfico marítimo peruano", tomo I, que el año 1993 presentaran Alicia Castañeda y Jorge Ortiz Sotelo – obra que comprendía los registros onomásticos de la "A" a la "C" - se esperaba este nuevo libro que completa la recopilación biográfica de los marinos que sirvieron en la institucional naval. Aparecen aquí las semblanzas de los personajes que dejaron huella en el acontecer de la historia marítima y naval del Perú, desde los que vinieron con Pizarro en 1530, como el alférez real, Diego de Agüero y Sandoval; los que en la colonia formaron parte de la escuadra virreinal encargada de las costas peruanas y que alguna vez tuviera que enfrentar a las flotas corsarias inglesas y holandesas, como Juan de Albendín, capitán del patache real *San José*, quien, al verse rodeado por las urcas holandesas, ordenó echar a pique su nave y sucumbió con ella frente a Cerro Azul. Registra también, cómo no, a nuestra Almiranta, doña Isabel Barreto de Castro, quien a la muerte de su esposo asumió el mando de la expedición a Oceanía en 1595. Figuran también los marinos extranjeros que colaboran en la gesta emancipadora y los que continuaron al servicio del Perú, como Guise y Bouchard; así también, los oficiales de las misiones navales francesa y americana.

Tienen, pues, en este libro, los investigadores de la historia marítima un valioso medio de consulta avalado por la autoridad de la fuente, como es el Archivo Histórico de Marina, en la documentación correspondiente a la Comandancia General de Marina, los Expedientes personales y las Fojas de Servicio.

"Fernando Romero: maestro, marino y malambino"

Jorge Castro León, Luis Jaime Cisneros, Enrique González Carré, Jorge Ortiz Sotelo, Humberto Rodríguez Pastor, Federico Salmón de la Jara, Fernando Silva Santisteban.
Lima, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 1999. 177p.

El título del libro ya nos anticipa sobre la multifacética personalidad de Fernando Romero, marino, historiador naval, educador, literato y estudioso de la cultura africana en el Perú. Sobre estos variados aspectos de su vida y obra trata cada uno de los trabajos que el libro reúne; sus autores son todos ellos amigos de Fernando Romero, quienes se han dado aquí cita para



rendir un homenaje al destacado e inquieto intelectual desaparecido el 6 de diciembre de 1996.

Jorge Castro León explica al aporte de Fernando Romero a la fundación del SENATI y al desarrollo de la educación técnica en el país. Luis Jaime Cisneros, se refiere a su investigación lingüística en el en el campo de la cultura negra en el Perú, específicamente en el libro "Quimba, fa, malambo, ñeque"; señala que el derrotero de la investigación, con este valioso material, lo deja ya trazado Fernando Romero. Enrique González Carré, explica su importante actuación en la reapertura de la Universidad Nacional de Huamanga y en sus primeros años de funcionamiento, cuando el mismo González Carré era joven alumno.

Fernando Silva Santisteban, describe la faceta de Romero educador; lo califica como uno de los más connotados educadores peruanos de este siglo, quien logró desarrollar con éxito los postulados de la filosofía pragmática, buscando hacer de la educación y del trabajo un ejercicio inteligente que permitiese al hombre resolver sus problemas cotidianos. Humberto Rodríguez Pastor, brinda un testimonio personal sobre Romero, contribuyendo a una mejor comprensión sobre su forma de trabajo intelectual; destaca también uno de los intereses centrales en la vida de Romero, la cultura afroperuana.

Jorge Ortiz Sotelo, reseña la vida de nuestro personaje como marino e historiador, siguiendo la cronología que él mismo elaboró para que su familia supiera las muchas cosas que hizo en su vida. Destaca su aporte en la Historia Marítima del Perú, en la que es autor del tomo VIII en tres volúmenes, correspondiente al período 1850 – 1870; pone en relieve que su análisis del conflicto con España, 1863 – 1866, es reconocido como el mejor en la bibliografía peruana.

Se agrega a este libro las palabras que el contralmirante, Federico Salmón de la Jara, en representación del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, pronunciara en homenaje de uno de sus más conspicuos miembros de número, en el acto efectuado en la Biblioteca Nacional el 1° de diciembre de 1998.Se incluye una bibliografía y la cronología antes mencionada.

El Almirante Miguel Grau (1834 – 1879): una aproximación biográfica. Lima, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y Asociación Marítima y Naval Iberoamericana, 1999. 296 p. Ilus; retrats.

Jorge Ortiz Sotelo, destacado especialista en la historia marítima y naval, presenta aquí una edición aumentada, corregida y profusamente anotada, de la biografía de Grau, la que ya había publicado la colección *Forjadores del Perú* en la Editorial Brasa. El enriquecido texto de ahora presenta, por ejemplo, una carta inédita escrita por Grau en noviembre



de 1862 ubicada en el archivo de la Shool of Oriental and African Studies de la Universidad de Londres, referida a su frustrado viaje a la Polinesia en busca de colonos canacas. Asimismo, aparecen fotos inéditas del Archivo Courret, como los retratos de Guillermo García y García; del guardiamarina Emiliano Fessel, quien combatió en Abtao a bordo de la corbeta *América;* de Juan Guillermo More; del capitán de navío Juan José Raygada; capitán de navío, Ramón Freire; teniente primero, José Melitón Rodríguez; teniente Enrique Palacios, y otros.

Aun cuando existe un gran número de libros y artículos sobre la vida de Grau y pareciera que se hubiesen agotado los filones para sacar a la luz la imagen de nuestro mayor héroe naval, especialmente después de este libro que nos ofrece nueva información, Ortiz manifiesta que éste constituye un aporte a una investigación de mayor envergadura que deberá seguir algunos derroteros, que aquí señala, para resolver las preguntas que plantea a lo largo de su texto. El libro incluye una rica, exhaustiva y novedosa bibliografía. En suma, la obra constituye una importante contribución para el conocimiento de nuestro más conspicuo héroe nacional.

El libro está prologado por Percy Cayo Córdova, catedrático de la Universidad del Pacífico, quien realiza una somera revisión de la bibliografía existente referida a la vida de Grau, desde la semblanza de González Prada que data de 1885.

El capítulo inicial de esta obra abarca desde 1834 a 1842; describe el entorno familiar de Grau en sus primeros años en Piura y Paita y se detiene en la figura del padre, Juan Manuel Grau y Berrío relatando aspectos de su vida en el Perú, desde que decidió afincarse en esas tierras norteñas. Describe también el histórico puerto de Paita, donde a finales de 1842 se le ubica a Miguel con su padre, quien había sido nombrado vista de aduana.

El siguiente capítulo, que comprende los años de 1843 a 1854, encuentra ya a Miguel, de ocho años, junto a su hermano Enrique de once, puestos al cuidado de Manuel Francisco Herrera Castellanos, capitán del bergantín granadino *Tescua,* para aprender el oficio de la mar. Después de plantearse algunas interrogantes sobre este personaje de la Marina mercante, se refiere escuetamente al naufragio del pequeño buque y manifiesta su incertidumbre sobre la poca información que se ha podido conseguir sobre el suceso y sobre la trayectoria del pequeño bajel. Relata cómo después del incidente, vuelve a hacerse a la mar con Herrera a bordo de la goleta *Florita;* Ortiz logra reconstruir los embarques que durante tres años realizó la goleta a través de una minuciosa investigación sobre entradas y salidas de buques en el diario El Comercio. Cuenta luego cómo a mediados de 1846, Grau sentó plaza a bordo de la fragata ballenera norteamericana *Oregón;* de allí en adelante narra al largo periplo que sigue Grau en la marina mercante; indica que este periodo de su vida requiere aún mayor investigación

en los archivos norteamericanos y británicos. Este fascinante lapso de vida mercante y ballenera, al lado de viejos lobos de mar, conforman una etapa que habría marcado la vida del adolescente, forjando al futuro marino y jefe naval.

El tercer capítulo trata sobre la primera estadía naval de Grau, desde 1854, cuando después de que su padre solicitara el ingreso al servicio naval para sus hijos Enrique y Miguel, fueran admitidos como guardiamarinas; Ortiz sugiere que Grau habría sido exonerado de los estudios en el Instituto Naval Militar debido a su dominio de la náutica. Relata cómo el encuentro de Grau y Montero, sirviendo ambos en la fragata *Apurímac,* trasciende en la vida de Grau, pues lo arrastra a sublevarse contra el gobierno de Castilla a favor de Vivanco. A consecuencia de este episodio fue dado de baja en 1858. Así en el capítulo cuarto encontramos a Grau nuevamente al servicio de la marina mercante, de 1858 a 1863. Toma el mando del bergantín goleta *María Cristina,* para realizar diversas travesías por la costa norte, reconstruidas por Ortiz gracias al seguimiento que le hace en diario El Comercio. A principios de marzo de 1862, señala Ortiz, Grau pasa a tomar el mando del bergantín *Apurímac.* Y es aquí donde se da inicio a un episodio hasta hoy sospechado pero poco conocido de la vida de marino de Miguel Grau: su relación con el tráfico de canacas, del cual sin embargo emerge incólume la imagen humana y de intachable del futuro héroe. Con referencia a este viaje de Grau a la Polinesia en busca de colonos canacas y al naufragio que aconteció en la isla Tongareva, cita a H.E. Maude, en Slavers in Paradise: The Peruvian Labour trade in Polynesia. 1862 – 1864 (Canberra, Australian National University Press, 1981), y presenta el facsímil de la carta que Grau dirigía al misionero de Tafuni el 14 de noviembre de 1862, pidiéndole conservase los restos del bergantín *Apurímac* y goleta *Manuelita Costas,* documento desconocido hasta hoy.

Los demás capítulos tratan de su retorno al servicio, etapa que cubre 1863 – 1867; su estadía en el Pacific Steam Navigation Company, de 1867 a 1868; al mando del Huáscar, de 1868 a 1876; la Guerra del Pacífico.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el interés nacional. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Comisión de Estudios Estratégico – Marítimos, 1999. 116 p. mapas.

Reúne los trabajos presentados en el Simposio Nacional que se llevó a cabo en el local del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú el 15 de junio de 1999, el mismo que tuvo como finalidad resaltar a la luz del interés nacional, aspectos trascendentales de la CONVEMAR que contribuyan a la toma de decisiones más apropiadas respecto de la adhesión del Perú a dicho instrumento internacional.

En esa oportunidad, los resultados y conclusiones del tema tratado llevaron a la aseveración de que nadie debe titubear ni un instante respecto de que el



Perú debe adherirse a la Convención del Mar: todos los expositores permiten ver las ventajas que tiene para el Perú esa adhesión y las desventajas que significa el no adherir.

Previa a la presentación de los documentos, el libro incluye un mensaje del embajador, Javier Pérez de Cuellar, ex – Secretario General de las Naciones Unidas, en el que manifiesta que, en razón de la imparcialidad a que le obligaba su función de Secretario General, no pudo sino ser mudo testigo de su decepción por la ausencia de su país entre los firmantes tanto en 1982, cuanto en 1984.

El embajador Alfonso Arias Schreiber Pezet, al revisar los antecedentes y situación actual de la CONVEMAR en el ámbito mundial, y el papel que cupo al Perú en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, deja en claro que la adhesión puede hacerse sin problema, acompañado una declaración escrita en la cual se deje expresa constancia de que nuestro país mantendrá invariadas sus disposiciones constitucionales sobre la materia.

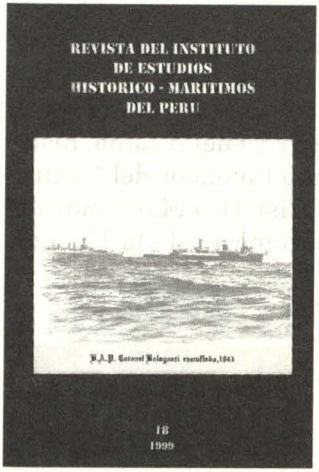
El doctor, Alfredo García Mesinas, aborda el tema referido al ámbito de la conservación, ordenación y desarrollo de los recursos vivos acuáticos que regulan la CONVEMAR, el código de conducta para la pesca responsable y otros instrumentos internacionales, los cuales constituyen el sistema jurídico internacional de los océanos.

Declara su convicción acerca de la conveniencia de la adhesión del Perú a la nueva institucionalidad de los océanos vigente desde el 16 de noviembre de 1994, la misma que origina sólida base para sustentar el sistema internacional en vigor. En cuanto a la Constitución Política del Perú y la CONVEMAR, el doctor, Domingo García Belaúnde, realiza una somera revisión de los acontecimientos, desde el Decreto Supremo de 1947 firmado por el Presidente Bustamante. Señala que el círculo se cerró: el gran impulso del año 47, ratificado el 52, consagrado el 79 y reiterado el 93, ya ha culminado. El Derecho Interno ha recepcionado los aspectos más saltantes del Derecho Internacional sobre el mar. Sólo quedaría pendiente la decisión política.

El embajador, Nicolás Roncagliolo Higueras, realiza un examen de los intereses nacionales y la Convención del Mar, a partir del planteamiento de preguntas sobre: el alcance de la legislación nacional en torno al tema marítimo; cuáles serían los intereses nacionales que quedarían protegidos con la Convención del Mar; qué sucedería si el Perú optase por marginarse definitivamente de los beneficios que ofrece la CONVEMAR. Finaliza poniendo en relieve que la Convención es especialmente importante para los países en desarrollo como el nuestro, cuyo principal poder reside en el Derecho, en la fuerza de las leyes, para la protección de sus legítimos intereses.

En todo caso, la voz de los expositores, cada uno de ellos experto en el tema, constituye un sólido argumento a favor de la adhesión del Perú a la CONVEMAR.

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ, N° 18 (1999).



Con fecha 30 de marzo del año 2000 sale a la luz el número 18 de la Revista del IEHMP, correspondiente al año 1999.

Presenta en primer lugar el trabajo ganador del II Concurso Monográfico de Historia, convocado por el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú titulado "La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial". Su autor, el capitán de corbeta John Rodríguez Asti, analiza la política exterior que el Perú desarrolló durante la Segunda Guerra Mundial, en conformidad con sus intereses, y la decisión del gobierno de Prado de apoyar a los Estados Unidos. Destaca la forma en que la Marina de Guerra del Perú se adecuó y preparó ante la posibilidad de que sus aguas fueran incursionadas por las fuerzas del Eje. Relata el incidente de los cinco buques mercantes alemanes que, internados bajo vigilancia en el Callao, zarparon sorpresivamente para ser incendiados en altamar. Refiere el apoyo de Estados Unidos a la Marina peruana para la adquisición de seis cazasubmarinos, armamento antisubmarino y una red defensiva para proteger la entrada del puerto de Talara; el cómo se organizaron las fuerzas navales y aéreas en el norte del Perú y el plan para la defensa de Talara, ante la amenaza japonesa sobre las costas americanas.

El trabajo que obtuvo el segundo puesto del mencionado II Concurso fue "Antecedentes y viajes de los destroyers *Almirante Guise* y *Almirante Villar* de Tallinn (Estonia) al Callao, 8 de julio de 1933 al 5 de julio de 1934", a cargo del capitán de navío Luis Samanéz del Risco. Nos cuenta cómo, ante una situación de inminente guerra con Colombia, se decidió la adquisición de esas dos unidades que por las circunstancias de en el río Amazonas. Describe las gestiones de compra y entra luego de lleno a narrar el largo periplo desarrollado en condiciones casi extremas, desde el Golfo de Finlandia en el Báltico, hasta el puerto del Callao.

A continuación, la doctora Zivana Mezeldzic de Pereira consu artículo "El precursor del deslizador: la balsa de piel de lobo marino", nos ofrece el estudio de esta embarcación nativa, obra del antiguo peruano de nuestras costas. Describe con minuciosidad la técnica para la preparación de los odres flotantes.

El capitán de fragata Luis Felipe Villena, en "El comercio marítimo", analiza la realidad de nuestro intercambio comercial marítimo; revisa las nuevas tendencias mundiales en el comercio vía marítima y presenta una visión de los puertos en el año 2010.

El vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo en su artículo "Aspectos geopolíticos marítimos: el Perú y el Pacífico", revisa las acciones más importantes

que el Perú debe realizar, para el desarrollo y protección de sus intereses en el mar; plantea las obligaciones y tareas de la Marina de Guerra para contribuir al desarrollo y protección de esos mismos intereses, en consonancia con el derecho internacional.

Luego, la doctora Hilda Elías de Zevallos en "El delicado equilibrio de la tierra", señala la necesidad de conocer las limitaciones de nuestro planeta, para tomar precauciones y estar al tanto de sus alteraciones, lo cual redundará en la preservación de nuestra vida y la de las generaciones que nos sucederán. Finalmente, el contralmirante Federico Salmón de la Jara nos ofrece una sentida reseña de Félix Denegri Luna, historiador y miembro fundador del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, autor del tomo VI de la Historia Marítima del Perú.

*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

*I*NSTITUTO *D*EL *E*STUDIO *H*ISTORICO-*M*ARITIMO *D*EL *P*ERU

SECCION
HISTORIA MARITIMA

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú.

"Descubrimiento y Conquista, hasta el año 1650 (Tomo III, Vol.2)"

La *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ* que cubre el periodo correspondiente al siglo XVI, "Descubrimiento y Conquista, hasta el año 1550 (Tomo III, Vol. 2)", estuvo a cargo del brillante historiador Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, Doctor en Historia y Geografía, Catedrático de Historia del Perú en la Pontificia Universidad Católica del Perú y otros altos centros de estudios. Acucioso investigador durante cuatro años en el Archivo General de Indias, de Sevilla, obtuvo el Premio Nacional de Fomento de la Cultura. Es también autor de más de cincuenta publicaciones sobre el Descubrimiento del Perú y las rutas de los conquistadores.

Se inicia este volumen con la historia del descubrimiento del Mar del Sur, apasionante etapa del siglo XVI; describe en profundidad la figura y obra de Vasco Nuñez de Balboa, el primer hombre que avistó el gigantesco Océano Pacífico, iniciando con ello una nueva era para la humanidad y de capital importancia para nuestra Patria; cuenta los pormenores de su hazaña y la de los hombres que lo acompañaron, trata profundamente sobre el origen del nombre del PERU, así como el relato del señorío del BIRU.

Francisco Pizarro, conquistador del Perú, ocupa lugar preponderante en los primeros capítulos de este volumen. Aparecen también las legendarias figuras de Francisco Becerra, Pascual de Andagoya, Diego de Almagro, el piloto Bartolomé Ruíz; la odisea de la Isla del Gallo; el relato de Tumbes, la ciudad de piedra; las guerras de los conquistadores, ect.

Los capítulos sobre el descubrimiento del Amazonas, el país de la canela, las primeras navegaciones en las aguas del más grande y caudaloso río del mundo, los omaguas, las amazonas, las guerras de Almagro el Mozo y las del gran Gonzalo Pizarro, acciones y hazañas que constituyeron etapas decisivas en nuestro acontecer de país de leyenda.



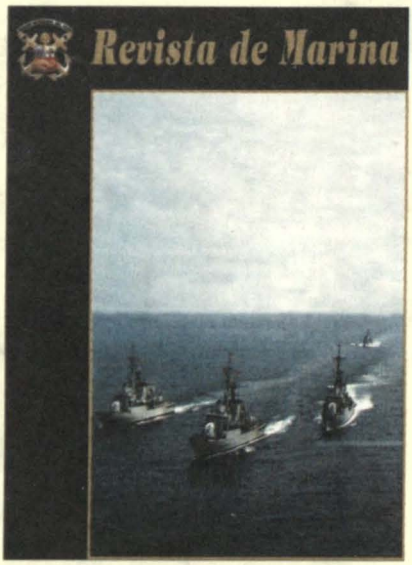
Pizarro en la Isla del Gallo.

El capítulo XII: Descubrimiento de las islas del Rey Salomón. Es otro cautivante estudio, extraordinariamente tratado por el doctor del Busto al describir sus antecedentes, los preparativos del largo viaje, los buques y su aparejamiento, el zarpe desde puertos del litoral peruano, el largo y accidentado viaje, la afanosa búsqueda. El hallazgo de nuevas tierras, el retorno. Igualmente, las expediciones que culminan con el descubrimiento de las islas Marquesas y de la isla Santa Cruz. Doña Isabel Barreto de Castro, primera Almiranta del Mar Océano, y su fabulosa historia...

Para tantas generaciones de marinos peruanos que hemos tenido el privilegio de navegar en aguas del gigante de los mares, así como surcar los innumerables ríos de nuestra Selva, leer estas páginas es no sólo grato deber sino profundizar nuestros conocimientos sobre la historia del Perú y los hechos, hombres y triunfos que constituyen nuestro mayor legado.

IEHMP.

Revista de Marina



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

Nombre y Apellidos: _____
NOMBRE APELLIDOS CIP

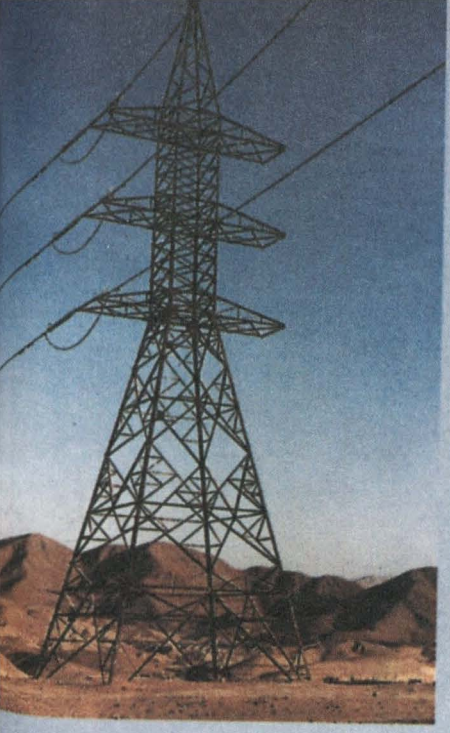
Dependencia: _____

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



Energía para el progres
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo





DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN DE LA MARINA
DIVISIÓN DE FOTOGRAFÍA Y VIDEO

Se pone en conocimiento de la Familia Naval la oferta de precios de Fotografía y Filmación:

- **REVELADO DE FOTOS A COLOR**

10 X 15 (una foto)	**S/. 0.45**
20 X 30 (una foto)	**S/. 5.00**

- **TOMA DE FOTOS A COLOR EN GALERÍA:**

Tamaño Carnet (media docena)	S/.	4.50
Tamaño Pasaporte (4 fotos)	S/.	5.00
10 X 15 (una foto)	S/.	3.00
20 X 30 (una foto)	S/.	10.00

Los trabajos por servicios adicionales tienen el siguiente costo:

- Filmación de matrimonios, reuniones sociales, etc. (incluye una cinta de VHS, no movilidad).

- Personal extra - Instituto	$	100.00
- Personal del Instituto	$	50.00

Informes: Estación Naval de la Comandancia General de la Marina (Av. Salaverry, Cdra. 24) Jesús María, Telf,: 463-5151 - Anexo: 1170

CPPQ TAMBIEN FABRICA LAS MEJORES PINTURAS DE PROA A POPA.





OBRA: Pintado del casco del buque tanque BAP TALARA.

PINTURAS CPP Ameron JET

CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña. Telf: 332-1710 Fax: 332-0379. E-mail: postmaster@cppq. com.pe

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 en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transripciones*, 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.

