REVISTA DE MARINA

La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial

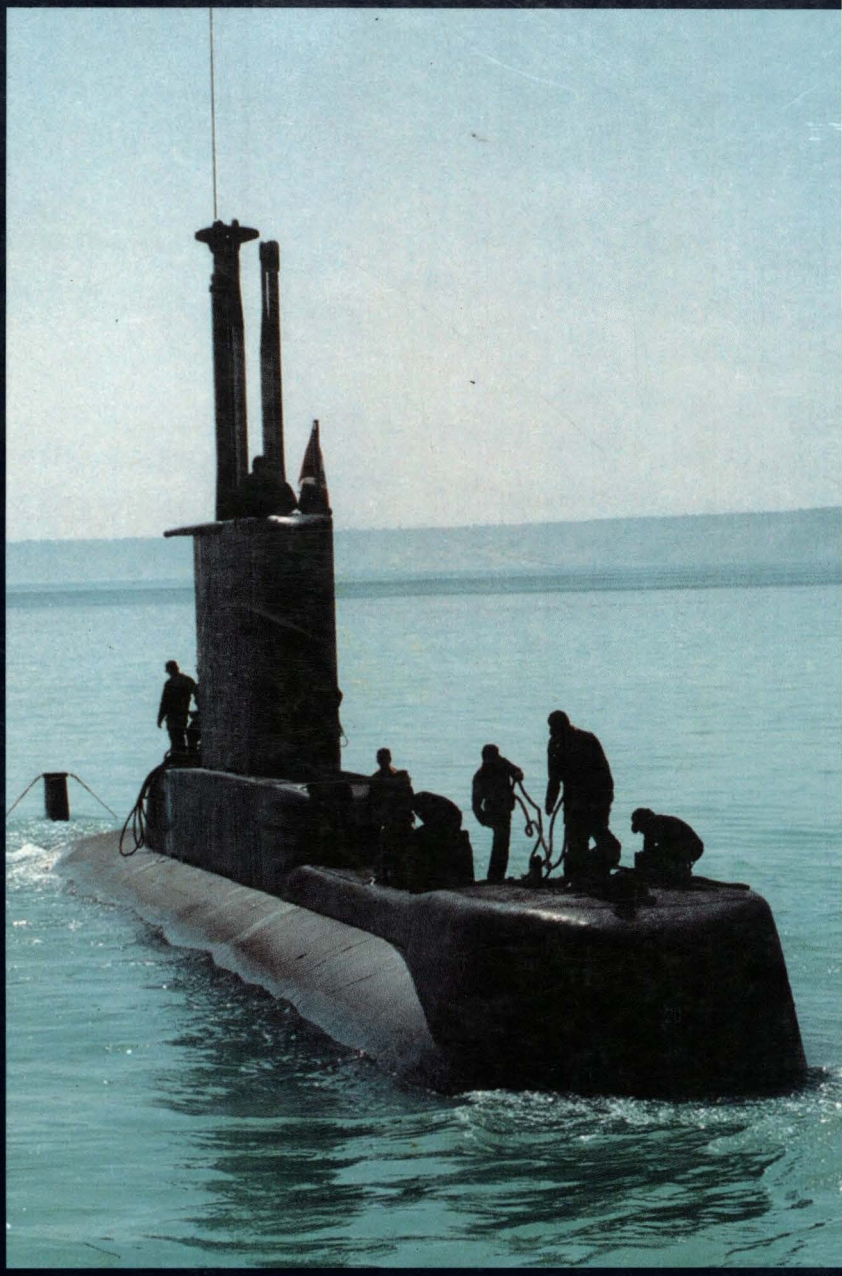


Las Patrulleras Oceánicas *MEKO 100 RMN* para la Real Armada de Malasia



"Lizardo Montero Flores; Marino y Estadista"






MARINA DE GUERRA DEL PERU

DIRECTOR
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Víctor Lescano Zevallos

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ASESOR DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN
Contralmirante (r)
José García Valdivieso

JEFE DE PRODUCCIÓN
Teniente Segundo
Bertha Reaño Vidal

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre

COORDINADOR FOTOGRÁFICO
Jesús Torres Chavera

INFOGRAFIAS
FELLAT

FOTOGRAFIAS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

Publicada por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 261 1594
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* 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, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

Julio - Agosto - Setiembre, 2001

SSN 1012-8287

CARÁTULA:



Submarino B.A.P. ANGAMOS, unidad integrante de la Fuerza de Submarinos

ANTE NUEVOS PELIGROS, ADECUADAS RESPUESTAS

El famoso historiador Eric Hobsbawn, al hacer un sagaz balance del siglo XX, ha escrito que éste terminó el 9 de noviembre de 1989, fecha en que el ominoso muro de Berlín cayó por los suelos. Este suceso fue el principio del fin de la Unión Soviética, que se disolvería poco después, poniendo punto final a una larga guerra fría sustentada en un equilibrio de fuerzas entre Oriente y Occidente, donde en caso de enfrentamiento, debido a las armas atómicas que se emplearían, la humanidad corría el riesgo de quedar en escombros.

El siglo XXI se ha iniciado el 11 de setiembre del presente año con un hecho que ha conmovido al mundo entero por sus características terroristas y por el saldo de víctimas que ha dejado: la destrucción, mediante aviones secuestrados llenos de inocentes pasajeros, de las torres gemelas del World Trade Center, en Nueva York, y graves daños materiales y personales, utilizando la misma modalidad, en el Pentágono, en Washington. Los terroristas no podían haber elegido objetivos con mayor simbolismo: un emporio de grandes finanzas y tecnologías de punta, y el edificio emblemático del poderío militar de USA. Ante el estupor de millones de personas el país más importante del mundo había recibido por primera vez en su más que bicentenaria historia independiente un ataque contra civiles en su territorio continental.

La reacción del Presidente, George W. Bush, de ambas Cámaras legislativas , de su diplomacia y de la ciudadanía toda, fue inmediatamente, patriótica y enérgica. La solidaridad de la Unión Europea no se hizo esperar. El enemigo fue rápidamente identificado; se trata del grupo terrorista islámico Al Qaeda, respaldado por los fanáticos talibanes, y tiene como brutal cabecilla a Osama Bin Laden.

Estados Unidos con el apoyo inmediato de Gran Bretaña y un creciente número de países, puso en marcha su extraordinario poderío militar, y Afganistán, dominado por los talibanes, protectores de los terroristas, ha sido sometido a implacables bombardeos aéreos y, cuando escribimos este editorial, los talibanes han perdido el control del 80% del territorio afgano, gracias también al apoyo de la Alianza del Norte y de otras etnias y grupos tribales enemigos de los seguidores del mulá talibán Mohamed Omar. Kabul, la capital, ha sido liberada y Osama Bin Laden ha logrado huir, aunque se presume fundadamente que su situación es desesperada, lo que lo convierte en un elemento todavía más peligrosos. Como ha dicho el presidente Bush, ésta será una larga guerra que no acabará sino con la desaparición de Osama Bin Laden y sus principales secuaces, que al parecer operan en aproximadamente 60 naciones. Luego vendrá otra tarea muy difícil, instalar- con ayuda de la ONU – un gobierno viable en Afganistán, país secularmente dividido, en ruinas, con una población hambrienta que en buen número ha fugado a Pakistán escapando de los horrores de la guerra.

El ataque del 11 de setiembre ha dejado en el mundo libre una secuela de efectos colaterales cuyos alcances son difíciles de predecir. No sólo hubo miles de muertos sino que en Estados Unidos, en Europa y otras regiones se ha instalado el miedo, la inseguridad y la paranoia. La gente teme viajar en avión, se alista ante posibles ataques bacteriológicos y se presume que los casos mortales de ántrax ocurridos en Estados Unidos podrían ser obra de terroristas.

El terrorismo, muchas veces unido al narcotráfico, y el fundamentalismo islámico se han convertido en auténticas amenazas que pueden atacar a cualquier país en el momento menos esperado. La desaparición de la Unión Soviética y el surgimiento en varios países de la ex URSS de mafias incontroladas ha hecho posible que fallas nucleares o bacteriológicas, muy poderosas, sean adquiridas por grupos terroristas criminales que cuentas con ingentes sumas de dinero.

Lo ocurrido en Estados Unidos pone en alerta roja a todas las democracias de los cinco continentes, que tienen la impostergable obligación de preservar sus

instituciones, la libertad y la vida de sus ciudadanos mediante una acción gubernamental que demuestre rápidos reflejos para acrecentar, en la mayor proporción posible, medidas o sistemas de seguridad que impidan o, en el peor de los casos, dificulten el accionar terrorista. Si la nación más rica y poderosa del mundo ha sufrido este ataque, contando con elementos altamente sofisticados de seguridad que han sido burlados, los países como el nuestro, que carecen de este potencial, también deben hacer lo humanamente posible para suplir carencias logísticas mediante el ingenio, la iniciativa y un alto sentido de responsabilidad. Debemos estar atentos, en constante alerta, para conjurar el fenómeno terrorista, ahora globalizado, cuyos métodos perversos degradan la calidad de vida, crean zozobra, afectan gravemente las economías, siembran recelo y sospechas y un clima agobiante de inseguridad.

El Perú, a lo largo de varios lustros, ha sufrido la condenable lacra del terrorismo que la Marina de Guerra, contribuyó a derrotar desempeñando un relevante y meritorio rol. Su oficialidad y personal inmolados en procura de restaurar la paz así lo testimonian.

Ahora el peligro viene de fuera y es necesario dar prioridad a todo aquello que atañe a la seguridad. El enemigo terrorista puede estar en cualquier parte y cruzar tranquilamente fronteras con sus elementos mortíferos. No debemos caer en los tentáculos del miedo, que paraliza y se convierte en el mejor aliado del terrorismo. Pero tampoco debe haber un absurdo espíritu de confianza que podría ser fatal. Debemos estar prevenidos ante el enemigo cuyos métodos letales son variadísimos. Un solo hombre puede causar daños incalculables. Ciertamente, no somos alarmistas, pero no olvidemos que el 11 de setiembre es una fecha que ha encendido todas las alertas de los pueblos que, como el nuestro, anhelan vivir en paz y en democracia.

El Director.

JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE, 2001

ESTRATEGIA



Visión de la Marina de Guerra del Perú frente a los nuevos desafios

10

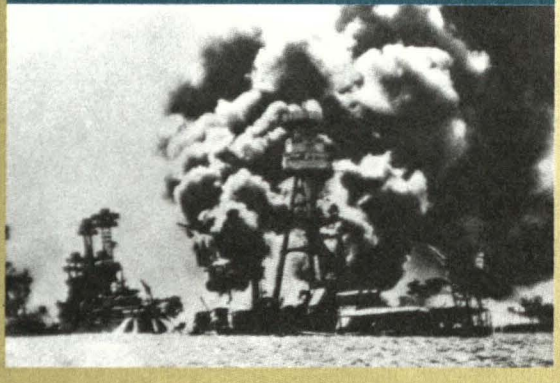
SUBMARINOS



La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial - Antecedentes

40

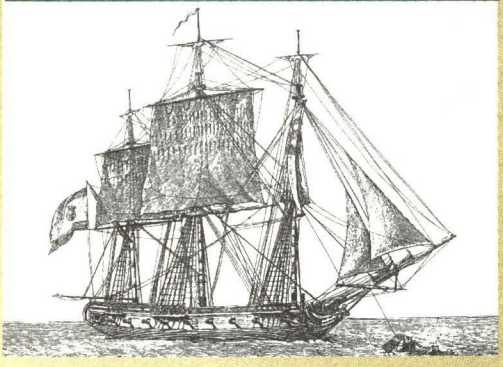
GUERRA NAVAL



'Pearl Harbor' sin películas (Segunda Parte)

75

HISTORIAL NAVAL



107 Los bergantines *Peruano* y *Limeño*

ACTUALIDAD NAVAL



125 Actualidad Mundial

EDITORIAL

3 Editorial

MENSAJE

8 Mensaje del señor Almirante Ricardo Arboccó Liceti al asumir el cargo de Comandante General de la Marina

ESTRATEGIA

10 Visión de la Marina de Guerra del Perú frente a los nuevos desafios
Almirante Alfredo Palacios Dongo

UNIDADES DE SUPERFICIE

28 Las Patrulleras oceanicas *MEKO 100 RMN* para la Real Armada de Malasia
C. de C. John Rodríguez Asti

SUBMARINOS

39 La Marina Japonesa y sus submarinos en la II Guerra Mundial - Antecedentes
C. de N. (r) Pablo G. Jhery G.

PERSONAJES

56 Lizardo Montero Flores: marino y estadista
Tte. 1° Juan Carlos Llosa Pazos

FORMACION NAVAL

72 El mejor instrumento para la vocación naval
C. de F. (r) Luis Felipe Villena Gutierrez

GUERRA NAVAL

75 "Pearl Harbor" sin películas (Segunda Parte)
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

OPINION

86 Arriba las caras, vista al frente
C. de N. Carlos Villar Molina

HISTORIA NAVAL

90 50 años de la histórica llegada de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* a Iquitos
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

107 Los bergantines *Peruano* y *Limeño*
C.de F. (r) Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez

RESCATE Y SALVAMENTO

121 "RESKATAMUY - 2000" Cuando la mar pide ayuda...
C. de F. Jorge Guerrero Augustin

ACTUALIDAD NAVAL

125 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti
Tte. 1° Augusto Ganoza Heredia

133 Actualidad Nacioanal
Gustavo Ramírez Samamé

COMENTARIOS

137 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

140 Cartas al Director



MENSAJE DEL SEÑOR ALMIRANTE RICARDO ARBOCCÓ LICETI AL ASUMIR EL CARGO DE COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA EL 12 DE NOVIEMBRE 2001

Al asumir el cargo de Comandante General de la Marina deseo expresar que tan importante designación representa para mi persona un alto honor y un inmenso reto, el mismo que recibo plenamente consciente de la gran responsabilidad que me corresponde al haber sido designado para conducir los destinos de nuestra gloriosa Marina de Guerra.

En los actuales momentos históricos que vive nuestra patria, tenemos el deber de dar cada día lo mejor de nosotros, manteniendo al tope los principios del honor, de la ética, del estricto cumplimiento del deber, de la honestidad a toda prueba y de la entrega sin límites al servicio de la institución, siguiendo

el legado del Gran Almirante Don Miguel Grau Seminario, quien constituye nuestro norte y eterno paradigma.

La Marina de Guerra del Perú nació en los albores de la patria, aquel lejano 08 de octubre de 1821 y durante su larga trayectoria los hombres que la conformaron han dado invalorables muestras de patriotismo y entrega, correpondiéndonos hoy en día a las actuales generaciones de marinos cumplir en el Mar de Grau con nuestra sagrada e irrenunciable misión.

Para nosotros, los hombres de mar, constituye una costumbre y tradición el afrontar importantes retos y alcanzar metas que parecían imposibles; por ello, con la ayuda de Dios y con el invalorable aporte y esfuerzo de ustedes, los miembros de nuestra institución, no me cabe la menor duda que llevaremos a buen puerto la gestión que se inicia en esta fecha.

En este contexto, concluir exitosamente el proceso de reestructuración y reorganización institucional iniciado hace unos meses, se convierte en un importante objetivo por alcanzar, ya que al término del mismo, contaremos con una Marina de Guerra redimensionada en función a los actuales roles y realidades de las armadas latinoamericanas; pero, por sobre todo, con personal de elevada moral, adecuadamente preparado y entrenado, de férrea disciplina y valores solidamente cimentados a lo largo de nuestra trayectoria institucional.

VISION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU FRENTE A LOS NUEVOS DESAFIOS*

Almirante
Alfredo Palacios Dongo

Nuestra intención es proponer una visión que nos muestre el camino hacia un futuro común, que valore nuestra integración regional como instrumento para que nuestras naciones alcancen la plena autonomía y desarrollo que esperan nuestros pueblos.

1 NATURALEZA DEL SISTEMA INTERNACIONAL

El sistema mundial es entendido actualmente utilizándose el paradigma de la Globalización. Como su nombre lo indica, la Globalización es una concepción del mundo cuya característica fundamental es el anuncio de la constitución de un mercado único mundial, funcionando como gran asignador de recursos. De ser esto así, el concepto de los Estados soberanos estaría en proceso de desaparecer, puesto que el instrumento fundamental de acción política, esto es la determinación de prioridades en el manejo de los bienes de una nación, caería cada vez más fuera del ámbito de su competencia.

Además, un mercado único exigiría un policía único, encargado de garantizar el orden; por consiguiente, el correlato político del tal mercado mundial resultaría siendo, o bien una comunidad de naciones funcionando en base a una milagrosa "armonía preestablecida", o bien un imperio mundial fuente de un sistema de reglas unívocas vigentes a nivel planetario.

Naturalmente, tal concepción coincide con los intereses fundamentales de la actual hiperpotencia y por ello tiene tras de sí toda la fuerza de convicción proveniente del

(*) Conferencia del Señor Almirante Alfredo Palacios Dongo, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, con motivo de su visita a la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile.

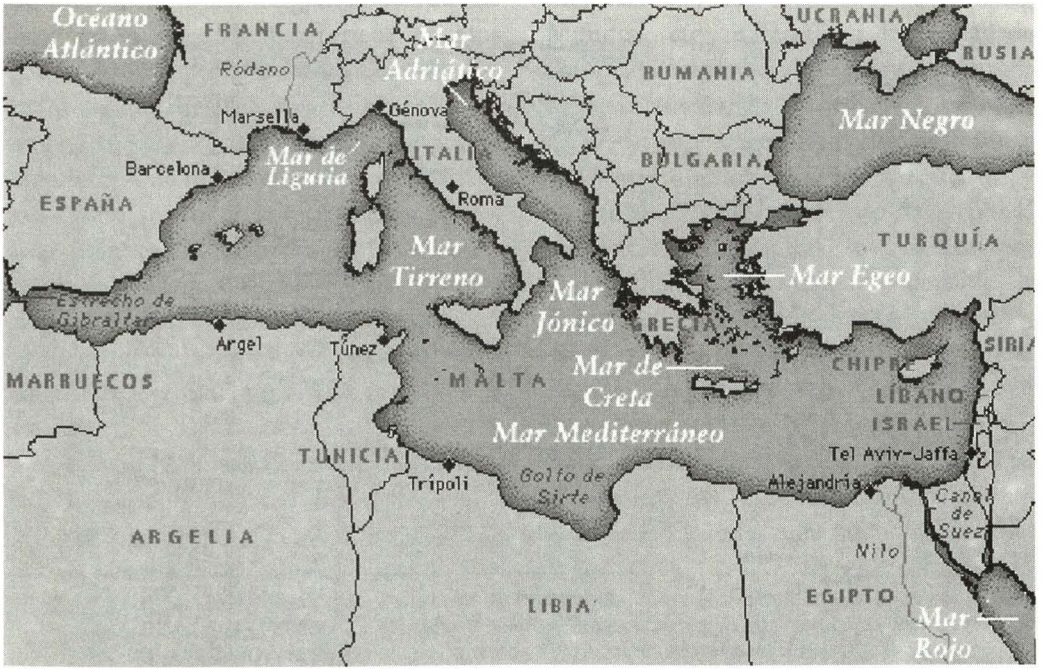
poder de ésta. El inconveniente es que esta visión del mundo no es exacta, es una simplificación de un fenómeno extremadamente complejo.[1]

La actual reestructuración del orden planetario está impulsada por muchas fuerzas que no son coincidentes, sino, o relativamente contrapuestas, o sencillamente divergentes. Así, por ejemplo, a nivel geopolítico no hay una homogeneización del globo -como tiende a haber en el ámbito de la comunicación-, sino un traslado del centro geoestratégico al área del Pacífico. Geopolíticamente hablando, el mundo del siglo XXI tiene un nuevo centro en la Cuenca del Pacífico, en la cual se acumula la mayor cantidad de poder económico, militar y científico existente.

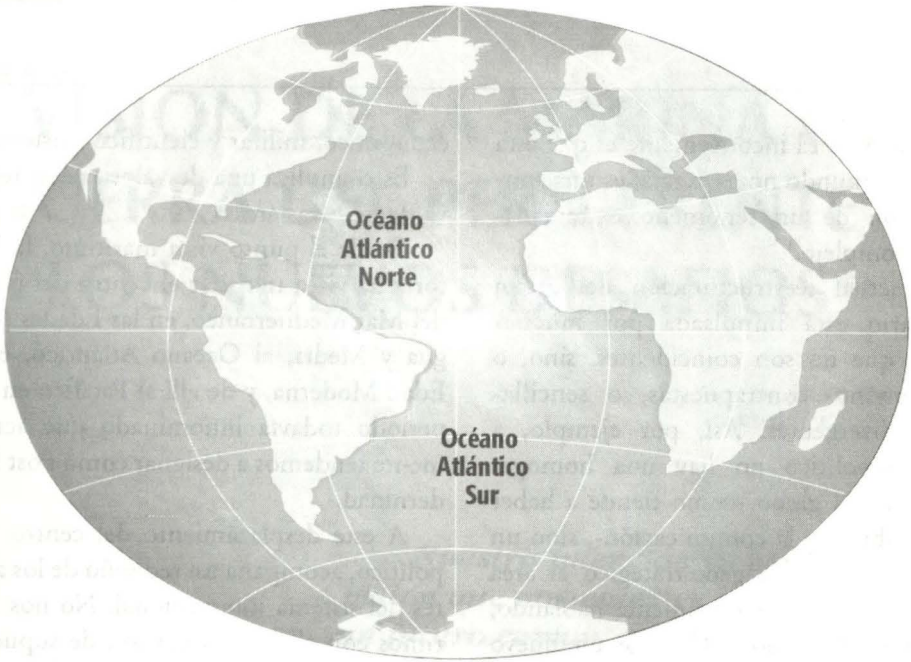
Esto implica una desvalorización relativa de las otras áreas.

Desde el punto vista marítimo, la Historia ha visto transitar el centro del poder, del Mar Mediterráneo, en las Edades Antigua y Media, al Océano Atlántico, en la Edad Moderna, y de allí al Pacífico en este periodo todavía innominado que actualmente tendemos a designar como Post Modernidad.

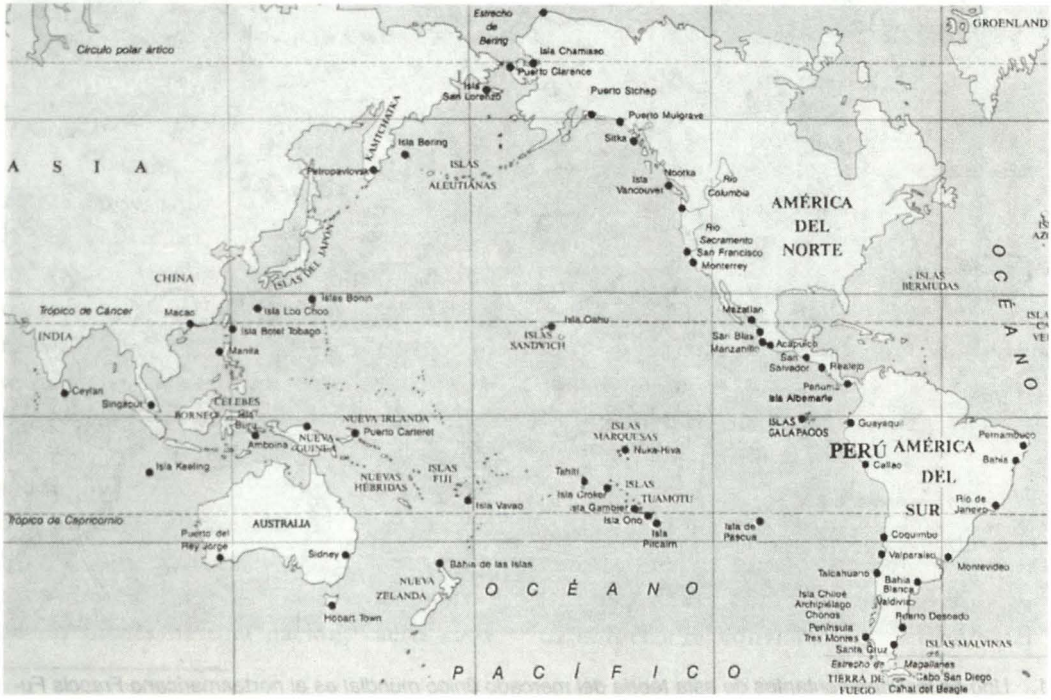
A este desplazamiento del centro geopolítico, acompaña un rediseño de los actores del sistema internacional. No nos referimos con ello a la aparición de supuestos actores transnacionales y no estatales, como serían los grandes *holdings* de volumen y de



1. *Uno de los representantes de esta teoría del mercado único mundial es el norteamericano Francis Fukuyama, quien en su libro* El fin de la Historia *sostenía que con la caída del comunismo el mundo sería un escenario de paz sostenido en dos pilares: la democracia liberal y la economía de mercado.*



La actual reestructuración del orden planetario está impulsada por muchas fuerzas que no son coincidentes sino, o relativamente contrapuestas, o sencillamente divergentes.



Actualmente en la Cuenca del Pacífico se concentra más de la mitad del comercio mundial y tres de las más importantes economías mundiales pertenecen a esta región.

acción planetaria, puesto que los tales *holdings* transnacionales suelen ser el brazo económico de un actor político del nivel global. Sea la IBM, Microsoft, Daimler, Toyota, etc., ellas están afincados en una potencia política planetaria y obran de consuno con ésta; por una razón simple, intereses desperdigados por todo el globo exigen una capacidad de protegerlos equivalente. Digamos que Microsoft fuese realmente una transnacional en cuanto a identidad corporativa, y que para demostrar lo cual, y para ahorrarse impuestos, afincase su centro en uno de esos cuasi no Estados con mera función financiera, como Liechtenstein, Luxemburgo o Gran Caimán. En caso de que, digamos la India o Alemania, decidiesen expropiar los grandes centros de producción que Microsoft tiene en esos países, es evidente que dichos cuasi no Estados serían completamente incapaces de darle protección. Microsoft es una empresa americana que funciona a nivel transnacional, como Toyota es una empresa japonesa o Daimler es una empresa alemana. En este terreno, como en todo lo demás de lo político, sigue valiendo el axioma que con tanta frecuencia nos recordara Carl Schmitt "la protección supone el derecho a la obediencia"[2].

El redimensionamiento del que estábamos hablando se refiere al hecho de que los Estados Nación post westfalianos, hijos de la modernidad[3], no tienen más la dimensión ni la estructura de poder requerida para poder actuar autónomamente a nivel planetario. Así como la nueva época es la Era del Pacífico, también lo es la de los grandes espacios regionales. Estos son los nuevos actores del escenario político, en tanto y en cuanto sólo ellos tienen la capacidad de generar espacios soberanos, en los cuales está excluida la intervención con autoridad de poderes ajenos.

Actualmente, los Estados nacionales de tamaño convencional, han quedado reducidos a la condición de cuasi soberanos. Su capacidad de acción se ve seriamente restringida por limitaciones económicas. Los grandes reguladores del sistema económico internacional, tales como el FMI, el Banco Mundial, etc., determinan las reglas de comportamiento de los Estados convencionales, diseñando inclusive sus políticas de mediano y largo plazo. Esto se traduce en que muchos Estados pequeños y aun medianos, se han dejado llevar por la tendencia de reemplazar su moneda por la del hegemón, habiendo perdido la soberanía económica básica, que es la soberanía monetaria. En cambio, los grandes espacios regionales, cuyo ejemplo más claro lo tenemos en la Unión Europea, generan nuevas monedas que sustituyen a las de los Estados nacionales integrantes, incluso cuando éstas son signos monetarios

2. *Carl Schmitt es el pensador más importante en lo que se refiere a Teoría del Estado. Su principal obra es* El concepto de lo Político; *en el que establece su famoso concepto político amigo-enemigo donde argumenta que la esencia de lo político no puede ser reducida a la enemistad pura y simple, sino a la posibilidad de distinguir entre el amigo y el enemigo.*
3. *La paz de Westfalia, firmada el 24 de octubre de 1648 entre Francia y Suecia, por un lado, y, por el otro, entre España y el Sacro Imperio Romano, puso fin a la Guerra de los Treinta Años, reconociendo la soberanía de cada uno de los Estados miembros del Sacro Imperio Romano y dando origen al concepto de Estado-Nación que dominó la escena internacional en los últimos tres siglos.*

País	Area (Km2)	Población (Millones)	P.B.I. (Billones USD $)	P.B.I. Per Cápita
Australia	7,682.00	18.30	416.20	21,712.00
Brunei Darussalam*	5.80	0.31	5.60	16,648.00
Canada	9,971	30.30	722.30	23,091.00
Chile	757.00	14.62	185.10	12,215.00
China	9,561.00	1,244.20	4,800.00	3,804.00
Hong Kong,	1.00	6.50	158.20	2,231.00
Indonesia	1,919.00	203.40	610.50	2,714.00
Japan	378.00	126.00	2,950.10	23,311.00
Korea	99.00	45.70	625.70	13,181.00
Malasia	333.00	21.00	229.10	10,512.00
Mexico	1,973.00	94.30	865.50	8,625.00
Nueva Zelandia	271.00	3.80	63.80	16,703.00
Papua Nueva Guinea	453.00	4.21	11.60	2,354.00
Peru	1,285.00	24.40	116.00	4,294.00
Filipinas	300.00	71.40	282.00	3,475.00
Rusia	17,075.00	147.70	620.30	4,249.00
Singapur	1.00	3.40	98.00	23,607.00
Tailandia	513.00	59.70	388.70	6,348.00
Estados Unidos	9,373.00	271.80	9,255.00	33,586.00
Viet Nam*	325.00	76.55	143.10	1,817.00

Fuente: CIA WORD FACTBOOK, 2001
VALORES DE PBI CON APLICACIÓN DE FACTOR DE CONVERSION PPP

de tánto prestigio como el marco alemán.

Los grandes países continentes equivalentes en sí mismos a espacios regionales, tales como China, han conservado no sólo su moneda, sino mecanismos de resguardo que han impedido que las grandes fuerzas financieras pudiesen manipular su economía como pasó en la llamada crisis de los países asiáticos. Pero, insistimos, esta soberanía monetaria, ya no es posible sino a actores del volumen de un gran espacio regional. Paralelamente al desarrollo e integración económica y comercial, surge como necesidad esencial, la generación de mecanismos de protección concurrentes, constituidos por los sistemas de seguridad colectiva regionales. También en este punto, la Unión Europea da el ejemplo con un mecanismo de seguridad que derivará en el año 2003 en un comando único, con lo

cual se habrá logrado un reequilibrio de la OTAN que aparecerá ahora sustentada en dos columnas, de momento de peso distinto, pero que tenderán en el largo plazo a homogeneizarse. Lo que todavía no está claro es el principio integrador de estos espacios regionales. Probablemente Huntington tenga razón y sea la identidad cultural el gran aglutinador que regule la intensidad del impulso integrador. Ahora bien, las distintas culturas suponen distintos sistemas políticos o por lo menos matices diversos de los mismos. Incluso en bloques culturalmente tan similares como lo son el norteamericano con el europeo, se dan diferencias sustanciales entre los modelos de democracia que han edificado cada uno de ellos. La democracia del individualismo norteamericano, es muy distinta de la del comunitarismo europeo. Hay estándares mínimos comunes tales como el respeto a los derechos humanos, pero el acento de éstos se desplaza y diferencia de un sector a otro. Y si esto es así entre bloques tan emparentados y tan semejantes, las diferencias con el bloque asiático o con el musulmán resultan mucho mayores. Pretender que en el espacio cultural musulmán rija una democracia de modelo anglosajón, no solo es una utopía absurda sino, más aun, un mesianismo peligroso que puede desatar agudizaciones de conflictos potencialmente explosivos, tal como lo muestran los actos terroristas perpetrados contra los Estados Unidos sobre uno de los más importantes centros empresariales del orbe e instituciones políticas tan representativas como el Pentágono, el último 11 de setiembre.

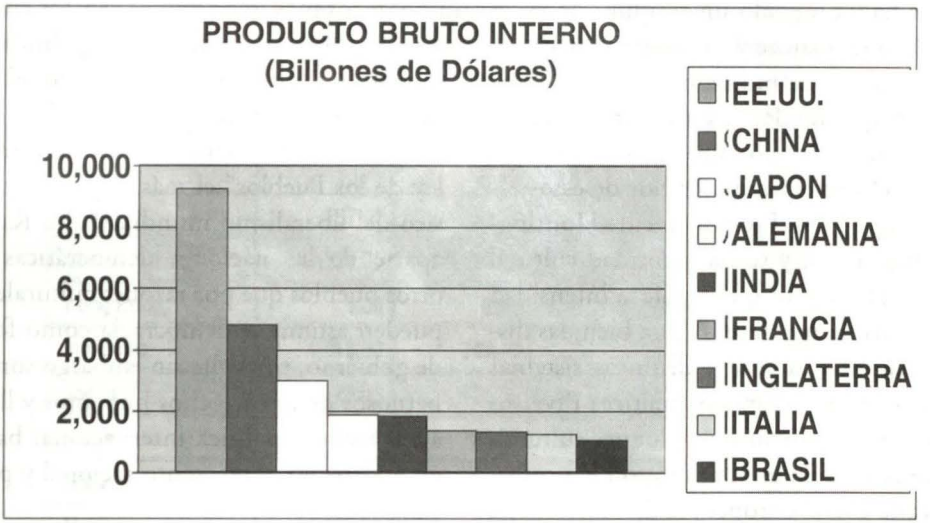
Como lo ha hecho saber en su libro "La ley de los Pueblos" el más importante teórico del liberalismo mundial, John Rawls[4], aparte de las naciones democráticas hay otros pueblos que por razones culturales no pueden asumir la democracia como forma de gobierno, pero que sin embargo son respetuosos de los derechos humanos y llevan adelante una política internacional basada en el derecho, y por tanto racional y previsible.

Algo igual puede decirse del Asia, donde Japón es todo menos una democracia convencional, y China es el gigante autoritario que siempre fue en épocas de prosperidad. La alternativa histórica en China ha sido siempre la de elegir entre autoritarismo ilustrado y anarquía. Tampoco allí cabe la menor expectativa de que se vaya a instaurar una democracia de modelo occidental. Tendremos que aprender a convivir con esta pluralidad de sistema "político".

Nos atrevemos a vaticinar que la democracia sólo arraigará en las tres grandes áreas donde predomina la civilización occidental cristiana, esto es, la Unión Europea, Norteamérica y Sudamérica, aunque, claro está, con los matices ya mencionados[5].

Todo esto nos lleva a pensar que el sistema del mundo de hoy se caracteriza por

4. *Samuel Huntington en su libro* La Tercera Ola *expone la tesis de que los países occidentales son aquéllos en los que la democracia es el sistema político a imperar.*
5. *Henry Kissinger, ex Secretario de Estado de los EE.UU., trata en su libro sobre la importancia para los Estados Unidos de la Política Exterior, sobre todo en un mundo tan conmocionado y convulsionado como el de hoy.*



Fuente: CIA WORD FACTBOOK, 2001

un multipolarismo, cosa que es muy clara en el ámbito económico.

Si analizamos los indicadores económicos de los países industrializados, resulta claro que la hiperpotencia norteamericana tiene un relativo predominio económico, pero está lejos de tener el peso que poseía a fines de la década del 50, cuando por sí solo producía más del 50% del PBI mundial. La tendencia actual se dirige a reducir cada vez más su predominio relativo.

De seguir las cosas como están, antes de mediados del presente siglo China se habrá convertido en la primera potencia económica del mundo, según fuentes del Fondo Monetario Internacional.

Esta multipolaridad económica se ve distorsionada por la asimetría en la distribución del poder militar. En la actualidad, más del 60% del poder militar mundial se encuentra en manos de los EE.UU. Ahora bien, también en este terreno la tendencia hacia la multipolaridad se va acentuando cada vez más. Por ejemplo, China ha logrado establecer un sistema de defensa en el Mar de China, de tal naturaleza que en todas las simulaciones resulta vencedora de cualesquier Fuerza de Tarea norteamericana que pretendiese ingresar violentamente en esa zona. Por primera vez, en más de un siglo, hay una zona estratégicamente importante del Pacífico donde podría no regir la hegemonía naval americana[6]. Además de eso, al convertirse la India en una potencia nuclear por lo menos ha permitido mantener a su territorio inmune a toda interven-

6. *El Padre Bryan Hehr, profesor en Harvard, es autor de una teoría denominada "la ética de la intervención"; en ella expone las razones que justificaría una intervención. Cuando una regla moral es superada por otra, se debe intervenir para evitar el mal mayor. Por ejemplo, cuando un padre observa que sus dos hijos están peleando, debe intervenir para evitar que se hagan daño.*

ción convencional de cualquier otra gran potencia.

En contra de la tesis que venimos sosteniendo, podría argüirse que el desarrollo del derecho internacional, que, como se sabe, generalmente sigue al imperio, apunta a un control norteamericano cada vez mayor sobre el mundo. Se dirá, por ejemplo, que para intervenir contra Iraq por el conflicto de Kuwait, EE.UU. requirió de la aprobación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y que en cambio, en el caso de Kósovo, no requirió sino consultar con sus aliados de la OTAN y apelar a un supuesto nuevo derecho humanitario que le conferiría la capacidad de intervenir donde quiera se cometiesen "crímenes contra la humanidad". Pues bien, tampoco esto sería exacto; más bien el curso de los acontecimientos admite otra interpretación, explicándose como un recurso para evadir el posible veto por parte de China o Rusia en el seno del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La intervención humanitaria en Kósovo, sin el consentimiento de dicha Organización Internacional, pudo producirse porque no afectaba intereses vitales de otras potencias con capacidad nuclear. Según Henry Kissinger[7], en su último libro "¿Necesita América una Política Exterior?", el recurso a los llamados "crímenes contra la humanidad" encierra una ambigüedad ética que puede ser comprobada en casos tales como la pacificación de Chechenia y los conflictos étnicos en Sierra Leona. Rusia utilizó métodos mucho más brutales que los usados por Serbia en el Kósovo y allí no se produjo intervención alguna. Como tampoco se produce en Sierra Leona, donde el Estado central ha dejado de existir y las matanzas tribales son cosas de todos los días. Es seguro que si China se propusiese llevar adelante una limpieza étnica de características hitlerianas en el Tibet, no habrían sino protestas verbales. La cuestión está en que, por tanto, el presunto nuevo derecho internacional tiende a aplicarse sólo a los países pequeños y en zonas desprovistas de protección nuclear. También en este terreno avanzamos, pues, a una poliarquía. Como sostiene John Mersheimer, "nos encontramos avanzando de vuelta al pasado"[8], sólo que el juego de equilibrio no se dará ahora entre Estados Nación, sino entre grandes espacios regionales. Tan es esto así, que en el actual misionamiento de las Fuerzas Armadas norteamericanas, la primera prioridad la tiene la preparación para enfrentar conflictos a nivel de regiones mundiales.

---

7. *John Mersheimer es profesor de Ciencias Políticas de la Universidad de Chicago; él señala que un mundo compartido entre dos (Estados Unidos y la Unión Soviética durante la guerra fría) era más fácil de conducir que otro multipolar donde son numerosos los participantes, los intereses y los riesgos. Sostiene que la división Este-Oeste fue una gran cosa ya que establecía paradigmas claros, proponiendo luego una política para restablecer la bipolaridad.*
8. *El coronel de la Fuerza Aérea de los EE.UU. John Warden es autor del concepto del enemigo como un sistema compuesto por cinco anillos concéntricos con el anillo interior compuesto por el Liderazgo enemigo y rodeado por los anillos de los esenciales orgánicos, la infraestructura, la población y las fuerzas militares.*

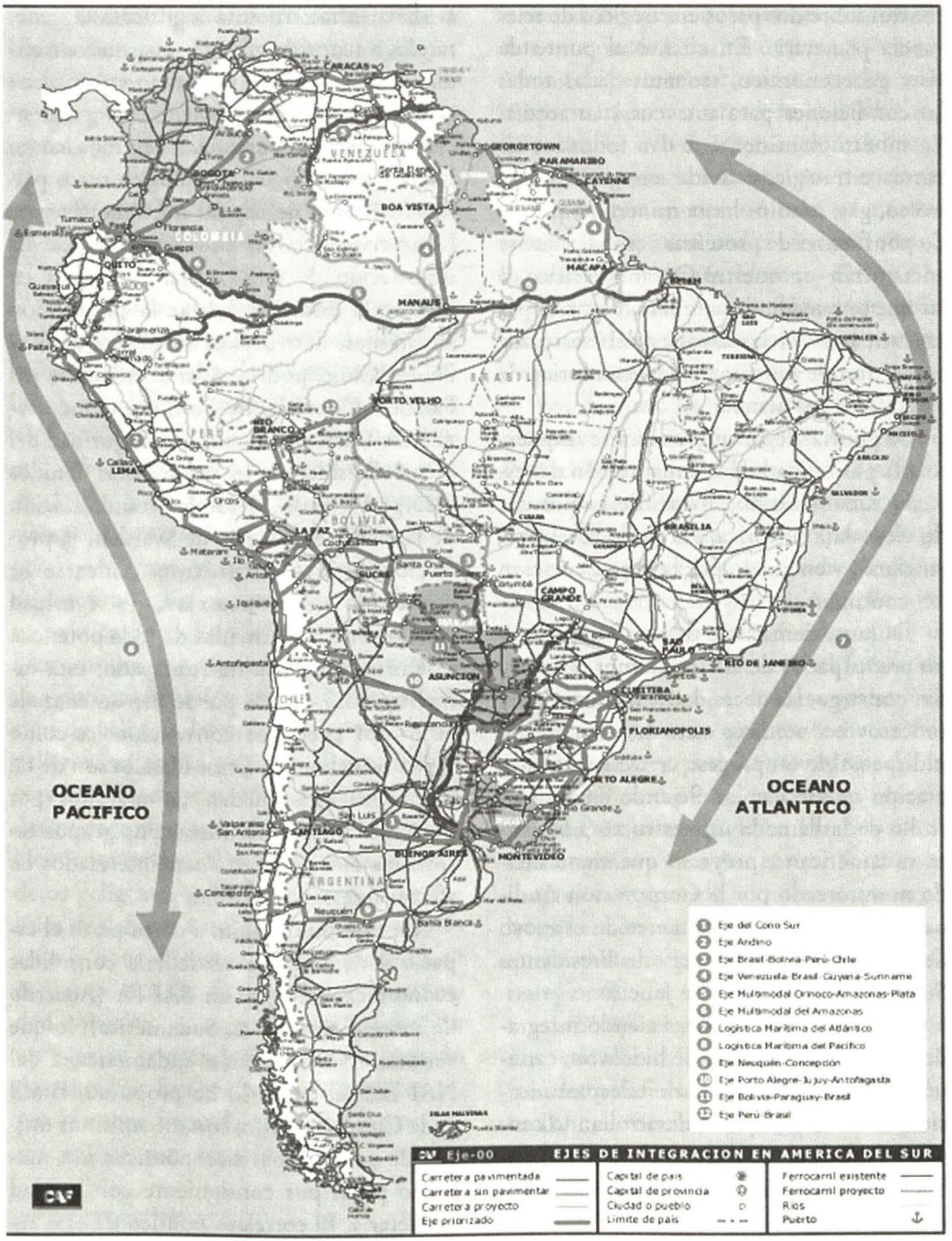
2. LA SITUACIÓN DE SUDAMÉRICA

De momento, como sostiene el gran geopolítico americano Saul Cohen, plasmado en su mapa geoestratégico, Sudamérica se encuentra en una esfera de marginalidad estratégica; esto es, no encerramos en nuestro seno a ninguna potencia nuclear ni tenemos enclaves de otras potencias que sean vistos como un reto por ninguna de las potencias planetarias. Somos un conjunto de nueve naciones, que reúnen entre ellas una potencia emergente, Brasil, y un conjunto de países en proceso de modernización o en vía de desarrollo. Ahora bien, salvo Brasil, y aun esto bajo condición, ninguno de nuestros países aislado puede tener, ni desarrollará, por sí sólo en ningún futuro previsible, la masa de poder necesaria para ejercer una verdadera soberanía y por consiguiente ser actores del escenario internacional. Por separado estamos condenados a una posición de marginalidad y periferización cada vez más pronunciadas. La consecuencia política del ALCA (Área de Libre Comercio de América)[9], si se diese, no como relación entre bloques, uno norteamericano y uno sudamericano, sino como absorción individual de nuestros países en el NAFTA, (Acuerdo de Libre Comercio de Norte América) podría terminar en una finlandización económica de Sudamérica[10]. Por ello es que el Departamento de Estado Norteamericano en su informe del año 2002 al Congreso, reconoce que Brasil tiene derecho a constituir un bloque sudamericano el cual como tal entraría en el ALCA.

Ahora bien, todo esto es paradójico porque nuestro continente, a diferencia de todos los otros, tiene prácticamente una unidad de lenguaje, y ciertamente una macro unidad cultural. Nuestras respectivas identidades nacionales son variantes de una identidad básica que nos es común. Además de eso, tenemos hasta una religión mayoritaria común. Desde el punto de vista geoestratégico, gracias al canal de Panamá, somos prácticamente un Continente Isla, abierto a los dos océanos principales y con

9. *En 1861 ocurrió un incidente en el puerto de Valparaíso que condujo a una delicada crisis internacional que amenazó culminar en un conflicto armado entre los Estados Unidos de América y Chile, originado por la muerte de dos tripulantes norteamericanos del crucero USS* Baltimore *que estaban haciendo uso de su franco en dicho puerto. El Presidente de los EE.UU, Benjamín Harrison, en un mensaje dirigido al Congreso, calificó el episodio ocurrido en Valparaíso como un ataque salvaje y brutal, cuyos orígenes se encontraban en la hostilidad hacia marinos que vestían el uniforme de los Estados Unidos. Se iniciaron intensos preparativos en los Estados Unidos para preparar una eventual intervención con el medio militar, ante lo que se estimó como un agravio al prestigio de la Unión y su gobierno por parte de Chile. Ante la gravedad de la amenaza se produjo un cambio drástico en la política chilena. El Ministro de Relaciones Exteriores renunció y fue reemplazado. Una nota oficial de la cancillería de Chile refleja la nueva actitud adoptada bajo la presión de los hechos. En ella se condenan los sucesos ocurridos en el puerto de Valparaíso y se ofrecen las más amplias excusas y satisfacciones a las demandas de los Estados Unidos. El President Harrison dio por cerrado el episodio.*

10. *Finlandización es un término que durante algunas décadas se empleó para caracterizar la situación de Finlandia, un país democrático y formalmente soberano, pero cuya política exterior debía forzosamente estar sometida a los intereses de la Unión Soviética, con la que compartía una extensa frontera. La palabra sirvió para identificar el comportamiento de un Estado que tuviera que adecuarse a los dictados de otro muy poderoso con el cual limitara, a fin de impedir lisa y llanamente que este lo absorbiera.*



SUDAMÉRICA: un subcontinente depositario de recursos energéticos, minero-metálicos y, además, uno de los principales reservorios de agua dulce del planeta.

control sobre dos pasos estratégicos de relevancia planetaria. En cuanto al punto de vista geoeconómico, tenemos dadas todas las condiciones para una cuasi autarquía. En nuestro continente se dan todos los recursos estratégicos, desde energéticos -petróleo, gas, uranio- hasta minerales, pasando por fuentes de proteínas como las que se encuentran en nuestro Océano Pacífico, o las que se pueden desarrollar en las pampas argentinas o en las sabanas del norte, así como uno de los principales reservorios de agua dulce del planeta.

Se podría alegar que un límite impuesto a la posibilidad de la constitución del espacio sudamericano, aparte de rivalidades de vieja data histórica, ahora de nivel provinciano, viene dado por la desarticulación del continente.

Durante demasiado tiempo hemos estado preocupados de aislarnos unos de otros. Sin embargo, las necesidades mismas de los procesos económicos actuales han hecho indispensable un proceso creciente de integración que se viene reflejando en el desarrollo de la llamada infraestructura logística sudamericana, proyecto que viene siendo monitoreado por la Corporación Andina de Fomento y que ha merecido el apoyo de la Primera Conferencia de Presidentes Sudamericanos de Río de Janeiro.

Nuestro continente está siendo integrado por un gran sistema de hidrovías, carreteras, puertos y sistemas de telecomunicaciones. Además estamos desarrollando centros de producción y mecanismos de distribución de energía e infraestructuras y comunicación autónomas.

Esta infraestructura logística está generando, a pasos de gigante, una nueva realidad política, puesto que una vez en plena actividad ella generará una interdependencia de tal naturaleza que veremos cómo blancos estratégicos, situados en otros países, resultarán de capital importancia para la supervivencia de nuestras naciones. La destrucción de una central energética en Venezuela podría paralizar la producción en Brasil, la destrucción de un puerto en el Perú o Chile, podría aislar el Atlántico del Pacífico. Como ha hecho notar Condolezza Rice[11], asesora en temas de seguridad del actual Presidente de los Estados Unidos George W. Bush, desde la estandarización de la visión estratégica de Warden, la protección de la infraestructura crítica se ha convertido en la tarea clave de seguridad para las Fuerzas Armadas de toda potencia. Además, como ella ha subrayado, esta infraestructura crítica puede ser amenazada tanto por enemigos convencionales como no convencionales. Estos blancos son de tal naturaleza que pueden ser atacados por Fuerzas Armadas clásicas o por grupos terroristas o seudo terroristas interesados en afectar nuestro desarrollo.

En nuestra opinión, a corto plazo el espacio sudamericano se debería consolidar económicamente en un SAFTA (Acuerdo de Libre Comercio de Sudamérica), lo que vendría a ser la versión sudamericana del NAFTA, tal como lo ha propuesto Brasil en la Cumbre de Río, con mecanismos únicos de control macroeconómicos y a mediano plazo por consiguiente con unidad monetaria. El correlato político de esto se-

11. Condolezza Rice es asesora en temas de seguridad del presidente Bush.

rá un proceso de integración similar al de la Unión Europea. Si esto ocurre a tiempo, Sudamérica podrá entrar al nuevo periodo histórico con esperanza de alcanzar el protagonismo que nos adeuda la historia.

3. PANORAMA DE SEGURIDAD PARA NUESTRA REGION

Si las tendencias del sistema mundial y de la situación regional son tal como las hemos descrito, resulta claro que nuestras políticas de defensa requieren una urgente adecuación a este nuevo escenario. Las tareas convencionales para las que han sido diseñadas, provenientes de una constelación política vigente en el siglo XIX, tienen poco que ver con el siglo XXI. Si algún país de nuestra región se empeñase en diseñar su política de seguridad en base a un conflicto con un país vecino, estaría diseñando una estructura de defensa orientada en función de peligros del pasado e ignorando los peligros reales del presente. Las costosísimas capacidades que nos permitirían poder destruirnos el uno al otro, son tan inaplicables como irrelevantes respecto a los verdaderos peligros que nos amenazan. Una política de defensa autónoma sólo la podemos asumir a nivel regional. La región en su conjunto, dotada de un sistema de seguridad colectiva, es capaz de constituirse en un espacio con exclusión de intervención de potencias foráneas en una primera etapa, y en una segunda etapa en una potencia militar con capacidad de proyección mundial. Ninguno de nuestros países aisladamente puede hacer tal cosa; si nos empeñamos en permanecer aislados, todos estaríamos siempre a merced de la posibilidad de cualquier tipo de intervención. Además, los ingentes recursos que hemos mencionado, que están en nuestro mar, en nuestra amazonía, etc., son codiciados por otros y lo serán cada vez más. Homer - Dixon[12] ha demostrado cómo los conflictos por recursos proteínicos y medio ambientales se van a agudizar en el curso de este siglo.

Las fuentes de alimentos tales como nuestras zonas económicas exclusivas en el Pacífico y las fuentes de agua en la Amazonía van a ser de tal modo codiciadas que se pretenderá que, si no somos capaces de garantizar su protección e impedir su depredación, debemos ser privados de ellas. Por consiguiente, una tarea fundamental de nuestras Fuerzas Armadas en el futuro deberá ser la protección de estas grandes reservas, cosa que no podremos hacer sino colectivamente, por la naturaleza de las mismas. Piénsese en el caso de las especies marinas transzonales. En suma, la primera tarea urgente y vital de nuestras Fuerzas Armadas es asegurar de tal manera el orden y la protección de nuestro ámbito, que no quede pretexto para una intervención extraregional.

Esto supone ya un nivel de, por lo menos, coordinación de las políticas de protección y defensa comunes. No podemos vacilar más tiempo en pasar de la etapa de las medidas de confianza a una etapa de se-

12. *Thomas Homer-Dixon es un profesor asociado de Ciencias Políticas y Director del Programa de Estudios de la Paz y Conflicto de la Universidad de Toronto, y experto en temas de escasez, medio ambiente y violencia.*

guridad colectiva, coordinada y estructurada apuntando a un mando regional, tal como el que está sucediendo en la Unión Europea, donde las responsabilidades se asumen de acuerdo a cada situación y posicionamiento geográfico, existiendo un mando supremo rotativo.

Naturalmente, como no existe la armonía preestablecida que postulan tácitamente los idealistas, todos estos desarrollos y reajustes se producirán con inevitables fricciones; sin embargo, es de esperar que hayamos desarrollado la suficiente racionalidad social como para superarlas a través del diálogo y el compromiso.

Párrafo aparte merece una cuestión que debería plantearse siquiera en el plano teórico. La condición de posibilidad militar de la existencia de una gran potencia autónoma, la brinda hoy el poder nuclear. Nuestras naciones son todas firmantes del tratado de no proliferación y hemos generado, conjuntamente con la Antártica, la primera gran zona regional libre de armas nucleares. Es muy bueno y perfectamente sensato que ninguna de nuestras naciones se haya decidido a desarrollar contra las demás un poder nuclear. Lo que habrá que preguntarse es si el gran espacio sudamericano cuando haya llegado a su plena madurez, tenga necesariamente que estar desprovisto, en cuanto a espacio regional, de armas nucleares.

La teoría de la disuasión nos ha mostrado con clarísimos ejemplos históricos, cómo el gran disuasor de la segunda mitad del siglo XX, ha sido el poder nuclear. Por el volumen de las riquezas acumuladas en su seno, Sudamérica está llamada, como unidad, a ser gran potencia económica y a tener un peso planetario.

La riqueza despierta la codicia de los otros y suscita peligros que deben ser afrontados. Es evidente que una gran potencia sudamericana, dada su naturaleza política democrática, no puede ni debe ser agresiva, sino que su tarea debe ser más bien contribuir a un balance de poder global que impida cualquier intento de alteración violenta del orden mundial. Pero para este papel pacífico, ajeno a toda pretensión expansionista, se requiere la fuerza proporcional adecuada.

Naturalmente un gran espacio regional sudamericano debe pensarse como aliado potencial del gran espacio regional norteamericano, pero con toda la autonomía política y económica que ello requiere y capaz de asegurar por sí solo su propia seguridad. Igualmente por razones culturales tenemos también un lazo privilegiado con Europa, de algún modo quizá mayor que con los Estados Unidos, en lo que se refiere al origen histórico de nuestra identidad cultural. Nuestro sistema de alianzas, pues, no está llamado a ser excluyente sino incluyente. Así asumiría una nueva forma el famoso dicho de George Canning[13] "he llamado a la vida política al nuevo mundo para reestablecer el equilibrio en el viejo". Quizás Su-

13. *George Canning fue un estadista inglés quien en 1827 ocupó el cargo de Primer Ministro Británico. Sus políticas hacia las colonias españolas en América, cuya independencia reconocía, condujeron a la promulgación de la Doctrina Monroe que sostenía la tesis "América para los americanos", un principio de la política exterior de los Estados Unidos establecida en 1823 por el cual no se permitía la intervención de las potencias europeas en los asuntos internos de los países del hemisferio occidental.*

damérica esté llamada a aparecer a la vida política planetaria en el siglo XXI para reestablecer un equilibrio estable en el planeta basado en el derecho y la equidad; pero ello exige, como hemos venido insistiendo, una Sudamérica política, económica y militarmente unida, una confederación de patrias, como quería De Gaulle para Europa. Esto es, una unión en la cual no se pierda, sino se potencien nuestras identidades, integrándose en un horizonte espiritual común. Si no logramos esto estaremos condenados a conflictos estériles y a una progresiva consolidación como periferia permanente dentro del sistema del mundo.

4. TAREAS DE LAS MARINAS DE LA REGION EN EL SIGLO XXI

De lo que venimos diciendo se deduce la naturaleza y el ámbito de nuestras tareas. Ellas tienen diversos planos.

Tareas Nacionales

Cada una de nuestras marinas, mientras dure el proceso de integración, debe mantener la capacidad de disuadir cualesquier intento intraregional de alterar por la fuerza su agenda política de manera contraria a sus grandes intereses. Esto supone una capacidad disuasiva convencional mínima. En este aspecto, aparte de la estandarización en los gastos de defensa, lo ideal sería llegar a tener una completa transparencia de unos con otros relativa al potencial militar, y así poder establecer estos mínimos de manera eficaz.

Tareas Colectivas Subregionales

En este plan se debe afrontar aquella problemática que es específica y común a un conjunto de países, como es, por ejemplo, a Chile y Argentina el control de los pasos australes entre los dos océanos; o a Ecuador, Perú y Chile la custodia del riquísimo mar fertilizado por la corriente de Humboldt. Estas tareas deberían ser asumidas de manera coordinada, de modo que se evite la duplicación de esfuerzos o, peor aún, el descontrol en la zona. Esta estrecha colaboración en el combate contra la contaminación, depredación de recursos, el tráfico ilícito de drogas, el tránsito de materias altamente peligrosas, como desechos nucleares, o el terrorismo internacional, son una tarea que de por sí exige acción conjunta y coordinada. Ninguno de nosotros puede por sí sólo afrontarlas exitosamente sin la cooperación de los otros. Este hecho nos obliga a llevar adelante e institucionalizar un sistema de coordinación eficiente y eficaz.

No se nos escapa el que esta coordinación supone un proceso de estandarización en doctrinas, recursos, tecnologías, etc., que requerirá tiempo y tendrá costos, pero es indispensable.

Tareas Regionales

Hay algunas tareas que afectan a toda la región. Nos referimos a aquéllas que tienen un carácter estratégico regional. La primera de las cuales, en cuanto a inmediatez, es el mecanismo de protección de la infraestructura crítica sudamericana. Este mecanismo de protección debe ser colectivo. A la larga, exige la generación de un sistema de comando sudamericano encargado de diseñar, coordinar y monitorear este sistema de custodia. En lo que a las Marinas se

refiere, esto afecta sustancialmente a la protección de puertos, hidrovías y vías marítimas de comunicaciones.

En nuestro concepto, una flota adecuada para tan enorme tarea sólo la puede tener el sistema sudamericano. Es el sistema el que debe responder a las tareas de protección a larga distancia y proyección de poder a niveles globales.

En suma, las Marinas Sudamericanas y en especial las de Chile y Perú, están llamadas a ser complementarias y no adversarias, y a tener en conjunto una presencia planetaria. Es a eso a lo que debemos apuntar.

5. PROYECCIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

En función del proceso de globalización así descrito y teniendo en cuenta la consolidación democrática por la que viene pasando nuestra región en general y el Perú en particular, la Marina de Guerra del Perú está llevando a cabo un proceso de reestructuración y modernización organizativa con el fin de adecuarse a los nuevos retos y llegar a ser una Institución moderna, reconocida y respetada, con una organización flexible, eficiente y eficaz, sustentada en valores éticos y morales, que garantice la Seguridad Nacional en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, contribuyendo de esta manera con el Desarrollo Nacional, tal como lo señala nuestra visión de futuro.

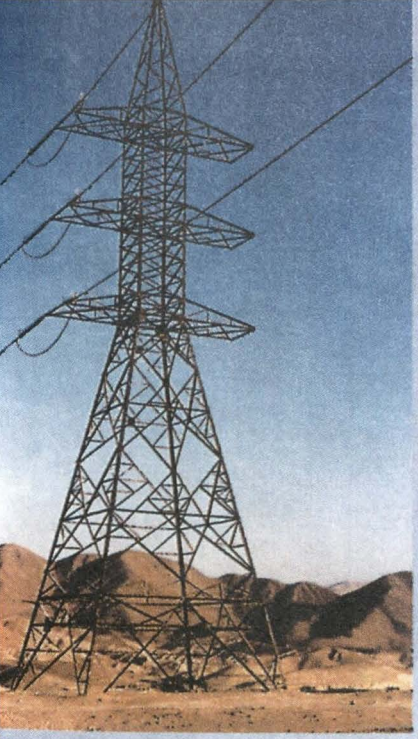
La Marina, en adición a su misión principal, viene poniendo especial énfasis en su capacidad de afrontar los nuevos retos globales y regionales. En este sentido, sin descuidar su permanente presencia en el Pacífico, dirigida a satisfacer las tareas de seguridad convencionales, ha iniciado un proceso de intensificación del patrullaje oceánico que implica custodia del medio ambiente, interdicción de la depredación de recursos de la biomasa y represión de toda actividad ilícita que se produzca en nuestro mar, poniendo especial acento en la lucha contra el narcotráfico.

Un elemento fundamental en el proceso de reestructuración es la nueva importancia que se le está reconociendo a la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía. En nuestro concepto la estructura de hidrovías, que, como ya hemos mencionado, está en proceso de articular el continente, ha hecho de la protección de las mismas una tarea esencial de nuestra Marina.

Ahora bien, el nuevo nivel de presencia en la Amazonía nos ha puesto necesariamente en mayor contacto con problemas específicos de la zona, tales como narcotráfico, deterioro del medio ambiente y depredación acelerada de las especies.

En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con la autoridad policial, viene llevando a cabo acciones de patrullaje e interdicción fluvial, destinadas a combatir el tráfico ilícito de drogas que venía empleando crecientemente los ríos como vías de distribución.

Cabe destacar que, en virtud de un convenio con los EE.UU., se encuentra en operación en la ciudad de Iquitos la Escuela Regional de Operaciones Ribereñas, que tiene como misión la capacitación y entrenamiento en materia de operaciones y soporte logístico para la lucha contra el tráfi-



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo

CALIDAD Y EXPERIENCIA EN SERVICIOS HIDROGRAFICOS,

CARTOGRAFICOS Y OCEANOGRAFICOS



En la ***Dirección de Hidrografía y Navegación*** contamos con personal calificado y una tecnología de punta que le brindarán a Ud. el mejor servicio en las áreas de hidrografía, cartografía, oceanografía y meteorología tanto marítima como fluvial y lacustre.

SERVICIOS:
- Levantamientos hidrográficos.
- Cartografía.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Levantamientos fluviales y lacustres.

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

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

Sede Principal: Gamarra 500 - Callao ***Teléfonos:*** 429-9578 429-6019
Fax: 465-2995 ***Escríbanos:***dihidronav@dhn.mil.pe ***Visítenos:*** www.dhn.mil.pe

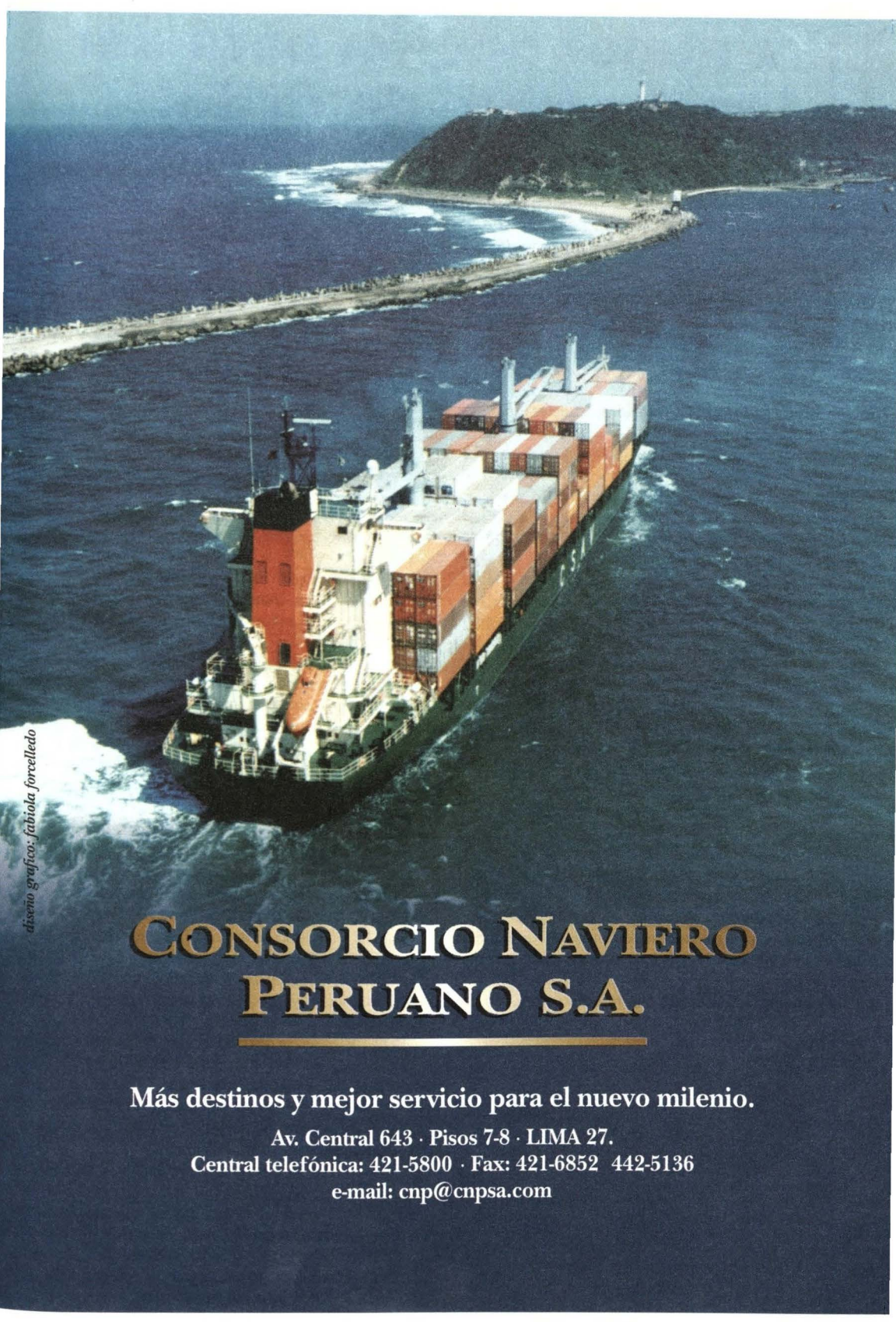
MACROMAR S.A.

AGENTES AFIANZADOS DE ADUANA

R.U.C. 20257094465

Av. E. Faucett Cdra. 30 s/n Centro Aéreo Naval Comercial - Callao
Telf./Fax: 575-1554 575-5369
Zonal Paita - Piura: Av. Jorge Chávez 420
Telf./Fax: 074-612445 074-612446
e-mail: macromar@terra.com.pe

Asesoría Integral en Comercio Internacional
Y Legislación Aduanera, Interconexión Electrónica
Digital con Aduanas y Supervisoras, Despacho anticipad
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata



diseño gráfico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

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

¡La mejor opción para ser un hombre de éxito!

El objetivo de Técnicas Americanas de Estudio es aumentar las capacidades del ser humano en los procesos intelectuales tales como la comprensión y retención al 100 %, estimulando el proceso de la memoria, llegando al análisis y síntesis, disminuyendo el desgaste visual (fatiga ocular), aumentando el nivel de concentración en cualquier ambiente e incrementando el vocabulario técnico y manejo de reglas ortográficas y gramaticales.



Sr. Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú.

Este sistema permite una velocidad de lectura mínima de 2000 palabras por minuto, es decir, leer un libro de 200 páginas en 20 minutos comprendiendo todo.

El proceso de aprendizaje de este sistema no radica en enseñar a leer sino en corregir los malos hábitos de lectura. La idea central es que las personas aprendan a leer correctamente, por ejemplo normalmente leemos en forma horizontal de izquierda a derecha; además permite leer verticalmente todo un renglón en un solo golpe de vista. Es decir, el alumno de Técnicas Americanas está capacitado para recepcionar mayor información en tiempo mínimo, comprendiendo y reteniendo por completo todo lo leído.

Para alcanzar estos increíbles pero maravillosos resultados la compañía ha creado el taquitoscopio, un elemento que permite agilizar los músculos oculares hasta el punto que puedan leer más de 45 minutos sin provocar cansancio visual, como normalmente sucede. Esta técnica es impartida por profesionales altamente capacitados, especialistas en áreas de psicopedagogía, psicología y fonoaudiología, entre otros.

Cabe resaltar que esta metodología puede ser aprendida desde que el ser empieza a deletrear (ocho años) hasta los 80 años. El tiempo de aprendizaje es muy corto. Los resultados del programa se pueden ver prácticamente desde la primera etapa: en los primeros 5 módulos el alumno adquiere una velocidad de lectura mucho mayor a la que tenía cuando ingresó.

La tecnología y la lectura han invadido el mundo entero por tanto, los hombres de éxito deben estar a la vanguardia del nuevo siglo.

Por tal razón TAE va de la mano con la lectura, la educación y la tecnología diseñada para usted.

Un programa de lectura integral que hará de usted un hombre de éxito. El señor Fernando Tisoc Saldarriaga, Director nacional de TAE Perú describe los beneficios: "este programa está diseñado para gente totalmente ocupada como: estudiantes, ejecutivos o profesionales. Usted puede seleccionar la hora que más le convenga durante la semana en los horarios de lunes a viernes de 1pm. a 9pm. y los días sábados 8 am. a 2 pm., sólo tiene que llamar con 48 horas de anticipación. Recuerde sólo invierte una hora por semana".

En caso de que el alumno lo requiera y la psicopedagoga lo indique debe asistir más veces por semana. La enseñanza es prácticamente personalizada, lo máximo que se admite en un aula por semana son siete alumnos.

Desde que Técnicas Americanas inauguró su primera sede hace 17 años en Colombia obtuvo un destacable éxito que le ha permitido cubrir casi la mayoría de las ciudades colombianas (15 sedes). Actualmente tiene presencia en Venezuela, Chile, México, Brasil, Guatemala y República Dominicana y proximamente en Argentina, Ecuador y Costa Rica.

Perú fue el tercer país en el que abrió mercado hace 10 años. Hasta el momento tiene tres sedes en Lima, en los distritos de San Borja, San Isidro, y San Miguel, y filiales en los departamentos de Tacna y Arequipa. Para este año se está proyectando abrir dos sedes más en provincias y dos más en Lima.

En el 2001 la corporación Técnicas Americanas de Estudio ha entregado constancias a más de 30,000 alumnos, de los cuales aproximadamente 4,800 son alumnos del Perú. Para el 2002 tiene como meta entregar 12,000 constancias. De estos 12,000 lectores integrales un 30% terminarán con más de 3,000 palabras por minuto.



co de drogas en un ambiente ribereño.

Debe tenerse en cuenta, además, que en lo que al territorio peruano amazónico se refiere, se ha hecho presente un nuevo reto cual es la custodia de la zona fronteriza con Colombia, a lo largo del río Putumayo, ante la eventual posibilidad de un desborde de las actividades de las fuerzas paramilitares presentes en ese país a causa de la aplicación del Plan Colombia. En respuesta a esto, las Fuerzas Armadas del Perú, y en particular la Marina de Guerra, han adoptado los dispositivos de seguridad correspondientes.

Como ustedes recordarán, el Perú afrontó un gravísimo problema de terrorismo, que, gracias a un esfuerzo nacional y con destacada participación de las Fuerzas Armadas, está ya totalmente bajo control.

La Marina Peruana tuvo destacada participación en este proceso, habiendo asumido la responsabilidad del control de la región de Ucayali en la Amazonía peruana con una superficie de 150.000 kilómetros cuadrados, habiéndose conseguido la completa pacificación de dicha zona, labor en la cual han ofrendado su vida valerosos miembros de nuestra Institución.

La nueva situación estratégica del mundo y las tareas que ella implica han hecho necesaria una reestructuración de nuestra Marina. De acuerdo a ello, se han estructurado las Fuerzas Navales en dos grandes teatros, el Pacífico y la Amazonía, manteniéndose las tareas constabulares propias de la Autoridad Marítima.

Teniendo conciencia que toda la problemática de seguridad global y regional exige la instauración de un sistema de seguridad cooperativo, la Marina de Guerra del Perú viene trabajando en esa dirección a través de la suscripción de convenios con la mayoría de las Marinas de la región, y aquéllas del mundo que son especialmente relevantes para los intereses propios y subregionales[14].

La Constitución Política del Perú establece como misión específica de las Fuerzas Armadas la contribución de éstas al desarrollo económico y social del país. En este sentido, merece destacarse, entre otras, la labor de los Servicios Industriales de la Marina, empresa pública de derecho privado con más de 50 años de actividades dirigidas a la construcción, mantenimiento y reparación de Unidades Navales, así como diversos trabajos de metal mecánica, como son la construcción de puentes y torres de alta tensión.

Por otro lado, en apoyo a las poblaciones de escasos recursos, la Marina viene desarrollando permanentemente actividades de acción cívica, tales como atención médi-

14. *La Marina de Guerra del Perú tiene acuerdos internacionales con las siguientes marinas:*

a. *Rondas de Conversaciones de Altos Mandos de las Fuerzas Armadas: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela y los Estados Unidos.*
b. *Convenios de Asistencia Mutua: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Venezuela y Estados Unidos.*
c. *Conferencias Bilaterales de Inteligencia: Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Venezuela.*
d. *Reunión de Comandos de Zonas Navales fronterizas: Bolivia, Colombia, Chile y Ecuador.*

ca y alfabetización, sobre todo en las regiones más inhóspitas y apartadas de la Amazonía.

6. EL FUTURO INMEDIATO DE LAS RELACIONES ENTRE LAS MARINAS DE PERU Y CHILE

La reciente declaración conjunta emitida por nuestros Cancilleres y Ministros de Defensa, signada en Lima del 9 del presente mes, nos abre una amplia gama de tareas destinadas a profundizar la cooperación entre nuestras respectivas Marinas.

Por una parte, el acuerdo para realizar operaciones navales combinadas nos permitirá hacernos a la mar y ejercitarnos en las áreas de la Guerra Naval, de manera de lograr una verdadera y eficaz interoperabilidad que se requiere para una adecuada complementación de nuestras capacidades operacionales. Esto, por supuesto, implica un fluido intercambio de tácticas, técnicas y procedimientos, así como un desarrollo y empleo compartido de doctrinas operacionales.

Asimismo, iniciaremos a la brevedad el diálogo académico interinstitucional destinado a generar un consenso básico sobre la problemática de seguridad, así como los aspectos metodológicos indispensables para afrontar los retos comunes ante los cuales estamos.

En este campo, es nuestro deseo que el intercambio de alumnos, que hemos comenzado con la presencia entre ustedes de un Oficial de la Marina de Guerra del Perú y que esperamos se complemente con la venida al Perú el próximo año de un representante vuestro, se vea enriquecido con un intercambio de docentes y con una coordinación de actividades de estudio e investigación comunes, a traducirse en seminarios y publicaciones.

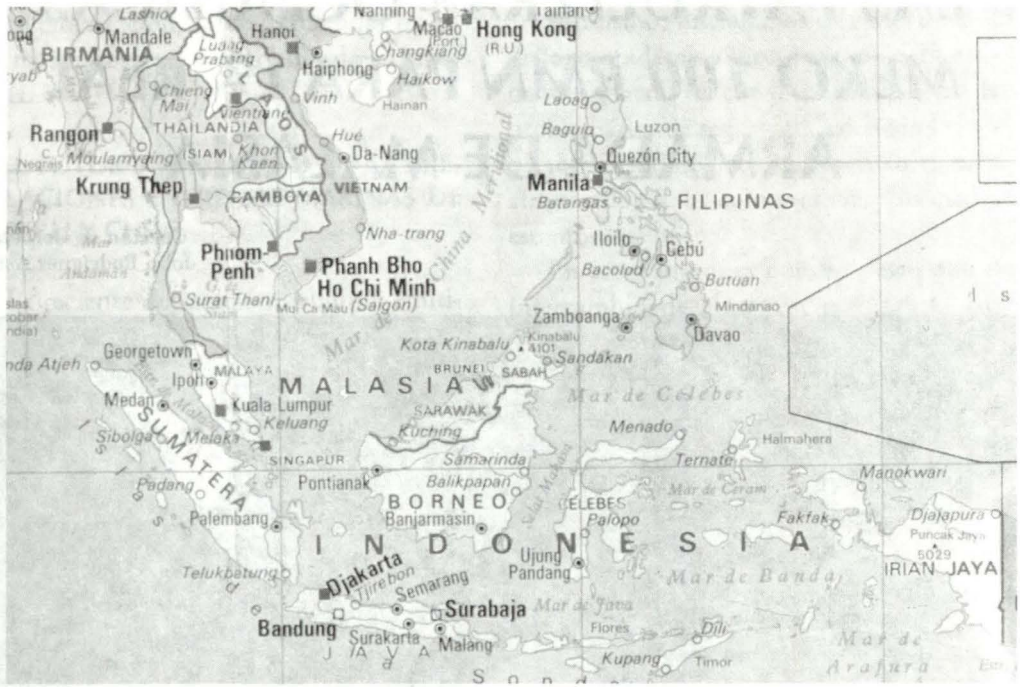
Si el siglo XIX fue un siglo signado por la lucha y el siglo XX uno caracterizado por la desconfianza, anhelamos que el siglo XXI sea el de la cooperación e integración que permita forjarnos un futuro esperanzador y promisorio y poder alcanzar finalmente la grandeza histórica a la que nuestros pueblos están llamados en conjunto.

LAS PATRULLERAS OCEANICAS *MEKO 100 RMN* PARA LA REAL ARMADA DE MALASIA

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



La Real Armada de Malasia, una de las más importantes en el área del Sudeste asiático, ha iniciado recientemente la construccion de las dos primeras patrulleras oceánicas de la clase MEKO A-100, que en su primera etapa contempla la incorporación de seis unidades de la misma clase.



Malasia se halla ubicada en una de las áreas de mayor tráfico maritmo del mundo.

La Real Armada de Malasia (RMN) y el sudéste asiático

El sudeste asiático, por ser el nexo y la ruta obligada del tráfico marítimo entre el océano Pacífico y el océano Indico, es una región de importancia estratégica, por el volumen de la carga transportada, especialmente de materias primas y petróleo proveniente de las diversas islas y países, cuyos productos son vitales para las naciones industrializadas.

En esa área del sudeste asiático, desde hace varios años las marinas ribereñas de dicha región le están dando un especial énfasis a las tareas de vigilancia y policía marítima, debido principalmente a la proliferación de la piratería en altamar que pone en riesgo las rutas marítimas, que como se ha mencionado son de importancia vital sobre todo por ser altamente transitadas por buques petroleros.

El estrecho de Malaca, que separa la Península del mismo nombre por el sur de la Isla de Sumatra, es la vía marítima que une el Mar de Andaman y el Océano Indico con el área Sur del Mar de China.

Este estrecho, de 800 Km de largo es una de las más importantes vías océanicas en el mundo por el volumen de mercadería y combustible transportado proveniente del sudeste asiático hacia el continente europeo y del medio oriente hacia América y Asia.

La Federación Malaya, constituida en 1948 a partir de la Federación de Protectorados Británicos de Perk, Selangar, Pa-



Fragata Jebat *que con su gemela* Lekiu, *construidas recientemente por Yarrow en Gran Bretaña, son las unidades combatientes de Malasia más modernas*

hang y Negri Saembilang ubicados en el sudeste asiático, estuvieron bajo protectorado hasta 1957 en que proclamó su independencia dentro de la Commonwealth, conformando la Federación de Malasia, compuesta por Malaya, singapur, Sarawak Sabah, en setiembre de 1963. De ellos, Singapur se retiró en 1965 proclamando su independencia absoluta.

Malasia, cuyo territorio está formado por la parte meridional de la peninsula de Malaca (Malasia Occidental o Peninsular) y el Norte de la isla de Borneo (MalasiaOriental), actualmente es una nación productora de materias primas, de gran crecimiento industrial y desarrollo económico. Siendo el primer productor de caucho en el mundo y cuarto de estaño, sus industrias principales están relacionadas con la producción de látex, neumáticos y las fundiciones metalúrgicas.

También tiene importante producción de bauxita y cobre y es el 1º productor de aceite de palma y 4º de cacao en el mundo.

En la región, uno de los aspectos que ha impulsado la inversión en seguridad y defensa son las disputas territoriales, surgidas debido a la existencia de yacimientos de petróleo y depósitos de gas natural.

De allí que varios países han firmado acuerdos bilaterales y multilaterales para operar en forma conjunta así como para intercambiar información relativa a la vigilancia y control de las rutas marítimas.

La mayor parte de las naciones de la región, se han integrado en la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), establecida en 1967 por los gobiernos de Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia, para promover el crecimiento económico y el desarrollo en la región. Años después, cuatro nuevas naciones se han integrado a este organismo internacional, el Sultanato de Brunei en 1984, Vietnam en 1995 y Myanmar y Laos en 1997. Actualmente, todos los miembros de ASEAN están en un proceso de modernización de sus fuerzas navales, para responder a los desafíos que se espera enfrentarán en el presente siglo.

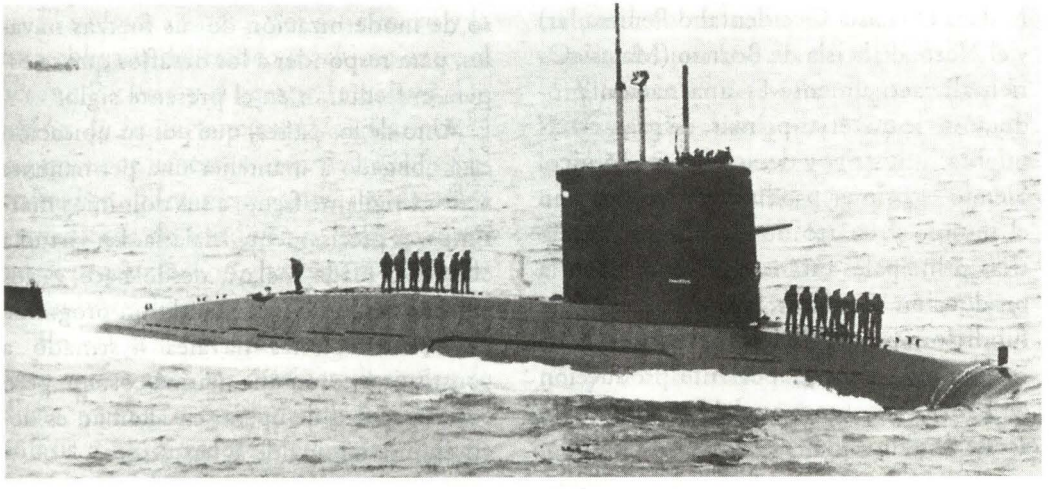
Uno de los países, que por su ubicación está obligado a mantener una permanente actitud vigilante frente a sus dominios martímos, es precisamente Malasia. En virtud a ello, la armada malaya desde hace varios años ha venido desarrollando un programa de construcciones navales destinado a constituirse como una marina costera, pero con capacidad de operar en altamar, es decir en una marina de aguas verdes.

(1) Estas corbetas misileras fueron originalmente construidas para el gobierno iraquí a principios de los 80, pero retenidas y embargadas por la guerra entre Irán e Irak.

Malasia, tiene varias instituciones que poseen unidades navales y que cumplen variadas tareas. Primeramente está la Real Marina de Malasia (RMN), luego la Policía Marítima, los Servicios Aduaneros y el Departamento de Pesca. Estas entidades, disponen de un total de 435 unidades de diverso tipo, de las que la Armada las opera en su mayoría. Esto convierte a Malasia en la poseedora de una de las mayores fuerzas navales en la región.

Con respecto a la armada, luego de su creación paralela al nacimiento de Malasia como estado independiente en 1964, en un primer momento desarrolló un programa de construcción de dieciocho patrulleras de costa, construidas por el astillero británico Vosper entre 1964 y 1968, y recién pudo disponer de unidades de primera línea a partir de la década de los '70, con la incorporación de la fragata *Rahmat* en 1971, construida en los astilleros británicos Yarrow, de Glasgow. Da allí en adelante, el crecimiento de esta armada ha sido constante. Durante la década de los 70 y los 80, encargó la construcción de cuatro patrulleras misileras de la clase *Spica-M* en Suecia, un número similar en Francia de la clase *Combattante-II*, y seis patrulleras cañoneras en Alemania. A estas unidades se sumaron dos fragatas misileras de la clase *Kasturi* del tipo *FS-1500* del astillero alemán HDW (muy similares a las cuatro del mismo tipo que posee Colombia), dos patrulleras oceánicas construidas en Corea del Sur y cuatro corbetas misileras adquiridas en Italia entre 1997 y 1999, de la clase *Whadi M'ragh*.

La última adquisición de unidades de combate, fue la de dos fragatas misileras de la clase *Yarrow 2000* de 2.270 toneladas y dotadas de misiles *Exocet MM-40 Block II,* encargadas a los astilleros del mismo nombre, cuya construcción tardó



En el 2000, la RMN adquirió en Holanda los submarinos Tijgerhaai *y* Zwaardvis *(en la foto), los mismos que fueron transportados a Lumut, en donde se hallan siendo sometidos a un reacondicionamiento general.*

mas allá de lo previsto por algunos problemas ya superados en sus sistemas de combate.

Por otro lado, la RMN, en los últimos se interesó en disponer de una fuerza submarina, y por ello, se decidió por la adquisición en Holanda de dos submarinos de la clase *Zwaardvis*. Actualmente tiene proyectada la construcción de otros dos submarinos también en Holanda, y según ha trascendido serán de la clase *Moray*.

Como parte de sus planes de expansión, se contempla el incremento de sus fuerzas anfibias con unidades del tipo *LST*, así como de patrulleras costeras y otras unidades auxiliares en la medida que se disponga de los fondos para ello.

Dado que Malasia ocupa la parte meridional de la península de Malacca y el norte de la isla de Borneo, sus principales instalaciones navales y fuerzas se hallan repartidas en ambos territorios.

La nueva generación de patrulleras oceánicas (*NGPV*)

A mediados de la década pasada, la armada planteó el requerimiento para contar en el transcurso de los siguientes 15 años, con una nueva generación de patrulleras oceánicas (*NGPV = New Generation Patrol Vessel*), destinadas a realizar labores de policía y control de tráfico marítimo en altamar, antipolución, control de derrames de petróleo y tareas de búsqueda y rescate. Es así, que luego de haber convocado a varias firmas para seleccionar el modelo más adecuado, el 13 de octubre de 1997, el ministerio de defensa malayo anunció que la propuesta presentada por el consorcio formado por las empresas constructoras alemanas Blohm+Voss Industrie, Howaldtswerke Deustche Werft AG, Thyssen Rheinstahl Technik GmbH y Ferrostaal AG, consistente en una versión para patrulla oceánica de su modelo de corbeta *Meko A 100,* había sido la elegida. Sin embargo, el documento final de entendimiento no fue firmado hasta el 27 de febrero de 1999, pero por una cantidad inicial de seis unidades, con opción posterior para construir las veintiún restantes.

Luego, en noviembre del 2000, se suscribió el contrato definitivo entre el gobierno malayo, el consorcio alemán liderado por Blohm+Voss, y una tercera parte, representada por el astillero malayo Pennang Shipbuilding Corporation, por un monto ascendente a 1.800 millones de dólares.

El programa contempla la prefabricación de las dos primeras naves en astilleros alemanes, y su posterior culminación en Malasia, cuya construcción fue iniciada el 7 de Junio pasado en el astillero Blohm + Voss de Hamburgo, en una ceremonia simbólica. Estas patrulleras serán eregidas en el astillero alemán en módulos prefabricados, teniéndose previsto su traslado al astillero Penang Shipbuilding & Contruction – Naval Dockyard Sdn Bhd, ubicado en Lumut, Malasia a mediados del 2003, para ser concluidas en junio del 2004. Cabe mencionar que dicho astillero malayo fue construido y equipado por Blohm+Voss AG en la década de los '80.

Diseño del casco

Al igual que los otros tipos de buque de la serie *MEKO*, en las patrulleras oceánicas *MEKO 100 RMN* para Malasia, el diseño incorpora el concepto modular, que divide al casco en secciones verticales, contando cada una de ellas con sistemas de ventilación, de control de averías, distribución de energía y compartimentos estancos, todos ellos independientes entre sí, lo que asegura una mayor posibilidad de supervivencia en caso de recibir daños.

En esta versión, se incorpora también una serie de características destinadas a reducir las firmes infrarrojas, acústicas, electromagnéticas y ópticas.

En el caso de las primeras, las emisiones caloríficas se reducirán significativamente gracias a que es gases de escape serán evacuados por popa a través de ductos por debajo de la línea de flotación en donde se enfriarán al mezclarse con aire frío y agua de mar, a una temperatura menor de los 100° C.

La disminución de la firma acústica se logra por una forma hidrodinámica del mejorada casco, el aislamiento acústico de los equipos propulsores y generadores de a bordo, y por el empleo de sistema elásticos de amortiguación, que reducen sustancialmente las vibraciones de los equipos. Para el caso de la firma electromagnética, al igual que en otros buques de la nueva generación *MEKO*, ello se conseguirá por la ausencia de superficies planas extensas, de ángulos agudos, superficies redondas y esféricas, y por el empleo de materiales absorbentes y antimagnéticos en la obra viva y superestructuras.

Planta propulsora y generación eléctrica

Dada la misión principal de estos buques, de servir para tareas de patrullaje oceánico, las altas velocidades no resultan ser una característica necesaria, sino mas bien, se requiere de una mayor autonomía. En vista de ello, se ha optado por el empleo de una planta propulsora conformada por dos motores *Caterpillar 3616*, con 5.450 KW de potencia cada uno, que a través de dos hélices de paso variable, impulsarán a estos buques hasta una velocidad máxima de 22 nudos.

La autonomía se estima sea de 6.050 millas náuticas a 12 nudos, pudiendo operar unos 21 días sin necesidad de ser reabastecidos.

El suministro de energía eléctrica será provisto por cuatro grupos electrógenos Caterpillar *AVK 3412TA* con 500 KVA cada uno.

Armamento

En la medida que la misión principal de las *MEKO100 RMN* será el patrullaje oceánico, el empleo de misiles contra blancos aéreos y contra blancos de su-

perficie aún no ha sido definida, pero sin embargo, el diseño prevee el espacio para la instalación de dos rampas de misiles *MM-40 EXOCET* y de un lanzador múltiple para 21 misiles *RAM BLOCK A1.* Lo que si se conoce que llevarán, es un cañón *OTO Breda* de 76mm/62 *super rapid* de mediano alcance; un montaje doble de 30mm *OTO Breda/Muser* para blancos cercanos y defensa puntual; así como dos ametralladoras de 12,7mm.

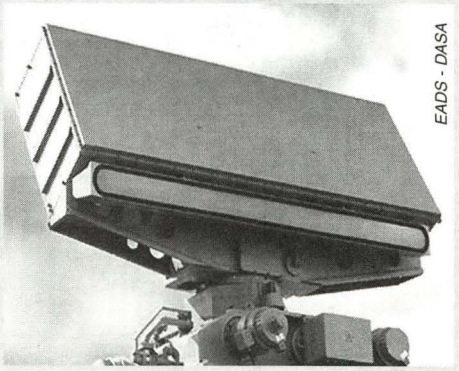
Sensores

En lo referente a los sensores, estas patrulleras oceánicas contarán con un radar tridimensional de búsqueda combinada *DASA TRS-3D/16ES*, de excelentes prestaciones que les permitirán una gran capacidad de detección; un radar de navegación (de fabricante aún no definido), un director de control de tiro electroóptico *TMEO,* un radar de control de tiro Oerlikon *TMX* y un sonar fijo de casco *MDS 3060.*

Radar TRS-3D/16ES

El radar TRS-3D/16ES, es un radar multifunción que opera en la banda G, destinado a vigilamcia aérea y de superficie, así como para designación de blancos del sistemas de armas de a bordo.

Actualmente se halla en uso en las fragatas alemanas de la clase F122, en las patrulleras danesas de la clase Standard Flex 300, y ha sido seleccionado para ser instalado a bordo de las futuras corbetas alemanas de la clase K 130 y en las patrulleras MEKO 100 RMN.



Sistemas de Comando y Control

Para la integración de los sistemas de combate, la firma STN Atlas Elektronik será la encargada de proveer la asistencia técnica. El sistema de Gestión de Combate (comando y control) será el *Oerlikon-Contraves COSYS 110 M1.* Para el enlace de datos, se hallarán equipadas con el sistema *HSA-AESN LINK Y MK2,* y contarán con un sistema integrado de navegación.

Montaje *Oto Breda 76/62 mm S R*

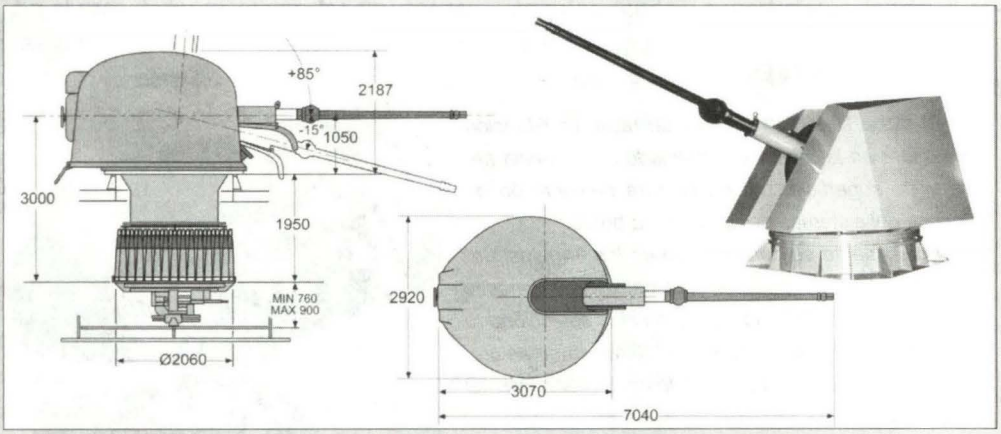
El cañón OTO 76/62 Super Rapid, es un montaje ligero de tiro rápido diseñado principalmente para tiro antiaéreo y antimisil, así como para tiro de superficie como función secundaria. Está concebido para ser empleado en buques de cualquier tipo y desplazamiento, incluyendo patrulleras de tamaño pequeño.

Este montaje es totalmente operado en control remoto y recargado automáticamente desde un magazine rotativo, con capacidad de 80 tiros requiriendo la intervención del personal únicamente para la recarga de este último.

Las características del montaje le otorgan una muy baja dispersión en el tiro. En pruebas, disparando 10 tiros a la máxima cadencia, se ha observado una dispersión menor de 0.3 mrad a 1.000 metros.

Características:

- Régimen de tiro: <120 tiros/minuto
- Munición disponible en magazín: 80 tiros
- Alcance máximo: 20 Km
- Angulo de depresión/elevación: -15°/+85°
- Velocidad de elevación y aceleración: 35°/seg; 72°seg2
- Sector de ronza: ilimitado
- Velocidad y aceleración de ronza: 60°/seg; 72°/seg2
- Peso vacío del montaje: 7.500 kg
- Sistema de enfriamiento: agua de mar; agua dulce para limpieza
- Alimentación eléctrica circuito principal: 440 V, trifásico, 60 HZ servo y sincro: 115V, monofásico, 400 HZ
- Velocidad inicial proyectil: 925m/sec



Sistemas MAGE

Para guerra electrónica, serán dotadas de dos lanzacohetes chaff *Sippican ALEX*, así como de sistemas de apoyo y contramedidas, cuyo proveedor aún no se ha dado a conocer, pero entre los postores están ArgoSystems Elettronica, GEC-Marconi o Litton-Racal.

Aeronaves

En la actualidad, la RMN opera 3 helicópteros antisubmarinos *Westland Wasp* y ha ordenado cuatro *Westland Super Lynx* a la Gran Bretaña, los que poseerán misiles contra blancos de superficie. En adición, y para equipar a las patrulleras oceánicas, es inminente la adquisición de seis helicópteros antisubmarinos que probablemente serán del tipo *Sikorsky SH-70.*

Las *MEKO 100 RMN*, dispondrán de una amplia cubierta de vuelo, que poseerá un sistema e atrapado en vuelo para un apontonaje seguro en mar gruesa, así como de hangar.

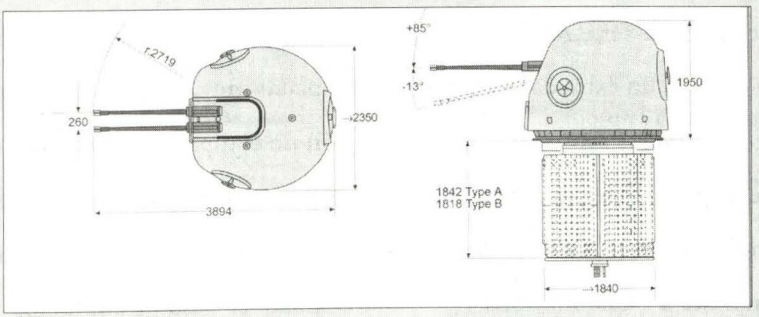
Habitabilidad

Al igual que la mayoría de buques de guerra que se construyen en la actualidad, la gran automatización de los equipos de a bordo, trae el beneficio de requerir dotaciones reducidas. En este caso, las *MEKO 100 RMN* estarán dotadas por 78 personas, contando con una capacidad adicional para 15 más.

Montaje *OTO Breda/Mauser 30mm TWIN30*

El montaje bitubo OTOBreda/Mauser de 30mm, está concebido a ser empleado para defensa de corto alcance antiaérea, antisuperficie y antimisil.

Su diseño compacto le permite requerir poco espacio para su instalación, teniendo además como característica su total automatización y un altísimo régimen de tiro.

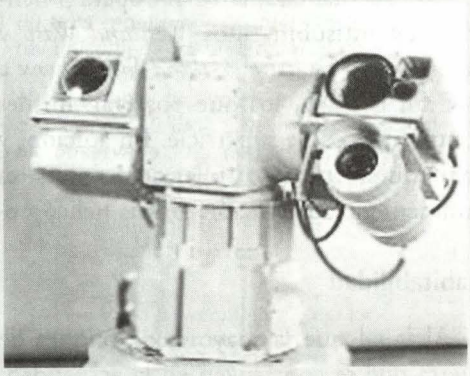


Características:

- *Cañón:*	*30 mm Mauser Mod. F*
- *Calibre/largo del ánima:*	*30mm x 173 / 2.458mm*
- *Régimen de tiro:*	*1600 tiros/minuto*
- *Mecanismo de alimentación:*	*totalmente automático*
- *Angulo de depresión/ elevación:*	*-13/+85°*
- *Velocidad y aceleración de elevación:*	*75°/seg – 250°/seg*
- *Sector de ronza:*	*ilimitado*
- *Velocidad y aceleración de ronza:*	*130°/seg – 250°/seg*

Director de *tiro electro-óptico Oerlikon - Contraves TMEO*

Dentro del Sistema de Combate contemplado para las *MEKO 100* RMN, dispondrán de un tiro electro-óptico *Oerlikon Contraves TMEO*, que juntará en un solo equipo una cámara infrarroja, un telémetro laser y una cámara de televisión, componentes que tendrán como función el control de tiro del sistema de armas comprendiendo adquisición y seguimientos, cálculos y correcciones balísticas, todo ello operando en modo pasivo, evitando la detección por parte de sensores enemigos.



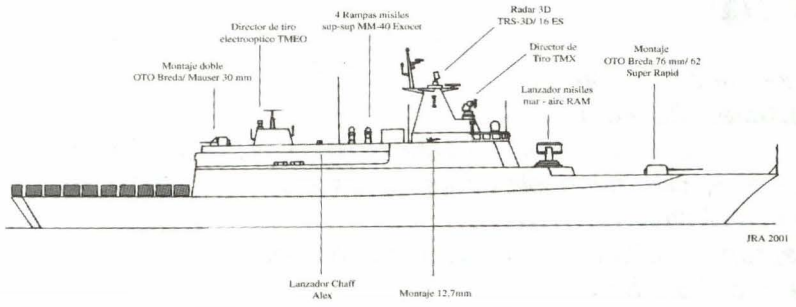
Conclusiones

La construcción de las patrulleras oceánicas *MEKO 100 RMN,* constituye un logro mas de la industria naval alemana que con sus buques de la serie *MEKO*, se han constituido en todo un éxito comercial, sumado al logrado con los submarinos del Tipo 209, que de por sí otorga a Alemania un liderazgo indiscutible en materia de construcciones navales a escala mundial.

Por otro lado, estas unidades, nos demuestran las bondades y flexibilidad de los diseños *MEKO* para su empleo en toda clase de misiones y la capacidad de reserva de la plataforma para una posterior instalación de equipos adicionales que aumentan su poder ofensivo, con lo que la armada malaya podrá disponer de más unidades de combate en caso de conflicto.

Patrullera Oceánica

MEKO 100 RMN



Características principales

Patrullera Océanica *MEKO 100 RMN*

Desplazamiento:
1.650 t a plena carga

Dimensiones :
Eslora: 91,1m total; 82,2m en la flotación
Manga: 12, 85m (1° cubierta); 11,8 m en la flotación
Calado: 3, 4m

Armamento
-Un montaje simple *OTO Breda* de 76 mm/62 super rapid
-Un montaje doble *OTO Breda/Mauser* de 30mm
-Dos ametralladoras de 12, 7 mm en montajes simples
- rampas de misiles superficie-superficie *MM-40 Exocet* (instalación aun no definida)
-Un lanzador para 21 misiles mar-aire *RIM-116 RAM* (instalación aun no definida)
-Dos lanzadores para cohetes chaff o ilumi nantes Sippican *ALEX*

Sensores y Sistemas de Control de Tiro
-Un radar multifunción de busqueda combi nada y control de tiro *TRS 3D/16ES*
-Un radar de navegación
-Un sistema electro-óptico de vigilancia y control de tiro Oerlikon/Contraves *TMEO*
-Un sistema de control de tiro Oerlikon *TMX*
-Un sonar de casco *MDS 3060*
-Un sistema MAGE

Aeronaves
-Un helicóptero (posiblemente Sikorsky *SH-70*)

Propulsión
CODAD: Dos motores diesel *Caterpillar 3616* de 16 cilindros en V, con un total de 14.617 hp (10.900 kW); 2 ejes con hélice de paso variable

Generación eléctrica
-Cuatro grupos electrógenos diesel *Caterpillar/AVK 3412TA* con 500 KVA cada uno

Autonomía:
6.050 millas náuticas a 12 nudos; 21 días sin reabastecerse de víveres.
Velocidad : 22 nudos
Dotación: 78 tripulantes y oficiales; capacidad para 15 más

Malasia

Algunos datos estadísticos.
***Superficie**: 330.442 km.²*
***Límites:** al N., con Tailandia, Brunei y el mar de la China Meridional; al E., y al S,. con Indonesia y Singapur, y al O., con Indonesia y el estrecho de Malaca.*
***Población:** 18.239.00 h. (malaysios o malayos).*
***Densidad:** 55,3 h./Km.²*
***Tasa de natalidad:** 29%.*
***Tasa de mortalidad:** 5%.*
***Capital:** Kuala Limpur.*
***Ciudades principales:** Ipoh, Johor Baharu y Seremban.*
***División administrativa:** Malaysia Occidental (11 estados y el territorio federal de la capital) y Malaysia Oriental (Sabah y Sarawak).*
***Grupos étnicos:** malayos (61,2%), chinos (30,1%), indios (8,2%) y paquistaníes (0,5%).*
***Religión:** islamico, (52,9%), budismo (17,3%), confucianismo (11,6%), hinduismo (7%), cristianismo (6,4%) y otros (4,8%).*
***Idioma:** malaysio o malayo.*
***Moneda:** ringgit o dólar malayo.*
***Forma de Gobierno:** estado monárquico federal.*
***Producto Nacional Bruto:** 39.787 mill. de dólares.*
***Renta per cápita:** 2.230 dólares.*
***Litoral marítimo:** 4.675 km: 2.068 en la Península de Malaya y 2.607 km en la isla de Borneo.*

Bibliografía

- Baker, Arthur D. *Combat Fleets of the World 2000-2001.* U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000.
- Saunders, Stephen(ed). *Jane's Fighting Ships 2001-2002.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Streetly, Matin (end). *Jane's Radar and Electronic Warfare Systems 2001-2002.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Hooton, E.R (ed). *Jane's Naval Weapon Systems.* Jane's Information Group Ltd, Surrey. 2001
- Legien, Wolfgang (ed). "The Royal Malaysian Navy". En: *Naval Forces,* No. 4-2001 pp 89-92.

LA MARINA JAPONESA Y SUS SUBMARINOS EN LA II GUERRA MUNDIAL

ANTECEDENTES

Capitán de Navío (r)
Pablo G. Jhery G.

Preámbulo

El mar, por su condición de portador de las grandes vías de comunicaciones por donde circula la mayor cantidad del tráfico comercial de nuestro planeta, obliga a las naciones, para el logro de su desarrollo social y económico, a proteger con todos los medios a su alcance la libertad de las rutas marítimas, y evitar que naciones interesadas logren dominio en provecho de sus propios objetivos.

Los medios más importantes con que cuentan las naciones para su protección en el mar son las diferentes unidades navales que constituyen las llamadas "Fuerzas Navales" donde se encuentran los buques de guerra, y, en particular, sin restar importancia a ningún tipo de buque, los submarinos, cuya capacidad de ocultamiento, carácter ofensivo, y de ataque independiente, lo han convertido en el arma más temida en el mar.

La importancia del empleo del submarino en las grandes contiendas mundiales ha sido ampliamente justificada; primero, en la I Guerra Mundial, donde Alemania se puso a la vanguardia del mundo al operar con éxito más de 350 submarinos con el principal objetivo de impedir las comunicaciones marítimas de los países Aliados que trataban de abastecerse entre continentes, y luego, en la II Guerra Mundial, donde los submarinistas, tanto de los países aliados, como, los del Eje, con sus reconocidas hazañas, reafirmaron su papel protagónico en el combate en el mar.

Con relación a los submarinos, Japón,

como potencia marítima, nunca fue ajeno a su empleo, tanto así, que, a pesar de los adversos resultados en la II Guerra Mundial en la que los submarinos japoneses fueron operados con limitado acierto, se le reconoce al Alto Mando que siempre fue consciente de la necesidad de contar con submarinos en sus inventarios para potenciar su Escuadra, lo que se demuestra en su Plan de Alistamiento para la Guerra, donde se priorizó su construcción y modernización, tanto así que, en Pearl Harbor utilizaron para esa acción más de 30 submarinos de diferentes tipos.

Cabe mencionarse que las acciones de los submarinistas japoneses siempre fueron valerosas, siendo su común denominador el desprecio a la vida en provecho del honor y del cumplimiento del deber; también es importante subrayar que la inmensa mayoría de sus hombres perecieron en combate, especialmente en los innumerables ataques suicidas llevados a cabo en cumplimiento de las misiones sin retorno encomendadas a los submarinos de bolsillo, las mismas, que hasta la fecha no se conocen por completo.

1. Antecedentes de la expansión japonesa:

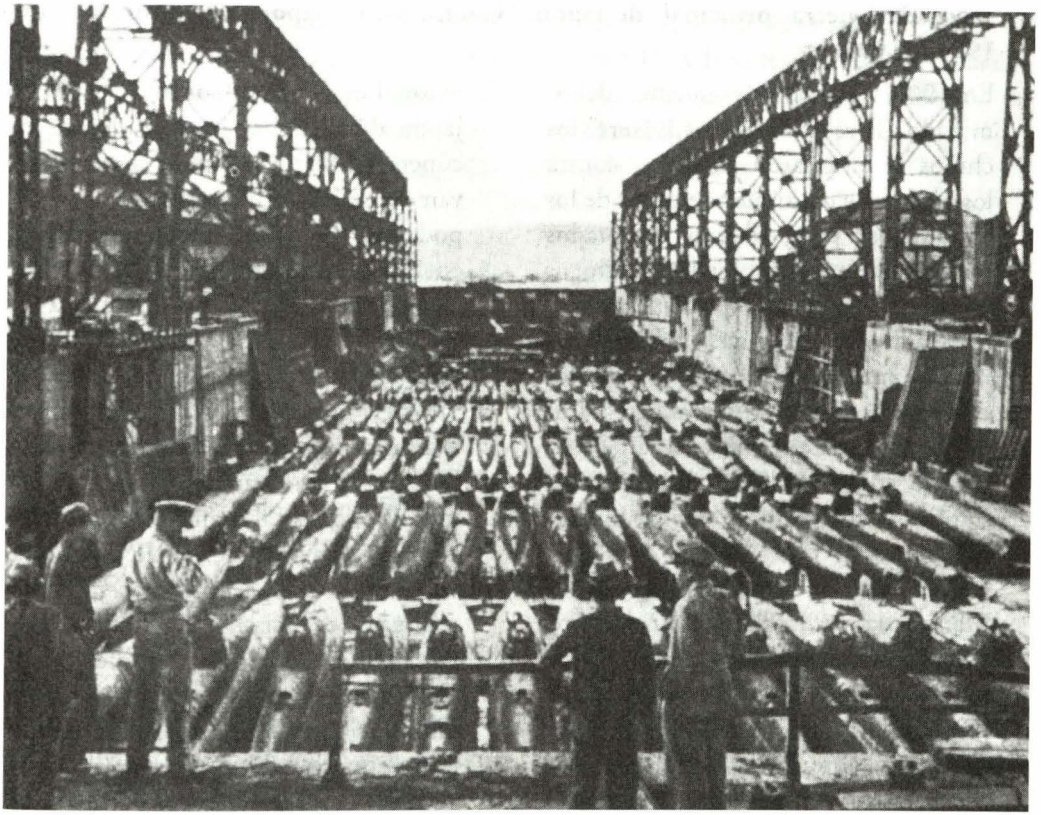
Japón, desde su más remota antigüedad, por su condición de nación insular ha vivido permanentemente mirando al mar, relacionando su diario quehacer a las múltiples ventajas que él le brinda, ya sea como sustento económico o como medio principal de sus comunicaciones con el resto del mundo; de ahí su antigua y permanente preocupación de haber mantenido tradicionalmente una poderosa marina de guerra capaz de protegerles y de permitirles el libre tránsito de mercaderías que les posibilitara un desarrollo sostenido para el logro de sus intereses. Tanto así que al iniciarse el siglo XX el Imperio del Japón ya era una gran potencia mundial, como resultado y experiencia de tres influyentes guerras principales no declaradas, las mismas, que alentaron su desafortunada participación en la última contienda mundial, como parte integral de los "Países del Eje":

a) Primera Guerra Principal de Japón: " Guerra chino – japonesa", realizada entre 1894- 1895:

En 1894, el Japón, tras sus repetidas victorias militares contra el Imperio chino, se adueñó de Corea y parte del territorio de Manchuria, asegurándose el suministro de materias primas.

Con la firma del Tratado de Simonoseki se concluyó la guerra, reconociéndosele las conquistas, y la cesión a su favor de las islas de Formosa y de Pescadores; esto les permitió establecer una cabecera de puente en el Asia, y el bloqueo de la codiciada expansión de Rusia hacia al Pacifico.

El gobierno ruso, con el apoyo de Alemania y Francia, forzó a los japoneses a abandonar los territorios conquistados en la Manchuria, los que comprendían la estratégica base naval de Port Arthur



Un centenar de submarinos de bolsillo japoneses, capturados tras la rendición del Japón.

que había quedado bajo el protectorado nipón.

China, por el apoyo que recibiera contra el Japón, autorizó a Rusia a construir una línea ferroviaria por Manchuria hasta el puerto de Niu- Chuang, enlazándolo con el puerto de Vladivostock, y también a establecer una guarnición en Port Arthur, la que utilizaría como Base Naval.[1]

b) Segunda guerra principal de Japón: "Guerra ruso – japonesa", ocurida entre 1904 – 1905:

En 1900, bajo el movimiento denominado "la rebelión de los Boxers" los chinos se levantaron en armas contra los enclaves y continuos despojos de los extranjeros, pero, fueron derrotados por una fuerza combinada de tropas británicas, alemanas, japonesas, norteamericanas, francesas, austríacas e italianas, la misma, que, tras sangrientos combates, ocupó Pekín, y obligó al Imperio Chino a permitir el establecimiento en su territorio de tropas extranjeras, y a cumplir diferentes indemnizaciones.

Rusia logró la cesión definitiva de Manchuria, y con ello, la anhelada expansión hacia el Pacífico, con su consabido aseguramiento fluído de materias primas y otros.

En 1902, ante la expansión rusa en Manchuria, los japoneses firmaron una alianza con Gran Bretaña y los Estados Unidos, por la cual las dos potencias se obligaban a proteger la integridad territorial de China y Corea.

Japón al fracasar en sus intentos de recuperar el territorio manchú sorpresivamente atacó Puerto Arturo con su poderosa Escuadra, reconquistándola en 1904.

- Cabe destacar la famosa "Batalla Naval de Tshushima", primera gran acción naval del siglo XX, realizada en 1905 en el estrecho de igual nombre, donde la flota rusa del almirante Rozhestvenski fue aniquilada por la armada japonesa al mando del almirante Togo, genio moderno de la guerra en el mar, que permitió hacer del Japón una potencia naval, hasta su derrota en la II Guerra Mundial -.

Con la mediación de los Estados Unidos se firmó la paz, que incluía la renuncia definitiva de Rusia a sus pretensiones en Manchuria, y de Port Arthur, y el reconociendo de Corea como " zona de influencia " del Japón[2].

(1) La victoriosa agresión de Japón en 1894 motivó que potencias occidentales la imitaran, tanto así, que Alemania tres años después, con el pretexto del asesinato de dos misioneros en Shantung, se adueñó del puerto de Kiachow, y obtuvo por parte de China su cesión por 99 años; Rusia, de Port Arthur, y Gran Bretaña, del puerto de Wei- Hai- Wei, convirtiéndose China en una especie de tierra invadida por extranjeros.

(2) Por primera vez en la historia moderna un país asiático derrotaba militarmente a una nación occidental, lo que le permitió a Japón ser reconocido como potencia mundial; esto, coadyuvó a la instauración de la hegemonía japonesa en el Asia, y aprovechar la rivalidad existente entre los países occidentales para concretar sus objetivos, y así, adueñarse de Corea, Manchuria y gran parte de China

c). Tercera guerra principal de Japón: Japón "I Guerra Mundial (1914-1918):

Tras el estallido de la I Guerra Mundial, Japón envió un ultimátum a Alemania para que evacuara el territorio de Jiaozhou, al NE de China; al negarse, Japón entró en la guerra al lado de los Aliados ocupando las posiciones alemanas en las Islas Marshall, Carolinas y Marianas en el Océano Pacífico. En 1915 bajo la denominación de 'Las 21 demandas", Japón requirió de China privilegios industriales, mineros y ferroviarios, y la obligación que no cediera, ni alquilara ningún territorio costero frente a Taiwán, a nadie que no fuera el Japón.

En 1916 China le cedió los derechos comerciales de Mongolia interior y de Manchuria, como parte de los privilegios requeridos.[3]

2. Frustración del Japón por los Acuerdos de Limitación de Armas

Al resignarse el Japón aceptar como una desventaja estratégica lo acordado en las Conferencias Navales de Limitación de Armas de 1922 en Washington, y de Londres, en 1930, sus esperadas aspiraciones fueron asumidas como un sentimiento doloroso de frustración y humillación para su pueblo.

Ante las exigencias impuestas en los convenios sobre el número, porcentajes de efectivos, y tonelaje por tipos de buque de guerra que deberían contar los países, Japón, tuvo que aceptar con desagrado una situación de inferioridad naval con respeto a las otras potencias, de 5 a 3 con respecto a Inglaterra y los Estados Unidos, pudiendo esos países mantener en servicio 15 buques de línea, mientras que Japón sólo 10 buques de igual clase.[4] Asimismo, el impedimento de no poder construir nuevas bases en sus posiciones insulares del Pacífico, a diferencia de Estados Unidos, en Hawai, y de Gran Bretaña, en Singapur, que se les permitió bases, con el fin de controlar el tráfico marítimo japonés hacia el Este y Oeste, y con ello frenar sus históricas pretensiones de supremacía y expansión en el Asia Oriental, condujo a Japón, conjuntamente con sus necesidades de materias primas y de espacio vital (73 millones de habitantes), a una serie de acciones que lo llevaron más tarde a participar en la II Guerra Mundial:

En 1931, el ejercito japonés ocupó el territorio de la Manchuria, lo que motivó la condena de la Liga de Naciones, y, luego, el retiro del Japón de ese organismo en el año 1933.

(3) Por mandato de la Sociedad de las Naciones, del que era miembro fundador, y como Aliado en la I Guerra Mundial, Japón extendió sus posesiones territoriales en China, y en el Pacífico con las colonias alemanas recibidas, alterando, esto último, la seguridad estratégica de las posiciones americanas en las islas Hawai, Wake, Guam y Filipinas, comenzando así los futuros enfrentamientos con los Estados Unidos en ese Océano.

(4) En 1930, Japón sólo consiguió la paridad en materia de submarinos.

En 1937 se produjo la guerra no declarada de Japón contra China con el objetivo de someterla, intento que fracasó al aprovechar hábilmente los chinos la amplitud de su territorio para resistir, obligando a los japoneses al empleo de grandes contingentes de soldados; los acontecimientos de Europa favorecieron a Japón, pues, los franceses e ingleses tuvieron que interrumpir el suministro de armas a los chinos por Birmania, Honkong e Indochina.

En 1940 se firmó la alianza militar de Japón con los países del Eje, Alemania e Italia.

En 1941 firma Japón el pacto de no-agresión con la URSS.

El 7 de diciembre de 1941 Japón atacó sorpresivamente la Base naval de Pearl Harbor, la islas Ouhu, y Manila, mientras, aparentemente, sus diplomáticos negociaban en la capital americana cómo evitar la un conflicto armado, iniciándose con esa acción oficialmente la guerra entre los Estados Unidos y el Japón.

3. Los países aliados ante la expansión japonesa

Los norteamericanos, muchos años antes que a Alemania, consideraban a Japón como su más peligroso y principal adversario militar.

Solamente los retenía el que fuera éste un país poderoso en el mar por su reconocida Escuadra; por lo que emprendió una serie de medidas económicas para, gradualmente, desgastarlo antes de ir a la guerra en forma directa.

Entre los años 1939-1940, Estados Unidos, luego de haber cesado los tratados comerciales firmados con Japón, empezó la guerra económica contra este país negándole la exportación de petróleo y de acero, y asimismo, congelando los bienes y las cuentas de los japoneses en EE.UU..

Estas drásticas medidas imposibilitaron a Japón continuar con la compra de petróleo, incluso de las Indias holandesas y de Malaya, lo que significó un golpe gravísimo a su economía, quedándole como última medida someterse, o sea, evacuar China o ir a la guerra.[5]

La guerra contra los Estados Unidos era tan decisiva e importante para la supervivencia del Japón que los obligó a poner en juego hasta su propia existencia futura.

4. Situación de la Marina del Japón al inicio de la guerra:

Al retirarse el Japón de la II Conferencia Naval de Londres en enero de 1939, de inmediato se dedicó a modernizar sus principales buques de guerra, y a incrementar rápidamente su flota con el objetivo de estar listo para ir a la guerra.

Tanto así, que al inicio de la guerra sus buques de superficie, excepto los portaa-

(5) El embargo comercial decretado por Estados Unidos, Gran Bretaña y los Países Bajos, más la negativa de los americanos a negociar sus diferencias mientras persistiese la agresión contra Indochina y China, conjuntamente con los considerados desfavorables convenios de Limitación de Armas, y otros, coadyuvaron a que Japón emprendiera la guerra contra los Aliados).

viones, no tenían diferencias notables con los de los británicos y de los Estados Unidos; pero mientras los americanos, franceses e ingleses estaban obligados por el tratado de Limitación de Armas Navales, a no exceder las 35.000 toneladas por acorazado, y las 16 pulgadas de calibre en sus cañones, los acorazados japoneses en construcción (*Musashi* y *Yamato*) desplazaban el doble de tonelaje y sus cañones eran de 18 pulgadas, excediendo así su poder comparado con cualquier otro acorazado a flote; simultáneamente, se dio comienzo a un programa de construcción masiva de 130 buques, donde se consideraban también varios tipos de submarinos.

CUADRO COMPARATIVO DE BUQUES AL INICIO DE LA GUERRA *

	USA	JAPON	ALIADOS (Pacífico)
Acorazados	15 (8)	10 (4)	10
Portaaviones	5 (3)	10	4
Cruceros pesados	18 (4)	18 (-)	17
Cruceros ligeros	19 (21)	17 (5)	27
Destructores	200 (98)	111 (55)	93
Submarinos	111 (37)	64 (29)**	70

* Historia de la Marina de Guerra alemana 1939-45 del Valm. Friedrich Ruge.

** En construcción o en proyecto.

5. Estrategia del Japón al inicio de la II Guerra Mundial

En la II Guerra Mundial los japoneses contaban con una estrategia denominada de "objetivos limitados", concebida en el Consejo de Guerra por las personas del General Tojo, hasta entonces Ministro de Guerra, y posteriormente Jefe del Gabinete y Ministro del Interior, y los Almirantes Shimada, Ministro de Marina, y Ya-

mamoto[6], Comandante General de la Flota Combinada en 1939 y uno de los principales ideólogos del Plan.

El Alto Mando japonés, al considerar que su Ejército quizá no fuera lo bastante fuerte para atacar a EE.UU. en el continente, y con ello destruir sus fuentes de suministro, planeó la ejecución de la guerra por mar, principalmente desde sus portaaviones, mediante escalonados y simultáneos ataques aéreos a puntos focales estratégicos, así como, gradualmente, debilitar los buques enemigos a través de ataques con acorazados, cruceros, destructores, y submarinos; simultáneamente, su poderoso ejército se lanzaría a la conquista del sudeste asiático.

Básicamente, su estrategia estaba basaba en que la poderosa flota americana tenía que dividirse entre los Océanos Atlántico y Pacífico. En cambio, la flota japonesa, al no tenerse que partirse, su poderío se hacía superior a las de las fuerzas aliadas en este lado del Pacífico; por lo que, confeccionaron sus planes y estrategias de acuerdo a esa supuesta superioridad, considerando que por sus limitaciones de petróleo y de materias primas, debería ser una guerra rápida, no prolongada (pues sólo tenían petróleo para menos de 2 años de operación) .

Para eliminar cualquier reacción inmediata de los Estados Unidos los japoneses decidieron iniciar la guerra con un ataque sorpresivo a la Flota americana en Pearl Harbor, para destruírla, (pero sin ocupar el puerto por las enormes distancias por cubrir y la negativa del ejército), sacarla de carrera por largo tiempo; luego, avanzar lo más pronto posible para ocupar las zonas del Sur abundantes en petróleo y materias primas, Malaya, Birmania y las Indias Holandesas, y desplazar sus posiciones en la Costa Norte de Nueva Guinea hasta el archipiélago de Bismarck.

Asimismo, ocuparían las Filipinas, Guam y Wake para arrebatar a los norteamericanos y países Aliados los puntos de apoyo en el Pacífico occidental, hasta conseguir el control marítimo deseado, para luego negociar la paz. Los desafortunados resultados de la intervención japonesa en la guerra los conocemos ampliamente.

El ataque a Pearl Harbour logró paralizar por mucho tiempo a la flota norteamericana del Pacifico, obligándola, a recurrir a sus propias Bases continentales para realizar futuras acciones contraofensivas (distancia Honolulu - San Francisco 2.100 millas).

-Los Estados Unidos perdieron en unas horas más buques que Gran Bretaña en toda la Guerra-.[7]

---

(6) Yamamoto tenía el siguiente pensamiento: "Si tenemos éxito en Pearl Harbor, dominaremos el Pacífico por seis meses a máximo un año. En este tiempo puede confiarse en nuestro control del petróleo de las Indias Holandesas, empeñarnos en una larga guerra de desgaste con los Estados Unidos, país que preferirá la mesa de negociaciones, debido a su grave problema de enfrentamiento con Alemania".

(7) Con el estallido de la guerra, Japón comienza su despliegue hacia el Sur conquistando el litoral chino desde Corea hasta Indochina, estableciéndose Bases avanzadas en la isla Hainán. Ello les permitió un acuerdo con Francia para ocupar militarmente el Norte de Indochina y con ello Singapur, Borneo, y las Filipinas que quedan bajo el radio de acción de sus aviones .

6. Organización de los submarinos japoneses

De la información no oficial de la Marina japonesa se deduce, respecto a la organización administrativa de sus submarinos, que el Comandante en Jefe de la Fuerza, además, de los acorazados más poderosos de la marina nipona, tenía bajo su mando, en apoyo de la flota, dos flotillas de submarinos de diferentes tipos, lo que, a nuestro entender, revela que comúnmente sus submarinos operaban hasta mucho tiempo después del inicio de la guerra, a órdenes a la flota.

Los submarinos denominados de "Fuerza Avanzada" eran normalmente integrantes de una Fuerza de Tarea de Superficie, lo que era un perjuicio para ellos por tener que navegar juntos; dada la limitación de sus velocidades comparada con la de los buques de superficie, quedaban relegados, si tenían suerte encontraban un buque enemigo averiado para hundirlo, normalmente con facilidad perdían los blancos.

El comandante Mochitsura Hashimoto, oficial submarinista embarcado durante toda la guerra, y al final de ésta como comandante del submarino *I.-58* armado con torpedos humanos, en su relato personal denominado "SUNK" (Hundidos .- Historia de la Flota Submarina Japonesa), que es un compendio general de las operaciones de guerra de los submarinos japoneses, sin criticar a su Estado Mayor General, deja entrever en su escrito la amargura y resentimiento de los submarinistas japoneses contra sus jefes que emplearon esta arma en forma deficiente.

7. Submarinos japoneses al inicio de la Guerra

Según el capitán de corbeta Balligan, de la Marina francesa, en su relato "La lucha desesperada de los submarinos japoneses en la II Guerra Mundial, el día de la declaración de guerra la flota japonesa contaba con las siguientes unidades submarinas:

14 Submarinos costeros tipo *Ro*, divididos en 3 sub-tipos que desplazaban de 800 a 1,150 toneladas, profundidad máxima de inmersión de 60 y 80 metros, radio de acción de 5/8 nudos de 5.000 / 10.500 millas, 12 a 14 torpedos, 1 cañón de 80 m/m, además, llevaban 4 SS porta-minas.

24 Submarinos de escuadra tipo *I*, divididos en 2 sub-tipos *I-68* y *I-53* que desplazaban de 1.400 a 1.600 toneladas, máxima inmersión de 80 metros, radio de acción a 10 nudos de 10.000 millas, 14/16 torpedos, y un cañón de 100m/m

18 a **20** Submarinos de crucero mediano, divididos en:

7 Submarinos tipo *I –15*[8] de 2,000 toneladas, profundidad máxima de inmersión 100 metros, radio de acción a 16 nu-

(8) incluía, el I- 30.

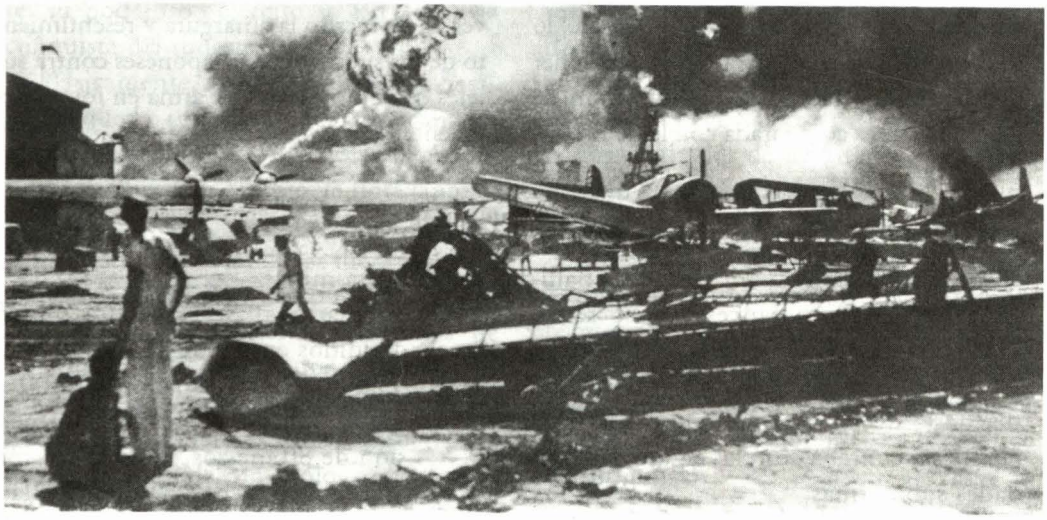
dos de 16,000 millas, 17 torpedos, un cañón de 140 m/m con un avión de reconocimiento.

5 Submarinos portadores de submarinos de bolsillo[9] tipo *I –16*, desplazamiento 2.180 toneladas, 100 metros de profundidad, radio de acción a 16 nudos 14.000 millas, 20 torpedos, un cañón de 140 m/m, 1 submarino de bolsillo.

4 Submarinos no especializados del tipo *I- 17* de iguales características de los submarinos portaaviones

4 SS de Travesía.

Se observó 11 tipos de submarinos diferentes, la mayoría construídos según modelos extranjeros, principalmente de alemanes e ingleses de la I Guerra Mundial; los dos tipos de submarinos más construídos por el Japón fueron los de la clase "I " y "Ro "; la clase "Ro" se empleaban para patrullajes y defensa costera, y los de la clase "I" para operaciones con la flota, y patrullajes.[10]



Estallido del acorazado "Arizona"

(9) incluía, los I- 10, I-16, I-18, I-20, I-22 y el I-24. La mayoría de ellos actuaron en Pearl Harbor y Madagascar.

(10)El capitán de navío Luis Carrero Blanco, de la Marina Española, en su libro"Historia de la II Guerra Naval", indica que, a causa del secreto que el Japón ha mantenido muchos detalles relativos a su Flota, no se puede aseverar con certeza la cantidad de submarinos con que Japón contaba al inicio de la guerra; pero, de acuerdo a la información que se disponía en diciembre de 1941, tenían aprox. 70 submarinos de desplazamiento variable, predominando los submarinos modernos de hasta de 1600 toneladas, capaces de operar en cualquier región lejana del Pacífico.

8. Submarinos japoneses construidos después del inicio de la Guerra

Después del inicio de las hostilidades, Japón construyó 114 unidades submarinas en las siguientes versiones:

a) 23	SS	de transporte.
b) 12	SS	de gran velocidad
c) 36	SS	de tonelaje mediano.
d) 10	SS	de escuadra.
e) 22	SS	de crucero mediano.
f) 05	SS	de travesía.
g) 01	SS	petrolero.
h) 02	SS	portaaviones[11]
i) 03	SS	gigantes[12]

- La Marina del Japón, además de los submarinos arriba indicados, contaba con una serie de "submarinos enanos" (submarinos de bolsillo) de diferentes tipos, como también, los submarinos denominados "suicidas explosivos", cuyas cantidades nunca fueron confirmadas (6.000 aprox. incluyendo los torpedos humanos, "Kaiten")-.

a. Características del "submarino enano de (bolsillo) " :

Eslora : 25 metros
Diámetro : 2 metros
Desplazamiento : 50 ton. en inmersión
Armamento : 2 torpedos de 21 pulgadas en Proa (igual a los de los Submarinos grandes),
Velocidad : 24 nudos en superficie - 2 horas, en inmersión máximo 19 nudos
Autonomía : 9 horas a baja velocidad en inmersión.
Dotación : 2 tripulantes (1° oficial en la torre y un mecánico auxiliar)
Periscopio : 1 no rebatible de 1,5 m de altura, posteriormente se hizo rebatible .

- Estos submarinos podían portar una carga explosiva para auto-destruírse en caso necesario, y una carga explosiva para convertirse en una gigante mina - .

b. Los submarinos enanos en Pearl Harbor :

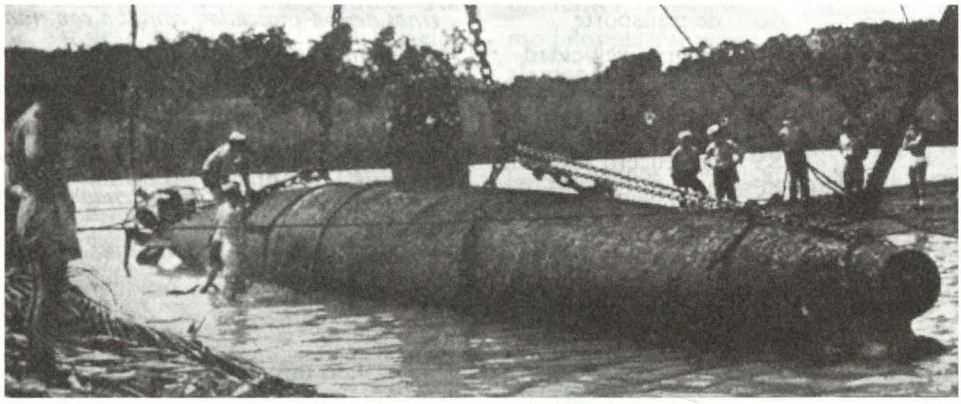
En Pearl Harbor, el almirante Nagumo, Jefe de la Escuadra Japonesa, utilizó más de 20 submarinos de 2.000 tn, y 5 de 2200 tn. los *I-16, I-18, I-20, I- 22,* y el *I-24*, portando cada uno sobre sus cubiertas un submarino enano de 50 toneladas.

Los submarinos enanos fueron transportados a 50 millas de sus objetivos, y de

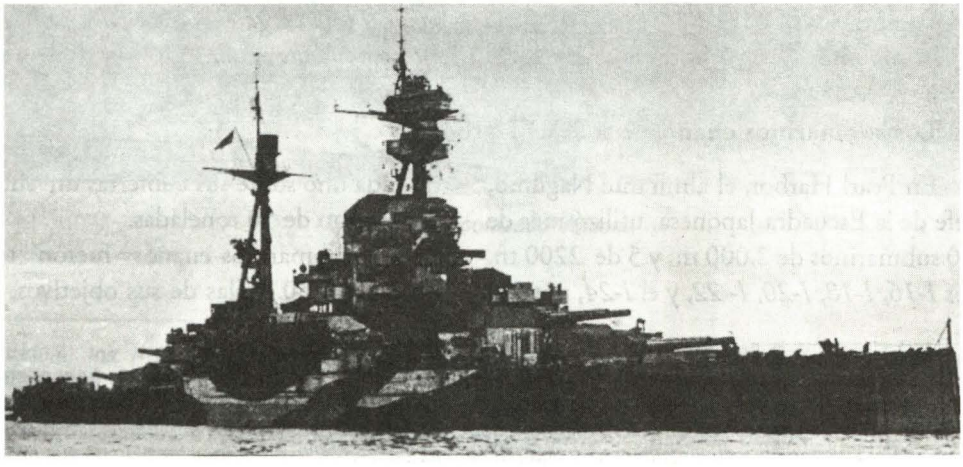
---

*(11) Los submarinos portaaviones (*I- 10 *y el* I- 30*) portaban sobre la cubierta un pequeño hangar que alojaba un avión monoplano de reconocimiento cuyas características principales eran: no tener armamento, 90 nudos de velocidad, autonomía de 3 horas y un radio transmisor; los submarinos iban provistos de catapultas para su lanzamiento, y una pluma para su izamiento a bordo al término de sus misiones.*

(12) Casi al final de la guerra, Japón construyó 3 submarinos grandes mayores a las 5.000 toneladas y con capacidad de navegar 37.000 millas a 14 nudos, cada uno, con hangares para 3 aviones bombarderos, según se dice, su verdadera intención fue bombardear la Ciudad de Washington.



Submarino de bolsillo japonés hundido por su dotación en Morovovo (Guadalcanal), después de ser utilizado contra el enemigo, puesto a flote por los norteamericanos tras la conquista de la isla



El acorazado británico Ramillies, *de 30.000 toneladas, gravemente averiado por un submarino japonés de bolsillo, en Diego Suárez, Madagascar.*

ahí, navegaron independientemente hasta la entrada a la Base ; en un descuido al levantarse la red anti - torpedos 3 de ellos se filtraron hacia las zonas de muelles, diques y buques, donde permanecieron ocultos en el fondo de la rada hasta el momento del ataque, obteniendo limitado éxito, aunque, se dice, que dentro de la confusión de los ataques algunos de los buques americanos fueron torpedeados por estos submarinos ; los otros 2 submarinos pequeños se perdieron en el trayecto.

La misión de los submarinos pequeños en Pearl Harbor y en otras misiones fue sorprender a los buques americanos preferentemente dentro de la Base, o en las cercanías, y la de los submarinos mayores, de hundir en mar abierto a los buques sobrevivientes al ataque, e impedir la llegada de refuerzos externos.

La sorpresa no fue sólo producto de la habilidad y reserva de los japoneses, sino también, del descuido americano - .

9. Acuerdos de los submarinistas japoneses con sus pares italianos y alemanes:

Además de los acuerdos militares firmados entre los países del Eje relacionados a operaciones mutuas ofensivas / defensivas, de protección, vigilancia, patrullaje, conquistas de zonas estratégicas, etc; se firmaron acuerdos de apoyo y de concesiones logísticas, como los que se indican a continuación :
A partir de diciembre del año 1942 Japón concedió en el Lejano Oriente a los submarinistas de Alemania e Italia diferentes Bases y Estaciones logísticas para el mantenimiento y aprovisionamiento de sus submarinos.

A fines de 1943, al no lograr los buques de superficie y los transportes del Eje romper los bloqueos impuestos por los Aliados, los submarinos japoneses e italianos participaron de común acuerdo en operaciones de transporte de personal, petróleo y de pertrechos en submarinos; para esto adaptaron submarinos de mayor tonelaje sacrificando parte de los tubos lanzatorpedos y otros espacios, a fin de lograr mayor capacidad para transportar personal, y poder almacenar suficiente combustibles y suministros.

10.Casos de hundimientos relacionados con submarinos japoneses

Tras el fracaso de los ataques submarinos en Pearl Harbour, donde aparentemente solamente uno de los submarinos japoneses pudo lanzar sus torpedos a los buques americanos, el Alto Mando japonés al no existir buques de guerra enemigos por esas aguas, dispuso el ataque de los submarinos contra barcos mercantes de oportunidad .

En ese periodo, se recibió informes de la marina japonesa sobre el hundimiento de 12 barcos mercantes por esa área, y de 80 entre el Océano Indico y el Pacífico, contra 2 de sus submarinos hundidos.

En mayo de 1942 un submarino ena-

no transportado por el *I- 20* hasta las inmediaciones de la Base Diego Suáres, en Madagascar, con un solo torpedo averió gravemente al acorazado británico Ramillies, de 30.000 toneladas, y con el otro torpedo hundió la motonave British Loyalty que se fue a pique rápidamente. Posteriormente, este submarino, como consecuencia de las explosiones de los buques que torpedeó, se hundió al chocar contra un arrecife.

En mayo de 1942, la Octava Flotilla de Submarinos del Japón, conformada por los submarinos *I-21, I-22, I-24, I-27 y el I- 29*, (dos con aviones de reconocimiento, y tres con submarinos de bolsillo), atacó puertos australianos en Sidney.

A pesar de los informes del avión de reconocimiento del submarino *I- 21* sobre la existencia de numerosos buques de guerra fondeados en el puerto, el capitán de navío Sasaki, Jefe de la operación, aplazó el ataque por dos días para efectuarlo en simultáneo con el ataque de Diego Suáres, sin saber que, por el "silencio de radio" establecido para las dos fuerzas, que el ataque de Diego Suáres se había adelantado, ocasionando, que los dos submarinos japoneses que habían logrado penetrar por el difícil canal de entrada al puerto de Wooloomooloo, que albergaba muchos buques de guerra, por esperar la señal de ataque, no sólo desperdicien la oportunidad de hundirlos, sino también, se pierdan por la larga espera; el otro submarino enano logró exitosamente hundir a! crucero pesado norteamericano *Chicago*.

En junio de 1942, el submarino *I –168*, a cargo del capitán Tanake, con gran éxito hundió al este de Midway, dos buques de la marina norteamericana, el portaaviones *Yorktown*, y el destructor *Hammonn* que auxiliaba al primero que venía averiado de la célebre Batalla de Midway, donde la marina del Japón sufrió una derrota casi total, sin capacidad de reponerse e iniciándose para el Imperio de aquel país el principio del fin. Ahí, los japoneses emplearon 16 submarinos diversos.

En noviembre de 1942, los submarinos *I- 16* y *I- 20*, portando cada uno un submarino enano, zarparon de la isla Truk (islas Carolinas), y a su momento los lanzaron al mar; uno se pierde, y el otro hunde al transporte de la marina americana *Majaha*, de 2.000 toneladas, que se encontraba descargando material cerca de la playa. El citado submarino pudo haber disparado contra cualquiera de los destructores americanos presentes, pero prefirió hundir el transporte por la importancia de la carga .

Entre noviembre y diciembre del año 1942, por la zona de Guadalcanal, submarinos enanos, burlando las escoltas compuesta por varios destructores, hundieron exitosamente 5 transportes norteamericanos, entre los que se hallaba el U.S.S. *Achiba* que transportaba gasolina de avión.

Entre agosto de 1942 e inicios del año 1945, con la instalación del radar en las unidades americanas se inicia un periodo de hundimientos de submarinos japoneses en Guadalcanal, Islas Salomón y Aleutianas. Aproximadamente 31 submarinos japoneses contra 14 buques norteamericanos fueron hundidos incluyendo al portaaviones *Wasp* y el torpedeo del acorazado *North Carolina* que quedó averiado.

Entre diciembre de 1944 y marzo de

1945, en la lucha por las Filipinas, que se inició con el desembarco de Leyte, en Octubre de 1944, los submarinos enanos japoneses alcanzaron a hundir 14 Unidades de guerra de los Estados Unidos que transitaban por esas zonas

En julio de 1945 se produce el hundimiento del crucero americano *Indianápolis* en el Pacífico Oriental por el submarino *I–58*, a cargo del comandante Hashimoto, tras un exitoso ataque con 6 torpedos; recién después de 4 días la Armada americana se enteró por casualidad del hundimiento por un avión de exploración.

Por primera vez en la historia de la Marina de EE.UU. un comandante de buque, el capitán de navío Mc Vay, sobreviviente al desastre, ante una corte marcial, fue enjuiciado, y declarado culpable de la pérdida de su buque al exponerlo al peligro de ataques de submarinos por no ordenar, según las normas establecidas, la navegación en zigzag durante las noches con buena visibilidad, y por no tomar el debido control del abandono de su buque. El juicio se llevó a cabo, con la presencia del comandante del submarino japonés, quién manifestó, que aun con plan zig-zag igual lo hubiera hundido.

Los últimos ataques realizados por los submarinos japoneses fueron del *I- 58* en agosto de 1945 mediante el empleo de Kaitens contra buques americanos, todos sin éxito, pero mostrando un valor admirable al aproximarse a los buques en forma desafiante, como tratando de espolonearlos con la proa; todos terminaron hundidos con fuego de artillería o mediante cargas de profundidad.

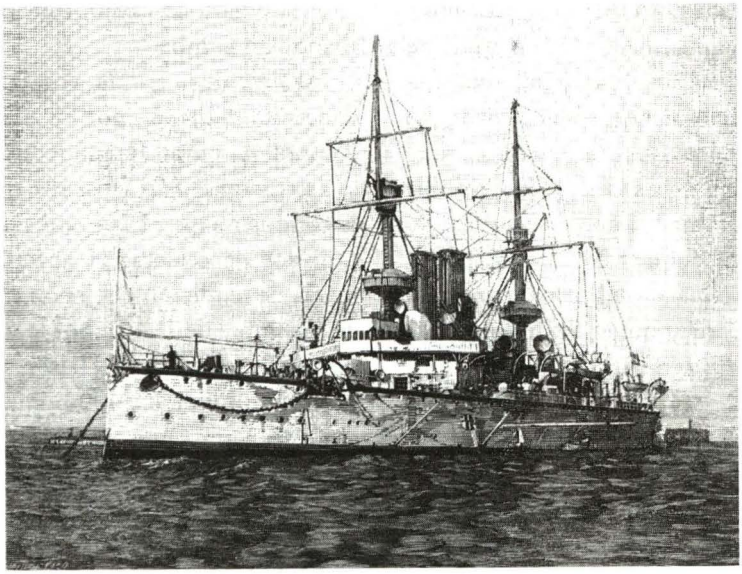
Al final de la guerra, según los comunicados oficiales de los países aliados, los submarinos japoneses hundieron un total de 19 buques de guerra y 167 barcos mercantes, además de 33 barcos torpedeados, pero no hundidos.

Cabe destacar que muchos de los submarinos enanos que Japón construyó durante la guerra fueron secretamente almacenados para ser utilizados en forma masiva para el caso de un posible desembarco de los aliados al Japón ; como el esperado desembarco no se llevó a cabo por la anticipada rendición japonesa por los bombardeos atómicos de EE.UU. a las ciudades de Hiroshima y Nagasaki, del 6 y 9 de agosto del año 1945, respectivamente, cientos de éstos submarinos cayeron en poder de los aliados sin combatir.

Al final de la guerra, con la contundente derrota del Japón por los Aliados, su poderosa flota naval quedó reducida a un sólo destructor el ***Hat Uzacura***, que sirvió para conducir a los 21 emisarios japoneses encargados de celebrar la humillante conferencia de rendición del Japón efectuada el 2 de setiembre de 1945 a bordo del buque insignia del Almirante Halsey, el acorazado *Missouri*, uno de los 400 buques de la flota americana presentes ese día a lo largo de 160 kilómetros de la bahía de Sagami.
La ceremonia de rendición estuvo encabezada por el General Mac Arthur, acompañado de los representantes de las naciones vencedoras, y del Príncipe Naruhito Higashi-Kuni, por parte del Japón. A partir de ese momento, la autoridad imperial y el gobierno japonés quedó sujeta al Jefe Superior de los países Aliados.

Nota del Autor:

- A pesar de haber transcurrido más de medio siglo del término de la II Guerra Mundial, la Armada del Japón continúa guardando celosamente información relacionada con la construcción, cantidad, operación y hundimientos de sus buques de guerra, y en particular sobre sus submarinos, ocasionando que la escasa y muchas veces distorsionada bibliografía existente muestren diferencias entre sí.



LIZARDO MONTERO FLORES, MARINO Y ESTADISTA (1832 – 1905)

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"El nombre de usted se hace aquí cada día más aceptable, no sólo porque los actos de usted, que ha revelado la prensa, han sido de agrado universal, sino porque las facultades omnímodas y sus consecuencias lo señalan a usted como persona destinada a restablecer el imperio de la constitución y de las leyes... Desgraciado país en que hasta el honor nacional se sacrifica a los intereses y ambiciones personales. La conducta de usted es hoy reconocida y aplaudida por todos. A usted lo mandaron a Arica como a un destierro para no darle el mando de la Escuadra y usted aceptó sin trepidar ni murmurar. Las circunstancias lo han elevado a usted a una posición culminante."

Lima, 31 Diciembre 1879.

(De la carta dirigida al contralmirante Montero por el doctor Mariano Álvarez, ministro de Gobierno del régimen depuesto por Nicolás de Píerola, a fines del primer año de guerra).

RADIOGRAFÍA DEL MARINO Y DEL POLÍTICO

De los personajes que más han destacado a través de la historia naval de la República, Lizardo Montero Flores, creemos,es el más singular de todos.

Su personalidad y liderazgo, harían de él uno de los marinos más prestigiosos de su tiempo y a la vez una de las figuras más gravitantes de la vida pública del Perú de la segunda mitad del siglo XIX. Tuvo una vida intensa y agitada, donde hu-

bo de mar, de aventura, de luchas intensas, de las que surgieron memorables victorias y también dolorosas derrotas.

Comúnmente, en las instituciones de la sociedad, surgen hombres que, a lo largo de la existencia de las mismas, sobresalen sobre sus pares al paso que marcan, legando a la posteridad, valiosas enseñanzas, que con el devenir del tiempo, habrán de servir de fuente de inspiración para quienes se esfuercen en seguir sus huellas. Puede contarse a Lizardo Montero entre estos personajes privilegiados, escogidos por el destino para conducir, para patentar ideas, para domar voluntades, para crear nuevos mundos. Nuestra Marina de Guerra le debe mucho, qué duda cabe. El segundo despertar de la Armada Peruana luego de la era Castilla, no hubiese sido el mismo sin su presencia.

Por sus cualidades para ejercer el mando se confió a Montero, en más de una oportunidad, el comando de fuerzas militares tanto en mar como en tierra, siendo en mérito a ello, uno de los pocos jefes de la historia militar de la República, que han tenido la responsabilidad de ejercer el mando superior de marinos y soldados frente al enemigo.

De los aspectos más importantes de su vida figura, en primer lugar, su carrera naval, profesión que inició en la adolescencia y en la cual no tardaría en ganarse un importante prestigio. En segundo lugar destaca su participación en la política nacional, actividad a la que estaría vinculado durante muchísimos años, a través de la cual, con el tiempo, el destino le reservaría el puesto de Jefe de Estado en la hora más negra que le ha tocado vivir al Perú: derrotado, invadido y al borde de la completa anarquía.

Montero, quien encabezaría un gobierno que tuvo que conducir a una nación dividida por la orfandad de autoridad y por tantos odios intestinos, en el momento del mayor paroxismo de su historia -la guerra del Pacifico entre 1879 y 1883- emprendió la tarea de conducir las riendas de un país que cabalgaba sin rumbo en el desierto. Con patriotismo y desprendimiento, el contralmirante trató de expulsar al invasor de su suelo y de liberar a su patria del oprobio y la vergüenza. Desafortunadamente, el brillo de su figura se diluiría un tanto casi al final de la época mas difícil del tiempo republicano, debido a algunas versiones que no se ajustan a la verdad y existentes aun hoy ,después de tantísimos años. A pesar de las contradicciones históricas que se relacionan con los sucesos de Arequipa entre septiembre y octubre de 1883, creemos que si el candidato disidente del partido civil durante las elecciones presidenciales de 1876 hubiese vencido en las urnas a su contendor, el general de división Mariano Ignacio Prado, el gobierno del Perú se hubiera encontrado en muchos mejores manos el día de la prueba.

Probablemente tampoco se hubiese vencido, porque en el Perú del setenta y nueve decimonónico, no se llegó, o no se quizo comprender, de manera conjunta, que la victoria, en un conflicto armado, no basta esperar que suceda merced a la súbita aparición de algún ser mesiánico o a la de un héroe mitológico, sino que pa-

ra alcanzarla un pueblo debe ser capaz de luchar unido bajo un liderazgo inteligente y audaz, lo que desafortunadamente no ocurriría en ese conflicto.

Tengo la convicción de que de haber ganado el contralmirante la banda presidencial en las elecciones de 1876, no hubiese cometido los terribles errores que cometió el general Prado, quien al final del primer año de la guerra desertó vergonzosamente, abandonando el país en medio del desconcierto y al acecho de la escuadra enemiga dueña del mar. Mariano Ignacio Prado dejaría su puesto en un momento crítico, sin llevarse consigo dinero de colectas nacionales como se le a acusado injustamente, pero sí marcado con el estigma de la incapacidad que mostró para afrontar la terrible crisis que se vivía por esos días.

De personalidad alegre y seductora, Montero fue un hombre nacido para ejercer el mando. Un fuerte temperamento, lleno de audacia y de vehemencia, invadía frecuentemente su espíritu, para dotarlo de la energía que necesitaba para navegar en las aguas más tempestuosas. Su presencia, su palabra, se imponían de inmediato, convencía por su simpatía y por la afabilidad de su trato. Fue un líder resuelto, un conductor tenaz y un marino notable, que poseyó una de las áureas guerreras más fulgurantes de su tiempo.

A pesar de su patriotismo invulnerable, de su valentía, la cual sería puesta a prueba en combates navales y terrestres, Montero careció de la talla del héroe legendario, del ser superior que aparece por escasas intermitencias, del mortal que en vida se aproxima al Creador, y que por la grandeza de sus actos parece quedar liberado de su efímera e imperfecta condición humana. El contralmirante Montero fue víctima de un excesivo afán por notoriedad, lo que le procuraría no pocos enemigos. A pesar de exhibir una trayectoria que se caracterizó por el respeto a la ley, estuvo cerca de confundirse con la figura del tan perjudicial caudillo, personaje nefasto de tan antigua, como de tan reciente data. Aun cuando supo colocarse en el medio del militarismo y de la sedición pierolista, no fue ajeno a él la rebeldía contra el orden legalmente constituido. Existe aquí una clara contradicción en la conducta del personaje, marcada por el encuentro entre su infatigable defensa de la constitución y por el acrisolado ímpetu con el que participó en golpes de estado e intentos revolucionarios.

Pese a los antagonismos que desató desde los días de Castilla, el éxito le sonreiría en su primera juventud y continuaría mezclado con sus aguas durante el resto de su vida, existencia no siempre exenta de temporales.

A los treinta y cuatro años Montero ya era capitán de navío, lideraba la Marina de Guerra del Perú y había contribuido eficazmente a la expulsión de la armada española de costas americanas. Mas tarde desde el Senado de la Republica, tendría una participación notabilísima, siempre combativa y consecuente con sus actos y con su incuestionable patriotismo, el cual pondría de manifiesto en re-

petidas oportunidades. Todas estas ideas nos permiten atrevernos a realizar una modesta apreciación sobre Lizardo Montero y sus circunstancias, cuyo estudio de su personalidad como lo ha expresado acertadamente el historiador Raúl Palacios Rodríguez es una tarea verdaderamente apasionante.

EL CAPITÁN DE NAVÍO, COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA RESTAURADORA.

El primer vicepresidente de la Republica, encargado del mando supremo durante casi toda la ocupación chilena a nuestro país, nació en Ayabaca, Piura, el 27 de mayo de 1832. Fueron sus padres José Casimiro Montero del Águila y Gregoria Flores Izaga, de quienes no se tiene mayores noticias. Luego de estudiar en Quito, Ecuador, se incorpora al Colegio Naval Militar, del cual egresa como guardiamarina al año siguiente. En enero de 1853 es nombrado a la fragata *Mercedes*, y después es destacado a la fragata *Amazonas*. Al año siguiente es promovido al grado de alférez de fragata y se le traslada nuevamente a la *Mercedes*, a bordo de cuya cubierta participaría en uno de los hechos más notables de la historia naval de nuestro país.



Capitán de Navío Lizardo Montero Flores
Comandante General de la Marina Restauradora
(1865)

De acuerdo a lo que registra su foja de servicios, el entonces alférez de fragata Montero, formaba parte de la dotación de la vieja fragata de instrucción de guardiamarinas *Mercedes*, que tenía como comandante al distinguido capitán de navío Juan Noel. La tragedia sucedió la noche del 25 de marzo de 1854, a la salida del puerto de Casma, al encallar y luego hundirse la *Mercedes* con más de setecientas personas, gran parte de las cuales eran soldados, accidente que ocurrió por haberse roto el calabrote mediante el cual, la nave era remolcada por el vapor *Rímac* que iba al mando del prestigioso capitán de navío Ramón Valle Riestra. Este convoy había zarpado con mal tiempo, por orden del ministro de Guerra, general José Allende, pese que el comandante de la fragata le había informado que la maniobra era muy arriesgada y que se realizaba con premura innecesaria. Desafortuna-

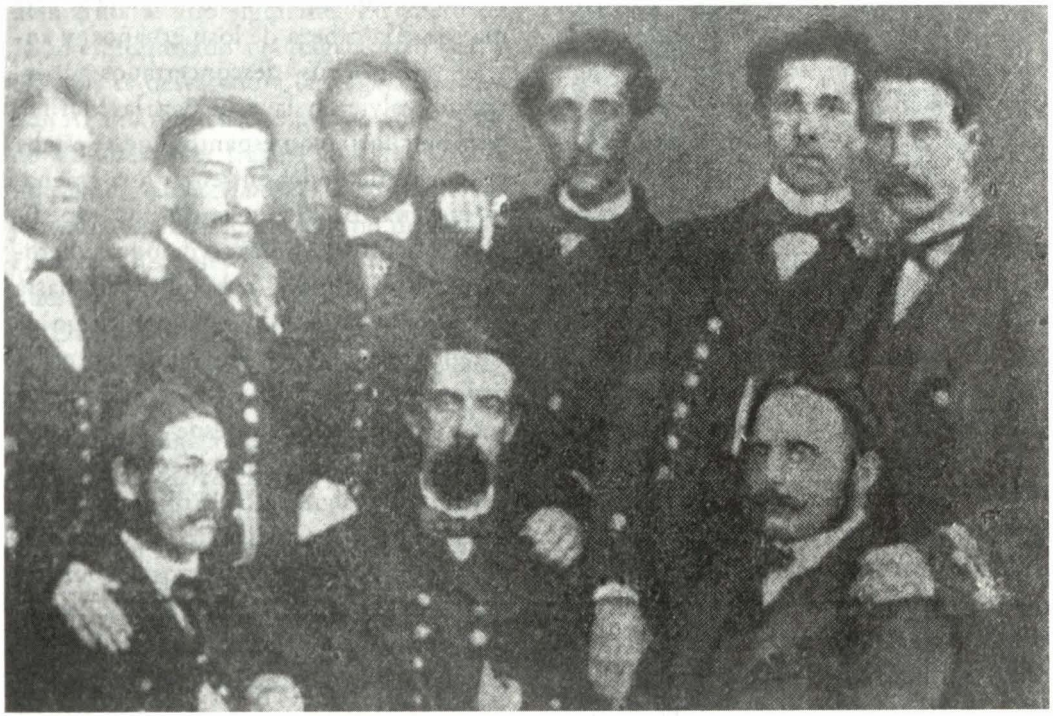
damente, una vez más, el calculo político, ocasionaba la pérdida de cientos de vidas. Poco después del puesto de maniobra del zarpe, el remolque se rompería, y entonces el buque, sin gobierno, chocaría con un bajo, a pesar de los denodados esfuerzos desplegados por los comandantes de los dos buques nacionales y sus respectivas tripulaciones para evitarlo.

Montero fue testigo excepcional, de cómo su comandante no escatimaría esfuerzos para tratar de salvar a su tripulación y a su nave en medio del pánico y del caos que debió de reinar a bordo. Al final el viejo buque de madera se fue al fondo con el capitán de navío Noel, quien en todo momento se había negado a abandonar su nave.

Hacia abril de 1864, Lizardo Montero asciende a capitán de corbeta y es nombrado comandante del vapor *General Lerzundi*, relevando en el comando a su antiguo camarada de armas, el capitán de corbeta Aurelio García y García. Esta pequeña unidad de combate formaba parte de nuestra reducida escuadra nacional de esos años. En efecto, por esa época la Marina de Guerra había perdido gran parte de su capacidad operativa. Atrás quedaban los prósperos años del primer gobierno del Mariscal Castilla en los que la Armada Peruana hubo de alcanzar su máximo esplendor. Los gobernantes que sucederían en los primeros años de la década del sesenta del siglo XIX, fueron descuidando progresivamente la defensa de su territorio marítimo, incluso Ramón Castilla, en su segundo mandato, en contradicción a la inteligente y fructífera política naval de su primer régimen, así como Miguel de San Román y sus dos vicepresidentes, que ascenderían al poder tras su repentino fallecimiento antes de finalizar su gobierno, Pedro Diez Canseco y Juan Antonio Pezet. Por desgracia, este hecho influiría sobremanera para que el orden constitucional, que parecía empezaba a consolidarse en el Perú, se quebrara. En efecto, pese a la crisis política, cosa tan habitual en nuestro país, provocada en esos días por las continuas amenazas sediciosas, la Constitución había estado en vigencia por más de diez años. La inseguridad que trajo consigo la presencia hostil de buques extranjeros en el ulterior Mar de Grau, ocasionaría inevitablemente la caída del régimen constitucional.

En efecto, la guerra con España se cernía sobre la cabeza de los peruanos, y ante el peligro, sus desconcertados gobernantes volvieron la cabeza a la Marina, para descubrir, con espanto, que se estaba muy lejos de poder enfrentar a la amenaza hispana. La presencia de una expedición "Científica" a bordo de una poderosa escuadra ibérica había llegado hasta nuestras costas en 1863, lo que luego de algunos incidentes menores derivó en la ocupación de las islas Chincha, accidente geográfico estratégico desde donde se exportaba el guano, "producto" que por aquellos días significaba la principal fuente de ingreso de divisas de la República. Previendo tardíamente un posible enfrentamiento entre Perú y España, y con la sola escasa ayuda militar que habría de brindar Chile, Pezet envió a principios de 1864, comisiones a Europa con la misión de adquirir unidades navales, que pudiesen inclinar la balanza a nuestro favor, en

caso de estallar el conflicto. Sin embargo, la invasión de las Islas de Chincha enardeció el animo de la población, que exigía su inmediata devolución y la declaratoria de la guerra. Ignorantes o indiferentes de la situación de la Marina, todos querían guerra menos el gobierno y los antiguos jefes de Marina que sabían cuán desventajosa era la situación para el país. Ante el riesgo inminente, el gobierno echaría mano a algunas medidas desesperadas para ganar tiempo durante los próximos meses. Primero, reunión en Lima del parlamento americano, en busca de apoyo regional; luego firmaría el tratado Vivanco-Pareja que, aunque lesionaba el honor nacional, serviría, en opinión del historiador Fernando Romero, para evitar que la escuadra española no atacase a la ya anticuada y materialmente muy inferior escuadra nacional, la cual sin duda hubiese sucumbido. Esta cuestionada gestión diplomática, permitiría, indirectamente, que el Perú estuviese mucho mejor equipado de material bélico, y por ende que obtuviese el triunfo del 2 de Mayo de 1866. Finalmente, el presidente Pezet, enviaría a España una misión ante el gobierno de su Majestad Católica, aquélla a cargo de uno de los tres contralmirantes con que contaba nuestra armada en aquella época: el distinguido oficial almirante Domingo Valle Riestra, cuñado del fundador de nuestra armada, el



Grupo de oficiales en los dias de la Marina Restauradora (1865)

vicealmirante Martín Jorge Guise.

Montero, atento a estos acontecimientos, y fiel a su carácter impulsivo y audaz, decidió jugar sus cartas en las difíciles circunstancias que se vivía.

El 26 de febrero de 1865, desde Arequipa, el coronel Mariano Ignacio Prado se subleva contra el gobierno del general de división Juan Antonio Pezet, encabezando un movimiento que buscaba restaurar el honor nacional mellado por el tratado firmado por el general de división Manuel Ignacio de Vivanco -antiguo dictador del Perú, militar aristócrata cuyo hijo moriría años después a manos de las tropas chilenas en la batalla de Miraflores- y por el almirante español Juan Manuel Pareja, comandante de la escuadra española que violentaba la paz sudamericana, y quien se suicidaría tras la captura de la goleta española *Covadonga* a manos de los marinos chilenos.

Pronto, desde el mar, el comandante del *General Lerzundi*, Montero, secundaría esta revolución encargándose de sublevar otras unidades de la escuadra peruana. Este hecho habría de originar una división al interior de Marina, lo que representaría el primer desacuerdo de trascendental importancia entre sectores del cuerpo de oficiales de la Armada. Es así como muchos oficiales antiguos, como el Comandante General de la Marina y Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Juan José Panizo, quien sería asesinado durante esta crisis, y también jóvenes oficiales como Juan Guillermo More y Manuel Melitón Carvajal permanecerían fieles al orden legalmente establecido. Los rebeldes justificarían su intervención por representar para ellos la situación una cuestión de honor, que sentían estaba aun por encima de la ley, hecho que sería respaldado por la gran mayoría del país. Por su eficaz apoyo al gobierno restaurador, Prado nombró al comandante Montero, Comandante General de la Marina Restauradora, quien en poco más de un año había ascendido de teniente primero a capitán de navío, dejando de lado a dos antiguos y prestigiosos contralmirantes, Ignacio Mariategui y Francisco Forcelledo y al recientemente ascendido, contralmirante Antonio de la Haza, a demás de varios capitanes de navío de vasta antigüedad y trayectoria. Secundaron a Montero, distinguidos oficiales como Juan Fanning, Juan José Raygada, Luis German Astete, Toribio Raygada, entre otros. Un tercer grupo no participaría de este enfrentamiento, que fue breve, y del que saldría airoso el nuevo Comandante General, por encontrarse de comisión en Europa. Entre estos oficiales, destacan Miguel Grau, Aurelio García y García y Juan Pardo de Zela.

Hacia el segundo semestre de 1865, Montero deja el cargo de Comandante General al ser enviado por el gobierno en comisión a Estados Unidos para adquirir armamento que se destinaría a la Escuadra. De regreso al Perú, se le nombra Comandante General de la Escuadra, asumiendo el mando de la misma en el Callao, ad portas del combate que se llevaría a cabo entre las fuerzas navales y terrestres peruanas contra la escuadra española que ahora comanda el brigadier Casto Mén-

dez Núñez. Desde su buque insignia, el vapor *Tumbes*, durante la gloriosa jornada del 2 de Mayo de 1866, el capitán de navío Lizardo Montero dirigía la exitosa acción naval que contribuyó a la derrota del almirante español y que forzaría el zarpe definitivo de la escuadra ibérica hacia su país.

EL SENADOR MONTERO Y EL PARTIDO CIVIL

En el período que abarca desde la victoria contra España hasta la declaratoria de la guerra entre Perú y Chile, la actividad pública del almirante Montero se consolidaría. En cuanto a la Marina de Guerra, esos años servirían para que varios de sus líderes, participasen en la vida pública del país en forma meritoria, como Miguel Grau, Camilo Carrillo, Manuel Ferreyros y el propio Montero.

En relación al contralmirante, esta época tendría como características principales su integración al naciente Partido Civil, su participación en el Senado de la Republica, y sus rivalidades políticas con Nicolás de Pierola y con Mariano Ignacio Prado, ambos personajes controvertidos, de quienes se ha dicho tanto y a quienes se les ha formulado muchísimos cargos por su actuación política al frente de sus gobiernos en el Perú decimonónico. El primer encuentro entre Montero y el entonces presidente provisorio Mariano I. Prado sucedería tras el caso conocido en la historia republicana como "la cuestión Tucker". En efecto, Prado, vanagloriado por la victoria del 2 de Mayo, poco tiempo después planeó continuar la guerra contra la Corona española, por lo que se dispuso a enviar una expedición a Filipinas, con la finalidad de liberar estas islas del dominio español, hecho que finalmente se produciría recién a fines del siglo antepasado, gracias a la intervención de una fuerza naval norteamericana. Sumado al absurdo, puesto que no estábamos en condiciones de embarcarnos en una empresa de tal envergadura, cosa que solo podía imaginarse en una mentalidad como la de Prado y sus aduladores, el presidente provisorio contrató al capitán de navío retirado John Tucker, de la Marina de Guerra Norteamericana para que comandase la escuadra peruana. Desubicado frente a la realidad, Prado pretendió hacer lo mismo que San Martín, al reclutar a un marino extranjero para comandar nuestra Marina, sin tomar en cuenta que la institución ya tenía casi medio siglo de fundada y que contaba con una segunda generación de marinos, a la que pertenecían Grau, Montero, García y García, Astete, Jurado de los Reyes, los Arrieta, Carreño, y tántos otros jefes capaces y de solvente prestigio, que no iban a estar de acuerdo con subordinarse a un extranjero por muy capaz que éste fuese. Montero, quien por ese entonces ejercía la máxima autoridad operativa de la Armada y a la vez se desempeñaba como comandante del monitor *Huáscar*, y los principales jefes de la escuadra, como Grau, García y García, y Ferreyros renunciaron a sus mandos en

protesta a la arbitraria decisión presidencial; por lo que luego serían enjuiciados, detenidos en la isla San Lorenzo y finalmente absueltos por la justicia militar que les siguió proceso.

Sin duda este caso, que fue muy sonado y en el cual la prensa tendría gran participación, en la mayoría de las oportunidades en favor de los marinos detenidos, significaría el primer paso importante de Montero hacia el protagonismo político. Otro factor que vendría a sumarse a la crecida influencia que iría ganando el ex comandante del glorioso monitor *Huáscar*, lo constituiría su matrimonio con Rosa Elías de la Quintana, joven aristócrata, hija de Dn. Domingo Elías. Elías fue un acaudalado terrateniente, fundador de Colegio Guadalupe, promotor de la importación de mano de obra extranjera procedente de China; fue también un influyente hombre de estado que ejerció brevemente la presidencia de la Republica durante los turbulentos años posteriores a la muerte del mariscal Gamarra en la batalla de Ingavi, el 18 de noviembre de 1841. Este matrimonio le abriría a Montero las puertas de los círculos sociales más elevados del país, logrando en poco tiempo afianzar su posición en el mundo social y político a nivel nacional, gracias a su carisma y a su don de palabra, que tuvo especial resonancia entre la juventud limeña. Sin embargo, el factor más importante fue sin duda su incorporación al Partido Civil, como miembro fundador del mismo. En efecto, Lizardo Montero sería uno de los firmantes del acta de fundación de la Sociedad Independencia Electoral, en abril de 1871, partida de nacimiento del Partido Civil, movimiento político novedoso que reunía a burgueses, artesanos, comerciantes, marinos e incluso militares como los generales Luis La Puerta y José Miguel Medina. Entre los marinos firmantes figuran además de Montero, quien aparece como dirigente parroquial, los oficiales de marina, Manuel Aparicio, Lino de la Barrera, Juan Bautista Cobián, y José Sánchez Lagomarsino. Sería el capitán de navío Lizardo Montero quien propondría la candidatura de Manuel Pardo y Lavalle a la Presidencia de la República por el Partido Civil para las elecciones presidenciales de 1872, las cuales serían frustradas brevemente por el golpe de estado que encabezarían los coroneles Gutiérrez. La Marina jugaría un papel protagónico contra este movimiento, al hacer público,



Montero y su esposa Rosa Elías de la Quintana

entre otras medidas, un documento dirigido a la Nación en el cual se rechazaba el golpe de los hermanos Gutiérrez, y en el que se exigía la vuelta al orden constitucional. Montero debió de ser una pieza clave en la firma de este "Manifiesto a la Nación", hecho por la mayoría de jefes y oficiales de la Armada en actividad. Finalmente Manuel Pardo y Lavalle se convertiría en el primer presidente civil de la República elegido por voto popular.

Como se ha señalado, esta década, se iniciaría con la aparición de una nueva agrupación política que con buena intención buscaría encontrar una salida a la crisis institucional que desde siempre venia sufriendo el Perú. Desafortunadamente el civilismo, pese a sus ideas y lemas progresistas para la época, como el de "los civiles a la obra, los militares al cuartel", también prestaría sus servicios a intereses subalternos, y bajo su batuta el Perú se desarmaría, empleando como uno de sus principales aliados el desprestigio del poder militar ante la opinión publica, hecho que influiría para que se perdiese de vista el peligro internacional, que advirtiera estérilmente a Manuel Pardo, entre otros personajes, el Gran Almirante Miguel Grau.

Ascendido a la alta clase de contralmirante de la Armada nacional por haber comandado una división de fuerzas terrestres que derrotó una de las tantas intentonas golpistas de Nicolás de Pierola hacia 1874, Montero continuaría con su actividad política desde el Senado durante esa década. Tras el fracaso de su candidatura en las elecciones presidenciales de 1876, el senador Montero se convertiría en uno de los más tenaces opositores al gobierno del general Prado (1876-1879) llegando en abril de 1878 a conspirar contra aquel gobierno con el apoyo de algunos elementos civilistas. La Marina no prestaría su apoyo al contralmirante, ya que la Institución, comandada en ese entonces por el contralmirante Antonio de la Haza, se mantendría fiel a la Constitución. Fracasado el intento, Montero tuvo que refugiarse en la embajada chilena, dirigida entonces por don Joaquín Godoy, notable diplomático chileno casado con Mariana Prevost y Moreyra, joven perteneciente a una de las familias más aristocráticas de Lima; Godoy en verdad, sería uno de los espías mas eficientes que tuvo el país sureño en el Perú, por esos años. Posteriormente el contralmirante Montero, por mediación de Godoy se embarcaría hacia Valparaíso. Vuelto al Perú en agosto del mismo año, el senador Montero continuó con su labor en el parlamento, siempre en oposición al gobierno de Prado. Meses más tarde ante la inminencia de la guerra con Chile, Prado se las descobraría con Montero al no darle el mando de la escuadra, tal como le correspondía por antigüedad, ya que después, De La Haza, quien era Comandante General de la Marina, era el oficial más antiguo en actividad. En efecto, el propio capitán de navío Miguel Grau, leal amigo y compañero de Montero, sería de la misma opinión y la cual manifestara en una carta dirigida a Carlos Elías, gran amigo de nuestro máximo héroe y cuñado de Montero, en los

siguientes términos: "cuánto mal hacen a nuestro país las pequeñeces de partido. Si Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces, le daba el mando de la escuadra a Montero, todo hubiese marchado mejor, porque así éste, como Almirante, hubiese ido en la "*Independencia*", que era buque aparente para Estado Mayor, y el 21 de mayo la "*Independencia*" se hubiese quedado combatiendo con la "*Esmeralda*" y a mi no se me hubiese escapado la "*Covadonga*".

COMANDANTE DE LAS BATERIAS DE ARICA EN VEZ DE COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA

Al estallar la Guerra del Pacifico, Prado como hemos indicado no nombraría comandante general de la Escuadra al contralmirante Lizardo Montero, sino que dividiría la escuadra nacional en tres divisiones navales , reteniendo el mando operacional y táctico de las unidades de superficie nacionales a su directa autoridad como director de la guerra; Montero sería, en cambio, nombrado comandante general de las baterías de Arica, cargo de equivalencia inferior a la jerarquía que ostentaba el notable marino, como segundo oficial más antiguo de la Armada, nombramiento que acataría disciplinadamente, haciendo honor a su gran patriotismo. En el Callao permanecería el Comandante General de la Marina, a cargo de limitadas actividades administrativas, sin la más mínima participación en las decisiones sobre la guerra en el mar, las cuales sería adoptadas por Prado con cierta intervención del capitán de navío Grau cuando éste no se hallase navegando, lo cual no ocurría con regularidad.

Tras la pérdida del dominio del mar con la captura del glorioso monitor *Huáscar*, Montero tendría su primera oportunidad de tomar decisiones importantes en la guerra. En efecto, luego de la destitución del Comandante en Jefe del Ejercito del Sur , general de división Juan Buendía y Noriega -debido a su responsabilidad ante la pérdida del departamento de Tarapacá, y a quien se levantaron varios cargos-, el contralmirante Lizardo Montero Flores sería designado en su reemplazo.

Imaginamos que aquellos meses que compartió Montero con Prado en Arica servirían para atenuar sus diferencias, lo que sin duda debió influir en el ánimo presidencial para este nombramiento, que iba muy bien con el espíritu ambicioso del contralmirante, decisión que suponemos también debió de estar motivada por el recelo que sentía Prado por los generales más capaces del país -como Fermín Del Castillo- a quienes no llamó a filas, dejándolos de lado para reclutar a los pocos que le eran adictos y que a corto plazo no resultarían ser los más idóneos, como es el caso de Juan Buendía y de Pedro Bustamante. El comando de Prado se caracterizaría, por la falta de un Estado Mayor eficiente, la falta de información de inteligencia, el mal planeamiento, la dirección de las fuerzas pro-

pias a cientos de kilómetros de distancia de donde éstas operaban, sin poseer líneas de comunicaciones adecuadas y seguras, sumándose a estos hechos las constantes diferencias entre los comandos subordinados y el comandante táctico, general Buendía, quien no tomaba decisiones que no fuesen otras que las dictadas por el Supremo Director, aun cuanto hubo de aconsejarle a éste, en más de una ocasión, cursos de acción apropiados para la situación táctica que se le planteaba, recomendaciones que fueron rechazadas en casi todas las ocasiones por el director de la guerra.

La actividad desplegada por Montero los meses previos a la derrota final del Ejército peruano en el sur del Perú fue encomiable. Hizo cuanto estuvo a su alcance para mejorar las condiciones de la defensa del territorio nacional sobre el que tenía control. Tras el incomprensible e injustificable viaje de Prado a Europa para comprar armamento, sobrevino el tan familiar vacío de poder que llevó al sillón de Pizarro a Nicolás de Piérola, para empeorar más las cosas. Piérola, enemigo declarado de Montero, le comunicó desde Lima al Jefe del Ejército de Operaciones, el giro que habían dado las cosas emplazándolo a manifestarse, a lo que Montero, en otro gesto patriótico que lo enaltece, aceptó el hecho, principalmente porque, pese a las insalvables diferencias que tenía con Piérola, a quien pudo acusar de usurpador y desconocer su autoridad, se estaba en guerra y él, como patriota sincero que era, no podía contribuir a ahondar más las divisiones entre peruanos, menos aun frente al enemigo. Piérola le pagó recortando su autoridad al quitarle el control político de las provincias en guerra, esto es las del Sur, y luego, dividiendo el Ejército Peruano de Operaciones en el Primer Ejército del Sur al mando de Montero y en el Segundo Ejercito del Sur a órdenes de un cuestionado militar, el coronel Segundo Leyva, fiel correligionario del dictador y de tan triste actuación. Meses más tarde, durante la batalla de Tacna, el 26 de mayo de 1880, la alianza peruano-boliviana sufriría su ultima y más dura derrota militar en conjunto. La alianza no se quebraría, pero en adelante la carga de la guerra sería asumida sólo por él Perú, merced al tratado firmado por el gobierno de Manuel Pardo, quien al suscribirlo jamás tomaría en consideración aquella máxima de Federico el Grande de Prusia: "la diplomacia sin armas es como la música sin instrumentos", y así, irresponsablemente, confió la defensa nacional a un tratado diplomático desde un principio desventajoso, hecho del que debió arrepentirse ya que existe la versión que años después trató de convencer a Prado, sin éxito, de la amenaza del sur, empero, sus esfuerzos por activar la alarma se verían frustrados por su misterioso asesinato un año antes de la guerra.

El pensamiento del monarca prusiano, sigue hoy en vigencia tanto como ayer. Sería saludable que para la paz regional, tenerlo en consideración continuamente.

Tomada Lima, en cuya defensa participaría el contralmirante Montero como

ayudante de campo del "generalísimo" Piérola, quien, más vanidoso y omnímodo que Prado, contemplaría impotente, su ineficaz plan de defensa y a sus aniquiladas tropas convertidas en cientos de cadáveres insepultos que hubieron de disputar a muerte la posesión de nuestra capital.

El 29 de diciembre de 1881, con una Lima invadida por el enemigo y sometida al yugo del capitán de navío Patricio Lynch y luego del apresamiento del sucesor de Piérola en el poder, el doctor Francisco García Calderón, por negarse a firmar una paz con cesión territorial, el contralmirante Montero que se desempeñaba como primer vicepresidente del Gobierno de la Magdalena fue designado encargado de la presidencia de la República, por un grupo de ciudadanos influyentes que representaban al desfalleciente estado peruano.

El gobierno de Montero se caracterizaría por ser una administración que emprendió prioritariamente las negociaciones en búsqueda de una paz lo menos onerosa posible para el derrotado Perú. Una vez más, el país confiaba su suerte a este honesto y distinguido ciudadano, que, pese a lo que se le pudiese reclamar, fue un patriota a toda prueba.

Durante los meses que siguieron a su asunción al poder y hasta el temido mes de la guerra, la actividad de Montero fue intensa. Se ha acusado al presidente Montero, sin pruebas e injustamente, de abandonar a Cáceres e incluso de frustrar el envio de armas al Brujo de los Andes, versión que ha sido refrendada incluso por el propio Héroe de la Breña en sus memorias. A este respecto, el historiador Daniel Parodi en su interesante libro "La laguna de los villanos" estudio novedoso sobre aspectos inéditos de los últimos años del conflicto y que ha sido recientemente publicado, demuestra que esto no se ajusta a la verdad y que a la luz de los documentos que existen en el Archivo de la Nación, Sección Correspondencia privada Lizardo Montero, quedan claros los esfuerzos que desplegara el presidente marino por apoyar a las legiones de Cáceres. Las diferencias entre uno y otro jefe, al parecer surgirían tras los nombramientos, que cada uno por su lado, dispondría, para el cargo de coman-



Contralmirante Lizardo Montero Flores, Primer Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo (1881-1883)

dante en jefe de las fuerzas del centro.

Montero, consciente de lo inevitable de la derrota, buscó, en concurso con Bolivia, la firma de un tratado de paz lo menos lesivo para los intereses de ambos países, y para eso, con apoyo del aliado, intento fortalecer su Ejercito y el de Cáceres, a fin de que el enemigo no encontrase tan debilitado el país al momento de entrar en las negociaciones definitivas, que, sin más, debían darse. A criterio de Montero, con fuerzas capaces, ya no de vencer pero por lo menos de hacer dudar al enemigo, las exigencias de éste serían mucho más moderadas a la hora de imponer sus prebendas como indiscutible vencedor.

Posteriormente a ésto y luego de que los acuerdos de paz, en los que intervendría los Estados Unidos de Norteamérica, fracasaran una y otra vez, el presidente de la República, que en esos años se desplazaría desde Cajamarca hasta Arequipa y La Paz, decidiría resistir en la ciudad del Misti, situación que no prosperaría por diversos factores, en los que algo de responsabilidad le cupo. Ante la caída de Arequipa, el presidente Montero se dirigió a Puno. Años después, estando en Buenos Aires, intentaría injustamente hacer responsable de la toma pacifica de la ciudad sureña, por parte de las tropas enemigas, a un comandante de batallón, que con solo doscientos hombres y sin orden de atacar debía de impedir el paso de todo un Ejercito, y que pese a sus reiterados pedidos de refuerzos, éstos le fueron negados por el general César Canevaro jefe del Ejército del gobierno de Montero.

LOS DIA FINALES DEL ALMIRANTE.

Alejado de la vida pública, viudo y sin descendencia, fallecería, el 5 de febrero de 1905, el distinguido contralmirante don Lizardo Montero Flores, único oficial de Marina que hubiere alcanzado la más alta magistratura de la República. El deceso ocurriría en su casa ubicada en la primera cuadra del Paseo Colón, numero 318. Atrás quedaban los días memorables de una vida singular e intensa, que se apagaba a los setentatidos años y que ya no habría de volver a repetirse. En sus funerales, realizados en el cementerio Presbítero Maestro, el pesar de la institución se hizo escuchar a través de la voz del capitán de navío Toribio Raygada, quien puso de manifiesto frente a la tumba del contralmirante Montero la magnitud que representaba su pérdida para el país y en especial para la Marina de Guerra.

De Lizardo Montero está pendiente una exhaustiva biografía, tal como lo hiciese notar el historiador naval Julio Elías Murgia, en páginas de su libro "Marinos peruanos en Arica", obra en la que tendría que profundizarse el estudio de los principales hechos de su vida, y las circunstancias que lo llevaran a convertirse en el marino más influyente del periodo comprendido entre la guerra con España y los años pre-

vios a la guerra del Pacífico. Montero, no nos cabe duda, contribuyó enormemente a consolidar el prestigio de la Armada dentro de la sociedad peruana de las décadas de los sesenta y setenta del siglo XIX, periodo cuyas circunstancias políticas y militares lo hacen uno de los más trascendentales de la vida republicana. En este tiempo -en el que Montero estuvo tan activo- hizo sentir, junto con otros destacados líderes navales, la progresista y vigorosa presencia de la Marina de Guerra en el país, al participar en hechos tan notables como la aparición del Partido Civil, las reformas administrativas, el auge del salitre en desmedro del guano en las exportaciones, el fortalecimiento de la prensa, las luchas contra Piérola, o como la proliferación del mal entendido concepto de americanismo que nos llevó al desarme, en cuya complicidad se agruparían muchos ciudadanos, circunstancia que tendría como epílogo una historia triste, a veces confusa, en el que el Perú navegó al descalabro, periodo que ha contribuido a intensificar, no un mal, sino desafortunadamente, tántos, muchos de los cuales han resistido sobradamente, los cien años. El no olvidar esta dura lección y, más aun, al compararla con los sucesos que se han dado en los últimos tiempos en el país, encontraremos similitudes que nos permitirán hacer un análisis en el que podremos deducir algunas respuestas al por qué de las adversas circunstancias que caracterizan nuestra realidad nacional.

Lizardo Montero Flores pertenece a este periodo trágico de nuestro pasado; empero, a pesar de las dificultades de la época, él, junto con otros memorables lideres navales de su generación, proveyeron a la Marina de Guerra del Perú de una verdadera consolidación como institución fundamental del Estado, inspiradora de orgullo nacional, gestora de patriotismo, y completamente involucrada con su misión constitucional en consecuencia a su elevadísima responsabilidad ante el país y la sociedad.

En nuestros tiempos, a partir del 29 de julio de 1984, la Fuerza de Superficie de nuestra Marina de Guerra tiene entre sus filas, por primera vez, una unidad de combate con el nombre de este ilustre oficial almirante. La institución no escogió mejor denominación para la fragata misilera que iniciara la construcción de buques de combate de alta tecnología en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA –CALLAO), ya que Montero fue un formidable impulsor del progreso de la Armada y un incansable promotor de la modernización del Perú de su tiempo, tarea que emprendió con firmeza desde su puesto en el parlamento.

Actualmente el B.A.P. *Montero* es una de las unidades de combate más modernas, más entrenadas y más respetadas de la región, la cual está lista para actuar en defensa de los mismos elevados intereses que defendiera el ínclito guerrero de superficie de quien lleva el nombre.

Lizardo Montero Flores debe ser recordado como un notable marino de su patria, como un ciudadano honesto y un auténtico demócrata que vivió disímiles acontecimientos que lo conducirían al convencimiento de la necesidad del respeto al imperio de la ley, de quien se volvería un imbatible paladín, cuyo sereno liderazgo encie-

rra cuantiosa valía para cualquier época y circunstancia.

En recuerdo al vencedor del 2 de Mayo, a su nombre, a su trascendental y leal actuación en favor de su Marina de Guerra y de su país, dedicamos estas líneas que encierran, a su vez, febril admiración e inagotable respeto, por el pasado de nuestra Institución y por la memoria de sus mejores hombres.

BIBLIOGRAFÍA

- Ahumada, Pascual. *Guerra del Pacifico* Tomos I y II. Valparaíso, Imprenta de la La Librería El Mercurio, 1891.
- Durán, Rafael. *Contralmirante Lizardo Montero*. Dirección de Intereses Marítimos, Marina de Guerra del Perú.
- Elías, Julio J. *Marinos peruanos en Arica*. Instituto de Estudios Históricos-Marítimo del Perú, Lima 1980.
- Expedientes Personales. "Contralmirante Lizardo Montero Flores". Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.
- López Martínez, Héctor. *Historia Marítima del Perú*, Tomo X. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima 1993.
- Martín, José Carlos. "Lizardo Montero". En: *Enciclopedia Biográfica e Histórica del Perú*. Editorial Milla Batres.
- Mc Evoy, Carmen. *Un proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial 1994.
- Palacios, Raúl. *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, volumen 1, Primera Parte. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima 1993.
- Parodi, Daniel. *La laguna de los villanos. Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra del Pacífico (1879-1883)*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial 2001.

EL MEJOR INSTRUMENTO PARA LA VOCACIÓN NAVAL

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutierrez

LA ERA DE ENTRENAMIENTO PARA CADETES

En los comienzos de los años veinte del siglo próximo pasado se confrontó la competencia de naves a vapor, a vela y a naves potenciadas por la combinación de vela y vapor, como si se tratase de analizar las utilidades en largas travesías.

Estos estudios se usaron para los casos de embarques en grandes distancias, tales como nitratos, desde Chile, y trigo, desde San Francisco y Australia.

Dos empresas navieras, una alemana y otra finlandesa, utilizaron fragatas a vela de cuatro mástiles hasta el año 1939 cuando ellas efectuaron los últimos embarques transportando trigo desde Australia a Europa.

El período en la historia de la navegación a vela, que concluyó para siempre, fue para los legendarios marinos que arriesgaron sus vidas en las peligrosas inmediaciones del Cabo de Hornos en travesías a través de los gigantescos mares, en cuya búsqueda se requirieron hasta semanas para que se hallasen con vida a los marinos naufragados en el Pacífico.

El último buque francés en este tráfico fue sacado del servicio entre 1927 y 1933, después de darse una ley restringiendo la labor diaria a ocho horas. Esta ley fue fatal para las grandes naves ya que tuvieron que incrementar el número de tripulación en 50%. A despecho de su defunción como eminentes naves de tipo comercial, desde el inicio del siglo XX, muchos navegantes han pensado que las grandes naves a vela constituyen la mejor escuela tanto para la preparación de oficiales mercantes como para los futuros oficiales de la Armada.

Francia, en el decenio de los años treinta (1930-1940) construyó dos goletas (de dos mástiles), Gran Bretaña equipó el *Worcester* (tres mástiles). Al inicio del siglo, Alemania puso en servicio uno de tres mástiles y, Japón habilitó el yate imperial para este efecto.

En el decenio de los años cincuenta del siglo próximo pasado, Alemania financió la adquisición de quince veleros y los equipó

para entrenamiento de cadetes mercantes, y las marinas de Italia, España, Polonia, Rumanía, Yugoslavia, Noruega, Dinamarca, Bélgica, etc, siguieron este ejemplo, construyendo o adquiriendo este tipo de naves.

Paradógicamente, la Segunda Guerra Mundial no había colocado punto final a la era de las naves a vela. Mientras que en otros dominios (guerra, comercio, pesca, etc.) este tipo de buques virtualmente habían desaparecido, el interés por ello emergió en el decenio 1950-1960 como la última esperanza para supervivencia de buques grandes a vela.

Después de la Segunda Guerra Mundial, Alemania había perdido mucho de su flota que cayó en manos de las naciones aliadas. Entonces Gran Bretaña y otras naciones vendieron las naves alemanas que se habían rendido y entre esos buques estaban uno negociado con la Unión Soviética y otro negociado con Francia. Brasil también adquirió uno, el *Guanabara*, el que fue el *Sagres II* para reemplazar al primero con ese nombre, y Portugal otro.

Estas negociaciones continuaron, se construyeron los buques escuela para Chile, Colombia y Ecuador, e inmediatamente después para México, Polonia, Japón y Rusia, así como Gran Bretaña y Holanda. La afición al mar y al entrenamiento marítimos tampoco desapareció, ya que después de un período de inactividad nuevas versiones de yates a vela aparecieron en escena, en la segunda parte del siglo XX.

Hoy día la presencia de naves a vela de altura es muy floreciente. La International Sail Training Association, la que fue la iniciadora de la primera regata de este tipo de buques en el año 1956, entre Torbay, Inglaterra, y Lisboa, desarrolla regatas de esta índole. La frecuencia de zarpes en competencias se ha incrementado desde una regata cada dos años a una o dos al año, en las que participan un ciento de naves simultáneamente.

Numerosos proyectos se han desarrollado en este campo en Holanda, India, Gran Bretaña, Suecia, Nueva Zelandia y Francia. El más espectacular proyecto es el de Francia para reconstruir la nave de cinco mástiles, idea inspirada por Eric Tabarly.

Después de cuatro años de estudios de factibilidad, culminaron estos estudios con el apoyo de Tabarly. Francia construyó una nave de altura a vela a la que se le dio cuatro misiones: embajador de la cultura francesa; como un importantísimo centro de aprendizaje de las artes nacionales de turismo marítimo; como una escuela de entrenamiento para cadetes navales y de la marina mercante, y como un instrumento para preservar las artes marítimas en general.

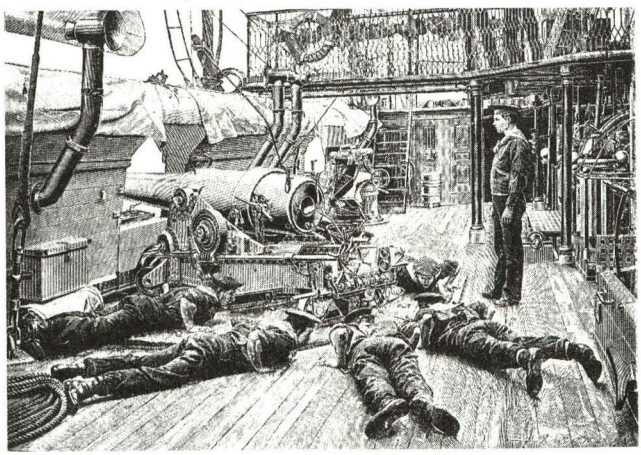
La actividad de esta nave asegurará su viabilidad económica. Lleva 200 pasajeros. El buque ha sido construido, por partes, en diferentes astilleros civiles y militares. Por ejemplo, el casco ha sido construido en Caen. Como colofón de toda esta información, y otras que se pueden mencionar posteriormente, uno tiene que meditar sobre la coherencia que debe existir entre las características del Perú como nación marítima y la flota de ésta en lo atingente de la carencia de un velero de altura para entrenamiento, como recios hombres de mar, muy particularmente, de los Cadetes Navales y

de los Mercantes. Y no porque casi todas las naciones marítimas posean ese tipo de naves sino porque constituyen un insuperable instrumento para preparar aún el inicio en esas profesiones, entre otras virtudes, la de la formación moral y espiritual del hombre en la lucha contra los elementos. Y porque nuestra profesión requiere hombres recios que desde temprana edad asuman el riesgo de enfrentar los elementos de la naturaleza y que los prepare mejor para confrontar después con la realidad los avatares que significa la gran responsabilidad que irroga el liderazgo en y para el comando.

Con el riesgo de que no sea muy acompañado en mi deseo, postulo el regreso de la Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales que con tanto acierto funcionó desde el año 1935 a 1942 (los conocidos "pinguinos"), en la que se formaron adolescentes desde los trece años de edad cursando dos años de aspirantazgo y cinco de Cadetes, para egresar como alféreces de fragata a los veinte o veintiún años de edad, menos de lo que lo hacen los alféreces hoy.

Esperamos, pues, la más pronta decisión política para adquirir un velero de altura, que puede ser, bautizado B.A.P. *Unión*, para cumplir así con la hermosa y urgente tarea de propender a la más perfecta formación integral de nuestros marinos, y no sólo en aspectos netamente navales sino también marítimos, de relaciones internacionales, de gestiones para futuros intercambios comerciales, etc.

Hagamos, pues, primero hombres de mar y después, en los años de cadete, establezcamos las bases para hombres técnicos sobre mejores bases de devoción al mar poseídos del espíritu de sacrificio e integridad moral temprana de la que tanto necesita hoy nuestras sociedades.



"PEARL HARBOR" SIN PELÍCULAS

(SEGUNDA PARTE)

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Al fin y al cabo, Pearl Harbor constituyó parte sin duda detonante de un proceso que tenía antigüedad; se inscribe dentro de lo que hasta hoy y aun después de Hiroshima y Nagasaki es la guerra con armas convencionales y también nucleares. En la alborada del siglo XXI las actitudes bélicas no varían; la novedad podría ser que hoy los convencionalismos de ayer, las declaraciones o no declaraciones de guerra, los uniformes y las insignias pueden no tener nada que ver en la nueva modalidad. Los civiles en sus ciudades, hombres, mujeres y niños, pueden ser víctimas sin la protección del soldado, y en ello, como ayer también, nuevamente, los líderes políticos tienen la palabra, aunque ya no la impunidad.

183 aviones, a 125 nudos de velocidad y 2,000 metros de altura, iniciaban el primer ataque aeronaval de la historia desde plataformas de mar.

El capitán de fragata Mitsuro Fuchida conduce las aeronaves hacia Pearl Harbor. Otro oficial naval, el capitán de fragata Minoru Genda, ha planeado la operación por orden del almirante Isoroku Yamamoto. Atrás han quedado sus seis plataformas con el único accidente de un avión caza caído del portaaviones *Hiryu*, pero el tiempo que han puesto los pilotos en remontarse ha sido menor que el mejor tiempo durante los entrenamientos. El líder –Fuchida– conecta el radiogoniómetro y escucha música hawaiana que debió saberle a gloria. En el mismo momento, 12 aviones cuatrimotores norteamericanos, "fortalezas volantes", se aproximaban a Oahu.

La velocidad de avance de los incursores aquel domingo 7 de diciembre de 1941 es 125 nudos y se hallan a 200 millas de Hawaii.

Una emisora de Honolulu informa del tiempo, y la música que trasmite ha sido captada también por las "fortalezas volan-

tes". Coincidirían, y no sólo en destino, las formaciones japonesa y norteamericana.

Los bombarderos japoneses (49) de alta cota portan proyectiles perforantes que son una suerte de improvisación utilizando la munición de los acorazados, ahora como bombas serán lanzados contra las cubiertas de las naves enemigas. 40 aviones torpederos, 51 bombarderos de picada y 43 cazas completan, con aquellos aviones de alta cota, las 183 aeronaves japonesas.

Aproximadamente a las 07:30 horas el extremo sur de la isla de Oahu se encontraba a la vista de los incursores. El factor sorpresa parecía dado, razón por la cual Fuchida corre la cubierta de su carlinga y percuta la pistola de señales: una bengala negra anuncia la sorpresa.

Es el caso, en vías de dar una mejor perspectiva de la situación, "congelar" aquí las acciones que inicia Fuchida para comentar ciertos hechos que han tenido lugar antes y que no abonan a favor de la alerta temprana que debió funcionar en Hawaii. A las 06:40 horas, es decir casi una hora antes que el capitán de fragata Mitsuro Fuchida corra la cubierta de su carlinga, un hidroavión de exploración del crucero *Chikuma* ha sido detectado por el radar de defensa aérea de Oahu –uno de los cinco puestos de radar de la isla–, pero la dotación no da importancia a un solo avión en el aire ¡y en domingo tan temprano! A continuación, hacia las siete de la mañana, la misma dotación descubre una gran cantidad de contactos con rumbo a las islas, más de 100, casi 200. A juicio de los hombres de guardia, deben ser aves. Tras algunos cabildeos deciden comunicarlo al centro de operaciones casi 20 minutos después, pero el teniente de ejército que recibe la información juzga que se trata de una patrulla propia que ha zarpado de la base de Hickam o 12 fortalezas volantes que vuelan hacia Hawaii. 35 minutos después que este oficial de Fort Shafter recibiera el dato y lo procesara a su manera, se iniciaría el ataque a Pearl Harbor.



Almirante Isoroku Yamamoto, ideó y realizó sin orden del gobierno japonés la operación del 7 de diciembre 1941. Su decisión y puesta en marcha del proyecto da fe de la calidad profesional de este jefe naval del Japón.

Pero estos evidentes rasgos de desorden no son los únicos.

Curiosamente, casi a la misma hora que Fort Shafter detectara el hidroavión del *Chikuma* el destroyer norteamericano *Ward* informa haber detectado un submarino de bolsillo en rumbo a las islas, al que atacó con aparente éxito con cargas de profundidad y tiro de cañón. Este mensaje llegó a Pearl Harbor entre las 06:50 horas y las 07:00 aproximadamente. Así las cosas, la dotación del hidroavión de exploración del *Chikuma* radía a la fuerza aeronaval la posición de los buques capitales en Oahu y también transmite el parte meteorológico. Otro hidroavión, que pertenece al *Tone*, informa a su vez que no hay portaaviones en el área.

Disparada la bengala negra, Fuchida inicia una órbita que mantendrá durante la operación, y a la señal "To, to, to" (que se traduce por "al ataque") continuará otra: "Tora, tora, tora" ("Tigre, tigre, tigre").

Los oficiales de comunicaciones van a entender esto mejor que quienes no somos calificados en los misterios del éter y sus ingenios, pero el hecho es que la señal que Fuchida lanzó en Pearl Harbor es captada por el acorazado *Nagato* en Hiroshima y también en Tokio.

Cronológicamente, el ataque se había iniciado antes que el embajador japonés Nomura entregara en Washington al Secretario de Estado norteamericano Cordell Hull la nota de ruptura de relaciones entre ambas naciones. No obstante ello, es un hecho -como se ha comentado en la primera entrega en curso de la presente– que la clave diplomática japonesa había sido descriptada por los norteamericanos. Consecuentemente, el hecho de la ruptura de relaciones diplomáticas se supo en Estados Unidos de América, antes que el embajador Nomura entregara –tardíamente, respecto al ataque a Pearl Harbor– el documento oficial al Secretario Cordel Hull.

Pero ¿no es la historia la maestra? ¿y Puerto Arturo? ¿y Tsuchima?. Si no queremos mencionar antecedentes extra–Japón, como aquél a cargo de Gran Bretaña el 3 de julio de 1940 contra la escuadra francesa.

El hecho abunda al ya mencionado del conocimiento de la clave diplomática japonesa por los norteamericanos; pero las lecciones de la historia deben ser tomadas en cuenta siempre, so pena de pagar las consecuencias, a un costo que siempre es alto para el amnésico.

¡Tora!, ¡Tora!, ¡Tora!

La operación aeronaval más brillante de la historia entraba en su fase decisiva: al momento, los aviones torpederos descendieron mientras los bombarderos de altura hicieron la maniobra contraria hasta 4,000 metros. Los bombarderos de media altura se posicionaron debajo de las nubes y los cazas se mantuvieron a la expectativa.

A las 07:55 horas se había iniciado un ataque, anunciado por el radar e informado a los operadores 35 minutos antes. Que respondan los profesionales: ¿cuántas acciones

preventivas de mar, aire y defensa de costa pueden tomarse en 35 minutos?. No menos de 150 aviones tipo caza habrían contado con el tiempo suficiente para enfrentar a la fuerza incursora. Baterías antiaéreas de costa y unidades a flote se habrían sumado a tal defensa. El resultado posiblemente no hubiera variado medularmente, pero la historia debió ser distinta si tantos errores no se hubieran sumado.

Diversas oleadas de aviones se lanzaron desde distintas direcciones en demanda de sus objetivos. Las aeronaves de Fuchida se aproximaron a Pearl Harbor desde el sur. Murata desde el oeste con sus torpederos. Takahashi con 53 bombarderos en picada, la mitad de los cuales atacó los aeródromos de Hickam, Ewa y la isla Ford. Los otros aparatos guiados por el teniente de navío Sakamoto tomaban otro destino hacia el centro de la isla y al este.

Ocho acorazados norteamericanos fueron atacados simultáneamente. Serían parte del gran blanco que significó Pearl Harbor aquel día. La palabra **Tora**, que significa tigre, repetida por dos veces más es como un símbolo de lo que constituyó aquella operación aeronaval perfectamente planeada y ejecutada. La historia y, dentro de todo ello el cinematógrafo han difundido, a menudo con más fantasía que realidad, lo que significó el 7 de diciembre de 1941 en la historia de las armadas del mundo y de la propia humanidad.

Hemos mencionado de la recepción de la señal de ataque en el Japón. Ello significó júbilo entre la oficialidad nipona; pero el almirante Yamamoto no compartió la alegría de los marinos a bordo del *Nagato*, pues pudo constatar que el embajador Nomura había entregado el documento de ruptura de relaciones diplomáticas en Washington media hora después de iniciado el ataque.

Prácticamente a minutos de las 08:00 horas el bombardeo japonés destruyó: 42 aviones del ejército, 70 bombarderos (incluyendo las 12 fortalezas volantes que tomaron tierra milagrosamente), 88 bombarderos–patrulleros Catalina anfibios y varios escuadrones de cazas. Dos cazas lograron despegar de Bellows Field, al sur de Kaneobe, pero la heroica acción de sus jóvenes pilotos resultó infructuosa.

Los acorazados *Oklahoma* y *West Virginia* recibieron los primeros torpedos japoneses. Prácticamente lograda lo que hoy conocemos como "la supremacía aérea" en el área, Fuchida lanzó 10 escuadrillas de bombarderos de alta cota contra las naves norteamericanas que con un intervalo de 600 pies entre escuadrillas, iniciaron su letal tarea. Cabe destacar que los bombarderos complementaban el trabajo de los aviones torpederos en tanto al estar abarloados los buques, quedaba protegido el que se ubicaba en el lado de tierra, pues la nave del lado de mar hacía de escudo. El planeamiento pues era evidentemente eficiente y la ejecución también lo fue.

¡Enemy air raid! ¡Not drill, not drill!

"¡Ataque aéreo enemigo!, ¡No es un ejercicio!", el contralmirante Patrick Bellinger tras recibir este informe telefónico radió: "Ataque aéreo sobre Pearl Harbor. ¡Esto no es un ejercicio!".

El acorazado *Oklahoma* recibiría cinco

torpedos, los dos últimos cuando el buque tenía ya evidente escora. Más de 400 muertos tuvo esta nave. La eficiencia de los hombres del arsenal que cortaron el casco con soplete permitió rescatar a 32 tripulantes. Amarrado a popa del *Oklahoma*, el acorazado *West Virginia* fue también blanco de cinco torpedos y dos bombas, muriendo 105 hombres de su dotación. El hecho de hallarse abarloado al acorazado *Tennessee* menguó las pérdidas humanas en este buque que se hundió sin escorarse. El *Maryland*, amarrado hacia tierra respecto al *Oklahoma*, fue atacado por dos bombas, quedando encabuzado aunque soportó los impactos sin hundirse.

Mucho se ha escrito y seguirá ocurriendo con respecto al acorazado *Arizona*. Un torpedo en la amura de babor dio inicio a la agonía y mortandad de este buque que fue blanco también de las bombas lanzadas por los aviones del capitán de corbeta Takahashi. Uno de estos artefactos ingresó por la chimenea de proa estallando en una de las salas de calderas lo que provocó una hecatombe en las entrañas de la nave. Cuatro más impactaron sobre la cubierta pero fue una bomba perforante que cayó al lado de la torre número 2 la que selló la suerte del *Arizona*; penetró hasta el pañol de amunicionamiento y la explosión fue percibida por aparatos japoneses que volaban a 3,000 metros de altura. El acorazado de 33,500 toneladas se partió por la mitad y las llamas se levantaban a cientos de metros. De una dotación de aproximadamente 1,375 hombres murieron 1,100.

El insignia de la división de acorazados: el *California*, fue atacado por dos torpedos, y, en la segunda ola japonesa, alcanzado por dos bombas, iniciaría su lenta agonía que tuvo final tres días después.

A cinco minutos de iniciado el ataque reaccionó la artillería antiaérea .

El *Tennesse* fue también alcanzado por dos artefactos explosivos. Las bombas lograron, sin embargo, menos efecto que los daños que colateralmente venía causando el *Arizona* que ardía furiosamente, incendiando el propio océano y lanzando sobre sus hermanos letales pavesas. El *Tennesse* sobrevivió a los múltiples ataques, mientras al otro lado de la isla Ford el acorazado *Utah* era alcanzado por dos torpedos y se hundía sin remedio; también de este buque fueron rescatados muchos hombres por el procedimiento de acceder a las entrañas de la nave cortando la obra viva con sopletes. Es interesante destacar que no merecía, el antiguo *Utah*, los torpedos que recibió pues fungía de buque blanco para ejercicios en Pearl Harbor y con este fin su batería principal se encontraba disfrazada y la cubierta enchapada en gruesa madera con el fin de recibir bombas de ejercicio. Este aspecto debe haber confundido a los aviadores japoneses que lo consideraron un portaaviones.

Los cruceros *Raleigh* y *Helena*, atacados con torpedos, constituyeron ambos valeroso ejemplo de lo que los hombres de control de averías son capaces de hacer en situaciones extremas. El primero se hundiría al ser torpedeado por segunda vez aunque antes su dotación lo desprendió de hidroaviones y tubos lanza torpedos para corregir la escora. El *Helena* sobrevivió, logrando sus artilleros realizar heroico trabajo en honor de las 100 víctimas que este crucero tuvo entre muertos y heridos.

Había concluido la primera fase del ataque aeronaval. En estas circunstancias, como ya lo hemos apreciado, el *Arizona* agonizaba. El *West Virginia* y el *Oklahoma* presentaban letal escora. El *Maryland* y el *Tennesse*, incendiados, señalaban su posición con altas columnas de humo negro. Únicamente el acorazado *Pennsylvania*, que se encontraba en etapa de reparaciones y trabajos de dique, permanecía intocado.

Tocaba el turno ahora a la segunda ola de ataque comandada por el capitán de corbeta Shigekazu Shimazaki. Su composición: 54 bombarderos de alta cota, 36 cazas y 81 bombarderos en picada. Total: 171 aeronaves que daban continuidad a la muy efectiva labor de los 184 aparatos de la primera ola.

Minutos antes de las 09:00 Shimazaki entró en acción. Recordemos que Fuchida continúa orbitando y observando así la marcha de los acontecimientos. En la primera fase, 9 aviones japoneses fueron abatidos (3 cazas, 5 torpederos y 1 bombardero). Era dable esperar que la segunda ola tuviera mayores bajas. Y así fue, pues la artillería antiaérea norteamericana dio cuenta de 14 bombarderos en picada y 6 cazas. Cabe una reflexión: mientras que los aviadores de la primera ola sorprendieron al enemigo, los de la segunda ola acudieron a un escenario absolutamente distinto, el espectáculo de naves ardiendo y volando por los aires. Sus humeantes restos significaron reto distinto a los incursores.

El acorazado *California* –como se ha mencionado anteriormente– sería alcanzado por dos bombas. Seis de estos artefactos hicieron blanco en el Nevada, el que fue varado para evitar convertirse en puerta del infierno del canal de salida de Pearl Harbor. El *Pennsylvania*, que, como sabemos, se hallaba en dique –acompañado por dos destructores (*Cassin* y *Downes*) sufrieron terrible bombardeo que los destruyó, inmovilizados como se encontraban, en la caja de fuego en que se convirtió aquel dique.

El *Raleigh*, atravesado de parte a parte por una bomba, se hundió en el lugar en que fue atacado y, como este destructor, muchos otros buques de mediano porte fueron atacados, hundidos o averiados por los aviones de Shimazaki.

Así las cosas, a las 10:00 horas el ataque había concluido. El capitán de fragata Mitsuro Fuchida fue el último en abandonar el espacio aéreo de Pearl Harbor. Antes se había deleitado imprimiendo fotografías que son hoy parte de la historia.

Un somero balance de los hechos da los siguientes guarismos: 3.581 bajas entre muertos (2.403) y heridos (1.178). De 400 aviones, más de 200 fueron destruidos y 160 averiados. 4 acorazados fueron echados a pique y otros 4 sufrieron grandes averías. 4 cruceros, minadores, 1 dique flotante, destructores, transportes y otros diversos tipos de buques constituyen junto con las pérdidas en tierra un balance estremecedor, pero un balance de guerra al fin y al cabo.

Fuchida perdió 30 aeronaves, y, con ellas, 55 aviadores.

5 submarinos de bolsillo, incluyendo aquel echado a pique por el destructor *Ward*, fueron parte del desastre japonés, el



Almirante Chuichi Nagumo izó su insignia en el portaviones Akaga, *condujo la Fuerza de Tarea japonesa en el ataque a Pearl Harbor. Iniciaría el viaje desde la bahía de Tankan el 26 de noviembre de 1941.*

rol desempeñado por estos buques en Pearl Harbor no fue el esperado.

Los portaaviones japoneses dieron por concluida la faena de recepción aproximadamente a las 13:00 horas de aquel ya histórico domingo 7 de diciembre de 1941. El almirante Nagumo recibió el parte de novedades de Fuchida, quien opinaba por lanzar un tercer ataque. La respuesta sólo puede ser dada por aquel almirante que siempre dudó del éxito de la operación. En todo caso, decidió en contrario a una nueva incursión aérea; los portaaviones de Kimmel quedaron indemnes al no encontrarse en sus amarraderos ni fondeados en la bahía. No es difícil deducir que dentro de las consideraciones tomadas por Nagumo estaría la de intuir –a la luz de los hechos, erradamente– que justamente los aparatos de aquellos ausentes portaaviones podrían aparecer en cualquier momento y atacar la fuerza japonesa en circunstancias de hallarse los pilotos fatigados por las recientes jornadas, los aviones en parte averiados, el inventario disminuido y, en fin, trastocarse así una victoria de relevancia en una acción de guerra de infructuoso dividendo.

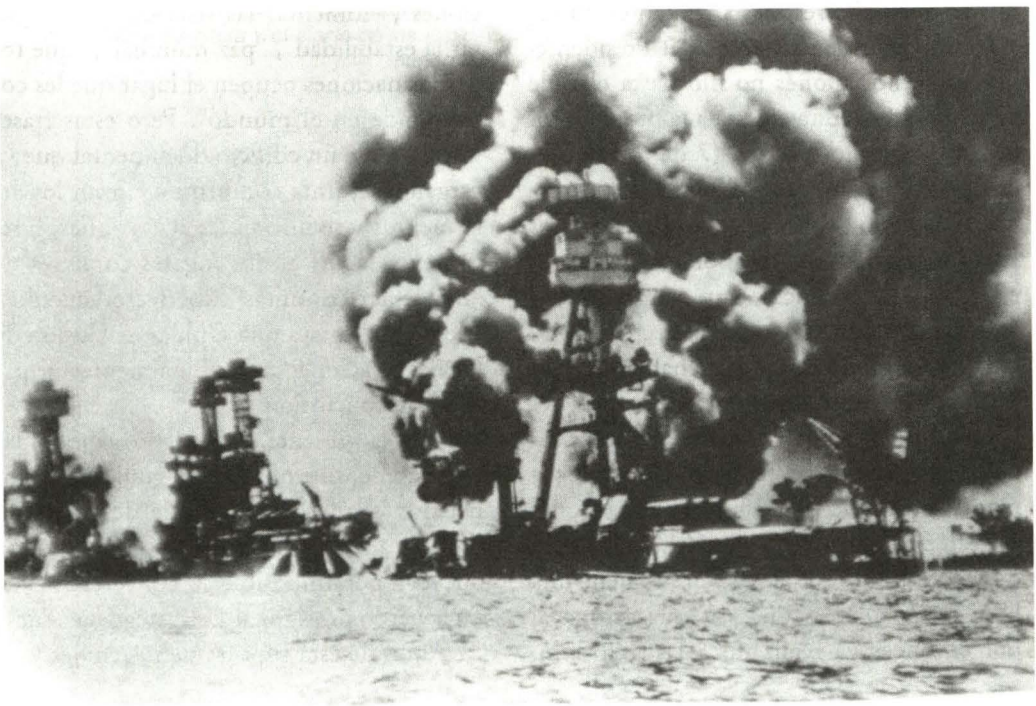
En rumbo nor–noroeste aproan las naves de Nagumo en un obedecer discretamente compartido, especialmente por los aviadores. La nave insignia *Akagi* dispone velocidad de 25 nudos y así inician el despeje del área sin ser detectados por los norteamericanos. Ingresó de tal manera esta fuerza japonesa en la historia naval del mundo. Cada cual hace su trabajo en esta tierra de Dios. Los diplomáticos el suyo y también los combatientes en la guerra el que les corresponde. No es de hombres nobles minimizar los méritos de otros hombres. Errar es humano. Muchos errores se cometieron en la ocasión. Muchas vidas se perdieron. Pero así es la guerra y conviene, a la luz de los acontecimientos aquí somera e imperfectamente tratados, "dar al César lo que es del César". El 7 de diciembre de 1941 tuvo lugar el ataque aeronaval más importante –hasta hoy– en la historia de la humanidad.

COLOFON

En el año 1942, el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América publicó un documento intitulado "Resumen histórico de la Política seguida por los Estados Unidos en la Región del Pacífico, y de los sucesos que culminaron en la agresión japonesa". En tal documento, fechado 15 de diciembre de 1941, el Presidente Franklin D. Roosevelt menciona que ha dirigido un mensaje al Congreso –el que está contenido justamente en el aludido resumen histórico–: "El día 8 de diciembre de 1941 me dirigí en persona al Congreso, pidiendo una declaración de guerra en respuesta al alevoso ataque perpetrado por el Japón contra los Estados Unidos el día anterior. Para información del Congreso, y como constancia pública de los hechos, os transmito este resumen histórico de la política seguida en el pasado por esta nación respecto a la región del Pacífico y de los sucesos más recientes que culminaron en la agresión japonesa contra nuestras fuerzas y nuestro territorio. Incluyo como anexos los varios documentos y la correspondencia que completan este resumen".

A continuación y explayado en cinco acápites figura el aludido mensaje del 8 de diciembre el que se complementa con 16 anexos.

El West Virginia, *el* Tennessee *y el* Arizona *en llamas.*



El espíritu del mensaje, el documento y sus anexos son una detallada y explícita historia de las relaciones entre Estados Unidos y el Japón desde el año 1833 hasta el ataque a Pearl Harbor.

Acudiendo a uno de los párrafos finales, el Presidente expresa "es de suma importancia para los efectos de la historia que al leer esta parte de mi mensaje se tenga siempre en mente que el ataque aéreo y submarino perpetrado en las Islas del Hawái (sic) comenzó el domingo 7 de diciembre a la 1:20 p.m., hora de Washington –7:50 a.m. del mismo día, hora de Honolulu–, lunes 8 de diciembre a las 3:20 a.m., hora de Tokío". Antes, el Presidente ha expresado que el 6 de diciembre de 1941 (es decir un día antes del ataque a Pearl Harbor), había dirigido un mensaje personal al Emperador de Japón en demanda de preservar la paz, misiva que halló respuesta real en el ataque a Hawai, pues, en palabras del Presidente, "El gobierno japonés no dio hasta el 7 de diciembre respuesta alguna a la proposición de este gobierno. Ese día (7 de diciembre) el Embajador japonés y el representante especial enviado por el gobierno japonés a los Estados Unidos para colaborar en las negociaciones diplomáticas, entregaron un extenso documento a nuestro Secretario de Estado, una hora después de haber lanzado los japoneses un alevoso ataque contra territorio americano y ciudadanos americanos en el Pacífico". Efectivamente el documento entregado por el Embajador japonés al Secretario de Estado a las 4:20 a.m. hora de Tokio del lunes 8 de diciembre tiene una hora de diferencia con el ataque aeronaval por entonces ya realizado a las 3:20 a.m. hora de Tokio del mismo lunes 8 de diciembre (7:50 a.m. hora de Honolulu domingo 7 de diciembre).

Una reflexión final, emergida de la lectura de las dos partes de que consta el presente trabajo, queda a cargo del lector. En todo caso, sin ánimo de influir en las diversas consideraciones que caben a este respecto, conviene recordar que nada en la guerra o en la paz es producto espontáneo, mágico o fantástico. Detrás de todo hecho humano pervive siempre una pequeña historia o una historia mayor. El documento que el Embajador japonés entregó al Secretario de Estado norteamericano con fecha 7 de diciembre de 1941 tiene un contenido en el más puro lenguaje diplomático, donde no faltan frases y palabras como: "acuerdo amigable", "esfuerzos aunados", "asegurar la paz en la región", "sinceridad", "negociaciones", "fomentar las relaciones", "asegurar la estabilidad", "paz mundial", "que todas las naciones ocupen el lugar que les corresponde en el mundo". Pero estas frases son parte de un edificio documental que va cargando la tinta conforme avanzan los argumentos y se inician las acusaciones, nuevamente se cae en los lugares comunes de "frecuentes consultas", "perfecto acuerdo", "deseo de llegar a una rápida conclusión de las negociaciones", etc. Finalmente un párrafo de conclusión:

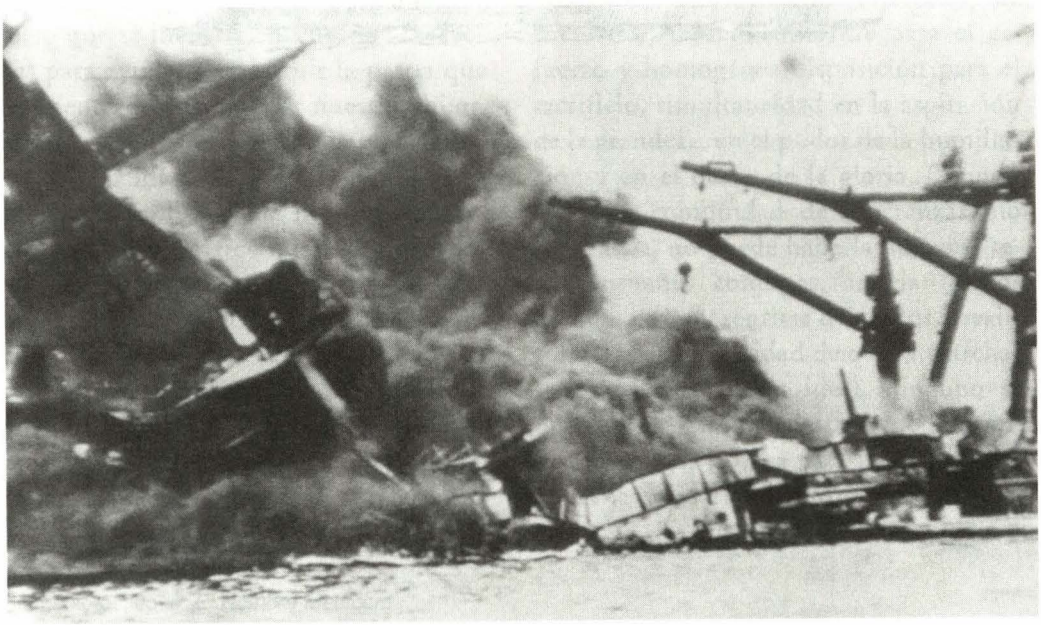
"Por la presente, el gobierno japonés lamenta tener que notificar al gobierno de los Estados Unidos que, en vista de la actitud por éste tomada, no le queda más remedio que dar por imposible la concertación de un acuerdo prosiguiendo las negociaciones"

Antes de esta ruptura de relaciones y en

preciso paralelismo con una historia que bien reflejan Puerto Arturo y Tsuchima, la Fuerza de Tarea al mando del vicealmirante Chuichi Nagumo, expresión estratégica del Almirante Isoroku Yamamoto, ha cumplido con eficiencia su misión, la más importante acción aeronaval de la historia, que hace honor a los marinos japoneses y también a quienes lucharon en la defensa de sus unidades y dependencias en Pearl Harbor. Lamentablemente, es un hecho que los errores cometidos por los norteamericanos exceden largamente la responsabilidad de los jefes en el área y de los hombres de guardia aquel 7 de diciembre de 1941. Nuevamente, y a riesgo de ser reiterativos en este punto, cabe expresar que la guerra está en la propia sustancia espiritual y física del ser humano; que todos estamos puestos por Dios sobre la tierra para cumplir diversos roles, y que ninguna actividad es ajena a otra. Todos los estratos constituyen un sistema con responsabilidades diversas, aunque. curiosamente –en el caso de la guerra–, los mayores errores no son cometidos por los soldados; son cometidos por los líderes y que –otra vez curiosamente– éstos no van a la guerra, la conducen, podríamos decirlo, en niveles políticos, pero los que combaten son los soldados.

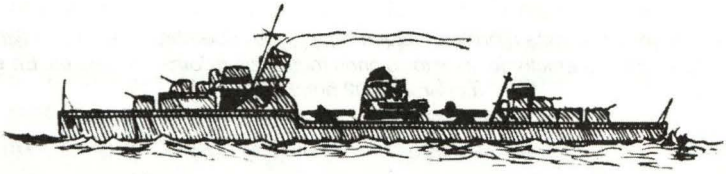
La historia es la maestra; las propias leyes físicas expresan desde antiguo que no hay efecto sin causa, que la presión ejercida sobre los gases o el empuje que experimenta un cuerpo sumergido en el seno de un líquido tiene respuesta.

El acorazado Arizona, *recibió el más mortífero ataque aquel 7 de diciembre de1941, las llamaradas alcanzaron 150 m de altura y el efecto de las explosiones tocó a los aviones incursores. En este buque murieron 1102 hombres.*



Bibliografía:

- Roosevelt, Franklin D.: *Mensaje dirigido al Congreso por el Excmo. Señor Franklin D. Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de América, el 15 de diciembre de 1941.* Imprenta del Gobierno de los Estados Unidos. Washington, 1942.
- De la Sierra, Luis: *La Guerra Naval en el Pacífico.* Editorial Juventud S.A. Barcelona.
- Archivo personal del autor.



ARRIBA LAS CARAS, VISTA AL FRENTE

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina

Ante la desmoralización del ciudadano común, que estoy seguro afecta a la población naval, debido a los acontecimientos tan crudamente mostrados por las pantallas de televisión y la cantaleta diaria de los medios de opinión pública, pensé escribir unas líneas que sustentaran el por qué los marinos no debemos perder la fe en el futuro y el por qué debemos de renovar nuestros esfuerzos para superar la vergüenza ajena y el desconsuelo que se incrusta en nuestros corazones para ayudar a construir la patria que realmente deseamos para nuestros hijos. Es por eso que, recordando lo que alguna vez leí, acudí a mi pequeña biblioteca personal para buscar un libro que me regaló mi padre y marcó mis años de juventud. A pesar de que algunos consideran a su autor demasiado retórico, entre sus frases rimbombantes se pueden apreciar conceptos filosóficos muy claros, aunque muchos de ellos se refieren a temas que van más allá de lo que a una persona no deliberante, como nosotros, se le permite expresar en público, he querido transcribir al pie de la letra lo que José Ingenieros dice sobre la Patria en *El Hombre Mediocre*(*), ya que creo que no necesita mayores comentarios y que embonan, como pescante a tintero, con la situación actual y la esperanza futura de nuestra sociedad:

"Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una Patria es mucho más y es otra cosa: sincronismo de espíritus y de corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta esa comunidad de esperanzas, no hay Patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en la mitad del camino contando sus talegas (1). La patria está implícita en la solidaridad sentimental de una

(*)Ingenieros, José: *El Hombre Mediocre.*

raza y no en la confabulación de los politiquistas que medran (2) a su sombra.

No basta acumular riquezas para crear una Patria: Cartago no lo fue. Era una Empresa. Las áureas minas. Las industrias afiebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio: se necesitan ideales de cultura para que en él haya una Patria. Se rebaja el valor de este concepto cuando se le aplica a países que carecen de unidad moral, más parecidos a factorías de logreros (3) autóctonos o exóticos que a legiones de soñadores cuyo ideal parezca un arco tendido hacia un objetivo de dignificación común.

La Patria tiene intermitencias: su unidad moral desaparece en ciertas épocas de rebajamiento, cuando se eclipsa todo afán de cultura y se enseñorean viles apetitos de mando y de enriquecimiento. Y el remedio contra esa crisis de chatura (4) no está en el fetichismo (5) del pasado, sino en la siembra del porvenir, concurriendo a crear un nuevo ambiente moral propicio a toda culminación de la virtud, del ingenio y del carácter.

Cuando no hay patria no puede haber sentimiento colectivo de nacionalidad –inconfundible con la mentira patriotera explotada en todos los países por los mercaderes y los militaristas (6) -. Sólo es posible en la medida que marca el ritmo unísono de los corazones para un noble perfeccionamiento y nunca para una innoble agresividad que hiera el mismo sentimiento de otras nacionalidades.

No hay manera más baja de amar a la Patria que odiando a las patrias de los otros hombres, como si todas no fuesen igualmente dignas de engendrar en sus hijos iguales sentimientos. El patriotismo debe ser emulación colectiva para que la propia nación ascienda a las virtudes de que dan ejemplo otras mejores; nunca debe ser envidia colectiva que haga sufrir de la ajena superioridad y mueva a desear el alejamiento de los otros hasta el propio nivel. Cada Patria es un elemento de la Humanidad; el anhelo de la dignificación nacional debe ser un aspecto de nuestra fe en la dignificación humana. Asciende cada raza a su más alto nivel, como Patria, y por el esfuerzo de todos remontará el nivel de la especie, como Humanidad.

Mientras un país no es patria, sus habitantes no constituyen una nación. El celo de la nacionalidad sólo existe en los que se sienten acomunados (7) para perseguir el mismo ideal. Por eso es más hondo y pujante en las mentes conspicuas (8); las naciones más homogéneas son las que cuentan hombres capaces de sentirlo y servirlo. La exigua capacidad de ideales impide a los espíritus bastos (9) ver en el patrimonio un alto ideal; los tránsfugas de la moral, ajenos a la sociedad en que viven, no pueden concebirlo; los esclavos y los siervos tienen, apenas, un país natal. Sólo el hombre digno y libre puede tener una patria.

Puede tenerla; no la tiene siempre, pues tiempos hay en que sólo existe en la imaginación de pocos: uno, diez , acaso algún centenar de elegidos. Ella está entonces en ese punto ideal donde converge la aspiración de los mejores, de cuan-

tos la sienten sin medrar (2) de oficio a horcajadas de la política. En esos pocos está la nacionalidad y vibra en ellos; mantiénense ajenos a su afán los millones de habitantes que comen y lucran en el país.

El sentimiento enaltecedor nace en muchos soñadores jóvenes, pero permanece rudimentario o se distrae en la apetencia común; en pocos elegidos llega a ser dominante, anteponiéndose a pequeñas tentaciones de piara (10) o de cofradía (11). Cuando los intereses venales (12) se sobreponen al ideal de los espíritus cultos, que constituyen el alma de una nación, el sentimiento nacional degenera y se corrompe: La patria es explotada como una industria. Cuando se vive hartando groseros apetitos y nadie piensa que en el canto de un poeta o la reflexión de un filósofo puede estar una partícula de la gloria común, la nación se abisma. Los ciudadanos vuelven a la condición de habitantes. La Patria a la de país.

Eso ocurre periódicamente: como si la nación necesitara parpadear en su mirada hacia el porvenir. Todo se tuerce y abaja (13), desapareciendo la molicie (14) individual en la común: diríase que en la culpa colectiva se esfuma la responsabilidad de cada uno. Cuando el conjunto se dobla, como en el barquinazo (15) de un buque, parece, por relatividad, que ninguna cosa se doblará. Sólo el que se levanta y mira desde otro plano a los que navegan, advierte su descenso, como si frente a ellos fuese un punto inmóvil: un faro en la costa.

Cuando las miserias morales asolan a un país, culpa es de todos los que por falta de cultura y de ideal no han sabido amarlo como patria: todos los que vivieron de ella sin trabajar para ella."

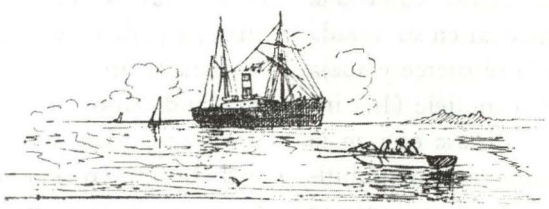
La Marina de Guerra del Perú no tiene de qué avergonzarse; siempre cumplió con su deber. Los marinos debemos de sentirnos orgullosos por ello, si a pesar de eso la ingratitud ciudadana campea y por ello la desilusión invade nuestro ánimo haciendo que el espíritu flaquee, nuestra formación naval, la disciplina, el espíritu de cuerpo y la conciencia limpia harán que mantengamos la frente en alto así como nuestros ideales y, que miremos hacia el futuro como dignos poseedores de espíritus cultos, trabajando para que el actual parpadeo de nuestra patria, que la tornara temporalmente sólo en país y a sus ciudadanos en sólo habitantes, pase pronto y podamos emprender con celeridad el rumbo que la llevará hacia el puerto que todos deseamos.

Bibliografía: *El Hombre Mediocre*, de José Ingenieros.

Ingenieros, José (1877-1925), filósofo y psicólogo argentino. Nacido en Buenos Aires, cursó estudios de Medicina en la universidad de su ciudad natal, centro en el cual comenzó su carrera docente en 1904 como profesor de sicología Experimental. Fue uno de los introductores de la sicología en su país, participando del positivismo imperante en la época y erigiéndose, quizá, en la última gran figura de esta corriente de pensamiento tan enraizada durante el siglo XIX. Escribió muchas obras, El hombre mediocre (1913), fue su obra más importante en el campo de la sicología social, en la que describía al hombre moldeado por el medio, sin ideales ni individualidad.

Glosario de Términos

(1) Talega.- cantidad de 1000 duros en plata
(2) Medran.- se enriquecen
(3) Logrero.- usurero
(4) Chatura.- condición de chato, figurativo de bajeza
(5) Fetichismo.- veneración exagerada
(6) Militarismo.- predominio del elemento militar en el gobierno del Estado.
(7) Acomunados.- coligados
(8) Conspicuas.- ilustres
(9) Bastos.- de baja calidad, grosero.
(10) Piara.- manada de cerdos
(11) Cofradía.- hermandad, unión de gente para un fin
(12) Venal.- que se deja sobornar
(13) Abaja.- bajar
(14) Molicie.- afición a vivir regaladamente
(15) Barquinazo.- tumbo recio, vaivén violento.



PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL

- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet

enapu S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"43 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

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

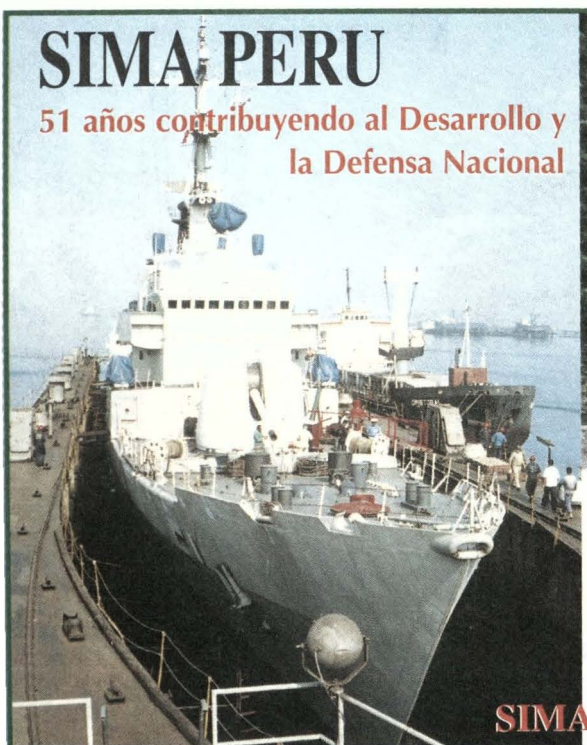
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

Teléfonos:	(00511)	4638000
		4638001
		4634739
Facsímil:	(00511)	4635279

E-Mail: navacom@telematic.com.pe

SIMA PERU

51 años contribuyendo al Desarrollo y la Defensa Nacional





SIMA... "Ingeniería para el Desarrollo"

Av. Contralmirante Mora Nº 1102 Telf.: 465-7357 • 429-1081 • 465-3420
Telefax: 465-0664 www.sima.com.pe e-mail: gc@sima.com.pe



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

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima Nacional que controla y vigila las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y exige el cumplimiento de las normas nacionales, convenios e instrumentos internacionales ratificados, con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, por la protección del medio ambiente acuático y por las actividades que en él se realizan, así como reprimir el contrabando y cualquier otra actividad ilícita dentro de su competencia.

Jr. Constitución 150 Plaza Grau Callao.
Telf.: 429-7278 http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe



Of. de RRPP. DICAPI

"50 AÑOS DE LA HISTORICA LLEGADA DE LAS CAÑONERAS B.A.P. *UCAYALI* Y B.A.P. *MARAÑON* A *IQUITOS*"

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca



Arqto. naval John Boylan Esquire el día de la condecoración al Mérito Naval, en compañia de su esposa Eileen W. de Boylan, el embajador de Gran Bretaña y del autor del presente artículo.

Han transcurrido 50 años desde que la Marina de Guerra del Perú adquirió las cañoneras *Ucayali* y *Marañón.*

Sin embargo, los personajes a quienes les dedico esta crónica recordatoria, el contralmirante Jorge Camino La Torre y el arquitecto naval John Boylan Esquire, siempre estarán en mi memoria, mereciendo gratitud y respeto por motivos profesionales y sentimentales que marcaron el inicio de mi carrera naval.

El episodio que a continuación relataré forma parte de la historia naval ligada a nuestra Amazonía y a la tecnología de la construccion naval inglesa, y que en buena cuenta es un hecho preponderante en mi formación naval.

A fines de noviembre de 1949 se tomó conocimiento de la firma de contrato de construcción de dos cañoneras fluviales entre Perú y la empresa de inglesa John I. Thornycroft Ltd, con sede en Southampton.

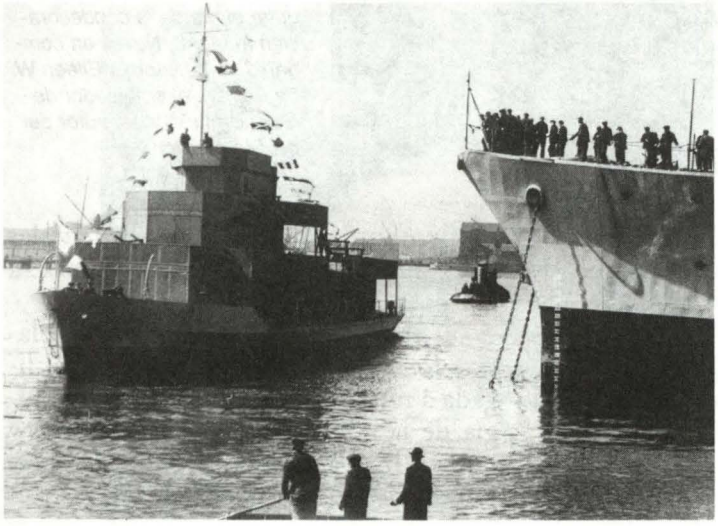
Este acuerdo fue autorizado con el Decreto Ley Nro. 11167 que firmó el entonces Presidente, general Manuel A. Odría y el Ministro de Marina, contralmirante Roque A. Saldías. Recuerdo que suscitó un entusiasmo patriótico por parte del público en general, así como del personal naval y el pueblo de la Amazonía.

El hoy vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván fue nombrado inspector de la construcción de las dos cañoneras y posteriormente comandante del Grupo de Tarea, quien con sus dotes de conducción de hombres y liderazgo, supo cumplir con su misión asignada. Este gran profesionalismo demostrado fue motivo de reconocimiento de altos funcionarios de la empresa constructora y de las autoridades navales de entonces.

La Fuerza Fluvial de la Amazonía en 1949

A fines de 1948, de acuerdo al estudio efectuado por el Estado Mayor General de la Marina, se determinó:

- La adquisición de dos cañoneras fluviales de características apropiadas para cubrir las necesidades operativas de la Fuerza Fluvial, dado que las cañoneras B.A.P. *Loreto* y B.A.P. *Amazonas*, adquiridas en 1936, mostraban señales que indicaban una necesaria renovación o modernización.
- Adquisición de un dique flotante con capacidad para reparar buques de hasta 600 toneladas.
- Además, se solicitaba la construcción de la Base Fluvial de Nanay.
- También la reconstrucción de la Estación Fluvial Manuel A. Clavero, de Punchana, y la Estación de Reparaciones



Lanzamiento del B.A.P. Ucayali *en los astilleros de Thornycroft, Southampton, Inglaterra. 7 de marzo de 1951.*

Vicealmirante Melitón Carvajal, de Itaya.

Es así que, con el Gobierno del general de división Manuel A. Odría (1897-1974), y siendo Ministro de Marina el contralmirante Roque A. Saldías (1892-1974), se promulgó el D.L. 11167 que estableció la creación de fondos propios para las adquisiciones señaladas.

Con este sustento, dentro del Plan General de Desarrollo se procedió a tomar las acciones correspondientes, que conllevaban a la renovación de elementos deteriorados de la Fuerza Fluvial de la Amazonía.

Las unidades fluviales operativas en ese entonces estaban conformadas por el B.A.P. *Portillo*, B.A.P. *Iquitos*, B.A.P. *Loreto*, B.A.P. *Amazonas*, B.A.P. *América* y B.A.P. *Napo*.

Contrato de Construcciones

De acuerdo al Decreto Ley mencionado, se formularon los contratos respectivos con la firma inglesa John I. Thornycroft Ltd., cuyo facsímil de la Resolución Suprema Nro. 1093 del 25 de noviembre 1949, se anexa en la presente crónica.

Las dotaciones de la Comisión

El petrolero B.A.P. *Cabo Blanco* fue designado buque madrina para las cañoneras a ser construidas. Las dotaciones respectivas son las que se indican en el cuadro.

B.A.P. *Cabo Blanco*

Capitán de Fragata Fernando Rojas Guerrero, Comandante y Jefe del Grupo de Tarea;
Capitán de Corbeta Salvador Mariátegui C., 2do Comandante; Capitán de Corbeta César Barandiarán Novoa, Jefe de Ingeniería;
Teniente Primero Ismael Otárola Salcedo, Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Pedro Arana Cisneros, Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata José Carcelén B., Oficial de Ingeniería;
Alférez de Fragata Jaime Blanco Ch., Oficial de Ingeniería;
Teniente Segundo Alejandro Pérez Ruíz, Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Aurelio Muñoz P., Oficial de Cubierta;
Alférez de Fragata Pablo Camogliano L., Oficial de Cubierta;
Teniente Segundo Uladislao Lozano C., Médico;
Total de dotación: 11 oficiales y 50 tripulantes.

Cañonera Fluvial *Ucayali*

Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, Comandante

Teniente Primero Manuel Piqueras S., 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;

Teniente Segundo Héctor Morey Arróspide, Jefe de Armamento y Cubierta;

Alférez de Fragata Enrique Anderson Rosas, Jefe de Navegación;

Alférez de Fragata Jorge Portella Roca, Jefe de Administración

Personal Subalterno:
M2 Néstor Rosas Del Castillo
Cb1 Juan Piepp Gordillo
OM1 David Alatrista Rodriguez
Cb1 Alfredo Salazar Sifuentes
OM1 Víctor Taboada Morales
Cb1 Roberto Cuaresmayo Rondón

OM1 Amaldo Reátegui Arias
Cb1 Antenor Gago Thomas
OM1 Gil Rodríguez Guevara
Cb1 Roberto Marcial Alferano
OM2 Manuel Ortiz Cabanilla
Cb1 Atilio Mattos Zúñiga
OM2 René Chávez Stumper
Cb1 Ricardo Rivadeneyra
OM2 Jorge Ponce Isla
Cb2 Darío Castro Navarro
OM3 Guillermo Franco Velasco
Mar 1 Dionicio Gonzales Periche
OM3 José Rosa Chiroque
Mar 1 Florencio Ramírez Guerrero
OM3 José Peralta Butler
Mar 1 José Pazos Loro
OM3 Alberto Meza Carranza
Mar 1 Basilio Berrocal Pariona
OM3 Samuel Caballero Vigo

Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

Cañonera Fluvial *Marañón*

Capitán de Corbeta Enrique Villa Salcedo, Comandante;
Teniente Primero Enrique Madico Escudero, 2do. Comandante y Jefe de Ingeniería;
Teniente Segundo Jorge Hidalgo Reátegui, Jefe de Armamento y Cubierta;
Alférez de Fragata Gerónimo Cafferata M., Jefe de Navegación;
Alférez de Fragata Augusto Pérez del Solar, Jefe de Administración.
Total de dotación: 5 oficiales y 25 tripulantes (14 cubierta y 11 ingeniería)

El viaje Callao-Southampton e incidentes

De acuerdo a la Orden de Operaciones respectiva, el B.A.P. *Cabo Blanco* zarpó del puerto del Callao el 11 de abril de 1951 rumbo a Southampton, Inglaterra, a donde arribó el 15 de mayo del mismo año. Se embarcó armamento y munición para las cañoneras fluviales a construirse, así como combustible, lubricantes, agua, víveres secos y frescos, excepto verduras, para todo el viaje.

El 14 de abril, el *Cabo Blanco* amarró en el muelle de Talara para efectuar la faena de agua y de combustible. El 19 de abril, en Balboa, Panamá, al cruzar el Canal, por acción del viento y también por una deficiente maniobra del remolcador, el buque sufrió un fuerte recostón por la amura de estribor contra el espigón de la esclusa de Miraflores. La avería fue una abolladura longitudinal de 3 mts., con deformación de seis cuadernas, flecha máxima de 2 _" y otras deformaciones. Sin embargo, no afectó la navegación ni la seguridad del buque, en tanto la reparación provisional se efectuó con personal de la dotación.

El 20 de abril se pasó por puerto Colón, Panamá. Se navegó el Mar Caribe hasta pasaje La Mona, y de allí rumbo a Bishop's Rock, Inglaterra, a donde se arribó el 12 de mayo a 08:00 horas. A las 12:00 horas fondeó en Speedheed, Portsmouth, con la finalidad de depositar munición en los pañoles del Almirantazgo, localizado en Priddy Hard Gospert, ya que por reglamentación inglesa ningún buque podía ingresar para reparación, teniendo munición a bordo.

Los días 19 y 14 de mayo el buque permanecía fondeado, por cuanto en estos días no hubo actividad portuaria por ser feriado. El 15 de mayo, a primera hora, se ini-

ció faena de munición. A las 12:00 horas zarpó el buque, arribando a Southampton a las 14:00 horas. Acoderó al Outer Dock Berth Nro. 4.

Al arribo esperaban el entonces capitán de fragata Jorge Barreto Alván, designado Inspector Naval de la construcción de las cañoneras, los miembros de la Embajada del Perú en Londres y los funcionarios principales del astillero John I. Thornycroft. Terminado el desembarco partió el pasaje hacia el astillero situado en Woolston, a 50 minutos de viaje por tierra desde Southampton. Las coordinaciones con el astillero fueron hechas previamente con el presidente del Directorio de la empresa, Sir John I. Thornycroft, con el gerente general, capitán de navío C. Vilar, y el gerente del astillero, Mr. M. Barnaby.

Entrega de las cañoneras

En Southampton, después de ser inspeccionadas las averías producidas en Panamá, y de la respectiva valorización que fue aprobada en Lima, el astillero Thornycroft procedió a efectuar la reparación del *Cabo Blanco*.

En relación a las cañoneras, el 27 de abril de 1950 se puso la quilla de las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*. El 7 de marzo de 1951 fue lanzada al agua la cañonera fluvial *Ucayali*, siendo la madrina de bautizo la esposa del Presidente de la República, Sra. María Delgado de Odría, representada en la ceremonia por la esposa del embajador del Perú en Londres, Sra. Teresa Kroll de Rivera Schereiber. Asistieron al acto de lanzamiento aproximadamente 200 personas.

Del 21 al 24 de mayo se efectuaron las pruebas de mar, los motores principales, máquinas auxiliares y otros sistemas de la nave. No se presentó novedad alguna. Según el contrato, éstas debían ser entregadas al Gobierno peruano el 1ro. de abril de 1951, pero ello no fue posible por dificultades de orden interno del Gobierno socialista de entonces. Ante este impase, las cañoneras fluviales fueron concluidas oficialmente el 28 de junio de 1951. Desde esta fecha, los dos buques estuvieron listos para zarpar al Perú con sus respectivos certificados de construcción y demás documentos pertinentes.

El 28 de junio, día de la entrega oficial de ambas cañoneras, se realiza la ceremonia de transferencia y comisionamiento de los buques al Gobierno peruano. Aquel día el muelle lució engalanado, las notas marciales de la banda de músicos ingleses le daban el toque festivo. La presentación y recepción organizada por la Armada Peruana estuvo a cargo del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván.

En el transcurso de la ceremonia, el Comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*, capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre, tomó el mando y la dotación peruana procedió a embarcarse, en tanto que la primera guardia cubría sus puestos e inmediatamente izó nuestro rojiblanco pabellón que ondeaba majestuoso. Todos los peruanos allí congregados entonaron con fervor el Himno Nacional. ¡Mi Primer Comandante!.

Desde aquel instante se le llamó oficialmente B.A.P. *Ucayali* y destinado a la Fuerza Fluvial de Amazonas. Para el autor de la

crónica pasó a ser: ¡Mi Primer Buque!

En una ceremonia similar fue lanzada al agua la cañonera fluvial Marañón. En esta ocasión la madrina de bautizo fue la esposa del Ministro de Marina, Sra. Teresa Bravo de Saldías, representada en el acto por la Sra. Olinda Tavera de Barreto, esposa del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván. Esta vez asistieron más de 200 personas procedentes de Londres y París, entre ellos el embajador del Perú en Francia, contralmirante Federico Díaz Dulanto.

Hicieron uso de la palabra el representante de la empresa constructora, Sir John I. Thornycroft y el Embajador del Perú en Londres, Dr. Ricardo Rivera Schereiber. Al término de ambas alocuciones, se lanzó al agua la cañonera e inmediatamente el Comandante, capitán de corbeta Enrique Villa Salcedo, tomó el mando.

Del 4 al 7 de junio se efectuaron pruebas en la mar, las cuales culminaron sin novedad.

Características de las cañoneras

Las características principales de las cañoneras son las siguientes:

- Fondo plano.
- Eslora 47,16 m.
- Manga 9,75 m.
- Calado máximo 1,21 m.
- Desplazamiento máximo 365 toneladas.
- Para reducir el peso, y con la finalidad de alcanzar el calado de 10,16 cm, las cañoneras fueron construidas casi enteramente de aluminio naval.
- Dos motores Diesel Polar británico, del tipo 441 de 400 rpm cada uno.
- Velocidad máxima 12 nudos.
- Se acondicionaron sollados para la tripulación y camarotes para los oficiales de acuerdo a las condiciones climáticas.

Años despúes, en el segundo semestre de 1971, el casco de ambas cañoneras fue mejorado cambiando las planchas originales, que ya estaban gastadas, por acero nuevo y remachadas por el SIDI. Además, los motores principales fueron repotenciados.

El armamento de ambas cañoneras estuvo inicialmemte conformado por dos cañones de 3" / 50 cal., 2 cañones Madsen de 20 mm. AA, de simple afuste. La instalación del armamento se hizo en el astillero de Southampton con la dotación peruana.

Despedida

El día 6 de julio de 1951 se realizó a bordo de las cañoneras una actividad de despedida retribuyendo las atenciones recibidas en un marco de alegría y tristeza. Estuvieron presentes autoridades militares y civiles, con quienes se logró una entablar una especial amistad que se vio graficada en los gratos momentos que compartieron.

Difícilmente se podrá olvidar las experiencias profesionales obtenidas, así como las relacionadas a otros aspectos.

En la navegación de retorno a la patria observé que en el mamparo de la cubierta a estribor estaba colocada una placa de bronce en el que se ha acuñado los nombres de la dotación e indicando la fecha oficial de construcción: 28 de junio de 1951, la cual ha quedado registrada en las páginas históricas de la Marina de Guerra del Perú.

El comportamiento impecable del personal naval peruano en sus relaciones con el personal inglés, el notorio espíritu de trabajo y sacrificio, la capacidad profesional, así como el ansia de cumplir con la misión en el menor tiempo posible y con la mayor eficiencia, fueron notados por el personal del astillero donde se construirían las dos cañoneras. Esta conducta dio motivo a que los familiares de los funcionarios y operarios no dudaron en brindarles su más cordial y amplia amistad, incorporándolos a todos sus actividades (sociales, religiosas, paseos, deportivas). Esta especial consideración se hizo extensiva a la familia del Inspector Naval, capitán de fragata Jorge Barreto Alván, cuya digna esposa, la señora Olinda Tavera de Barreto, e hijos. Compartir momentos inolvidables con los amigos ingleses compensó bastante la nostalgia que generaba en las dotaciones los cuatro meses de alejamiento del hogar y la patria.

Primer zarpe hacia el Perú

El 10 de julio de 1951, a las 10:00 horas, zarpó de Southampton, el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* con destino a Iquitos. Antes del zarpe hubo una descoordinación con respecto al pronóstico del tiempo. El diario *Times* y las estaciones de radio propalaron la noticia de que durante los días 10 y 11 de julio habrían en el canal vientos huracanados. El gerente general de Thonrycroft, capitán de navío Vilar, consultó con el Almirantazgo e informó a los comandantes de las cañoneras que el tiempo, en el Canal, no era recomendado para navegar con embarcaciones menores de 1.000 toneladas. El comandante de la cañonera B.A.P. *Ucayali* transmitió esta información al comandante del Grupo de Tarea. El Inspector Naval informado del tiempo difundido por el *Times*, estaciones de radio y la empresa Thonrycroft, le comunicó al Comandante del Grupo de Tarea, quien consultó con la estación meteorológica de la isla Nigth y, con ello, tomó la decisión de zarpar. El Grupo de Tarea navegó rumbo al puerto Portsmonth, con velocidad 9 nudos, estado del mar 3, viento 3 y mar de proa.

El 10 de julio a las 12:00 horas, el *Cabo Blanco* fondeó en Portsmouth para embarcar la munición dejada en depósito. Las cañoneras se mantuvieron sobre sus motores. A las 15:00 horas zarpó rumbo al Ferrol del Caudillo; velocidad 9 nudos; mar 3; viento 3; y mar de proa.

El 11 de julio, a las 09:00 horas, la cañonera *Ucayali* informó al Comandante del Grupo de Tarea la presencia de agua en el pañol general. Diez minutos después, la cañonera B.A.P. *Marañón* también daba parte de agua en el pañol de cadenas y en el pañol general de la nave.

Ante esto, y después de efectuar las coordinaciones del caso, el Comandante del Grupo de Tarea dispuso el regreso de los buques a Southampton. El 12 de julio a las 03:00 horas fondearon los buques en la isla Wight, donde se efectuó una inspección detenida de las averías. El *Cabo Blanco* zarpó hacia Portsmouth para desembarcar la munición, en tanto las cañoneras continuaron rumbo a Southompton, llegando al puerto a las 12:00 horas.

El Inspector Naval hizo las gestiones pa-

ra el ingreso a muelles con el fin de efectuar las reparaciones. La cañonera *Ucayali* entró a dique el 16 de julio y salió el 27, permaneciendo así 11 días. La *Marañón* lo hizo el 24 de julio y estuvo hasta el 3 de agosto, en total 10 días.

Las averías

Las averías de la *Marañón* fueron las siguientes:

- Pañol de cadenas, entre las cuadernas 6 y 8 se aflojaron los remaches, originándose así el ingreso del agua.
- Pañol general, entre las cuadernas 8 y 16 se deformó la quilla central y las laterales; se deformaron también las planchas del plan de casco y hubo ingreso de agua por los remaches aflojadas entre las cuadernas 8 al 11 se deformó el plan del casco en forma de quebranto entre las cuadernas 12 al 14.

Las reparaciones que se efectuaron fueron los siguientes:

- Cambio y calafateo de remaches. Cambio de todas las planchas del plan del casco deformadas. Cambio de vagres y angulares de quilla laterales deformadas. Reforzamiento de todo la zona afectada.
- La cañonera *Ucayali* sufrió daños muy parecidas a los de la cañora Marañón.

Informes al respecto

Los informes de los comandantes de las cañoneras sobre el accidente fueron dirigidas al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vía comandante del Grupo de Tarea, con conocimiento del Inspector General.

Ambos comandantes coincidieron en lo referente a la velocidad de 9 nudos, mar 3, viento 3, mar de proa, disminución de velocidad al regresar a puerto. Coinciden también en su apreciación respecto a que la construcción de las cañoneras era débil en todo lo que concernía a las partes afectadas.

Los informes del Comandante del Grupo de Tarea no coincidían con las del Inspector General, pues calificaba a las cañoneras como débiles en su estructura transversal y longitudinal; que la firma Thornycroft había fallado lamentablemente, en su diseño, cálculo y elección de los materiales para la construcción. Por su parte, el Inspector Naval manifestó que se efectuaron todos los trabajos e inspecciones de acuerdo al contrato de construcción, así como que la velocidad mantenida, 9 nudos por casi 18 horas de navegación con mar 3, viento 3 y mar de proa, fueron excesivas para las cañoneras destinadas a navegar en río.

Para mayor información del Estado Mayor General de la Marina, el Inspector Naval envió los informes técnicos del astillero Thonrycroft y el del Lloyd, que por contrato, también fue vigilar la construcción.

El Estado Mayor General de la Marina estudió los informes y, al comprobar las discrepancias, emitió la Resolución Suprema Nro. 760 del 26 de julio de 1951, con el cual dispuso organizar un Grupo de Tarea con el *Cabo Blanco* y las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, embarcándose como Comandante del Grupo de Tarea el Capitán de Fragata Jorge Barreto Alván, quien izó su distintivo a bordo de la *Marañón* e im-

partió instrucciones para el viaje. Su presencia era garantía para los oficiales, puesto que todos conocían su capacidad marinera y sus condiciones de don de mando y liderazgo.

El comandante Barreto, en la fecha vicealmirante (r), hacía de su comando en la fuerza de tarea reorganizada una suerte de mística con respecto a la conducción de hombres.

Oficiales y tripulantes apreciaban su trato, bromas y exigencias confiando plenamente en aquél Jefe nombrado. Estoy seguro que, iguales virtudes y características las desarrollaba en todos los buques y dependencias donde ejerció su jefatura. Por otro lado, cabe mencionar que era un excelente submarinista calificado. Es el primer buzo calificado que tenía la Armada.

Zarpe definitivo de salida hacia el Perú

El 15 de agosto de 1951, a 10:00 horas, zarpó de Southampton el Grupo de Tarea conformado por el *Cabo Blanco* y las dos cañoneras fluviales rumbo a Iquitos. En el muelle se encontraban funcionarios y trabajadores del astillero. A las 13:00 horas, en Porthmouth, la tripulación del *Cabo Blanco* procedió a embarcar la munición depositado en los pañoles del Almirantazgo. Las cañoneras disminuyeron su velocidad y continuaron el viaje.

El 18 de agosto, a las 11:00 hrs., en Ferrol del Caudillo, España, al ingresar a puerto hubo fuerte viento y densa neblina. El Cabo Blanco salió de la formación y llegó horas después. Las autoridades navales y civiles subieron a bordo para recibir a las cañoneras fluviales peruanas. Al día siguiente, se recibió la visita del embajador del Perú en España, Mcal. Eloy G. Ureta. En los días siguientes, los señores alcaldes de La Coruña y de Santiago de Compostela invitaron a los jefes y oficiales navales peruanos a una sesión solemne en ambas Municipalidades y, a su término, ofrecieron un almuerzo de camaradería.

El 28 de agosto, cuando eran las 08:00 horas., zarparon para Santa Cruz de Tenerife, en las Islas Canarias, a donde se arribó el 1ro. de setiembre, siendo recibidos por las autoridades civiles y militares. Hubo sesión solemne en la Municipalidad y se recibió un agasajo por la autoridad municipal. El 04 de setiembre, a las 10:00 horas, enrumbaron a Belen do Pará. El 08 de setiembre, a raíz del mal estado de salud del teniente segundo Héctor Morey y del alférez de fragata Enrique Anderson se recaló en Puerto Grande, Islas de San Vicente, donde ambos oficiales recibieron el tratamiento médico correspondiente. El 10 de setiembre, los buques retomaron el rumbo que los llevaría a Belen do Pará. Durante la navegación, el *Cabo Blanco* comunicó haber encontrado a bordo un pasajero clandestino (polizón) que se había embarcado en Santa Cruz de Tenerife, lo que dio motivo para que se realizara una minuciosa inspección, la cual se hizo tambien en las cañoneras, lográndose encontrar dos pasajeros más. Los tres polizontes continuaron viaje a Iquitos y Callao.

También en la cañonera *Ucayali* el estado de salud del OM3. San. Alberto Meza se deterioró a causa de una úlcera sangrante y deshidratación. Ante esta situación, se dispuso el trasbordo teniente primero SN.

Uladislado Lozano Z. del *Cabo Blanco*, excelente médico y amigo, para tratar al enfermo. Luego de ser examinado y suministrarle los medicamentos necesarios, el facultativo regresó a su buque. Igualmente, durante la navegación el *Cabo Blanco* recibió la orden de permanecer en Belen do Pará hasta la llegada del dique flotante, al que abastecería de combustible.

El 20 de setiembre, a las 12.00 horas, el Grupo de Tarea llegó a Belen do Pará. El OM3. San. Meza fue internado en el Hospital Aeronáutico de esta ciudad. Aquí se embarcaron a bordo de la *Marañón* los prácticos OM2. Miguel Arévalo y OM3. Ricardo Manzanares, y a bordo de la *Ucayali* los prácticos OM2. Gregorio Yépez y OM2. Antonio Soregui. Se recibió el Oficio de Instrucción para la llegada a Iquitos, emitido por el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

La navegación de Southampton a Ferrol del Caudillo, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, Puerto Grande, Brasil, se desarrolló sin novedad. De Puerto Grande a Belen do Pará hubo días de navegación con mar 3, vientos 4, neblinas cerradas y mar de proa, teniéndose que disminuir la velocidad para que no resultasen afectadas las estructuras de las cañoneras. Un día antes de llegar a Belén do Pará se tuvo que observar las estrellas para obtener la posición del Grupo de Tarea. Así enmendaron rumbo y recalamos a Belén do Pará.

En aguas amazónicas peruanas

El 23 de setiembre, a 08:00 horas, zarpó el Grupo de Tarea de Belen do Pará, navegando en el río Amazonas con destino a Iquitos.

El 1° de octubre de 1951, en aguas peruanas, el Comandante del Grupo de Tarea envió un mensaje al Ministro de Marina, con conocimiento del Presidente de la República, saludando a ambas personalidades en nombre de toda la dotación y comunicándoles que las cañoneras fluviales ya navegaban en aguas peruanas. Al día siguiente, se recibió del señor Ministro de Marina el siguiente mensaje –respuesta: "En nombre del Señor Presidente de la República y el mío, agradezco y retorno saludo a usted y personal a sus órdenes, hallándonos muy complacidos por el feliz término del viaje de las cañoneras".

El 2 de octubre se procedió a desmantelar los refuerzos de madera colocados en cubierta y a proa de las cañoneras.

El 3 de octubre, a las 08:00 horas, las cañoneras *Marañón* y *Ucayali*, a la cuadra del río Nanay, se suman a la formación en columna las cañoneras fluviales *Loreto*, *Amazonas*, *América*, *Napo*, *Portillo* e *Iquitos*, así como unidades mercantes, botes, canoas y pamacaris a motor. Las escoltó también una escuadrilla de aviones en sobre vuelo con pasadas constantes.

A las 11:00 horas, la formación pasa a la cuadra del palco principal, situado próximo a la prefectura, en el malecón del Jr. Tarapacá. Se rinde honores, las cañoneras siguen navegando aguas arriba hasta la cuadra del río Itaya, donde se produce el disloque de parte del Grupo de Tarea: La *Marañón* y la *Ucayali* viran aguas abajo para, posteriormente, maniobrar y amarrar al muelle fiscal, en el malecón próximo a la prefectura. Las demás cañoneras fluviales

procedieron a sus amarraderos en la base de Punchana.

A las 11:45 horas, amarradas la *Marañón* y la *Ucayali* al muelle fiscal, se recibe el saludo del señor Ministro de Marina, representado por su secretario capitán de corbeta Carlos Salmón Cavero, quien años después, llegó al alto grado de vicealmirante, Jefe del EMGM. Estuvieron presentes el Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, capitán de navío Don Eloy Burga T., el Jefe de Estado Mayor, capitán de fragata Luis Ponce, el señor Prefecto del Departamento, el Comandante General del Ejército, el de la Fuerza Aérea, el Vicario Apostólico de Iquitos, el Presidente de la Corte Superior de Justicia, el Alcalde de la ciudad y otras personalidades de Iquitos.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ofreció un almuerzo de bienvenida para los oficiales y dotaciones de las cañoneras recién llegadas.

El día del arribo de la Marañón y la Ucayali se declaró feriado. La ciudad lucía embanderada. Las campanas de las iglesias repicaban. Las escuelas y colegios, los gremios, las instituciones, los clubes y, de modo general, todo el pueblo iquiteño se dieron cita a orillas del río Amazonas. La gente, agitando banderitas de franjas rojas y blancas comentaban alegres el acontecimiento, lucían escarapelas en el pecho, vivaban al Perú y a las dotaciones de las cañoneras arribadas. Fue un día de regocijo general. Por la noche se realizaron fiestas populares.

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ordenó que las cañoneras permanecieran seis días más en el muelle fiscal a fin de que fueran visitadas por el público.

Este acontecimiento, del arribo de las cañoneras fluviales *Marañon* y *Ucayali* quedó grabado en el recuerdo de quien escribe esta crónica, quizá el mejor y más grato recibimiento del que fui parte durante los años de mi permanencia en nuestra Marina de Guerra.

El 4 de octubre, la Cámara de Diputados, a pedido del diputado por Iquitos, señor Walter Salazar Souza, agradeció al señor Presidente de la República y al Ministro de Marina por la compra de las cañoneras fluviales. Además, felicitó y dio la bienvenida a las dotaciones de oficiales y tripulantes por el feliz arribo de las naves al puerto de Iquitos. El mismo día, el prefecto, el obispo vicario y el alcalde remitieron sus felicitaciones y agradecimiento al Presidente de la República y al Ministro de Marina. La respuesta se produjo de inmediato, y en ella ambas personalidades agradecen y hacen extensivo su reconocimiento al pueblo loretano.

El día 5, Sir John I. Thornycroft se dirije al Presidente de la República y al Ministro de Marina felicitándolos por el feliz arribo de las cañoneras al puerto de Iquitos, y enviando al comandante Jorge Barreto el siguiente cable: "Felicitaciones por su maravilloso manejo marinero".

El 6 de octubre, las cañoneras fluviales *Marañón* y *Ucayali* fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial del Amazonas, integrándose así a la Primera División compuesta por las cañoneras *Amazonas* y *Loreto*. Y cuando el autor de la crónica pensaba que su permanencia a bordo de las cañoneras se

prolongaría por más tiempo, fue nombrado en comisión del servicio al B.A.P. *Aguirre* (D-2), que se encontraba en proceso de entrega por la Marina de los Estados Unidos de América, en la Base Naval de Jacksonville, debiendo retornar al Callao.

¡Se había cumplido con la misión encomendada!

Reconocimiento

Por tratarse de dos personalidades que figuran en el presente artículo, es necesario rendir homenaje de agradecimiento a quien fue Presidente de la República, general de División EP. Manuel A. Odría y a su Ministro de Marina, vicealmirante Roque A. Saldías M., por haber sido los gestores de la restructuración moderna de nuestras Fuerzas Navales, proporcionando los medios económicos. Gracias a sus esclarecidas visiones determinaron un Plan de Desarrollo de la Marina de Guerra del Perú.

De acuerdo a la Ley Nro. 11167, emitido en el gobierno de Odría, se crearon fondos especiales para adquisiciones navales, como las cañoneras fluviales *Ucayali* y *Marañón*, el buque de desembarco Chimbote, la draga *Gaviota* y las barcazas holandesas que, operadas por el SIMA, realizaron trabajos de dragado en la Base Naval del Callao, en la Escuela Naval de La Punta y en puertos de nuestro litoral. También se modernizaron y se dio mantenimiento a las fragatas *Ferré*, *Palacios* y *Gálvez*. De igual modo, se adquirieron los destructores-escolta *Castilla*, *Aguirre* y *Rodríguez*. Finalmente se modernizaron y reacondicionaron los submarinos tipo *R* en los astilleros de la Electric Boat de New London, así como los submarinos *Lobo* y *Tiburón*.

Estas unidades han servido por dilatado tiempo y hay algunas que siguen en servicio como pilares de la seguridad nacional.

Hay que recordar que con motivo de las Bodas de Plata, 25 años de la llegada de estas unidades a Iquitos, el 3 de obtubre de 1976 se desarrolló un programa especial en cuyo recuerdo se otorgaron plaquetas de plata donde aparecen las figuras de las dos cañoneras, otorgadas por el Comandante General de entonces.

Por otro lado, para conmemorar la adquisición de éstas, el Servicio de Correo Central, entre los años 1950, 1957 y 1962, emitió una numerosa cantidad de estampillas con la figura del submarino B.A.P. *R-1*, que junto con sus tres compañeros *R-2, R-3* y *R-4*, fue modernizado en New London, gracias a los fondos económicos de la Ley 1167.

El capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre. Reflexiones sobre un diario de bitácora fluvial

Por Resolución Suprema Nro. 1070 del 29 de diciembre de 1950, el capitán de corbeta Jorge Camino de la Torre fue nombrado comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali*.

El comandante camino venía de prestar sus servicios en la Comandancia de la Fuerza Naval de la Amazonía, donde se le conocía por sus altas condiciones personales y profesionales, además era ampliamente conocedor de los problemas de la Amazonía.

El destacado comandante nació en la ciudad de Iquitos y estuvo casado con do-

ña Delicia Oyarce, con quien tuvo tres hijos.

Tuve la fortuna de tenerlo como instructor en la Escuela Naval del Perú, donde nos enseñaba ingeniería naval. De esa etapa se recuerda su hablar pausado ya sea dando órdenes o aconsejando a sus subordinados cuando éstos lo solicitaban. Tiempo después volví a estar bajo su mando, muy gratamente, en dos oportunidades. Estando en el B.A.P. *Ucayali*, me enseñó los secretos de la navegación fluvial, muy diferente a la navegación en la mar.

Como gran amante de la tierra que lo vio nacer, escribió un artículo en la Revista de Marina (1975) sobre la red fluvial de la Amazonía Peruana, donde establecía la relación existente entre los ríos Napo y Putumayo con el río Amazonas. En algunos de sus párrafos, comenta:

"Estamos en el puerto de Pucallpa, en la segunda quincena de noviembre de 1978, tuve la oportunidad de leer en la revista *Tunche* las conclusiones del Forum de la Amazonía, decía que el estudio y construcción de los canales interfluviales pueden ser utilizados de tal manera que acorten la distancia y economía de los costos, prioritariamente entre los ríos Napo y Putumayo.

En este río tuve la oportunidad de ver en el terreno un accidente fluvial que en Loreto es conocido como *tipishca*, accidente que acorta distancias y economisa algunas horas de navegación... Pero la conclusión del forum establecía en forma definida el estudio y construcción de un canal interfluvial entre los ríos Napo y Putumayo.

Trataré ahora brevemente sobre el turismo acuático. Sería conveniente un embarcadero apropiado a la altura de Hotel de Turistas en Iquitos para las embarcaciones que se dedican a tal industria y que ahora ha iniciado viajes.

En Estrecho, la Marina de Guerra del Perú, ampliando su campo operativo ha instalado la Estación Fluvial del Putumayo que, indudablemente va prestar un valioso servicio de reafirmación de nuestra nacionalidad en tan lejana región amazónica.

Ojalá que estas notas de bitácora tomadas de un largo viaje fluvial desde Pucallpa hasta San Ramón Castilla, en las montonaves *Adolfo* y la *Pedrera* sirvan de algo a los organismos que se crean afectados. Pienso que necesitamos apoyar con todo entusiasmo a los proyectos que tiendan a elevar los distintos niveles de nuestra Amazonía y aprovechar las experiencias y las observaciones de los conocedores de la gran región para su conquista en provecho de Loreto y del Perú".

He aquí, a grandes rasgos, la personalidad de mi Primer Comandante que tuve al iniciar mi carrera naval. Un jefe de exquisita fibra humana: esposo amantísimo y padre cariñoso, tanto como amigo cordial y profundamente católico. Poseedor de gran valor profesional, cualidades que lo llevaron a desempeñar altos cargos en la administración pública, en la que fue el primer ministro de Industria y Comercio.

El arquitecto John Boylan Esquire

El arquitecto naval John Boylan Esquire fue de origen irlandés, a quien conocí al ser asignado como enlace en la construc-



Capitán de Corbeta Jorge Camino de la Torre, comandante del B.A.P. Ucayali, *a bordo de la cañonera.*

Primera dotación de oficiales del B.A.P. Ucayali *en compañia del Inspector Naval capitán de fragata Jorge Barreto Alván y del capitán de corbeta Eduardo Villar Salcedo, comandante del* B.A.P. Marañon. *De izquierda a derecha (de pie). C. de C. Jorge Camino de la Torre, A. de F. Enrique Anderson R., (inclinados) Tte. 1° Manuel Piqueras Sánchez Concha, Tte 2° Hector Morey A., A. de F. Jorge Portella R.*



ción de la cañonera fluvial B.A.P. *Ucayali* y el B.A.P. *Marañón*, en el astillero John Thornycroft.

Era un hombre que gozaba de gran estima dentro del astillero. Muy apreciado por sus excelentes dotes que tuvo dentro de sus funciones y con un gran sentido del humor, profundamente católico. Con su esposa Eileen White tuvo dos hijos. Su fe cristiana lo hizo notar cuando obsequió una estatua de la Virgen Stella Maris con motivo de la construcción del petrolero B.A.P. *Zorritos*.

Durante la Segunda Guerra Mundial había servido en la Reserva de la Marina de Gran Bretaña y él, como descendiente de marinos que lucharon con Horacio Nelson en la batalla de Trafalgar, admiraba a nuestro Gran Almirante Miguel Grau.

Su relación con el Perú se gesta a partir de la construcción del B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, así como el dique flotante. Pero su mayor logro fue la construcción del primer buque de alto bordo construido en América: el B.A.P. *Zorritos*.

Un hecho anecdótico de este singular arquitecto naval sucedió en el día del lanzamiento del Zorritos. Se refiere al resbalón que tuvo en las gradas, del cual salió airoso en razón de su temperamento irlandés, pues lograría tomar una comba pesada para golpear varias veces la quilla y así provocar el deslizamiento de la nave hacia el mar.

Por todo lo anterior, y por haber contribuido a desarrollar la industria naval, la Marina de Guerra le hizo un reconocimiento otorgándole la conderación Cruz al Mérito Naval con la Orden de Caballero, imposición que estuvo a cargo del que fue Canciller de la Orden, contralmirante Guillermo Tirado Lamb.

Al terminar su contrato con la Marina de Guerra del Perú, fue contratado por el Lloyd's de Londres, con sede en Bélgica, país donde lamentablemente falleció.

Recordado amigo John Boylan Esquire, gracias por tu amistad! Tengo la seguridad que al lado del Señor habrás cantado *Rule Británica, rule the waves.*

El Dique Flotante

El 27 de julio de 1950 se puso la quilla del dique flotante, siendo lanzado al agua un año después. De este modo, zarpó hacia Iquitos el 17 de agosto de de 1951, jalado por el remolcador inglés *Merchantman*.

Alcanzaron Belén el 26 de setiembre y tres días después zarparon rumbo a Iquitos navegando en las aguas del río Amazonas. En esa ciudad fondearon en el puerto de Iquitos, siendo recibidos por el comandante Jorge Camino de la Torre.

El dique flotante es del tipo de doble pared y de autocarenado. Sus características son: eslora 194; altura interior 19'7"; manga total 61'3"; manga interior 44'6". Está dotado de escoras mecánicas y de sentinas, provisto de cuatro cabrestantes a mano y sus respectivas grúas, con un par de pasarelas rodantes para dar acceso directo de pared a pared en la parte superior. Actualmente, bajo la administración del SIMAI, presta un importante servicio.

Palabras Finales

Como expresa el contralmirante (r) Jorge Hidalgo Reátegui en el colofón de su

bien documentado artículo antes citado: "Han pasado muchos años desde entonces (1951), desde la fecha del inolvidable arribo de las cañoneras *Ucayali* y *Marañón* a Iquitos y ahora pienso en la ocurrencia del accidente en el primer y fallido viaje, pienso en la ayuda del Todopoderoso para cruzar en el segundo intento el golfo de Vizcaya y después el tormentoso Océanico Atlántico en cañoneras construidas para prestar servicios en las vías de nuestra Amazonía".

Al respecto, el autor de ésta confiesa que, más de una vez, ante estas serias circunstancias, musitó una oración elevada al Señor del Mar, cuya figura conocemos a través de una estampa religiosa en la que vemos al marinero timonel en la caña del timón y la mano de Dios sobre sus hombros, como instrumento mucho más efectivo para el mantenimiento de un rumbo seguro y salvador que el mejor mecánico de la navegación, antes, ahora y siempre, que el hombre nunca pudo ni podrá inventar.

A la fecha, en su quinquagésimo aniversario, allí están las cañoneras como nuevas, navegando y sobreviviendo en nuestra región Amazónica, cumpliendo la misión encomendada con la mayor eficiencia, y dejando, como siempre, muy en alto el prestigio de la Marina de Guerra del Perú, gracias a su dotación que muesra una alta escala de valores enmarcadas por los conceptos de Dios, Patria y Humanidad.

Para cerrar esta crónica recordatoria, citaré unos sentidos versos del destacado ciudadano loretano, economista Rafael Pereira Ríos, pertenenciente a una distinguida familia de marinos y con grandes dotes de poeta, y muy conocido en los círculos navales, canta:

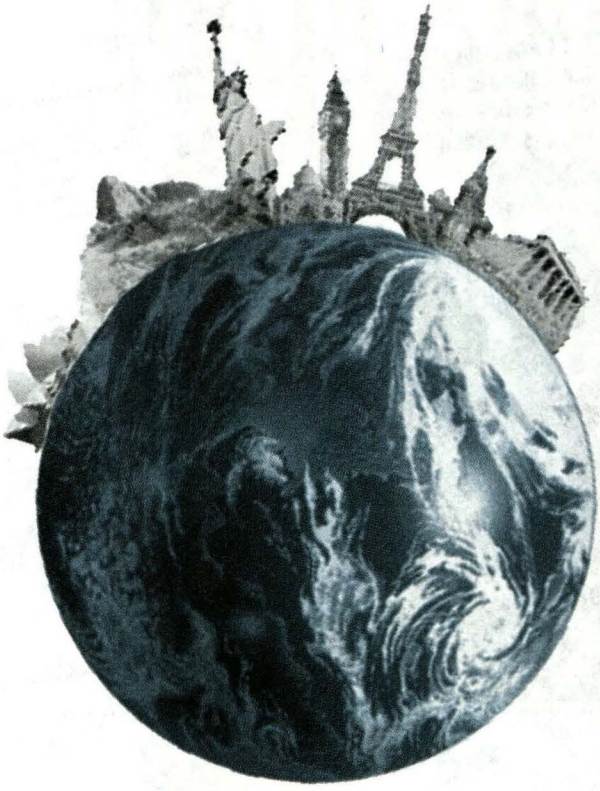
Iquitos ciudad cimera
cuna de bellas mujeres
cosmopolita y acogedora
tierra de mis quereres,
te saludo con las efluvias
de mi alma enamorada
con energía vital,
con idealismo.

Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma, de su propio mundo y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos, y que son parte de nuestra tradición. Esta evocación y testimonio personal, está escrito pensando que la persona humana es la responsable de su destino y de su alma y de su verdad. Y todo con la finalidad de mantener el recuerdo de ilustres personajes con sus respectivos acontecimientos que son parte de nuestra tradición y que nuestra historia tiene entre sus justificaciones trascendentales, que cultivar y mantener el recuerdo de ellos con sus hechos notables.

También, el autor les dice a nuestros lectores lo que el filósofo griego expresara: Los hombres buenos no mueren con su muerte, siguen viviendo más allá de la nuestra.

Antes de concluir, deseo despedirme de cada uno de los oficiales y personal subalterno de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón*, con un profundo y sincero reconocimiento. ¡BRAVO ZULU!

La llave mágica de la mente, es la lectura.



Y una buena lectura es la llave de tu éxito.

ESEC PARA PERÚ S.A. está dando a conocer la Técnica de Lectura Inteligente más avanzada de EE.UU y Europa.

Por ello, le capacitamos para leer un libro de 200 páginas en 20 minutos, comprendiendo, reteniendo, asimilando al 100% a través del método LEH (oratoria, manejo ortográfico, vocabulario técnico, síntesis).



Av. Cadiz 233 - San Isidro

421 - 0341
441 - 8757
421 - 0456

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



Marchand 171 - San Borja

225 - 8793
225 - 8787
225 - 8868

Programa Registrado en INDECOPI N 0075 2000

E mail: esecperu@terra.com.pe

La gente lo dice

Este es el método que te lleva al éxito



DIRECCIÓN NACIONAL DE JUSTICIA
DIRECCIÓN DE DEFENSORÍA DE OFICIO

Señores de Editora Sudamericana de Extensión Cultural S. A.

Mi hija Sonia Guadalupe Cavalié Apac, cursando el cuarto año de estudios de Derecho y Ciencia Política en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, inició el Programa Integral para el Aprendizaje de la Lectura Inteligente con una velocidad de 173 palabras por minuto y 80% de comprensión, y terminó con una velocidad de 2230 palabras por minuto y 100% de comprensión.

Me siento muy complacida con los logros y beneficios del Programa, ya que ha permitido mejorar los rendimientos académicos de mi hija, puesto que con una lectura veloz y con una buena comprensión se puede acceder a más información y estar más capacitado para competir ahora en mundo globalizado.

Quiero felicitar a su Departamento de Psicopedagogía que brinda una excelente atención; puesto que cuenta con un personal muy capacitado, lo que permite el buen desarrollo del programa.

Atentamente

Neiva C. Apac Valdivieso
L. E. 07379498
Telf. 4235806

Sonia Cavalié Apac
D.N.I. 40484063

Lima, 10 de setiembre del 2001

Recorte este cupon

Nombre : _____

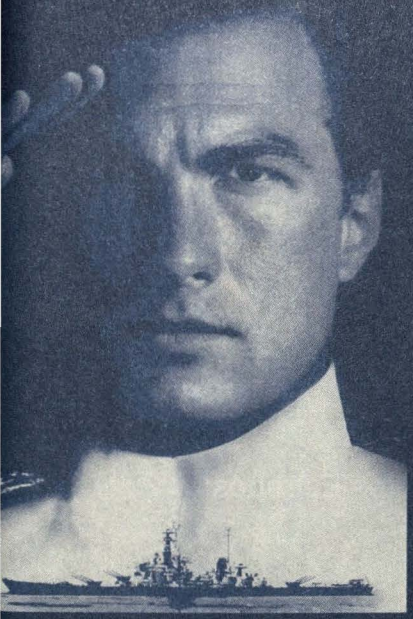
Apellidos : _____

C.I.P : _____ Teléfono: _____

Dependencia: _____ Teléfono y Anexo: _____

A las 100 primeras personas de Marina o familiares de Marina que presenten este cupon a la dirección Marchand 171 (espalda de 27 de Aviación) o llamen al teléfono 946-6988 , se le otorgará un *70 % de descuento y un programa para dos personas*, además de un diagnóstico de lectura totalmente gratis.

Lectura Inteligente
Velocidad, Comprensión y Retención 100%
ESEC®
EDITORA SUDAMERICANA DE EXTENSION CULTURAL PARA PERU S.A.



EN BLOCKBUSTER ESTAMOS SIEMPRE ALERTAS...

... para ofrecerle a la "Marina de Guerra del Perú" una gran Promoción!

Todo el Personal Superior, Subalterno (en actividad y/o retiro), Civil y sus Familiares tendrán el:

25%

de descuento especial en uno o más alquileres de Videos de Estreno de Cover Rojo y Azul, Videos de Estreno para Niños, Videos de Biblioteca Básica y Juegos de Nintendo de Estreno de Cover Rojo y Azul. Este descuento se aplica:

- De Lunes a Domingo (incluyendo feriados).
- Sobre el precio regular vigente a la fecha de la transacción del Alquiler hecho en la tienda **BLOCKBUSTER®** de su preferencia.

• Esta promoción se aplica cuando el beneficiado presenta su carnet de Familiar y/o Miembro de la Marina de Guerra del Perú.

PERU NAVAL

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

MARINA DE GUERRA DEL PERU
DIRECCION DE BIENESTAR

Pasaporte a la Diversión



Elige tu película entre los más recientes Estrenos:
¡¡Mucho antes que en el Cable!!



La mayor Videoteca del Perú con más de 9,000 películas.



Videos 100% originales.



Goza de una atención perzonalizada.



Disfruta de un sano entretenimiento para toda tu familia y amigos.

Te esperamos en:

- CHACARILLA: Av. Caminos del Inca 208
- SAN MIGUEL: Centro Comercial Plaza San Miguel
- CAVENECIA: Av. Emilio Cavenecia 175 Miraflores
- MIRAFLORES: Av. 28 de Julio 886
- SAN ISIDRO: Av. Las Flores 205 esq. con 2 de Mayo
- LA MOLINA: Av. Raúl Ferrero 1345
- SAN BORJA: Esq. Av. Parque Norte y Guardia Civil
- BENAVIDES: Av. Benavides Cdra. 23 Miraflores
- MONTERRICO: Av. Primavera 1746 Surco
- CAMACHO: Av. Javier Prado Este 5299 Camacho

Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

Si no eres socio, gana un 10% adicional en tu primer alquiler.

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a tu Casa!

Válido hasta el 31 de Dic. 2001

Convenio de la Construcción de las dos cañoneras

RESOLUCIÓN SUPREMA

Aprueba Convenio construcción dos cañoneras.

No. 1092.- 25 Noviembre 1949.- Siendo conveniente atender al mantenimiento de la Flotilla Fluvial del Amazonas, mediante la adquisición de unidades apropiadas para las necesidades de esa región; y –Visto el adjunto convenio celebrado por el Jefe del Estado Mayor General de Marina en representación del Gobierno del Perú y los representantes John I. Thornycroff and Company Limited, de Inglaterra, para la construcción de dos cañoneras de acuerdo con los planos y especificaciones presentadas por dicha Compañía y aprobados por el Ministerio de Marina;- SE RESUELVE:-

1° Aprobar el convenio en referencia que consta de 16 cláusulas –2°.- Los gastos que originen estas adquisiciones serán abonados con los fondos que para el objeto se hallan depositados en el Banco Central de Reserva del Perú de conformidad con lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 492 del 10 de noviembre de 1949, expedida por el Ministerio de Hacienda y Comercio.- Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (D.O.R)- Rúbrica del Señor de la Junta Militar de Gobierno.-SALDIAS.

Texto de la Resolución Suprema N° 1092 del Convenio de construcción de Cañoneras

Bibliografia

- Hidalgo Reátegui, Jorge: "A los 45 años de la llegada a Iquitos de las cañoneras *Marañon* y *Ucayali*", en *Revista de Marina*, Abril-Junio, 1997.
- Camino de la Torre, Jorge: "Reflexiones sobre un Diario de Bitácora Fluvial", en *Revista de Marina*, Marzo-Abril, 1975.
- Resolución Suprema N° 1092, de 25 de noviembre de 1949: Contrato de Construcción con John I. Thornycroft L.
- Mariátegui Angulo, Francisco: *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú.* Concejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Lima, 1990.

Los bergantines *Peruano* y *Limeño*

Jorge Ortiz Sotelo y
Lorena Toledo Valdez

Hace ya una década, mientras investigaba en el Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, en la pequeña localidad de El Viso del Marqués, encontré varios documentos referidos a las primeras unidades mandadas construir por el virreinato peruano con la finalidad expresa de ser destinadas a labores guardacostas. Traje entonces fotocopia de dichos papeles y pasaron a enriquecer la colección de nuestro Archivo Histórico de Marina. En forma conjunta con la historiadora Lorena Toledo, encargada de dicho archivo, hemos tratado de reconstruir la historia de esas naves y de una etapa de la historia marítima y naval peruana que requiere aún de mayor investigación.

A raíz de un incidente ocurrido en la ensenada de Nutka, en 1789, España y Gran Bretaña estuvieron a punto de ir a la guerra. Tras intensas negociaciones, ambos países suscribieron el llamado Tratado de San Lorenzo, en el Escorial, el 28 de octubre de 1790, que entre otras cosas permitía que los balleneros británicos pudiesen operar libremente frente a las costas americanas e ingresar a puerto en caso de emergencia.

Para el teniente general de la Real Armada y virrey del Perú Francisco Gil de Taboada, dicho acuerdo implicaría un inmediato aumento del contrabando, actividad que debía ser evitada a toda costa. Para ello gestionó la autorización de las autoridades metropolitanas para construir cuatro bergantines de guerra, logrando que el 7 de noviembre de 1791 se emitiera una real orden disponiendo la construcción de dos bergantines de 229 toneladas, del porte de 20 cañones de a 6, en el Real Arsenal de Cartagena.[1] El costo de ambas unidades fue asumido por el virreinato peruano, que en julio de 1794 pagó 1'912,413 reales 30 maravedíes de vellón a los astilleros reales de Cartagena.[2]

No conocemos la fecha de puesta de quilla de ambas naves, pero ya a principios de mayo de 1793 se les denominaba *Peruano* alias San Francisco y *Limeño* alias San Gil. A principios de junio fueron nombrados para comandarlos los tenientes de navío José Pascual de Vivero y Felipe Martínez.[3] El 23 de agosto ambos bergantines fueron lanzados al mar y al día siguiente se les colocó el palo mayor, figurando con las siguientes características: [4]

	pies	pulgadas	líneas
Eslora	102		
Quilla	91	2	6
Manga	28	6	
Plan	14		
Astilla muerta	1	11	6

El calado a plena carga fue registrado en 12 pies 6 pulgadas en popa y 11 pies 10 pulgadas en proa.

Si bien tenían orden de pasar de inmediato a América, la falta de artillería corta para el Peruano, así como la carencia de instrumentos náuticos y lingotes para el lastre, motivaron que se preparara para zarpar hacia Cádiz para culminar su preparación.[5] Sin embargo, los avatares de la guerra contra Francia, en especial la captura de Tolón, llevaron a que ambos bergantines fuesen empleados en diversas faenas vincu-

(1) Cesáreo Fernández Duro, Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón (Madrid, Museo Naval, 1973), VIII, p. 431. Archivo Alvaro de Bazán (en adelante AAB), Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Gastón a Valdés.

(2) Francisco Gil de Taboada, "Relación de gobierno del excmo. Señor virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año 1796" en Manuel Atanasio fuentes, ed., Memorias de los vireyes... (Lima, 1859) Tomo VI, pp. 318-319, 506-507. Colección Documental de la Independencia del Perú (C.D.I.P. en adelante), XXII, 1, p. 105. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda (A.H.R.M.H. en adelante), Reales Cédulas, Reales Órdenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico (Lima, 1947), doc. 1063, p. 284.

(3) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 1/6/1793, n° 602, Gastón a Valdés.

(4) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Gastón a Valdés.

(5) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n. 874, Vivero a Valdés.

ladas a ese puerto. Finalmente, el 12 de octubre pudieron salir hacia Cádiz, donde debían completar sus preparación para pasar al Callao. Tres días después arribaron a ese puerto donde por las necesidades de la guerra quedaron incorporados a la escuadra del teniente general Francisco de Borja. Los dos bergantines fueron empleados en labores de defensa del puerto gaditano y el Peruano hizo un viaje a las Canarias y otro a Ceuta.[6] Sin embargo, la insistencia del virrey Gil de Taboada por contar con esas naves logró su cometido en julio de 1794, cuando se dispuso que ambos bergantines pasaran al Callao a la brevedad posible. Con cinco oficiales a bordo, y dotados con 16 cañones de a 6 y 6 obuses de 3, el *Limeño* y el *Peruano* zarparon de Cádiz en demanda del Callao el 13 de agosto de 1794.[7]

Luego de escoltar a dos naves mercantes hasta el sur de las Canarias, los dos bergantines pusieron proa a Maldonado y arribaron a la boca del río de La Plata el 11 de octubre de 1794, tras 59 días de cruce.[8] Los vientos de la zona les obligaron a fondear en Montevideo, donde llevaron a cabo diversos trabajos hasta el 10 de diciembre cuando volvieron a hacerse a la mar con destino al Callao. El *Peruano* logró salir primero y luego de esperar cuatro horas al *Limeño* puso proa hacia el sur. Este último arribó al Callao la noche del 4 de febrero de 1795, mientras que el Peruano lo hizo nueve días después, luego de haber tocado en isla Mocha y encontrado poco viento desde allí.[9]

En el Callao se encontraban las fragatas *Astrea* y *Santa Rosalía*, y tenía el mando del apostadero el comandante de esta última, capitán de navío Joaquín Molina. Este último dispuso algunos trabajos en los bergantines, entre ellos quitarles las falsas cubiertas que se le habían puesto para el cruce desde Cádiz, y el 30 de marzo dispuso que el *Peruano* pasara a cruzar hasta Arica mientras que el *Limeño* hacía lo propio 40 leguas frente al Callao. Ambos buques debían buscar a una supuesta escuadra británica, que resultaron ser cuatro fragatas balleneras de esa nacionalidad que habían recalado juntas en Arica. Una de estas fragatas fue encontrada por el *Peruano* a los 13° 30' de latitud sur, tomando entonces conocimiento de su recalada en Arica junto con sus otras tres compañeras. El *Peruano* retornó desde el sur de Ilo y arribó al Callao el 30 de abril, habiendo hecho lo propio el *Limeño* poco antes.[10]

El *Limeño* zarpó del Callao el 15 de setiembre de 1795 con orden del Virrey de recorrer los puertos del Sur en busca de naves inglesas y para informarse de las actividades de los norteamericanos en esa zona. Durante esa comisión llegó a la isla Juan

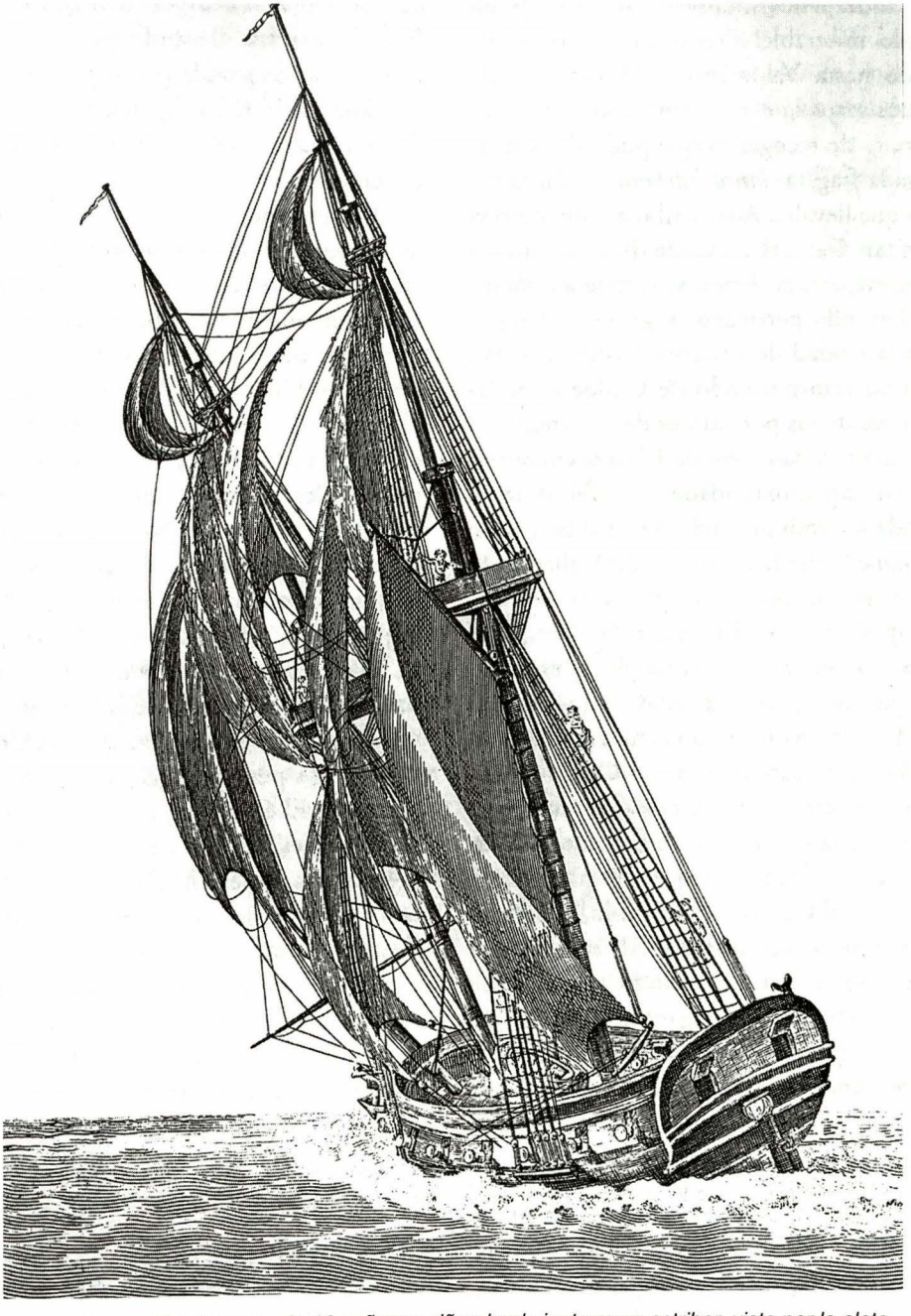
(6) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 17, Cádiz 27/6/1794, n° 90, Córdova a Valdés; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(7) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 17, Cádiz 13/8/1794, estado de fuerza de los bergantines Limeño y Peruano.*

(8) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 19, Montevideo 31/10/1794, Vivero a Valdés.*

(9) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 19, Lima 23/2/1795, n° 80, Gil a Valdés; Callao, 8/2/1795, Molina a Valdés; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(10) *AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*



Bergantin español del porte de 16 cañones ciñendo el viento mura estribor, visto por la aleta de sotavento con viento fresco y mar llena.

Fernández, encontrando a la guarnición en estado miserable. Prestó auxilio transportando hasta Valparaíso a 25 personas de ambos sexos que se encontraban enfermas, después de recoger lo que pudo de la naufragada fragata *Santa Bárbara*, según la orden que llevaba. A su arribo a Valparaíso el Capitán General de Chile dispuso que, en conserva con la *Astrea*, se dirigiera a Valdivia llevando pertrechos y gente para repoblar la ciudad de Osorno. Posteriormente, retornó transportando de Chiloé a los familiares de los pobladores de Osorno.[11]

Para el 4 de marzo de 1796 se encontraba en las proximidades de Talcahuano, donde se produjo el relevo con el bergantín *Peruano,*[12] que había salido del Callao el 25 de enero con pertrechos para Juan Fernández y Valparaíso. En este último lugar, el *Peruano* aguardó el arribo de la escuadra del general Ignacio de Alava y realizó una salida para reconocer una embarcación sospechosa, zarpando hacia el Callao 24 de mayo, en conserva con la fragata mercante *Pilar*, en la que estaba embarcado el Marqués de Osorno, nuevo virrey peruano. A su arribo al Callao, el 6 de junio, el bergantín se unió a la escuadra de Alava con la que zarpó el 6 de octubre cuando aquella se dirigió a Manila. El bergantín la acompañó algunos días, retornando al Callao con la correspondencia de la escuadra. El 29 de octubre, el *Peruano* volvió a zarpar hacia Juan Fernández, llevando pólvora, munición y cureñas para la guarnición de esa isla. Cumpliendo sus instrucciones, retornó de inmediato, ingresando al Callao el 9 de diciembre.[13]

A su retorno, el *Peruano* requería que se le efectuaran algunas reparaciones, especialmente en el velamen y en las embarcaciones menores; sin embargo, las urgencias derivadas de la guerra con Inglaterra, conocida en Lima el 21 de enero de 1797, lo obligaron a volver a salir cinco días más tarde llevando oficiales y tropa a Juan Fernández, "cruzar y reconocer toda la costa y mar desde la altura de San Antonio avisando de la guerra en los puertos de Chile, que no lo sabían, y apresar los balleneros ingleses que hallase, regresando sin pérdida de tiempo al apostadero".[14] El 26 de febrero inició su retorno desde Coquimbo, visitando Huasco, Arica e Ilo mientras reconocía los puertos y caletas en ruta hacia el Callao. El 6 de abril arribó a Pisco y dos días después, en la noche del 8, capturó a la ballenera inglesa *El Triunfo*, con el capitán Thomas Anderson, con unas 330 toneladas, una dotación 25 hombres y ocho cañones de 4 libras. Vivero la dotó y puso al mando del alférez de fragata Luis Munaryni y zarpó con ella hacia el Callao en la noche del 10, cuando el viento lo permitió.

---

(11) AAB, Expediciones a Indias, Legajo 21, 19/7/1796, Limeño, Valdivia 16/12/1795, Martínez a Valdés

(12) Biblioteca Nacional del Perú (BNP en adelante), Papeles de la Armada Virreinal – C 398 (en adelante Actas del Apostadero), sesión, XXIX.

(13) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.

(14) Ibídem.

(15) BNP, Actas del Apostadero, sesiones XXXIV, XXXVII, XXXIX-XLII. C.D.I.P., XXII, 1, p. 105. AAB, Expediciones a Indias, legajo 22, Callao, 14/4/1797, Vivero a Varela; legajo 27, Callao, 31/12/1800, Ugarte a Cornel. En este último documento figura el parte de la captura, así como las instrucciones del virrey para esa eventualidad.

Tres días después ingresó al Callao.[15]

El *Peruano* volvió a zarpar el 26 de mayo, patrullando hasta Nazca, desde donde retornó al Callao el 17 de junio trayendo dos balleneros norteamericanos. Tras una breve estadía en su puerto base, el 23 agosto volvió a salir en busca de una nave corsaria británica que había capturado al paquebote Africa en Pisco. El teniente Pascual de Vivero cruzó hasta Ilo sin encontrar al referido corsario, que fue capturado en las islas Lobos de Tierra por el navío Hércules, retornando al Callao el 4 de octubre.[16]

Ese mismo día zarpó el *Limeño* hacia el sur, donde había pasado varios meses desde finales de 1796 hasta el 4 de julio de 1797. Si bien no conocemos mucho de su misión anterior, esta nueva misión incluía llevar el situado. El *Limeño* retornó al Callao el 13 de marzo de 1798, siendo sometida a diversas reparaciones, principalmente en los palos, al punto de tener que hacerle un nuevo mayor.[17]

El 4 de junio de 1798 el bergantín *Peruano* volvió a zarpar, esta vez llevando el situado a Panamá y con órdenes precisas de retornar lo más pronto posible. En cumplimiento de sus instrucciones, el 26 de agosto Pascual de Vivero se encontraba ya a la altura del islote Pelado, cerca al Callao, cuando avistó al bergantín *Limeño* y a dos lanchas cañoneras que se dirigían al norte. En efecto, se había recibido noticias en el Callao de la presencia de dos fragatas británicas entre Cabo Blanco y el río Tumbes, ante lo cual el comandante del *Limeño* ofreció al virrey ir a batirlos en conserva con dos lanchas cañoneras que para defensa del puerto habían sido recientemente construidas, partiendo hacia el norte el 25 de agosto de 1798. Las instrucciones de Martínez consideraban que el *Peruano* también debía unirse a la expedición, con lo que ambos bergantines y sus dos consortes arribaron a Paita el 31 de ese mismo mes y pasaron a Tumbes el 7 de setiembre. Cinco días después llegaron noticias del gobernador de Guayaquil indicando que si bien sólo había una fragata inglesa hostilizando la costa, los balleneros angloamericanos se ejercitaban indistintamente en la pesca y la piratería, llevando armamento oculto entre sus provisiones. El pequeño escuadrón buscó naves enemigas hasta la isla Gorgona desde donde bajó a Guayaquil el 30 de octubre. En dicho puerto permanecieron hasta el 5 de enero de 1799, con una breve salida de los bergantines el 22 de noviembre en persecución de una fragata mercante británica.[18]

El arribo al Callao del escuadrón peruano, junto con varios mercantes a los que escoltaban, se produjo el 25 de marzo. Ambas naves fueron sometidas a una extensa inspección, que requirió diversas reparaciones en el *Peruano*, que ascendían a 22,249 pesos y que fueron efectuadas entre abril y julio. En el caso del *Limeño*, las reparaciones fueron valoradas en 113,000 pesos, ra-

(16) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.
(17) Ibídem. Actas del Apostadero, sesiones. L y LI.
(18) AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.
(19) Ibídem. AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Callao 3/1/1801, Ugarte a Cornel. BNP, Actas del Apostadero, sesiones LIII-LVII. AAB, Expediciones a Indias, Legajo 24, Estados de los bergantines Peruano y Limeño, existentes en el Callao de Lima, Tumbes 14/9/1798, Martínez a Langará.

zón por la cual se decidió postergarlas.[19] El 1° de setiembre, ambos bergantines, junto con la fragata *Princesa* que retornaba al Apostadero Naval de San Blas, zarparon hacia Panamá llevando el situado a dicho puerto. El retorno, convoyando a tres buques mercantes, se dilató por haber perdido el *Limeño* sus masteleros y botavara. Ese incidente dejaba en claro la urgencia que dicho buque tenía de la extensa reparación a la que hemos hecho referencia. Lo cierto es que debieron permanecer cuatro días en la isla de Puná labrando los reemplazos. Luego de tocar brevemente en Paita, los bergantines y sus acompañantes arribaron al Callao el 13 de enero de 1800.[20]

Luego que el Arsenal Naval concluyera los trabajos de apresto de una escuadrilla formada por la fragata *Santa Leocadia*, corbeta *Cástor* y el corsario Orué, que zarpó el 25 de enero hacia Galápagos, pudo empezar la rehabilitación de los dos bergantines. Sin duda el *Peruano* estaba en mejores condiciones que su compañero, por lo que volvió a zarpar el 11 de febrero llevando el situado a Valdivia. Permaneció en dicha plaza del 20 al 27 de marzo, pasando a Valparaíso después de reconocer las islas Mocha y Santa María. En dicho crucero interceptó varios balleneros norteamericanos, retornando al Callao el 20 de agosto.[21]

La siguiente comisión del *Peruano* consistió en acompañar a dos mercantes y a la fragata *Santa Leocadia*, que transportaba los ciento treinta mil pesos del situado de Panamá, correspondientes a un año de sueldos para la guarnición. El zarpe se produjo el 7 de noviembre, pero a diferencia de las anteriores comisiones, este viaje no tendría un resultado feliz, ya que la referida fragata naufragó en la punta Santa Elena el 16 de noviembre, pereciendo ciento cuarenta de sus tripulantes y dejando heridos y maltrechos a los cuarenta y ocho restantes.[22] El *Peruano* llevó a cabo las inmediatas labores de rescate, ingresando luego a Guayaquil con los sobrevivientes. El 2 de enero de 1801, zarparon del Callao el bergantín *Limeño* y el mercante *Jesús María,* de Fernando del Mazo, llevando "varios artículos para la construcción en Guayaquil de la fragata de guerra con que se trata de reemplazar la pérdida Leocadia". También llevaban materiales varios para las operaciones de rescate, así como órdenes para que el *Peruano* procediera a Panamá con un nuevo situado, y para que la corbeta *Cástor*, de 20 cañones, con su presa *Enriqueta* y algunos otros buques mercantes que se encontraban en Paita, regresen al Callao.[23]

Los dos bergantines debieron encontrarse en Santa Elena a mediados de enero, y el *Peruano* continuó con su viaje a Panamá el 27 de enero de 1801, a donde arribó con el situado el 13 de febrero de 1801. Luego de permanecer un mes en dicho puerto, se dirigió a Paita a donde arribó el 23 de marzo. Luego de doce días en ese puerto norteño, se dirigió a reconocer las islas Lobos y posteriormente al Callao, a

(20) *AAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*
(21) *Ibídem.*
(22) *Ibídem. Fernández Duro, Armada Española..., VIII, p. 468; C.D.I.P., XXII, 1, p. 128.*
(23) *C.D.I.P., VII, 1, pp. 383-387. AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Callao 3/1/1801, Ugarte a Cornel.*

donde arribó el 1° de mayo. El tiempo que el *Peruano* había permanecido en aguas de Santa Elena y los viajes a Panamá habían llevado a que su casco se llenara de incrustaciones, algunas de las cuales podían traer a la peligrosa broma (taredis navalis), molusco de aguas cálidas que destruía la madera del casco. Por ello, el comandante del apostadero naval del Callao, capitán de navío Tomás Ugarte, lo hizo dar quilla y carenar extensamente en la isla San Lorenzo, trabajo al que también planeaba someter al *Limeño* y a otros buques del apostadero.[24]

A principios de julio, luego de una breve salida en busca de una fragata enemiga, la resquebrajada salud de Pascual de Vivero llevó a que fuese reemplazado por el teniente de fragata Miguel de Iriarte.[25] El 8 de ese mes, el *Peruano* se volvió a hacer a la mar en compañía de la *Cástor*, al mando del teniente de navío José Llanos Garay, con la misión de buscar tres corsarios británicos frente a las costas de Pisco y Arequipa, lugar este último donde debían participar la presencia de los corsarios y esperar el arribo del Marqués de Avilés, quien había sido electo virrey y a quien se esperaba próximamente en esa provincia procedente de Buenos Aires, por si decidía concluir su viaje por mar. Ambas naves mantuvieron su crucero hasta mediados de octubre, retornando al Callao el 2 de noviembre procedentes de Arica.[26]

El 21 de ese mismo mes el *Peruano* dió a la vela con destino a Panamá llevando los 130,000 pesos del situado y escoltando a la fragata mercante *Peregrina*, que transportaba pólvora y aguardiente. A su regreso se mantuvo en convoy con la fragata, que había recogido en Panamá una carga de tabaco del rey, ingresando ambos buques a Paita para refrescar víveres y agua.[27] Durante la navegación de Paita al Callao sucedió un hecho curioso. El 31 de marzo, a la altura de Trujillo, el casco del bergantín fue atravesado por babor, a la altura de la segunda hilada de cobre, por un pez espada que perseguía una albacora, produciendo un "lagrimadero de dos pulgadas en 24 horas". El pez espada, que según informó el teniente Iriarte medía "14 pies, siendo tres de cabeza, con más los que tendrá de espada", se mandó disecar. Poco después, el 12 de abril, ante las dificultades de la *Peregrina* para avanzar contra la corriente, ambos buques se separaron y el *Peruano* arribó al Callao once días después.[28]

Mientras tanto, luego de apoyar en las labores de rescate de la artillería u objetos de la *Santa Leocadia*, el bergantín *Limeño* ingresó a Guayaquil para depositar parte de esa artillería y ser carenado, debiendo diri-

(24) *AAB, Expediciones a Indias, legajo 29, n° 131, Callao, 13/4/1801; n° 138, Callao 2/5/1801, Ugarte a Cornel; n° 147, Callao 9/6/1801, Ugarte a Cornel; Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(25) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 159, Callao 6/7/1801, Ugarte a Cornel; también inserta en Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.*

(26) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 260, Lima 9/7/1801, salida de la Castor y del Peruano; Lima 9/7/1801, Ugarte a Cornel; n° 199, Lima 4/11/1801, Ugarte a Caballero.*

(27) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 29, n° 203, Lima 21/11/1801, Ugarte a Caballero.*

(28) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 32, 225, Lima, 25 de abril de 1802, Tomás de Ugarte y Liaño a José Antonio Caballero.*

girse luego al Callao. Sin embargo, poco antes de partir el comandante Felipe Martínez recibió noticias de la presencia de las fragatas corsarias inglesas *Fortuna* y *Chance* que cruzaban de Paita a Manta. Sin ser apoyado por el gobernador de Guayaquil, que le negó el auxilio de la fragata *Bárbara*, presa hecha recientemente, Martínez zarpó el 19 de setiembre de 1801 y cuatro días después, cuando cruzaba entre Tumbes y la isla de Santa Clara, se encontró con la fragata *Chance*, al mando del capitán William White. El corsario enemigo tenía más de setenta tripulantes y entre 19 y 22 piezas de artillería,[29] a las que se sumaban dos pedreros de 2 libras, que la ponían en superioridad frente a las 20 piezas de a 6 libras del bergantín. Pese a ello el *Limeño* se empeñó en el combate y a las tres horas tenía ya 6 muertos y 8 heridos entre su tripulación, siendo uno de ellos el capitán de fragata Felipe Martínez, quien falleció dos días después. Con serios destrozos en la arboladura, braza y media de agua en la bodega y acribillada la obra muerta, no le quedó otra alternativa al teniente de fragata Pedro Cortázar y a sus otros oficiales que rendir la nave. Parte de la tripulación fue liberada en Tumbes y el resto en Guayaquil.[30]

El 1° de julio de 1802 asumió el mando del bergantín *Peruano* el teniente de navío José Ignacio Colmenares, quien junto con el teniente de fragata José de Moraleda, al mando de la *Cástor*, recibieron la comisión de levantar los planos de las costas de Veragua, Nicaragua y Guatemala y de los puertos desde Panamá a Sonsonate. Moraleda fue uno de los pilotos más notables del final del periodo colonial español, habiendo conducido algunas importantes expediciones al sur del continente. Para entonces se desempeñaba como Ayudante de Pilotos y Dirección de la Escuela Náutica, siendo reemplazado interinamente en dicho cargo por el alférez de navío Andrés Baleato, maestro de dicha escuela desde su establecimiento en 1793 y director de la misma hasta julio de 1821. Ambas naves, con el bergantín Extremeño, llevaron a cabo una expedición científica, explorando la costa occidental de Nueva Granada.[31]

Mientras estos sucesos tenían lugar en el Perú, la paz de Amiens (1802) puso fin a casi una década de permanente lucha entre las diversas potencias. Debió ser en ese contexto que se pudo destinar al *Peruano*, a la *Cástor* y al *Extremeño* a labores hidrográficas. Pero lo cierto es que la paz con Napoleón duró poco y a finales de 1804 España volvió a entrar en guerra con Gran Bretaña, entre otros motivos por la captura de un convoy de fragatas que llevaba tesoros de

(29) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, sumaria sobre la captura del Limeño el 23/9/1801. Incluye algunas descripciones de la acción. Las declaraciones sobre la artillería enemiga varían, pues según el alférez de navío Juan de Eraso y Ayeste tenía 8 de 12 libras, 8 de 8 libras y 6 de 6 libras; y según el teniente de fragata Cortázar, que estuvo a bordo de la fragata, ésta tenía 1 de 18 libras, 8 de 12 y 10 de 8.*

(30) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, sumaria sobre la captura del Limeño el 23/9/1801.*

(31) *Sobre Moraleda véase el libro de Hugo O'Donell y Duque de Estrada, El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790) (Madrid, Editorial Naval, 1990). Sobre Baleato, véase Jorge Ortiz Sotelo, "El piloto ferrolano Andrés Baleato y el nacimiento de nuestra cartografía marítima moderna. 1790-1821" (memoria de bachillerato, Pontificia Universidad Católica, Lima 1984).*

Lima a España. Por tal razón, el bergantín *Peruano*, al mando de José Ignacio Colmenares, que desde octubre de aquel año se encontraba en Chile, volvió a ser empleado en acciones contra los buques británicos.

El 6 de febrero de 1805, al parecer antes de que la declaratoria de guerra fuese conocida por las autoridades coloniales y por orden del presidente y capitán general de Chile, el *Peruano* y la recién arribada fragata *Astrea* zarparon para perseguir algunos buques contrabandistas británicos que habían sido avistados frente a Coquimbo. El bergantín arribó primero a Coquimbo, a las 8 de la noche del 10, colocándose a tiro de pistola del bergantín inglés *Dardo*, a cuyo capitán solicitó los documentos de la nave, informándole que al día siguiente procedería a la revisión de la carga. Poco después arribó la *Astrea* a la que se envió un bote para informar del suceso. Aprovechando la noche, la nave inglesa dio a la vela y pese a la persecución que por dos días sostuvo el *Peruano* y al fuego que le hicieron tanto el bergantín como la *Astrea*, logró escapar de ellos.[32]

La mala pasada que el *Dardo* le jugó al *Peruano* se vio resarcida el 27 de julio de ese mismo año, cuando junto con la corbeta *Cástor*, al mando del ya teniente de navío José de Moraleda, capturaron al buque británico *Sprightl*. Ambos buques habían zarpado del Callao con la misión de detener a un grupo de norteamericanos que se había establecido en la isla Más a Tierra, del grupo de las Juan Fernández. Luego de cumplir con éxito su comisión, los dos buques arribaron al Callao el 25 de agosto convoyando doce mercantes.[33]

A su arribo, el *Peruano* fue reconocido por los técnicos del arsenal para llevar a cabo su carena. Aprovechando dichos trabajos, y a propuesta del teniente Colmenares, se le puso arboladura de corbeta, pasando a tener dicha designación a partir de entonces. Asimismo, se le varió la artillería, dotándola de 18 cañones de 8 libras y 2 carronadas.[34] Al parecer los trabajos quedaron concluidos poco después, pues algunas fuentes señalan que en octubre de ese mismo año se encontraba en Coquimbo, desde donde Colmenares despachó un falucho para dar noticia de la captura de la *Extremeña*.[35]

En marzo de 1806 el *Peruano* retornó al Callao, volviendo a hacerse a la mar del 29 de mayo al 20 de junio para cruzar entre el Callao y Pisco en previsión de buques enemigos.[36] Poco después de concluida esa comisión, zarpó en compañía de la *Cástor*, en auxilio de las naves del comercio y llevando el situado a Panamá y Chiloé. A fines de ese

(32) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 37, doc. 52, Lima 23/3/1805, n. 36, Avilés al ministro de Marina.*

(33) *Manuel de Mendiburu, Diccionario Histórico Biográfico del Perú (Lima, 1874-1890) Tomo I, art. Gabriel de Avilés. Germán Leguía y Martínez, V, 447. José Agustín de la Puente y Candamo, "La Independencia...", v. 1, p. 626. Hugo O'Donell, El viaje a Chiloé..., p. 79. AAB, Expediciones a Indias, Legajo 37, doc. 45, n. 76, Callao, 25/8/1805, Vivero a Grandallana.*

(34) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 40, doc. 77, Callao, 25/8/1805, Vivero a Grandallana.*

(35) *Rubén Vargas Ugarte, Historia General del Perú (Madrid, Milla Batres, 1966) t. V, 170-171. Darío H. Arrús, El Callao en la época del Coloniaje, antes y después de la catástrofe de 1746 (Callao, Imprenta de El Callao, 1905), p. 92. C.D.I.P., XXII, 1, pp. 153-154.*

(36) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 40, doc. 114, Callao, 24/581806, Vivero a Gil.*

año realizó otro viaje al norte, escoltando de retorno de Panamá a comienzos de 1807 a las mercantes *Peregrina* y *Rosita* que llevaban al Callao tabaco del rey.[37]

En setiembre de ese mismo año, el *Peruano* y la *Cástor* repitieron el viaje a Chile, saliendo en busca de la fragata inglesa Cornwallis y transportando treinta mil pesos, veinte quintales de plomo en barras, treinta libras de acero y un cajón con mil piedras de chispa. Tras dejar su carga en Valparaíso retornaron al Callao, ingresando a este puerto el 2 de octubre luego de realizar labor de corso sin resultados positivos. El armamento que para entonces tenía el *Peruano* que era indistintamente llamado bergantín o corbeta, era el siguiente: veintidós cañones, veinte de a ocho, diez de los cuales eran de bronce, y dos obuses de treintidós.[38]

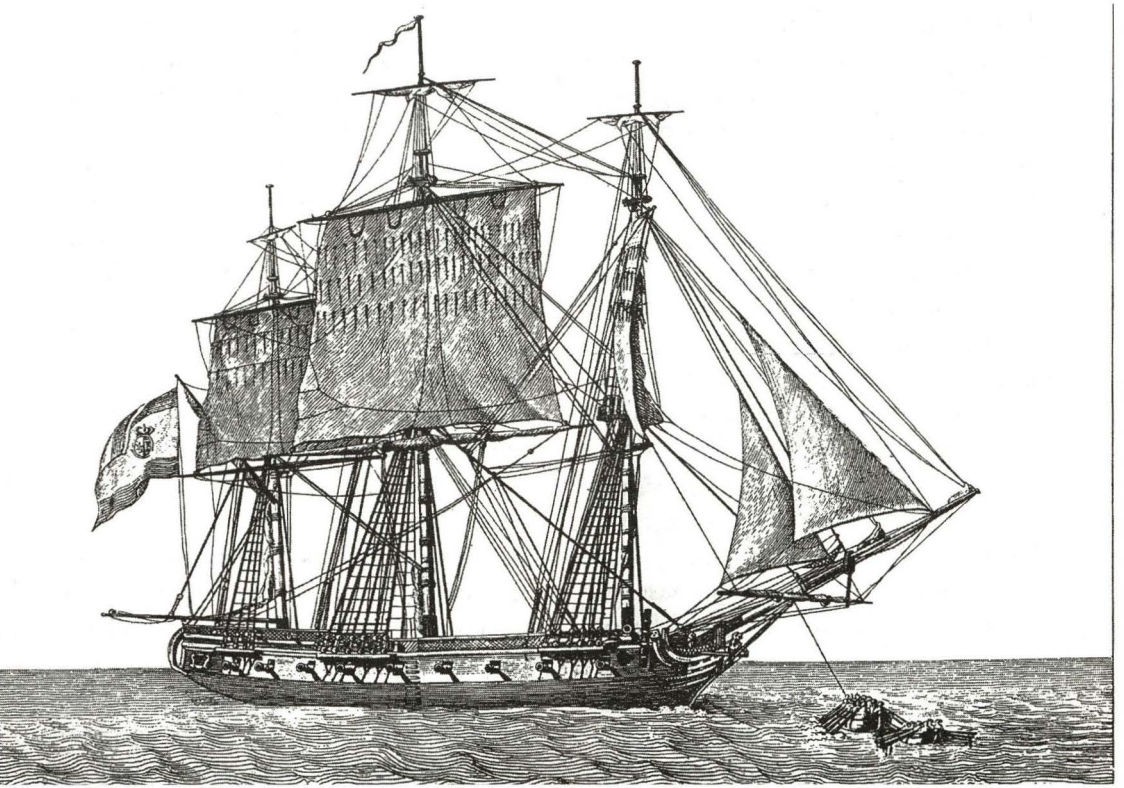
Luego de algunos trabajos de rehabilitación, el 2 de enero de 1808 la corbeta *Peruano* volvió a hacerse a la mar con rumbo a Panamá, llevando el situado y convoyando al mercante *Margarita*.[39] Su arribo a Panamá se produjo el 25 de febrero, luego de hacer agua en la isla Gorgona.[40] A su retorno al Callao, el 4 de junio, debían efectuársele trabajos de mediana importancia en su obra viva; sin embargo, razones presupuestales reforzadas por la paz recientemente suscrita con Inglaterra determinaron que los mismos quedaran en suspenso.[41]

La *Peruano* continúa apareciendo en los partes del Apostadero en los años siguientes, aún cuando aparece en el 1811 "en estado de descanso por necesitar de carena" y entre 1814 y 1818 en estado de desarme por la misma razón.[42]

Este lapso de forzada inactividad sólo fue rota en 1815, por una breve navegación, quedando los últimos cuatro años con una reducidísima dotación que comprendía un guardián y cuatro marineros. El último oficial en comandar en forma permanente la corbeta fue el teniente de navío graduado Joaquín Toledo, entre 1808 y 1810.[43] Sometido a un minucioso exámen, luego de esa última salida, la Junta del Apostadero determinó, en sesión del 14 de noviembre de 1816, "se procediera a su venta para con su producto atender a la compra de otro buque mejor". El remate fue llevado a cabo cinco días después, quedando adjudicado el *Peruano* a Antonio Calvo, por un valor de siete mil doscientos y ocho pesos.[44]

Este pequeño trabajo no estaría com-

(37) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 41, n. 144, Callao, 22/1/1807, Vivero a Francisco Gil.*
(38) *José Fernando de Abascal y Sousa, Memoria de Gobierno... (Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1944) t. I, pp. 382-383. Milla, 13.*
(39) *A.H.M.H., 1883.*
(40) *AAB, Expediciones a Indias, Legajo 44, n. 194, Callao, 25/4/1808, Vivero a Francisco Gil.*
(41) *Abascal, Memoria de Gobierno..., t. I, pp. 384-385.*
(42) *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1811 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1810). Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1814 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1813). Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año de 1818 (Lima, Imprenta del Colegio de San Fernando, 1817).*
(43) *Puente, "La Independencia...", v. 1, pp. 615-616. Fernández Duro, Armada Española..., VIII, p. 376.*
(44) *Puente, "La Independencia...", v. 1, pp. 627-629.*



Corbeta española del porte de 24 cañones dando la vela ayudada por sus embarcaciones menores.

pleto sin una breve nota sobre José Pascual de Vivero, quien en 1793 asumió el mando del bergantín *Peruano* y que desde entonces sentó sus reales en el Perú, ejerciendo la gobernación de Guayaquil y la comandancia general de la Armada Peruana entre 1823 y su deceso en 1834. Los descendientes de Vivero ocuparon importantes posiciones en diversos aspectos de la vida nacional. Como hace algunos años señaláramos, una adecuada biografía de este personaje aún esta pendiente de ser escrita, mientras tanto, desde nuestro punto de vista, constituye un valedero representante de aquellos españoles de nacimiento que optaron por el Perú como patria durante las guerras por la independencia, cuando él como varios más –peninsulares y criollos– tuvieron que optar entre una de las partes en disputa.[45]

(45) *Ver Jorge Ortiz Sotelo, "Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada Española y españoles al servicio de la Armada Peruana durante la Emancipación", en Revista de Historia Naval (Madrid, Instituto de Historia y Cultura, 1996), año XIV, n° 53: 71-78. Ver también AAB, Expediente personal del brigadier José Pascual de Vivero; y A.H. de M., Expediente personal del vicealmirante José Pascual de Vivero.*

Los apuntes presentados constituyen sólo una aproximación parcial a un periodo que merece mayor atención, pero la breve historia de estas dos naves permite algunas reflexiones. Reitera la necesidad de pensar la historia naval del periodo colonial dentro de un marco bastante más amplio del que usualmente se le da. La dinámica del espacio americano no puede entenderse sólo dentro de los límites de lo regional. El caso de las naves de las cuales nos hemos ocupado, hace patente que esos límites imaginarios dentro de los cuales se intenta conocer y comprender nuestra situación colonial son rebasados por una realidad mucho más vasta y compleja.

Las guerras que consideramos europeas tienen una repercusión directa en el espacio americano, cuyos destinos están íntimamente ligados. El prolongado periodo de luchas en las que se vio envuelta la monarquía española, significó que la guerra se trasladara también al Pacífico sudamericano y aun cuando la intensidad con que se vivió no fuera la misma, significó un estado de inquietud y actividad constantes.

Estos episodios forman parte de los últimos esfuerzos de un imperio en decadencia por conservar la hegemonía sobre un espacio muy dilatado y codiciado por viejas y nuevas potencias, y precede a un nuevo orden mundial que transforma drásticamente el antiguo equilibrio. Esos cambios significaron para las colonias americanas transitar a una nueva era.

Para las naves de la Real Armada apostadas en nuestras costas, fueron años de intensa actividad. La situación exigió un estado de aprestamiento permanente para hacer frente a las contingencias de la situación bélica. Como consecuencia, los hombres de mar dispusieron de una escuela que permitió adquirir práctica y experiencia marinera, que apenas unos años después demostrarían ser muy valiosas y de gran utilidad para fines muy distintos. Quienes tripularon esas naves, ya sea que fueran nacidos en España o en América, eran entonces súbditos del monarca español. Pero al decidir poco después entre su lealtad al sistema monárquico, o a los hombres y a la tierra que los había visto nacer o los había acogido, jugarían un importante papel, pues serían muchos de ellos, quienes harían posible controlar el espacio marítimo, hecho fundamental que cerraría una vieja historia.

No pretendemos con esto afirmar que en nuestra historia naval se haya producido una ruptura; por el contrario, entre este periodo y el que le sucedería existe una solución de continuidad y un claro ejemplo de ello lo ofrecen hombres como José Pascual de Vivero, o el caso de la corbeta *Limeña* (ex-Thais), una de las primeras unidades de la Armada Peruana, que recibiría su nombre en recuerdo del antiguo bergantín.

"RESKATAMUY - 2000" Cuando la mar pide ayuda...

Capitán de Fragata
Jorge Guerrero Augustin

Del quechua "*apoyo, amigo*", "*ayuda*"; "Reskatamuy" fue el nombre con el cual se denominó al Primer Ejercicio Combinado de Búsqueda y Rescate Marítimo efectuado entre la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú.

Gestado durante las Rondas de Conversaciones de los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de Chile y Perú, el proyecto se concretó luego de las Reuniones entre la Comandancia en Jefe de la Cuarta Zona Naval Chilena y la Comandancia de la Tercera Zona Naval Peruana (Comandos de Zonas Navales Fronterizas), llevadas a cabo en las ciudades de Iquique en 1999 y Arequipa en agosto del año 2000, respectivamente.

MISIÓN

Ejecutar un ejercicio combinado de Búsqueda y Rescate Marítimo, en el área denominada "Norte Chile / Sur Perú"[1], con el propósito de incrementar las relaciones entre la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú y entrenar la conducción y empleo de los medios, para salvaguardar la vida humana en el mar.

El ejercicio fue ejecutado entre los días 27 y el 29 de setiembre del año 2000, y contó con la participación de las LSG *Tegualda* y *Quidora*, la LPC *Grumete Johnson*, una aeronave Sky Master de la Aviación Naval, la Gobernación Marítima de Arica y la Capitanía de dicho Puerto (MRSC ARICA) por el lado chileno, mientras, por el lado peruano participaron la Patrullera de Costa B.A.P. *Río Ocoña*, una Aeronave Guardacostas de Exploración Aeromarítima Fokker F-27 y la Capitanía de Puerto de Ilo (MRSC ILO)[2] representante de la Autoridad Marítima del Perú en la Zona.

El ejercicio se realizó en dos etapas:

Teórica: Efectuada el día 27 de setiembre 2000. En esta fase la Gobernación Marítima de Arica, OCE del Evento, efectuó las pruebas de comunicaciones necesarias y simuló las Fases de Alerta y Búsqueda con la Capitanía de Puerto de Ilo, de acuerdo a lo establecido en el *"Plan Combinado para Operaciones de Búsqueda y Rescate Maríti-*

(1) *El área de búsqueda y rescate Norte Chile / Sur Perú, estuvo definida por la latitud de la Quebrada de Camarones (Lat. 19° 12´ Sur), la latitud del Puerto de Ilo (Lat. 17° 38´ Sur) y desde la línea de costa hasta el límite Oeste definido por la Long. 120° 00´ Oeste.*

(2) *(Subcentro Coordinador de Salvamento Marítimo)*

mo", promulgado en 1999 por ambas Marinas, el cual es un complemento del *"Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo"* de 1979 y el *"Manual OMI de Búsqueda y Salvamento"* (IMOSAR) de 1987.

Práctica: Iniciada el día 28 a las 0800 horas, en que un Pesquero de Alta Mar basado en Arica, al que se denomino PAM *Pinturita*, y que fue simulado por la LPC *Grumete Johnson*, reportó inicialmente que, encontrándose en ruta a la zona de pesca, se produjo una falla eléctrica en su maquinaria principal que lo dejó al garete, aproximadamente a 37 MN al W de Arica y con 25 tripulantes a bordo.

Media hora después el PAM comunicó su situación a la Gobernación Marítima de Arica e informó que el personal de máquinas se encontraba intentando reparar la falla.

Con esta información la Gobernación Marítima de Arica inició a la **Fase de Alerta.**

A las 1200 horas el PAM *Pinturita* efectuó un llamado de auxilio, informando a la Autoridad Marítima en Arica que un incendio a bordo, que se tornó incontrolable, afectó a parte de su tripulación, causándoles quemaduras de diversa gravedad y que en ese momento se disponían a abandonar el pesquero.

Con esta información, la Gobernación Marítima de Arica dio inicio a la **Fase de Búsqueda**, disponiendo el zarpe de sus unidades adscritas y el decolaje de una aeronave de exploración aeromarítima; asimismo, efectuó una solicitud a la Autoridad Marítima Peruana en Ilo para que disponga la activación del Plan Combinado, y de acuerdo a lo establecido en los convenios internacionales vigentes obtener el apoyo de Unidades de Superficie y Aeronaves de la Marina de Guerra del Perú en la operación.

Consecuentemente, la Capitanía de Puerto de Ilo dispuso el zarpe de la Patrullera de Costa BAP *Río Ocoña*, la cual, al mando del Capitán de Corbeta SGC. César Paredes Blanco, puso rumbo a la zona de búsqueda, asimismo se dispuso también el decolaje de una aeronave *Fokker F-27*, que procedió sobre la ultima posición reportada del PAM *Pinturita*, siendo esta unidad de exploración aeromarítima la primera en detectar el siniestro y a los náufragos chilenos.

Con la detección se inició la **Fase de Rescate.**

Asumió el Fokker las funciones de Comandante de Escena, hasta que fue relevado por la LSG *Tegualda*, la que junto a las demás unidades de superficie chilenas y luego de efectuado el rendez vous con la unidad peruana en el punto acordado, guió la formación rumbo al dato. En el sitio del suceso las unidades chilenas y peruanas operaron coordinadamente. Se dispuso el envío de botes inflables con personal de buzos para el salvataje y de enfermeros para la atención de los náufragos.

Una vez completado el rescate, todas las unidades de superficie participantes se replegaron rumbo a Arica con los náufragos distribuidos a bordo; los cuales al arribo serían llevados a los servicios de emergencia de los diferentes hospitales del puerto.

Con el arribo de las unidades se dio fin a la Fase Práctica.

PUERTO DE ARICA

Las unidades navegaron en columna hasta su arribo al terminal portuario, atracando el BAP *Río Ocoña* en el amarradero N° 2, y por primera vez a los pies del Morro de Arica. La nave y delegación peruana fueron muy bien recibidas por las autoridades y prensa local que cubrió extensamente el evento, constituyéndose sin lugar a dudas en la noticia del día en la región de Tarapacá.

A los eventos en la mar, siguieron los eventos en puerto; por la noche una muy animada "*Hamburguesa*", reunión de confraternidad ofrecida en las instalaciones del Club "*Caleuche*" por el Gobernador Marítimo de Arica, Capitán de Navío Michael Manley Pavissich, contó con la asistencia del señor Comandante en Jefe de la Cuarta Zona Naval de Chile, contralmirante Rodolfo Codina Díaz, oficiales de su Estado Mayor con sede en Iquique, el Comando, oficiales y dotación de la Gobernación Marítima y de la Capitanía de Puerto de Arica y de los miembros de la delegación peruana, encabezada por el Capitán de Puerto de Ilo y conformada por el Comando, oficiales y dotación de la Patrullera de Costa BAP *Río Ocoña*.

Se brindó por el éxito alcanzado en esta primera operación combinada, por la Armada de Chile y la Marina de Guerra del Perú, que, como bien se recordó, no operaban juntas desde el Combate Naval de Abtao en febrero de 1866, y finalmente se brindó por el capitán de fragata Don Arturo Prat y por el Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, héroes y símbolos de ambas naciones.

El día 29 por la mañana, se llevó a cabo una conferencia de prensa con los medios locales, luego de la cual las dotaciones de las unidades chilenas y peruanas participantes efectuaron una Acción Cívica en la Escuela de Educación Especial "Los Ibiscos" en la que se realizaron trabajos de pintado de exteriores e interiores y de mantenimiento de estructuras metálicas. Esta escuela es patrocinada por la Corporación de Asistencia al Niño Limitado (COANIL), Sede Arica, institución que es la equivalente a nuestra Asociación Stella Maris.

Por la tarde se ofreció un almuerzo a bordo del BAP Río Ocoña, oportunidad en la que se pudo retribuir con hospitalidad peruana las cordiales atenciones recibidas de los marinos de Chile. Fue un sentimiento general y sincero, producto de los diferentes eventos realizados, el comentario de que, "Desde la *corbeta Unión* en 1880, Arica no había recibido a ningún buque de guerra peruano tan fraternalmente como en esta ocasión se recibió al *Ocoña*".

Al ocaso se zarpó rumbo al norte escoltados por la *Tegualda*, dejándose en este especial puerto de Arica nuevos amigos y camaradas, recuerdos de una visita operacional en la que se dejó bien en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú, de su Autoridad Marítima y de su gente de mar y muy en especial, llevándonos la satisfacción de haber contribuido con estos primeros pasos en el estrechamiento de los vínculos entre ambas Marinas.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán.

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti.

Teniente Primero
Augusto Ganoza Heredia

ALEMANIA

Fragata *Sachsen* realiza sus primeras pruebas en la Mar

El martes 28 de agosto la primera fragata de la marina alemana de la clase *F 124*, la Sachsen, zarpó del astillero Blohm + Voss de Hamburgo para realizar sus primeros ensayos en la mar. Después de probar sus sistemas en las afueras de las costas de Heligoland, la fragata *Sachsen*, continuó sus pruebas en el Skagerrak, navegando con mar gruesa y vientos de fuerza 8. Esta fragata de 143 metros de eslora, demostró ampliamente las excelentes condiciones marineras de su diseño. Estas primeras pruebas, son parte de la capacitación que viene desarrollando el astillero constructor con personal de la marina, a fin que se vayan familiarizando con el nuevo buque. Además, se han llevado a cabo pruebas del sistema de comando y control, así como del sistema de control de tiro. Hasta el momento, todos los sistemas de a bordo, incluyendo la plan-



Fragata alemana Sachsen, *primera de una serie inicial de tres unidades que serán construidas para la Armada Alemana*

ta propulsora, han funcionado a plena conformidad de la marina alemana.

El radar de largo alcance *SMART-L*, fue uno de los equipos probados exitosamente, logrando detectar numerosos blancos aéreos dentro un radio de 400 kilómetros. Con un desplazamiento de 5.600 toneladas, está previsto que la *Sachsen* concluya sus pruebas iniciales a mediados de setiembre retornando al astillero de Blohm Voss en Hamburgo, para posteriormente, desde el puerto de Wilhemshaven efectuar pruebas adicionales.

Se tiene previsto que la Sachsen entre al servicio en diciembre del 2003. Otras dos fragatas del mismo tipo serán construidas por el consorcio ARGE F-124 que abarca las astilleros Blohm + Voss GmbH de Hamburgo, Thyssen Nordseewerke GmbH (TNSW) de Emden y Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) de Kiel. La fragata *Hamburg* actualmente en construcción en el HDW y la *Hessen* cuya construcción fue comenzada el 14 de setiembre del presente año serán comisionadas en el 2004 y 2005 respectivamente.

BANGLADESH

Marina de Bangladesh comisiona nueva fragata

La marina de Bangladesh comisionó la fragata *Bangbandhu* del tipo *DW-2000H* en la Base Naval de Chittagong.

Esta nave, ordenada en 1998 a los astilleros Daewoo Marine Engineering de Corea del Sur, a un costo de $100 millones de dólares, es la primera fragata en ser construida en astilleros de ese país asiático para exportación, constituyéndose en la más moderna unidad de la marina de Bangladesh.

Este buque desplaza 2.370 toneladas y se basa en un diseño modificado de la clase *DW-2000F Ulsan*, nueve de las cuales están en servicio en la marina de Corea del Sur. Su armamento consiste en un montaje simple *Oto Breda 76/62* de tiro rápido, dos montajes dobles *Oto Breda 40/L70;* cuatro lanzadores de misiles *Otomat MK-2* y dos lanzadores triples *B515* para torpedos antisubmarinos los que posiblemente serán el *A/244 Mod.1* o el *Sting Ray Mod.0.*

Posee un hangar y cubierta de vuelo para operar con helicópteros de características similares al *Lynx.*

Su sistema de combate está basado en el sistema de comando *Thales* de la marina holandesa y está conformado por el Sistema de Control de Combate *Tacticos*, el radar de vigilancia *DA-08*, el radar de superficie *Variant*, un sistema de traqueo y control de tiro electro-óptico *Mirador* y un radar de control de tiro *Lirod Mk-2.*



Fragata Bangbandnu, *del tipo DW-2000H coreano*

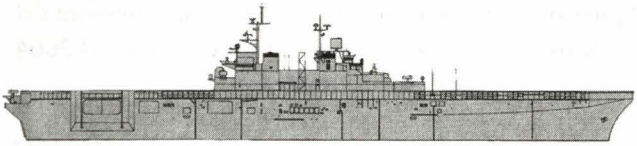
ESTADOS UNIDOS

La Marina Norteamericana comisiona nuevo Buque de Asalto Anfibio

El USS *Iwo Jima* (LHD-7), último de los buques de asalto anfibio con cubierta de vuelo, fue comisionado el pasado 30 de Junio durante una ceremonia celebrada en la Estación Aeronaval de Pensacola, Florida.

Construido por los astilleros Northrop Grumman Ingalls, este buque de asalto anfibio es el séptimo de la clase *Wasp* en entrar en servicio en la marina.

El buque desplaza 40.500 toneladas y ha sido comisionado para operar con la Flota del Atlántico, pudiendo transportar 3.200 miembros de tripulación y embarcar tropas y vehículos anfibios.



Buque de asalto anfibio clase Wasp

La Marina Norteamericana desarrolla un nuevo sistema de defensa contra torpedos

La marina norteamericana ha dado inicio al programa de desarrollo y pruebas en la mar del primer sistema de contramedidas para cazar torpedos.

El Sistema de Defensa de Torpedos *AN/WSQ-11* (TDS), comprende un sensor acústico y procesadores, los que trabajan como torpedo antitorpedo (*ATT*) y ha sido propuesto por altos oficiales navales como una respuesta viable, contra la amenaza del ingreso de torpedos lanzados por submarinos de ataque, en apoyo de portaviones y otras unidades navales de alto valor.

El sistema ha sido diseñado para instalarse abordo, como un sistema de autoprotección similar al sistema *Phalanx* de defensa puntual y para constituirse como la última línea de defensa.

Está diseñado para enganchar torpedos en aproximación a distancias no menores de 5.000 yardas, añadiendo que esta diferencia con otros sistemas podría ser de gran efectividad, cuando se está desarrollando altas velocidades en contra de torpedos acústicos en fase de búsqueda y fase de ataque.

Retirarán del servicio patrulleras de la clase *Cyclone*

Debido a la reducción del presupuesto del Comando de Operaciones Especiales (USSOCOM), la Armada de los EE.UU., retirarán del servicio a la mitad de las trece patrulleras de costa de la clase *Cyclone*.

Estas patrulleras, construidas entre los años 1993 y 2000, han sido diseñadas con la misión principal de efectuar patrullaje e interdicción y como misión secundaria el apoyo a las operaciones especiales. Su eslora es de 51.9 m y operan en aguas poco profundas, otorgándole a los Escuadrones de Botes de la Fuerza de Operaciones Especiales la interfase entre operaciones en aguas

oceánicas y costeras.

Este retiro prematuro del servicio de seis unidades de la clase, se debe a una reducción de costos de operación, a pesar de haber probado ser de mucha utilidad en los diferentes teatros de operaciones en que han sido asignadas. Estas patrulleras, en caso sean puestas en venta a un país aliado de los EE.UU., serán de valioso apoyo para cualquier armada que requiera realizar labores de policía marítima en tiempo de paz, y para operaciones de incursión en costas enemigas con fuerzas especiales, en tiempo de guerra.



Patrullera USS Cyclone

Nuevo helicóptero naval *NH-90*

Las Industrias NH (NHI), consorcio formado por las empresas Eurocopter, Augusta y Stork Aerospace/Fokker, están trabajando en una variante naval/utilitaria del helicóptero *NH-90* para adecuarlo a los requerimientos de clientes que necesiten el uso de los mismos para una gran variedad de misiones pero operando desde buques en alta mar.

Hasta ahora la compañía NHI se ha dedicado al desarrollo de una versión navalizada para fragatas (NFH) para realizar misiones marítimas y una versión para el ejército para misiones de transporte táctico de tropas (TTH). Basado en estos dos modelos, el consorcio ganó un contrato de $ 5.890 millones de dólares que fue firmado en junio del 2000. El contrato asegura la fabricación de 595 helicópteros, convirtiéndolo en el programa más amplio de su tipo desarrollado en Europa.

Además de Francia, Alemania, Italia, Holanda y Portugal, los países que están interesados en el programa son los países nórdicos, que requieren un total de 73 helicópteros para ser utilizados en misiones de rescate y transporte.

Otros potenciales compradores son: Bélgica, con 20 unidades, para la aviación del Ejercito, operaciones SAR y las fuerzas navales; Canadá con 28 para misiones marítimas; Omán con 20 para transporte táctico y SAR; Singapur para equipar a sus 6 fragatas de la clase *La Fayette* recientemente adquiridas y el Gran Bretaña con 100, para el proyecto del Programa de Soporte Aéreo de Ataque Anfibio.



El helicóptero NH-90, *ingresa al mercado con buenas perspectivas de venta en varias naciones europeas y asiáticas*

GRAN BRETAÑA

Portaaviones *Ark Royal* concluye recorrido e inicia pruebas

El portaaviones de la Real Marina Británica, HMS *Ark Royal,* de la clase *Invincible* luego de concluir un periodo de recorrido y modificaciones, zarpó del puerto de Rosyth a mediados del mes de Julio para dar inicio a sus pruebas en la mar, posteriores a su reparación, en el Mar del Norte.

Dicho portaviones fue sometido desde mayo de 1999a un proceso de reparaciones, por un monto de $206 millones de dólares, efectuadas por el astillero Babcock Engineering Services Limited.

Los trabajos incluyeron el reforzamiento de la cubierta de vuelo para el nuevo helicóptero antisubmarino *Merlín HM.1*, modificaciones en la misma para operar con el *Harrier GR-7* de la R.A.F., una nueva estructura del palo mayor, mejoras en el sistema de propulsión y en el sistema de combate.

Está previsto que el *Ark Royal* concluya sus pruebas en el segundo trimestre del 2002 y permanezca en el servicio activo hasta el 2015, fecha en la que la Real Marina deberá incorporar al segundo de los nuevos portaaviones que se proyecta construir.

Mientras tanto, el HMS *Invincible*, arribó al puerto de Rosyth a finales de julio para prepararse a ser sometido a un período corto de reparaciones programadas cuyo inicio está previsto en el mes de noviembre por un costo de $70 millones de dólares.

Esta situación haría que el tercero de la clase, el HMS *Illustrious* sea el único portaaviones operativo en la flota británica, permaneciendo en esta condición sólo hasta que el *Ark Royal* retorne al servicio.



Warship World

Portaaviones HMS Ark Royal *iniciando sus pruebas en la mar desde el puerto de Rosyth.*

La marina griega licita torpedos para sus submarinos Tipo 214

La marina griega ha convocado en licitación torpedos para equipar sus submarinos *Tipo 214*, actualmente en construcción en los astilleros HDW, uno de los cuales ya ha sido lanzado a comienzos del presente año. Se ha examinado una variedad de candidatos entre los que se incluye el torpedo *DM2A4* de Stn Atlas Electronik, el torpedo *Black Shark* de WASS, el torpedo *Tipo 2000* de SAAB Bofors Underwater Systems, el torpedo *F-17 Modelo 2* de DCN, el torpedo *Spearfish* de BAE Systems y el torpedo MK-48 mod.6-AT de Raytheon.

Como se conoce, la marina griega ha estandarizado el suministro de sus torpedos empleando los fabricados por la firma STN-ATLAS (torpedos *SUT y SST-4*) y mantiene en operación los antiguos torpedos *MK-37-2* construidos en Estados Unidos.

HOLANDA

Marina Holandesa comienza pruebas de nueva fragata

La fragata *De Zeven Provincien,* primera de cuatro nuevas fragatas con un nuevo sistema de comando y defensa aérea *LCF*, se hizo a la mar desde los astilleros Royal Schelde, para dar inicio a una serie de pruebas de sus equipos y sistemas.

Los astilleros en mención tienen previsto entregar esta fragata en marzo del 2002. Los restantes tres buques serán entregados con intervalos de un año.

El sistema *LCF* comparte esencialmente un sistema común de guerra antiaérea con las nuevas fragatas tipo *F-124* alemanas, empleando el *SM-2* modelo *III-A*, que integra el sistema de misiles Sea Sparrow, el sistema de lanzamiento vertical *MK-41*, el radar de arreglo en fase activo *APAR* y el radar de búsqueda de largo alcance *SMART-L*. El sistema *Sirius* de búsqueda infrarroja de largo alcance de banda dual y el sistema de traqueo por sensor, serán añadidos posteriormente al sistema de combate *LCF*.



JDF

La nueva De Zeven Provincien, *luergo de concluir su periodo de pruebas será incorporada en marzo del 2002.*

RUSIA

Se pone en marcha nuevo proyecto para la construcción de patrulleras misileras rápidas clase *Scorpion*

La Federación Rusa ha comenzado los trabajos en la nueva clase de patrulleras misileras rápidas denominado *Proyecto 12300 Scorpion*. Sin embargo, se halla pendiente definir la clase de misiles superficie-superficie que las equiparán.

Estas patrulleras misileras están destinadas a sustituir a las de la clase Tarantul (Proyecto 1242), y han sido diseñadas por el Bureau Almaz de San Petersburgo. Los trabajos de diseño comenzaron a mediados de la década pasada, pero la producción ha sufrido demoras debido a los cortes presupuestales en la Marina Rusa.

En una ceremonia llevada a cabo el 5 de junio pasado, se puso la quilla de la primera unidad de la nueva clase *Scorpion* en Rubynsk, teniendo programado concluirla en el 2003. Según los constructores, la Marina Rusa planea construir hasta doce de estos buques, sin embargo el número exacto continúa incierto.

La clase *Scorpion* lleva un montaje de 100 mm *A-190*, el mismo que emplea un radar de control de tiro *5P-10*, así como un sistema de defensa a corto alcance *Kashtan-1* y ocho misiles superficie-superficie en la superestructura. Poseerán una eslora de 57m, un desplazamiento de 470 toneladas y estarán propulsados por una planta combinada diesel y turbinas a gas (CODOG), las cuales impulsan un jet propulsor de agua para una velocidad de hasta 38 nudos. Tendrán un sistema automático de balance, el cual reducirá el efecto de rolido en un factor de reducción dos a tres.



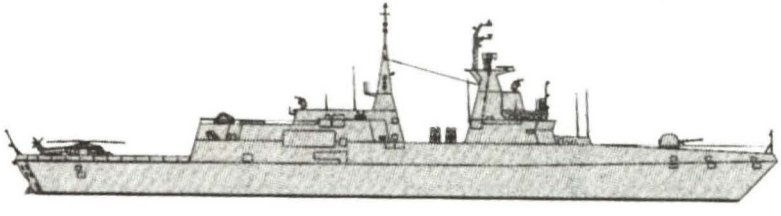
Perfil del diseño preliminar de la patrullera misilera Scorpion.

SUDÁFRICA

Se inició la construcción de la tercera corbeta para la marina sudafricana en Hamburgo

El 28 de agosto, en el astillero Blohm + Voss de Hamburgo, fue iniciada la construcción de la tercera corbeta *MEKO A-200 SAN* para la marina sudafricana, exactamente seis meses después del comienzo de la primera. La orden que abarcaba cuatro corbetas que se construirán por un consorcio internacional, el Consorcio Sudafricano-europeo de Corbetas (ESACC), fue dada el 3 de diciembre de 1999. El consor-

cio está conformado por las firmas Thyssen Rheinstahl Technik GMBH de Düsseldorf, Thales Naval, de Francia, Sistemas Africanos de Defensa, Blohm+Voss GmbH y Howaldtswerke-Deutsche Werft AG de Kiel como astillero para el ensamble y acabado de los buques. La construcción de la segunda corbeta ya ha sido iniciada en el astillero HDW, el mismo que también construirá la cuarta corbeta. La corbeta debe ser entregada a la marina surafricana en noviembre del 2003 en Hamburgo. A excepción de las armas y de los sistemas electrónicos relacionados, las corbetas serán construidas totalmente en Alemania. Después, las armas y los sistemas electrónicos serán integrados y probados en Sudáfrica. La primera corbeta completamente equipada debe ser entregada a la marina surafricana en agosto 2004. Como indicamos en el artículo sobre estas corbetas publicado en la edición N° 3-2000, las características principales de las MEKO A-200 SAN, son desplazamiento 3.500 toneladas, eslora total de 121,00 m, manga de 16,34 m, y calado de 4,4 m, pudiendo desarrollar una velocidad de hasta 27 nudos. Su dotación será de 100 hombres.



Perfil del diseño preliminar de la Corbeta MEKO A-200 SAN para laArmada Sudafricana.

VENEZUELA

Fragata venezolana en pruebas

La primera fragata venezolana tipo Lupo, modernizada por los astilleros Northrop Grumman Ingalls, comenzó su segundo día de pruebas en la mar el pasado 25 de Junio.

La fragata *ARV Mariscal Sucre* (*F-21*) ha efectuado reparaciones en el casco, ha sido provista de un nuevo sistema de Comando y Control y sistema de propulsión diesel, considerando el recorrido de las dos turbinas a gas, nuevos generadores eléctricos y modernización del sistema de armas.

Los astilleros Ingalls se encuentran efectuando trabajos similares en la segunda fragata de este tipo, la *ARV Almirante Brion* (*F-22*), la cual se encontrará lista para iniciar sus pruebas a finales del presente año.



Ingalls

Fragata Mariscal Sucre, *durante sus pruebas en la mar*

ACTUALIDAD NACIONAL

Gustavo Ramírez Samamé

MARINAS DE PERÚ Y ESTADOS UNIDOS REALIZARON OPERATIVO EN MAR PERUANO

El 19 de julio arribaron al Terminal Marítimo del Callao tres buques estadounidenses, el USS *Ticonderoga*, USS *Rodney M. Davis* y el USS *Halyburton*, los mismos que participaron en el Operativo Binacional denominado "SIFOREX - 2001".

Dicho operativo se llevó a cabo entre el 19 y 28 julio, participando la fragata misilera *Montero* y los submarinos *Antofagasta* y *Chipana*. La ocasión fue propicia para que cadetes de la Escuela Naval del Perú se embarcaran en las unidades visitantes, constituyendo un hecho singular, por ser la primera vez que participan en este tipo de operativo.

El ejercicio tuvo como objetivo principal, realizar eventos de entrenamiento en la mar entre las unidades navales de ambas armadas.



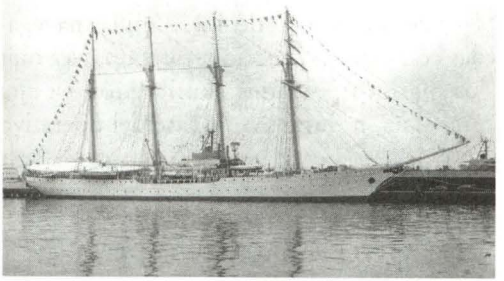
Marinos peruanos y norteamericanos realizan ejercicios conjuntos en Operativo Binacional "SIFOREX-2001."

DOTACIÓN DEL BUQUE A VELA ESMERALDA DE LA ARMADA DE CHILE REALIZÓ DIVERSAS ACTIVIDADES PROTOCOLARES DURANTE SU VISITA

Como parte de las actividades que realizó el buque escuela a vela *Esmeralda* de la Armada de Chile, que arribó al puerto del Callao el 25 de Julio, su dotación participó en un homenaje al Gran Almirante Miguel Grau en el monumento erigido al héroe máximo en el Callao.

Además de la participación en el referido homenaje, la tripulación del buque escuela *Esmeralda* se presentó en el desfile militar con ocasión del ciento ochenta aniversario de la Independencia del Perú, asimismo, realizó visitas a la Escuela Naval del Perú, al Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN), Museo Naval Capitán de Navío Julio Elías Murguía y el Museo de Oro y Armas del Perú.

La nave al mando del Capitán de Navío Gonzalo López Pérez, es uno de los buques que, al igual como el de las Armadas de este lado del continente, arribó al Perú con la finalidad de estrechar lazos de amistad y camaradería.



Buque Escuela Esmeralda *de la Armada Chilena durante su arribo al Puerto del Callao*

UNIDADES NAVALES PERUANAS EN OPERACIÓN MULTINACIONAL UNITAS XLII

Una notable participación tuvieron las unidades navales peruanas conformantes del Grupo de Tarea 138.6, durante la Fase Pacífico de la XLII versión de la Operación Unitas llevada a cabo en Colombia.

El Grupo de Tarea, al mando del Capitán de Navío José Cueto Aservi, integrado por las fragatas misilera *Villavisencio*, *Mariátegui* y un helicóptero *Augusta Bell 212*, zarpó del puerto del Callao el 28 de julio, arribando el 1° de agosto, al puerto de Málaga en donde se encuentra ubicada la más importante Base Naval colombiana en la costa del Pacífico.



B.A.P. Mariátegui *y B.A.P.* Villavisencio *en maniobras con la Fragata Chilena. Ministro Zenteno ,durante el operativo Multinacional Unitas XLII.*

Entre el 5 y 13 de agosto, nuestras unidades navales fueron protagonistas de intensas jornadas y operativos en altamar en las que se desarrollaron maniobras tácticas de transferencia de carga y reabastecimiento, ejercicios de guerra antisubmarina, guerra antiaérea, defensa antimisil, lanzamiento de misiles, control de área y tráfico marítimo, como parte de los juegos de guerra.

Asimismo, fue destacable y felicitado el desempeño del Grupo de Tarea peruano

durante un ejercicio de manejo de crísis, que es una etapa previa a un conflicto, poniendo de manifiesto la preparación del personal naval peruano. Culminó el operativo en el puerto de Manta, Ecuador.

A su retorno al Perú, nuestras aguas fueron el escenario propicio para que las fragatas misileras peruanas, realizaran una serie de ejercicios con la fragata misilera chilena *Ministro Zenteno*.

Fueron un total de 4.212 millas navegadas con gran satisfacción, pues una vez más los marinos peruanos confirmaron su alta preparación durante esta fase del operativo multinacional en el que tuvieron la oportunidad además de intercambiar experiencias profesionales y estrechar lazos de amistad con países hermanos. En el citado operativo participaron las unidades de los Estados Unidos de América: USS *Ticonderoga*, USS *Halyburton*, USS *Scranton*, USCG *Northland*, dos helicópetros *SH-60B*, un avión *P-3C*; las unidades de Chile: *Ministro Zenteno* y un helicóptero *BO-105*; las unidades colombianas: *Antioquia*, *Independiente*, *Castillo* y *Rada*, un helicóptero *AS-555*, así como las unidades ecuatorianas *Manabi* y *Esmeraldas*.

OPERATIVO PARACAS

Para mejorar el nivel de entrenamiento del personal, mediante el óptimo empleo de las unidades navales en el mar, la Marina de Guerra del Perú, a través de la Comandancia General de Operaciones Navales programó un importante operativo denominado "Paracas", el mismo que se desarrolló entre el Callao y Supe.

En el ejercicio participaron diferentes unidades de nuestras fuerza navales como es el caso de las fragatas *Montero* y *Villavicencio*, las corbetas *Sánchez Carrión*, *Santillana* y *Herrera*, así como unidades de la Fuerza de Submarinos, Aviación Naval, Infantería de Marina y Operaciones Especiales.

Los eventos realizados durante el operativo consistieron en ejercicios de guerra electrónica, lanzamiento simulados de misil y transferencia de carga ligera. Asimismo, se llevó a cabo un desembarco anfibio desde el B.A.P. *Pisco*, en donde 120 infantes de marina tomaron el puerto de Supe, realizando ejercicios de ataque en la playa.

Culminado este evento, los Infantes posteriormente llevaron ayuda humanitaria en el colegio "Virgen de Fátima" del Puerto de Supe, en donde se pintó dicho centro educativo y se instalaron puestos de atención médica y para entrega de medicinas entre otras labores.



Durante el Operativo Paracas ,120 infantes de marina realizan ejercicios de ataque defensivo y limpieza de playa en una isla de Supe

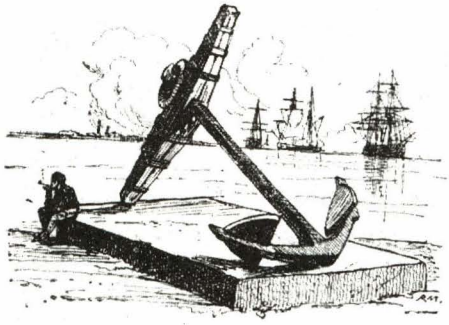
90 AÑOS DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

El 19 de agosto se conmemoró la creación de la Fuerza de Submarinos. Hace 90 años con la adquisición de los primeros sumergibles tipo *Labeuf, Palacios* y *Ferré*, construidos en Francia, se fundó la flotilla de submarinos y así el Perú se convertiría en el segundo país de América en contar con este tipo de naves; 73 años después, con su nueva denominación, Fuerza de Submarinos y con la vasta experiencia de sus hombres, así como por la calidad y cantidad de sus unidades, constituye, como en los años aureolares, una fuerza naval de primer orden.

La actual fuerza de submarinos cuenta con las unidades *Chipana, Islay, Arica, Pisagua, Angamos y Antofagasta*, las mismas que se hallan comandadas y tripuladas por hombres de gran experiencia y de alta capacidad profesional, decididos a enfrentarse en acciones bélicas, a todas las exigencias que demanda la guerra moderna. Nuestros submarinistas desde hace 90 años, son ejemplar tradición, soporte vital de la primera línea de ataque en el mar y, a todo honor, parte esencial de nuestro silente poder naval.



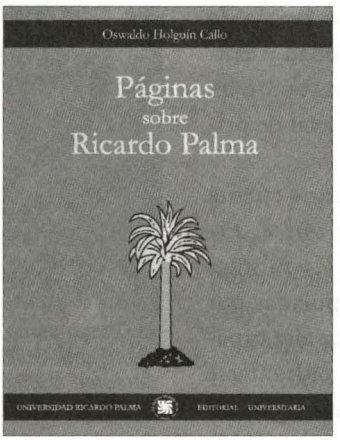
El Comandante de la Fuerza de Submarinos contralmirante Guillermo Soriano Lindo dirigiéndose al personal submarinista con ocasión de celebrarse los 90 años de esta Fuerza silente.



Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

HOLGUIN CALLO, Oswaldo. Páginas sobre Ricardo Palma (vida y obra). Lima, Universidad Ricardo Palma, Editorial Universitaria, 2001. 259 p.



Oswaldo Holguín publicó en 1994 un enjundioso estudio biográfico sobre Palma, *Tiempos de infancia y bohemia. Ricardo Palma (1833 – 1860)*, en el cual incluía un interesante y poco conocido aspecto de la vida del tradicionista, su relación con la marina de guerra peruana. En 1852 Palma ingresó a la marina como oficial de 3º del Cuerpo Político de la Armada. Sólo el 20 de setiembre de 1853 se produjo el destaque de aquél a bordo del bergantín-goleta de guerra *Libertad* . El 5 de enero de 1855 figuraba como contador del vapor de guerra *Rímac*, el mejor de la Armada por su modernidad y rapidez. Se encontraba a bordo el 1º de marzo del mismo año, cuando en la peñasquería de la punta de barlovento de San Juan -hoy San Juan de Marcona- encalló y se produjo el trágico naufragio. El tradicionista sobrevivió y Holguín nos cuenta detalles del suceso obtenidos del relato que le hiciera a su hija Angélica. En este nuevo libro que publica la editorial de la Universidad Ricardo Palma, tercero de la producción palmista del autor, recoge un conjunto de artículos publicados en revistas peruanas, españolas y en el diario ***El Comercio***. Comprende el período comprendido que va del año 1852 hasta los postreros de su vida. Así, pues, podemos seguir el hilo del relato biográfico de nuestro insigne intelectual, como periodista, muchas veces inmerso en el periodismo político, en la tribuna de la oposición; su hispanismo y la defensa del idioma castellano y su aporte a éste con los americanismos sustentados ante la Academia de la Lengua; su experiencia frente a la cultura estadounidense; sus relaciones con el Ecuador y su posición respecto de la independencia de Cuba; las raíces negras de Palma y su presencia en su literatura; asimismo, su relación con sus contemporáneos, críticos y admiradores.

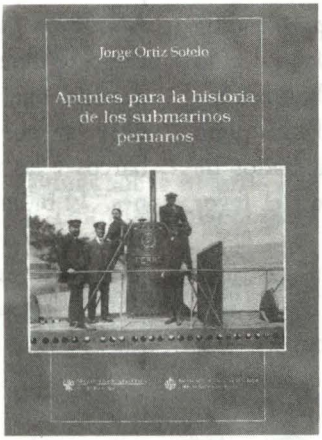
Reviste un singular interés el artículo 'Palma, Cónsul en el Pará'. En él podemos entrever el origen del retrato del tradicionista vestido de uniforme, a menudo atribuido al de la Marina de Guerra. Sin embargo, la fecha de dicha foto es de 1863, se-

gún figura en la original con sello del estudio fotográfico Thiebault, perteneciente al Archivo de Eduardo Dargent Chamot. El biógrafo señala que, fue el propio Palma quien citaba que fue San Román quien lo nombró Cónsul en el Pará; Holguín se inclina por creer que habría sido Pezet quien le diera el nombramiento a mediados de 1864, cuando Palma gozaba con el favor del régimen de aquél.

Sin embargo, ahí tenemos el testimonio del retrato de un Palma treintañero uniformado, no precisamente con "casaca azul turquí cerrada sin solapa con barras, cuello y botamanga de lo mismo...", como mandaba el reglamento en lo tocante a los uniformes del Ejército y la Marina, según cita el mismo autor. Y en este caso vale la cita de 'una imagen vale más que mil palabras'.

Volviendo al artículo que nos interesa, pone en relieve que la labor de un Cónsul en el Pará era muy importante, pues el gobierno estaba empeñado en consolidar la presencia peruana en el Amazonas, y ya los marinos habían iniciado en el año 1843 una valiosa tarea de pioneros en la exploración de los ríos; y en 1861, el presidente Castilla había decretado la fundación de un departamento marítimo militar, bajo el mando de un oficial de marina, con el objeto de facilitar los medios de comunicación con el Atlántico. A fines de 1862 arribaron las naves peruanas *Morona* y *Pastaza* a las costas del Brasil; con motivo de la llegada del primero, se había suscitado un incidente con las autoridades del puerto, lo cual creó al Perú un conflicto con el Imperio del Brasil. Posteriormente, en octubre de 1863, se solucionó con la firma de un protocolo que declaraba libre el tráfico del Amazonas para ambos países. Así, pues, el cargo representaba una delicada función a desempeñar, además de las tareas rutinarias de velar por el aprovisionamiento de los barcos y las necesidades de sus tripulaciones. El biógrafo nos revela que, pese a que el mismo Palma mencionaba que había desempeñado el Consulado General en el Brasil, en realidad nunca llegó asumir el cargo. El viaje a Pará con mayor frecuencia se realizaba arribando previamente a Europa para tomar allí, en Inglaterra o Francia, un vapor con rumbo al Brasil. Palma se quedaría en París, gastando los sueldos que se le habían adelantado y llevando, al parecer una vida bastante disipada. Refiere que don Buenaventura Seoane, Ministro Residente del Perú en el Brasil, jefe inmediato de Palma, se encontraba por entonces en Francia y tomó contacto con el recién nombrado cónsul y con el capitán de navío Francisco Carrasco, Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto y Comisario para la demarcación de límites con el Imperio del Brasil, quienes habían llegado a Londres y, posteriormente, a París. Ambos tenían como destino el Pará y estaban llamados a trabajar estrechamente por los intereses del Perú. Carrasco informaría más adelante sobre la inconveniencia de dar el Consulado a Palma, entre otras cosas, por su despreocupada conducta en Europa y, sobre todo, por su absoluta carencia de fondos para subsistir decentemente, como correspondía a su honorable cargo.

ORTIZ SOTELO, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos.* Lima, Biblioteca Nacional del Perú y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001. 259 p.



Aunque el autor resalta que su obra constituye sólo una aproximación a la historia de los submarinos en el Perú, nos encontramos ante un minucioso trabajo de investigación que abarca desde los primeros ensayos de Blume, en plena campaña naval durante la guerra con Chile; los tempranos sumergibles franceses *Ferré* y *Palacios* con los que el Perú se ponía a la vanguardia con los adelantos de la ciencia naval al comenzar la segunda década del nuevo siglo, gracias el espíritu modernista del presidente Leguía, quien decidió su adquisición; la construcción de los submarinos tipo "R", también, durante el gobierno de Leguía , después de unas rápidas negociaciones con la firma norteamericana Electric Boat Company. Prosigue el recuento de la modernización de la Armada; cómo las innovaciones provocadas por la Segunda Guerra Mundial en el rubro de los submarinos, liderados por una Alemania dispuesta a atacar el tráfico enemigo, puso al Perú ante la necesidad de renovar sus unidades y armas submarinas y antisubmarinas, lo cual dio lugar a la adquisición de los submarinos tipo *Salsa* en la década de los años 50, durante el gobierno de Odría. Luego vinieron los submarinos alemanes, después que en diciembre de 1965, el Estado Mayor General de Marina decidiera la repotenciación de la Armada para atender los compromisos asumidos para la seguridad continental y nacional, y en 1970 se suscribía el contrato con el astillero Howaldtswerke Deustche Werfft AG para la construcción de los submarinos *Islay* y *Arica*, y más adelante, los submarinos *Casma*, *Antofagasta*, *Pisagua* y *Chipana*. Al finalizar cada capítulo, el autor incluye el historial de cada uno de los submarinos, de gran utilidad para los estudiosos del tema. La riqueza de las fuentes consultadas robustecen la autoridad de esta obra que es la primera que se escribe sobre esta fuerza naval peruana. Ha consultado la documentación del Archivo Histórico de Marina, las publicaciones de la Armada Peruana, entre ellas la colección completa de la *Revista de Marina;* el libro copiador de correspondencia de la comisión naval que tuvo a su cargo la construcción de los sumergibles en Francia, conservado en la Biblioteca Nacional; dos documentos sobre el submarino Blume –que se incluyen en apéndice-, ambos del Archivo del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico. Asimismo, los álbumes fotográficos, sobre marinos y submarinistas, pertenecientes al capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que comprenden el período1908-1916, lapso en el que sirvió en el transporte *Iquitos*, en las comisiones de construcción de submarinos en Francia y en Estados Unidos, y en la Prefectura de Iquitos. Señala el autor que muchas de las fotografías estaban anotadas por el propio Caballero y Lastres y le proporcionaron valiosa información sobre la actuación de ambas comisiones.

Cartas al Director

Lima, 13 Noviembre 2001

Sr.
Contralmirante
Eduardo Darcourt Adrianzén
Director de la Revista de Marina
Ciudad

Me es grato dirigirme a Ud., señor Contralmirante, a fin de solicitarle tenga a bien disponer la publicación en la Revista de Marina, de la carta cuya copia se adjunta, la que está dirigida al Contralmirante Jorge Brousset Barrios, en relación al artículo de su autoria titulado "Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar", que fuera publicado en la edición de Abril-Mayo-Junio, 2001.

Hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente

Vicealmirante
Victor Ricardo Ramos Ormeño

Lima ,13 Noviembre 2001

Sr.
Contralmirante
Jorge Brousset Barrios
Ciudad

De mi consideración,

Me es grato dirigirme a Ud, en relacion al artículo de su autoria titulado "**Límite terrestre Perú-Chile , sector donde la frontera llega al mar** ", publicado en la Revista de la Marina (Abril-Mayo-Junio, 2001), en el que, si bien en condicional, usted establece la posibilidad que el propio Comandante General de la Marina habria admitido una situación absolutamente incoveniente para los intereses nacionales, a raíz del incidente generado por la instalación de una caseta de vigilancia militar chilena en la frontera común en el mes de abril del año en curso

Como quiera que el suscrito era quien ejercía el aludido cargo en la fecha indicada, debo expresarle que, dejando de lado aspectos anecdoticos y superficiales derivados de informaciones emitidas por los medios de prensa a los que se hace referencia en vuestro artículo, en la debida oportunidad emití un documento oficial al señor Ministro de Defensa con conocimiento al Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, en el que se recuerda la organización del Sistema de Vigilancia de Fronteras vigente, resaltando el hecho que quien tiene bajo su responsabilidad el Hito Nro.1 es la Tercera Región Militar, y no la Marina de Guerra del Perú, por lo que mal pudiera proporcionar cualquier información al respeto .

Asimismo, entendiendo que el tema de fondo respecto a la ubicacion de la caseta de vigilancia se encontraba vinculado a la aspiración chilena de considerar la frontera marítima como el paralelo geográfico del Hito Nro.1, y por lo tanto la modificacion de la linea de frontera terrestre al oeste del mencionado hito, según el paralelo geográfico que pasa por él, se dispuso y coordinó para que un oficial de la Dirección de Hidrografía y Navegación, como apoyo técnico, integrara la Comitiva del Ministerio de Relaciones Exteriores, la cual verificó en el sitio que la caseta se encontraba en territorio peruano, hecho que motivara luego las acciones pertinentes por parte de nuestra Cancilleria

En la seguridad que lo aqui expresado contribuya a aclarar debidamente las circunstancias por usted aludidas, hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimeintos de especial consideración y deferente estima.

Atentamente

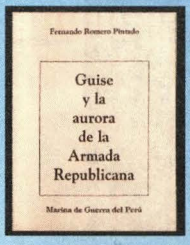
Vicealmirante
Victor Ricardo Ramos Ormeño

Dirección de Intereses marítimos

Fondo de Publicaciones pone a la venta:

Fernando Romero Pintado
GUISE Y LA AURORA DE LA ARMADA REPUBLICANA

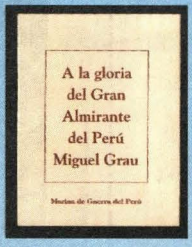
Nacido en Gloucester, Inglaterra, Martín Jorge Guise, el primer comandante general de nuestra Marina de Guerra, goza de un justo renombre como creador ejecutivo y propulsor de los rumbos de la entidad tutelar del país en el ámbito naval. Le dio él sus fundamentos esenciales, así como su orientación histórica; del mismo modo, la estima de la dignidad y el profesionalismo como resgas distintivos en el personal de nuestra marina militar. Por todo ello, este ensayo biográfico resulta de efectivo interés en cuanto al conocimiento integral y personal del Almirante Guise.



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 378 págs.
Precio: S/. 35.00
Precio Suscrptores: S/. 30.00

Fernando Casaretto Alvarado *(Editor)*
A LA GLORIA DEL GRAN ALMIRANTE DEL PERU, MIGUEL GRAU

Obra esencial sobre el héroe máximo de la Marina de Guerra del Perú. Concurren a ello, en el rubro Homenaje, *los conceptos de connotados intelectuales del Perú de ayer y de hoy, historiadores, ensayistas y poetas; también el aprecio y valoración de personalidades de América y España. La obra también contiene documentos y escritor del propio héroe, y, de igual modo, informes y textos oficiales de los partícipes y de sus subordinados en la ejemplar campaña naval cuando la Guerra de 1879.*



Formato: 20 x 14 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Gráficos y fotografías.

Precio: S/. 35.00
Precio Suscriptores: S/. 30.00

Varios Autores
NUEVA VISION GEOESTRATEGICA DEL PERU COMO ALTERNATIVA A LOS DESAFIOS DEL SIGLO XXI

Una novedosa visión de nuestro territorio país que surge de las propias características del territorio peruano y de las posibilidades que generan los recursos y riquezas de nuestro suelo continental y de nuestro mar. El debido uso y el útil aprovechamiento de nuestro patrimonio económico (materias primas, recursos energéticos) es necesario para la proyección del país hacia su mejoramiento y desarrollo. Tal es la opinión de los profesionales y científicos cuyos conceptos constituyen el mensaje medular de la obra.

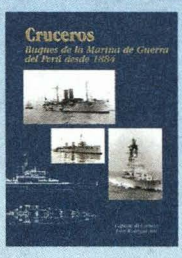


Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 164 págs.
Contiene: Gráficos diagramas, ilustraciones.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

John Rodríguez Asti
BUQUES DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DESDE 1884: CRUCEROS

Publicación reciente, su autor toma como punto de partida para elaborar su trabajo el año 1884, cuando, con la adquisición del crucero Lima, *la Armada Peruana habría de iniciar su definida proyección hacia su resurgimiento tras el término de la Guerra de 1879. Esta tratativa le da también tema al autor para referirse a la evolución y trayectoria de este tipo de buques en las Marinas de mayor prestancia en el mundo.*



Formato: 30 x 21 cms.
Extensión: 226 págs.
Contiene: 174 fotos, 22 planos a escala.

Precio Normal: S/. 42.00
Precio Suscriptores: S/. 36.00

Eusebio Quiroz Paz Soldán
LA IMAGEN HISTÓRICA DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Orientada a cimentar valores cívicos y morales en la población peruana, y muy especialmente en la juventud, La imagen histórica del Almirante Miguel Grau *refiere la difícil niñez del futuro héroe, su dura juventud, el transcurso de su madurez en el servicio de nuestra Armada y la ofrenda de su vida el 8 de octubre de 1879 en Angamos. Paradigma en la Marina y ejemplo para la peruanidad, la referencia de su transcurso vital habrá de ser siempre aleccionante en la comunidad a la que nos debemos.*



Formato: 20.5 x 14.5 cms.
Extensión: 134 págs.
Contiene: Fotografías y documentos.

Precio Normal: S/. 25.00
Precio Suscriptores: S/. 20.00

Estación Naval Salaverry Dirección de Intereses Marítimos
Av. Salaverry, cdra. 24 Jesús María, Lima. Teléfono:463-5151 anexo:1176

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Dirección de Intereses Marítimos
Fondo de Publicaciones

Instrucciones:

Llene debidamente la ficha con sus datos, y luego de escoger la forma de pago, sírvase apersonarse a la Dirección de Intereses Marítimos, para entregar la orden de compra, en la Oficina de Logística, sito en Av. Salaverry, Cdra. 24, Jesús María.

Para mayor información; llamar a los siguientes teléfonos:
463 3030 ó 463 5151-1177
o al e-mail:

dirintem@marina.mil.pe

DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS
Fondo de Publicaciones
Orden de Compra

Grado o Nivel _____

Nombre: _____

_____

Dependencia: _____

_____

Teléfono: _____

Fax: _____

e-mail: _____

FIRMA

Deseo adquirir las siguientes publicaciones:

CANT.	TITULO	PRECIO
	TOTAL S/.	

Forma de pago:

❑ Al contado, en la Oficina de logistica de la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

❑ A través de bancos:
Deposite el monto total correspondiente al precio en la cuenta de el Banco de la Nación a nombre de la Dirección de Intereses Marítimos, N° 0000-272892, y luego entregue esta orden con la Boleta de Depósito en la oficina de Logistica de DIRINTEMAR

❑ Descuento por planilla:
Coloque su número de CIP: | | | | | | | | |
y entréguelo en la Dirección de Intereses Marítimos (DIRINTEMAR)

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

LA OBRA ENCICLOPÉDICA 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
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 270.00
Descuento por planilla cancelable en 27 meses US$ 10.00

GRADO ..... NOMBRE .....
CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....
DOMICILIO .....
CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

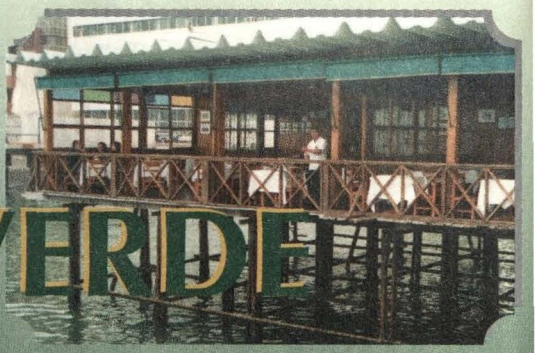
FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

Restaurant
LA RANA VERDE



Ubicado en el muelle dentro del Club Universitario de Regatas
Parque Galvez - La Punta - Callao Telf: 429 5279 - 429 8453



Disfrute de un ambiente exclusivo con vista al mar y de la especialidad en pescados, mariscos y comida internacional, disfrutando de la Bahía del Litoral Chalaco.

Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Suscribase ahora

Grado (si corresponde) .....

Nombre: .....

.....

Empresa u Organización: .....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....

.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

❑ Personal naval en actividad o en retiro	U$ 12,00
❑ Otros suscriptores	U$ 15,00

Opciones de Pago

- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP: | | | | | | | | |

FIRMA

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

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

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

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

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

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

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

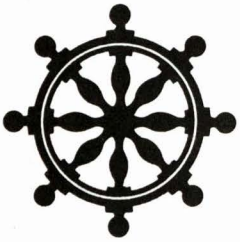
   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones,* en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente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

DE LA EXTENSIÓN

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

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

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




MARINA DE GUERRA DEL PERU