REVISTA DE MARINA

Amenazas externas a la Seguridad Democrática del Perú



La Fuerza de Submarinos japonesa en la Segunda Guerra Mundial



Batallones Navales






MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Octubre - Noviembre - Diciembre, 2001

SSN 1012-8287

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
Ingrid Fernández Sauri

ASESOR DE EDICIÓN
Hugo G. Cárdenas Mandujano

COORDINADOR
Gustavo Ramírez Samamé

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre
Heliana A. Chávez Gamarra

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.

CARÁTULA:



Corbeta Misilera B.A.P. De los Heros

Editorial

Necesidad de cambios y preservación de los valores institucionales

En los inicios del nuevo siglo y un nuevo milenio, cuando la ciencia y las tecnología nos deparan reiterados y, a veces, deslumbrantes descubrimientos; cuando el mundo se hace cada vez más pequeño a causa de la globalización, fundamentalmente económica, que golpea duramente a diversos países; cuando surgen fenómenos político-sociales perversos, como el terrorismo internacional en gran escala que perturba a la comunidad mundial con su carga de zozobra, destrucción y muerte, resulta indispensable asumir una nueva aptitud en muchos ámbitos y cosas, y en lo que a nosotros nos compete, como integrantes de las Fuerzas Armadas del Perú, mantener el espíritu y la inteligencia en constante estado de alerta para asumir, del modo mejor posible y al más corto plazo, imprescindibles y no pocos cambios al interior de nuestra gloriosa institución.

El 11 de setiembre del 2001 marcó una frontera en la cual el terrorismo –que nosotros hemos combatido exitosamente– se convirtió en el gran desafío, en el peligro larvado que puede atacar a todas las naciones democráticas del mundo. El terrorismo tiene bases y cédulas en los más diversos países. Allí adiestran a sus elementos camuflándose dentro de la población civil. Esto ha originado que al destruir objetivos terroristas se han producido lamentables daños colaterales. Como vemos, este nuevo ti-

po de guerra tiene y tendrá características muy diferentes a todos los grandes conflictos bélicos anteriores. Estamos, pues, inmersos en una centuria que, sin duda, tiene como elementos fundamentales progresos constantes; pero junto a ellos existen valores inmutables y añejos que constituyen la viga maestra que sustenta nuestra vocación de servicio a la patria como miembros de la Marina de Guerra del Perú, que se fundó el mismo año en que nos convertimos en una nación independiente.

Todo pueblo rico en historia, como el Perú, se sustenta en cuatro elementos: tierra, hombres, pasado y futuro. Al hablar de tierra, nosotros incorporamos ese espacio entrañable que es el Mar de Grau, nuestro mar milenario. Si el futuro es apasionante aunque incierto, nuestro pasado es la savia que nos nutre y nos enriquece, que nos brinda los valores morales que son el patriotismo, la mística institucional, nuestras tradiciones navales, nuestros héroes y mártires de los cuales es paradigma el Gran Almirante Grau. El elemento humano está compuesto por hombres y mujeres que tenemos el honor, el orgullo y la responsabilidad de vestir el uniforme que dignificó hasta el sacrificio el Peruano del Milenio, el héroe de Angamos.

Sobre el magisterio de Grau como hombre, marino, político, padre, esposo, amigo, se han escrito páginas justicieras y antológicas. Para Grau, el gran filósofo Séneca pareciera haber escrito, hace centenares de años, estas sabias palabras que nuestro Almirante observó al pie de la letra: "No te dejes vencer nunca por nada extraño a tu espíritu; piensa, en

medio de los accidentes de la vida, que tienes dentro de ti una fuerza madre, algo fuerte e indestructible, como un eje diamantino, alrededor del cual giran los hechos mezquinos que forman la trama del verdadero vivir, y sean cuales fueren los sucesos que sobre ti pudieran caer, así fuesen los que llamamos prósperos o los que llamamos adversos, o los que parecen envilecernos con su contacto, mantente de tal modo firme y erguido, de modo que, al menos, se pueda decir siempre de ti que eres un hombre". Esta posición digna y ejemplar ante la vida –como la postulaba Séneca– la tuvo el Almirante Grau en todo momento, y por eso, insistimos, se nos ofrece como modelo ejemplar de un hombre que jamás pensó en acumular riquezas materiales sino valores espirituales.

Esta es también la gran tarea de nuestro tiempo, recuperar nuestros valores, cultivarlos con fervor, transmitirlos a las nuevas generaciones, recordar que, al igual que en la mar, después de la tormenta sobreviene la calma, pero para nosotros no debe ser una calma inactiva sino ocasión propicia para recuperar a plenitud el legado espiritual de nuestro Almirante sin par. Solo así seremos dignos seguidores de su estela de honor, limpia y refulgente, de la cual los marinos de hoy y de siempre, hombres y mujeres, jamás debemos apartarnos.

El Director

OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE, 2001

DEFENSA Y SEGURIDAD



Actualización de los conceptos de Bienestar, Seguridad y Defensa Nacional

21

TECNOLOGÍA

Los buques de guerra del futuro

45



HISTORIA



La Misión Naval Francesa en el Perú

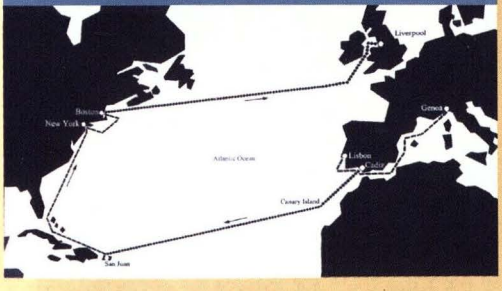
55

OPINIÓN



107 **Reflexiones en un 8 de Octubre**

TESTIMONIO



116 **Gran Regata "Colón '92"**

EDITORIAL

3 Editorial

DEFENSA Y SEGURIDAD

8 Amenazas externas a la Seguridad Democrática del Perú.
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios

21 Actualización de los conceptos de Bienestar, Seguridad y Defensa Nacional.
Calm. Raúl Parra Maza

PODER NAVAL

41 Armamento en Sudamérica.
Calm. (r) Federico Salmón de la Jara

TECNOLOGÍA

45 Los buques de guerra del futuro
C. de F. (r) Fernando Byrne Vidal

50 Celdas de Combustible, un proyecto o una realidad.
C. de N. Carlos Villar Molina

HISTORIA

55 La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia.
C. de C. John Rodríguez Asti

SUBMARINOS

78 La Fuerza de Submarinos japonesa en la Segunda Guerra Mundial.
C. de F. Jorge Saz Fernández

INFANTERÍA DE MARINA

90 Batallones Navales
C. de F. Aníbal Cueva López

OPINIÓN

97 Nuevos tiempos para nuestra Armada
Tte. 1° Juan Carlos Llosa Pazos

107 Reflexiones en un 8 de Octubre.
C. de N. (r) José Aníbal Zorrilla Torres

TESTIMONIO PERSONAL

111 A bordo de la Fragata Museo *Presidente Sarmiento.*
C. de N. (r) Armando Pereira Ríos

116 Gran Regata "Colón '92" Quinto Centenario.
Tte. 1° José Fernández Gamarra

INSTITUCIONALES

121 Los 35 años de la Promoción ENP - 1965.
C. de N. (r) Jorge Portella Roca

ACTUALIDAD NAVAL

125 Actualidad Mundial.
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti

129 Actualidad Nacional.
Gustavo Ramírez Samamé

COMENTARIOS

132 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac

135 Cartas al Director



AMENAZAS EXTERNAS A LA SEGURIDAD DEMOCRÁTICA DEL PERÚ*

Contralmirante
Jorge Brousset Barrios

INTRODUCCIÓN

El aspecto de la Seguridad Democrática de un país desde la perspectiva externa, debe observarse a través del análisis de factores que generalmente son exógenos, los cuales pueden identificarse casi siempre, desde el punto de vista de la historia como quien verifica estadística de hechos, principalmente relacionados a la interacción con los países vecinos y los conflictos externos que se presentaron a lo largo del tiempo, los mismos que dejaron servidumbres de contradictoria aplicación, a las cuales identificaremos como amenazas tradicionales. Pueden existir otros factores que igualmente generen conflictos y serán de diferentes aspectos y magnitudes, tales como los ideológicos que devienen en actitudes violentas como el terrorismo, o de carácter social como el narcotráfico y la drogadicción, que se traducen en complicaciones en la marcha del orden social, económico, etc.; actualmente, vivimos la psicosis del terrorismo internacional que ha generado una guerra en Afganistán y

---

* *El presente artículo ha contado con el valioso apoyo del* ***Coronel FAP Victor Jaime Manrique Alcázar***

podría involucrar al mundo entero por la connotación de enfrentamiento religioso que desean darle los fundamentalistas del Islam.

La Seguridad Democrática del Perú, desde el punto de vista del Conflicto Externo, tiene que ver también, con la política de Seguridad del Gobierno, basada en el análisis de una realidad dinámica que cambia permanentemente, y en donde se pueden identificar ciertos FACTORES, VARIABLES, O INDICADORES los cuales algunos pueden ser latentes y más continuos que otros, pero en principio hay que tener siempre presente una tarea fundamental: la capacidad del Estado de identificar, oportuna y permanentemente, las amenazas para tomar las medidas preventivas correspondientes, a fin de eliminar, neutralizar, o minimizar sus efectos, dependiendo de la naturaleza y magnitud de tales amenazas; a eso se le denomina "DISUASIÓN" O PODER DE DISUASIÓN que siempre debe ser un asunto autónomo y soberano de cada estado. El éxito que se logre al respecto, determinará la Seguridad Democrática desde el punto de vista externo.

Existen conflictos externos potenciales, y estos se irán concretizando dependiendo de los objetivos externos de quienes los promuevan. La paz en muchos aspectos es un "EQUILIBRIO DE AMENAZAS" y este equilibrio puede generar una condición de Seguridad en una Democracia que entiende bien el aspecto de la seguridad en la magnitud que corresponde; digamos en el aspecto convencional de amenazas potenciales identificadas, los acuerdos y convenios establecidos en tratados internacionales, son una excelente condición, en tanto existiera una SUPRA-ENTIDAD que de forma imperativa los haga cumplir, eso, sería lo ideal, mientras tanto los países deben existir de su propia y autónoma capacidad para mantener un mínimo equilibrio de fuerzas teniendo en cuenta las amenazas convencionales, pues ellas generalmente tienen que ver con la integridad territorial y la independencia del Estado.

Los gobiernos democráticos llevan a cabo su propio esquema de desarrollo nacional, pero al mismo tiempo, deberían también estructurar un esquema de seguridad y defensa para resguardar la integridad y soberanía nacional en el campo externo, en cuyo rol se debe incluir el accionar de las Fuerzas Armadas, las cuales vienen cumpliendo en el Perú, además, otras tareas complementarias de variada complejidad en el campo interno, social y cultural que deben ser adecuadamente reguladas.

CONFLICTO EXTERNO

En términos de enfrentamiento armado, es una situación remota en la coyuntura actual, en la que existen varios mecanismos internacionales que condicionan el uso de la fuerza a la legítima defensa; sin embargo, no debemos dejar de lado los diferentes conflictos de intereses que se mantienen latentes y que pueden gene-

rar una situación desgraciada y de difícil salida, principalmente cuando se trata de problemas que afectan la integridad territorial del Estado.

Desde un punto de vista académico, debemos rescatar los planteamientos del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), respecto al CONFLICTO EXTERNO, lo cual deviene de una consideración de largo plazo (25 años) en el marco del Proyecto Nacional a nivel Estado, donde se deben tener en cuenta las AMENAZAS; esta situación da lugar al desarrollo de un Proyecto de Gobierno que se lleva a cabo en un período constitucional de cinco años, el mismo que debe definir las probabilidades de los Conflictos en el marco de las amenazas, situaciones no previstas y legítima defensa.

Una lectura de los trece artículos que integran el Capítulo XII, denominado DE LA SEGURIDAD Y LA DEFENSA NACIONAL de la Constitución de 1993 vigente, revela dos grandes preocupaciones:

- En primer lugar, la de garantizar la seguridad de la nación, a través de un Sistema de Defensa Nacional.
- En segundo término, corresponde a las Fuerzas Armadas la finalidad de garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial.

Es más, en este Capítulo XII de la Constitución en vigor, la responsabilidad de garantizar la independencia y la soberanía es asignada en exclusividad a las Fuerzas Armadas, cuando la independencia y la soberanía tienen un contenido ampliamente político. La Seguridad y la Defensa Nacional tienen componentes: social, económico, político, geopolítico y militar. La Defensa Nacional no es militar solamente, lo militar ocupa una fracción de esta responsabilidad y es deber del Estado y de todo ciudadano.

Las amenazas más tradicionales a la paz, lo constituyen los conflictos que surgen como consecuencia de las diversas percepciones que cada país tiene sobre la determinación de sus fronteras; incluso aún cuando están refrendadas por instrumentos legales internacionales. Estas amenazas están vinculadas a la política exterior de cada país o a sus propias proyecciones geopolíticas, las amenazas son:

- Las generadas básicamente por las ambiciones geopolíticas expansionistas de países vecinos.
- Las que tienen su origen en los intereses económicos y de poder de algunos países.
- Las producidas por la imposición hegemónica de potencias internacionales.
- Las asociadas al Tráfico Ilícito de Drogas internacional.

Debemos recordar además, que en materia de seguridad y defensa y desde una perspectiva geopolítica, somos un país que posee 7 mil kilómetros de frontera terrestre que no están plenamente ocupadas, y la existencia de un dominio marítimo aún NO delimitado, pero con normas internas y multilaterales que se refieren a este espacio, fijando un Statu Quo altamente adverso para nuestros legítimos intereses. Un país donde la selva tampoco

está plenamente integrada ni desarrollada, un país que no da uso a los ríos navegables de la amazonía, un país que a través del río Amazonas llega al otro océano y tiene la posibilidad de comunicarse con Europa, América del Norte y África. Y por último, un país que está presente en la Antártida y que dentro de pocos años deberá opinar sobre el destino y sus intereses en dicho continente.

HIPÓTESIS DE CONFLICTO

Las hipótesis de conflicto las vamos a desarrollar con base en las Amenazas que se observan en función a los diversos problemas en el nivel regional y Continental:

- Conflicto de intereses de carácter económico.
- Problemas fronterizos pendientes.
- Guerra interna en Colombia.
- Contexto internacional de seguridad.

Conflicto de intereses de carácter económico

El proceso de integración de América del Sur tiene dos corrientes, la andina y el MERCOSUR, cuyos resultados nos podrían conducir a una unión aduanera regional y probablemente, siguiendo el ejemplo europeo a la moneda única con los correspondientes mecanismos de control macroeconómico. Esto a su vez implicaría una integración de nivel político que generaría su propio sistema de solución de controversias, cuyos primeros pasos han sido dados dentro del Grupo de Río. Las tendencias políticas y económicas de nivel mundial se orientan hacia la constitución de grandes mercados, con una población heterogénea compuesta por varios estado-nación, los cuales se sustentan sobre la base de un sistema de defensa colectivo. Las fuerzas en juego en este proceso de integración sudamericano nos llevan a una redistribución de poder regional para lo cual Brasil y Chile vienen estableciendo un eje con base en el cual se debería desarrollar este gran espacio, mediante el desarrollo de políticas y estrategias en función de las grandes tendencias mundiales de largo plazo, teniendo en cuenta además que el centro geoestratégico del mundo de hoy es el Pacífico, no el Atlántico, y Brasil tiene su esfera natural de influencia no en África sino en Sudamérica, esta orientación geopolítica ha sido desarrollada por Teresinha de Castro. De otro lado se tiene que Chile viene llevando a cabo políticas de desarrollo nacional, con algún éxito, orientadas a cumplir su gran aspiración geopolítica desarrollada por Portales de "hegemonía en el Pacífico Sur Oriental", para lo cual se tiene proyectado la construcción de un mega puerto en las costas del Pacífico Sur y de esta manera establecer el eje del centro hegemónico de Sudamérica, comercial y financiero, mediante la alianza cultural y racial de Argentina y Uruguay, países que inicialmente formaron el MERCOSUR.

Nos dice el vicealmirante Luis Vargas Cooban, que "estamos, pues ante uno de los más decisivos retos que se hayan planteado a nuestra Nación, puesto que de realizarse el proyecto chileno quedaríamos

convertidos en un país meramente dependiente de este centro brasileño-chileno. Tenemos, pues, que trazar en el más breve plazo una gran estrategia nacional que nos permita posicionarnos ventajosamente en el nuevo espacio regional en surgimiento. La inactividad o, peor aun, el intento de aferrarnos al pasado manteniéndonos al margen del proceso de integración sólo puede conducirnos a una situación de periferia que desdeciría totalmente de nuestro legado histórico".

Desde el punto de vista de Seguridad este proceso de desarrollo político, económico y social de Sudamérica, nos lleva a considerar Amenazas de largo plazo de nivel sub regional y continental, las cuales deberían ser contempladas desde los ámbitos político-diplomático y político-militar y de acuerdo a las circunstancias y decisión política de los gobiernos afectados, podrían generar conflictos externos de expansión y competencia con los países vecinos, principalmente Chile, el cual viene desarrollando una política de defensa orientada a la reestructuración y modernización de sus Fuerzas Armadas, a las cuales se tendría circunstancialmente que tener en cuenta, para mantener la independencia de acción del Estado Peruano en el accionar internacional.

Problemas fronterizos pendientes

Consideramos que las diferencias sobre la delimitación y demarcación de los espacios de soberanía y jurisdicción de los estados en nuestra región, todavía constituyen Amenazas a partir de las cuales se pueden generar conflictos externos. El problema de mayor relevancia en la actualidad, debido a que son espacios que recientemente han sido reconocidos en la esfera internacional, como espacios que se integran a la influencia directa de los estados-nación, es el que se refiere a los espacios marítimos, como la "zona económica exclusiva" y la "plataforma continental". Si bien es cierto que desde 1947 el Perú, Ecuador y Chile, ampliaron sus espacios marítimos hasta las doscientas millas, esta situación sólo ha sido reconocida luego de largas negociaciones de carácter universal y en una dimensión diferente a las que inicialmente se planteó; es decir, a partir de la entrada en vigor del nuevo Derecho del Mar, en noviembre de 1994, todos los estados ribereños pueden establecer determinadas competencias sobre diferentes espacios marítimos que van hasta las 200 millas frente a sus costas y en algunos casos hasta las 350 millas cuando se trata de la Plataforma Continental.

Los antecedentes técnicos y jurídicos desarrollados y aceptados durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), desde 1972 hasta 1994, no son los mismos que inicialmente plantearon los países del Pacífico Sur Oriental, desde 1947, para extender su soberanía y jurisdicción hasta las doscientas millas, lo cual para muchos en el Perú y legalmente establecido en el Ecuador, esta extensión se conceptúa como mar territorial, espacio a que el derecho internacional vigente sólo le reconoce una extensión de doce millas.

Paralelamente, se han desarrollado principios y establecido doctrina y juris-

prudencia internacional para la delimitación de los espacios marítimos entre países con costas adyacentes o frente a frente, las cuales comprenden normas diferentes a las que han establecido el statu quo de la delimitación aplicada en nuestra región, con base en el concepto de tomar como referencia de delimitación, el "paralelo geográfico" del punto donde la frontera terrestre llega al mar de los países con costas vecinas; esta situación sería válida sólo cuando las costas de ambos países tienen una orientación Norte –Sur.

El Perú no ha firmado ningún tratado de límites marítimos con los países vecinos; sin embargo, existen una serie de normas legales internas e internacionales que hacen referencia a un límite marítimo sobre la base del paralelo geográfico del punto donde la frontera terrestre llega al mar; este tecnicismo, al margen del derecho internacional, genera una situación sumamente desventajosa e injusta para el Perú, principalmente en la zona Sur limítrofe con Chile, donde se tendría una pérdida de 35,000 km2, área que quedaría en jurisdicción chilena y más grave aún, se dejaría en alta mar un área de 26,000 km2 que legítimamente le corresponde al Perú; es decir, estamos hablando de una pérdida que comprende un área similar al de los departamentos de Piura y Lima juntos, donde existen comprobadas riquezas ictiológicas del orden de los 12 millones de toneladas de biomasa pesquera y otras riquezas minerales en el suelo y subsuelo marino. Otro punto de vista que muestra con objetividad lo injusto de la situación actual en el Sur, es que frente a Arica, Chile tiene una proyección de su espacio marítimo de 200 millas, teniendo en cuenta la delimitación sobre la base del paralelo geográfico, cuya dirección se orienta hacia los 270°; sin embargo, el Perú frente a las costas de Tacna, en el punto de la frontera denominado "La Concordia", prácticamente no tiene mar, y hacia el Norte sólo logra alcanzar: frente a Sama 20 millas, frente a Ilo 40 millas, frente a Mollendo 80 millas, frente a Camaná 100 millas y recién frente a San Juan las 200 millas, casi 700 kilómetros de la frontera peruano-chilena. Esta situación aun pendiente, sobre la cual Chile no quiere reconocer que existe un diferendo, ya que considera que el asunto está concluido, genera una amenaza que podría crear conflictos externos para los cuales el Perú debe estar debidamente preparado a fin de enfrentar sus consecuencias en el campo diplomático y militar.

Otra situación importante es la relacionada con las servidumbres que se derivan de los tratados de límites de 1929 y 1942, con Chile y Ecuador respectivamente. En el primero, entre otras servidumbres a favor del Perú, se establece que Chile no deberá ceder los territorios que pertenecieron al Perú, a terceros países, sin consulta previa; esto se relaciona con la situación mediterránea en la que quedó Bolivia después de la guerra del Pacífico; en los años 70, hubo una propuesta sobre la posible salida al mar de Bolivia a través de un corredor hacia Arica, a lo cual la Cancillería peruana se opuso y presentó una alternativa que no fue aceptada por Chile; Bolivia y Chile no tienen relaciones diplomáticas y el problema de la mediterraneidad es una ame-

naza que genera una tensión latente. En el caso de las servidumbres otorgadas a favor del Ecuador se tiene, las facilidades de libre navegación por el Amazonas y sus afluentes septentrionales, situación que recientemente ha sido regulada y sobre lo que todavía existen cuestionamientos en el pueblo loretano; además, la solución final al tratado de 1942 es de reciente conclusión, no debemos dejar en el olvido el comportamiento ecuatoriano en el pasado sobre el particular, más aun cuando recientemente, ante la propuesta del gobierno peruano para la limitación en gastos de armamentos las autoridades militares ecuatorianas no han sido totalmente receptivas.

Guerra interna Colombiana

La guerra interna en Colombia, tiene una influencia delicada hacia el territorio peruano debido a que las áreas liberadas por los insurgentes colombianos, se encuentran colindantes con las fronteras políticas de ambos países, además las motivaciones del conflicto interno colombiano no están solamente en el campo de la lucha por el poder político, sino que tienen implicaciones con acciones delictivas de carácter internacional como es el terrorismo y el narcotráfico. Esta situación viene generando una seria amenaza al desarrollo socio-económico de nuestra frontera nor-oriental en la amazonía peruana, con la agravante que el área se encuentra aislada, despoblada y con poca presencia del Estado.

A esto hay que agregar que la demarcación fronteriza entre Colombia y Perú tiene una serie de imprecisiones, debido a que se trata de fronteras naturales sobre cursos de ríos caudalosos con una gran dinámica hidráulica, lo cual trae como consecuencia el desplazamiento y la generación de islas en el cauce de los ríos, así como la constante variación del thalweg, referencia que se tomó en los años veinte para la demarcación de nuestras fronteras en los ríos Putumayo y el sector que corresponde sobre el río Amazonas.

Contexto internacional de seguridad

Nos dice el sociólogo Jaime Castro Contreras que existe una pérdida de la vigencia de la soberanía absoluta y territorial; es decir, en el campo de la seguridad internacional, tras la caída del muro de Berlín en 1989 y la fragmentación de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en 1991, el mundo dejó de estar organizado por el conflicto este-oeste, pasando a organizarse en círculos concéntricos en cuyo núcleo integrado por los países desarrollados se disfruta de una mayor estabilidad y seguridad, mientras que en los países periféricos la estabilidad y la seguridad disminuyen y son más precarios cuanto más lejos están del núcleo. En consecuencia, en el mundo globalizado de hoy, los estados ordenadores o países desarrollados, poseen intereses de seguridad y desarrollo que tienen una alta connotación geopolítica; por lo tanto, sus intereses van más allá de la defensa de sus territorios y más bien procuran ampliar y controlar sus áreas de influencia. En este sentido, el mundo desarrollado hoy no conoce fronteras ni límites en el tiempo para sus actividades financieras y comerciales, no conoce fronteras en el campo moral y político, referidas a los derechos humanos,

tampoco conoce fronteras respecto a sus intereses de seguridad y defensa nacional. Esto quiere decir, que la soberanía en el mundo globalizado ya no es más territorial, se ha flexibilizado, al extremo que con la presencia de nuevos actores en la escena internacional, como son los organismos internacionales de todo tipo y de modo específico las Organizaciones No Gubernamentales (ONG), las soberanías están cuestionadas. Incluso las grandes potencias, hoy hacen prevalecer el llamado derecho de injerencia por razones humanitarias, como son los casos de Yugoslavia y Kosovo, y actualmente por el terrorismo internacional, la guerra de Afganistán.

En el caso del Perú, donde existen áreas propicias para el desarrollo de los insumos básicos para el tráfico ilícito de drogas que afectan a gran parte de la humanidad, se puede convertir nuestro territorio en campo de operaciones internacionales para combatir la siembra y elaboración de las drogas.

Otro tema a tener en cuenta, es el relacionado a las reservas estratégicas del elemento vital para la vida: "el agua" de los ríos y las grandes extensiones de bosques naturales que regeneran el oxígeno del aire contaminado a una escala mundial, como el caso de nuestros territorios amazónicos.

POSIBILIDADES Y CARACTERÍSTICAS

De las Hipótesis de Conflicto, desarrolladas en función a las Amenazas identificadas anteriormente, habría que desarrollar más profundamente cada una de ellas para determinar el grado de veracidad de las variables que intervengan, y cuales de ellas estarán orientadas a generar posiciones de controversias o conflictos en el Perú, que identifiquen los mismos como serios, delicados o graves. Este es un análisis continuo, que no debe interferirse con el inicio de un nuevo periodo presidencial, de tal forma de proyectar la gestión de la Seguridad y Defensa Nacional.

Las acciones en el campo militar, solo ocurren cuando se han rebasado todas las instancias diplomáticas y a través de las cuales, no se llegaron a condiciones de solución, porque la voluntad de negociación de alguna de las partes se radicaliza; estas acciones militares, se precipitan más rápido aun, si alguno de los bandos estima, o está seguro que tiene mayor poder combatiente relativo que el oponente, porque de otra manera, no se atrevería, o por lo menos no decidiría tomar acciones violentas unilaterales, en este punto, es necesario resaltar el concepto emitido anteriormente, que "la paz es un equilibrio de amenazas", y la paz permanente es un permanente equilibrio de amenazas, pues de otra manera es posible que se desencadenen fácilmente acciones militares por decisión unilateral del oponente, porque no lo limita el temor de la reacción del agredido, y ese es el juego de la disuasión en la que el mundo entero se maneja excepto, Costa Rica que tiene la protección de EE UU. Tratar de mantener

un equilibrio de fuerzas, nos conduce a veces que por conseguirlo, como ha ocurrido, se desencadene una carrera armamentista, mantenida por los países proveedores de armas que contribuyen a generar más desconfianza y de esa forma lograr se compren más armas. Ante estas acciones se tienen las medidas de fomento a la confianza en el campo militar que vienen dando excelentes resultados de transparencia.

En el caso del Perú en razón de las hipótesis planteadas que identifican diversas amenazas, tenemos que bajo este alcance vamos a desarrollar las diferentes posibilidades y características de hipotéticos conflictos con los países vecinos, teniendo en cuenta los distintos tipos de amenazas que hemos expuesto, las cuales nos presentan un escenario que debe priorizar nuestra atención hacia el Sur de nuestro territorio, zona donde confluyen una serie de intereses contradictorios en el ámbito del desarrollo económico y político.

- La gran desventaja en la que se encuentran nuestros legítimos derechos e intereses en la zona marítima que afecta a los departamentos de Tacna, Arequipa e Ica, se traduce en un rechazo por parte del Perú; hecho que se ha materializado a partir de 1986 mediante acercamientos amistosos, a raíz de una clara definición y aceptación universal de diferentes espacios que establece la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982. Bajo el marco de un acuerdo multilateral los países del Pacífico Sur Oriental hicieron causa común en su política exterior sobre la extensión de soberanía y jurisdicción hasta las doscientas millas, zona marítima considerada como un solo espacio, cuando sólo existía el concepto de doce millas de mar territorial; desde 1994 que entró en vigor la CONVEMAR, es universalmente aceptado que los estados ribereños establezcan un mar territorial de doce millas, una zona económica exclusiva y plataforma continental hasta las doscientas millas. Por estas razones, en el 2001, nuestra Cancillería, presentó un pronunciamiento oficial ante la Secretaría General de Naciones Unidas con el fin de establecer que el Perú no ha concluido ningún tratado de límites sobre fronteras marítimas, buscando una solución amistosa y pacífica a la inequitativa situación del Statu Quo actual, en donde se ve seriamente disminuida la extensión del dominio marítimo peruano.
- La situación de Bolivia, que mantiene un persistente reclamo por su mediterraneidad, es una amenaza potencial identificada, no se ha diluido desde la guerra del Pacífico en el siglo XIX, y es una condición exógena de conflicto externo, en la medida que Chile ofrezca una salida al mar por los territorios de Arica y de otro lado, los bolivianos pretendan desconocer el condominio del Lago Titicaca y se ofrezca un desvío de sus aguas para satisfacer la demanda de este elemento hacia los territorios áridos del norte de Chile.
- La geopolítica de Portales y Pinochet, muestran el deseo chileno de alcanzar la "hegemonía en el Pacífico Sur Oriental" para lo cual vienen desarrollando con relativo éxito una serie de gestiones po-

líticas, económicas y comerciales a fin de apoyar las diversas actividades privadas de capitales chilenos en el mundo globalizado y de mercados regionales abiertos; sin embargo, habría que preguntarse cuál será el comportamiento de Chile ante un eventual surgimiento de capitales peruanos que compitan en los mismos mercados considerados estratégicos para el desarrollo chileno en el camino hacia la hegemonía en el Pacífico Sur; como ejemplo, debemos recordar el reciente y triste caso de la línea Aero Continente de capitales peruanos, los cuales encontraron una solución pero fueron significativamente afectados económicamente y en sus proyectos de expansión. Además, Chile viene desarrollando esfuerzos para construir un mega puerto sin tener en cuenta que las ventajas comparativas de las costas del Perú, debido a la posición geográfica y morfología submarina, las cuales en razón de su ubicación central en el continente sudamericano y las grandes profundidades de sus aguas, son las más propicias para el desarrollo de una infraestructura portuaria que permita las facilidades adecuadas al transporte naviero que atienda los requerimientos de flujos de carga en grandes dimensiones, hacia los países del Pacífico occidental.

Estas amenazas hacen vislumbrar una característica peculiar de conflicto focalizado en un teatro de operaciones singular entre la zona sur del Perú y norte de Chile. Es importante anotar el pronunciamiento del Comandante en Jefe de la Armada Chilena en 1999, el mismo que destacó la persistencia de los conflictos internacionales y el frecuente uso de la fuerza en la solución de las controversias en los escenarios del futuro. Recuerda que la realidad cotidiana de las relaciones internacionales nos demuestra que el poder importa, que el poder es un recurso de negociación, que el poder es un recurso de gestión política, y que el poder es un instrumento para la seguridad de los estados; por lo tanto, en el mundo global la función primaria de preservación se materializa mediante la capacidad de defensa, la cual es la base para la construcción de las demás capacidades estratégicas; y concluye que lo grave es que cuando se la necesita y no se tiene, es cuando los pueblos llegan a dimensionar su verdadero valor y significado, pero ya es tarde y las consecuencias, desastrosas. Chile viene llevando a cabo un proceso de reestructuración y modernización de sus Fuerzas Armadas, mediante una transparente política de defensa nacional difundida a través de su Libro Blanco.

Con Ecuador hemos llegado a una Paz que nos da un marco de tranquilidad y de integración, y nuestra esperanza es, que no se establezcan políticas unilaterales de desconocer lo acordado a futuro, lo cual sería lamentable.

La Guerra interna Colombiana, nos afecta desde el punto de vista de la posible incursión de los integrantes de una facción colombiana que está en lucha contra su país y que por táctica o por necesidad de espacio ingresa a nuestro territorio por la frontera, lo cual debemos impedir. El Perú, no tiene problemas con el estado colombiano, pero

tiene una amenaza en esa frontera por razones exógenas, un grupo armado que nos obliga a reforzar militarmente la frontera, para preservar nuestro territorio de acciones, o de actividades de extraños que puedan intentar ingresar; además, las acciones que realizan, estos grupos armados, tienen relación, con aspectos ilícitos y vedados, como son el tráfico de drogas y de armas, lo cual nos afecta. Si no tomáramos acción en el problema, se puede complicar la situación, en la medida que los grupos armados aprecien que no tenemos la capacidad de expulsarlos, o de neutralizar la amenaza.

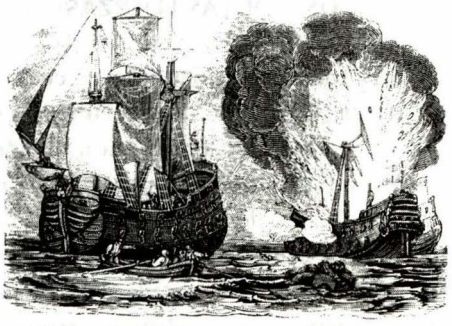
Las Fuerzas Armadas son el medio que usan los gobiernos para respaldar su posición, y éstas sólo analizan la progresión de los hechos, que orientan las posibles direcciones del accionar militar de los otros países y como consecuencia de eso: se preparan, no opinan, no especulan, solo ven fríamente los acontecimientos; a veces lo que se dice en la arena diplomática es totalmente diferente a lo que se evalúa en la proyección del poder militar adversario, lo cual constituye una adecuada señal para la preparación de nuestras fuerzas.

USO DE LAS FUERZAS

En el análisis para uso de las fuerzas, en un escenario que si bien es cierto, por el momento no tiene conflictos a la vista con los vecinos, no se puede concluir que no existen amenazas potenciales, las cuales puedan convertirse en conflictos, ya que, si no tenemos una capacidad efectiva de Disuasión, puede ocurrir que se inicie el uso de la fuerza extraña, desde el exterior, sin que nosotros podamos hacer nada al respecto; recibir el golpe y pagar las consecuencias por un análisis de confianza en terceras instancias, es una falta de previsión que podría ser fatal. La capacidad de defensa básica es fundamental para permitir consolidar la Seguridad Democrática y eliminar cualquier posibilidad de conflicto externo. Siendo equilibradamente disuasivos, tendremos seguridad y tranquilidad con los vecinos, y los conflictos de intereses en los ámbitos, socio-económicos, políticos y de cualquier otro alcance, se podrán negociar en un marco de armonía y de Paz; situación que debemos entender como una condicionante para mantener nuestra propia capacidad de defensa y no depender de las decisiones de terceros. Esto es lo que establece la Constitución del Perú cuando dispone garantizar la soberanía e independencia del Estado y su territorio.

En el caso extremo involuntario, que hubiera la necesidad del uso de las armas, será claro que para ese momento, emplearemos sólo lo que tendremos listo para ser usado (de acuerdo a nuestras previsiones), en defensa de nuestro territorio y sus intereses en todos los ámbitos; para lo cual, en el marco del comportamiento histórico que refleja la filosofía de la política de defensa de nuestra nación, no tendremos una actitud ofensiva. Sin embargo, si es necesario tener que usar nuestra capaci-

dad de Defensa, al igual que lo hacen todos los países del mundo, ésta deberá ser siempre contundente y decisiva, de acuerdo al escenario en que le toque actuar; para lo cual, se debe emplear las estrategias modernas en el uso de las fuerzas y debemos tener siempre presente que la disuasión real se alcanza, a través de un equilibrado poder combatiente relativo en la región.



ACTUALIZACIÓN DE LOS CONCEPTOS DE BIENESTAR, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

Contralmirante
Raul Parra Maza

INTRODUCCIÓN

En las últimas cinco décadas del siglo XX hemos visto los cambios que se produjeron como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, la Guerra de Corea, la Guerra de Vietnam, las guerrillas procomunistas y terrorismo por el mundo, así como de la Guerra Fría que finalizó sin pena ni gloria, pero con elevadas pérdidas de vidas humanas y el sacrificio de grandes potenciales intangibles que resultaron desperdiciados por la destrucción material de la infraestructura, de organizaciones e instituciones para el desarrollo de las naciones y de los servicios esenciales para la vida.

También, hemos sido testigos del tránsito de gobiernos de diversas tendencias con supuestos que todos ellos pudiesen lograr para el pueblo mayor bienestar y felicidad; sin embargo, hasta hoy este objetivo aún no ha podido obtenerse.

Sobre ello existen variadas hipótesis y realidades que son analizadas alrededor de la teoría del conflicto con causales y razonamientos a partir de los intereses económicos que derivan hacia intereses políticos, sociales y militares.

Nadie puede dudar que el ejercicio de la política es importante, pues ello hace personas capaces de ejercer el arte de gobernar. Se organizan en partidos políticos o grupos de presión independientes con distintos fundamentos filosóficos e ideológicos, pero todos con un objetivo común: «Lograr el bienestar de sus pueblos», fundamentos que han consolidado las ideas sobre el sistema democrático como el menos imperfecto para el logro de los objetivos nacionales.

Asimismo, resulta importante tener en cuenta que, por formación, los miembros de las fuerzas armadas son profesionales de la guerra, sea en tierra, mar o aire; por tanto, es su obligación dominar este arte con el objeto de obtener la victoria, coadyuvar a mantener la paz y el bienestar de la Nación, etc.

Son, pues, el ejercicio de la política y el dominio del arte militar dos honorables profesiones, distintas por naturaleza, pero

en esencia interrelacionadas, no obstante que sus campos de acción están delimitados y son no competitivos.

Por ello, mientras no exista la auténtica capacidad de dialogar para entendernos, comprendernos e identificar nuestros intereses comunes, seguiremos postergando el sueño de los próceres para lograr una gran Nación Peruana.

Nuestro país posee potencial humano, recursos naturales, energéticos y alimenticios, en calidad y cantidad suficientes para poner en funcionamiento la poderosa maquinaria del desarrollo sostenible con la necesaria garantía de una seguridad actualizada, moderna y efectiva.

Sin embargo, ésta no es tarea sólo para iluminados, pues son todos los sectores de nuestra Sociedad los actores responsables para ello, siempre considerando que la democracia, como forma de gobierno, es la mejor opción para conducir la Sociedad al logro del bienestar que específicamente deseamos. En este sentido, el concepto de Seguridad en cualquier época presupone la existencia de amenazas; esto es aplicable tanto a países, fronteras, etc., lo mismo que a las personas, dentro de los retos y desafíos que implica la obtención de sus intereses y aspiraciones.

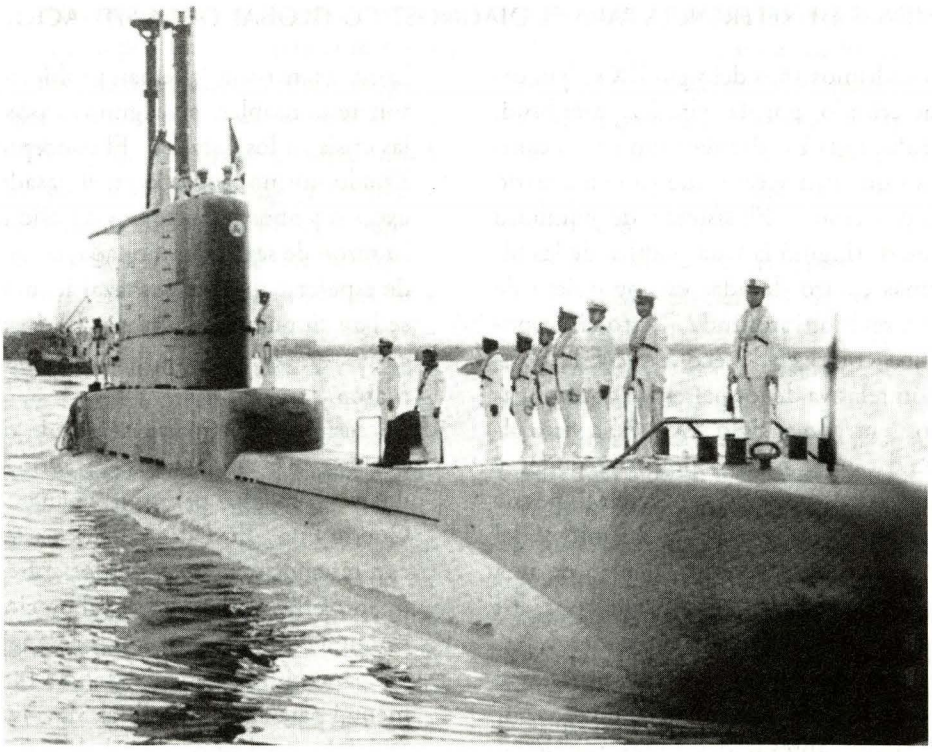
En todos los casos encontramos que la pobreza, la ignorancia y la desesperanza son las causas más profundas de la inestabilidad, inseguridad, falta de libertad y de los más graves riesgos que enfrenta nuestra democracia. Estos defectos son capaces de generar todo tipo de convulsiones sociales y constituyen actualmente las verdaderas amenazas a la seguridad interna y externa del país.

Entendemos, entonces, que el propósito de la seguridad integral es alcanzar el bienestar del país y mirar también la región circundante, a través del desarrollo sostenible; por tanto, debemos propender a conseguir las condiciones de cooperación mutua, de tal manera que el Perú disfrute de paz, armonía, respeto y confianza, promoviendo simultáneamente la eliminación del *apartheid* económico y tecnológico.

También, consideramos que el estamento militar, por sí solo, tiene la obligación de producir seguridad, a través del sistema de defensa, no obstante que el problema integral involucra a todos y cada uno de los integrantes de la Nación Peruana y pasa por la organización del Estado, la culturización del pueblo, el respeto a la soberanía, la observancia fiel de los tratados, convenios internacionales y de los derechos humanos; todo esto como presupuesto para alcanzar la democracia más efectiva y eficaz.

Entonces, no se conseguirá seguridad integral eliminando o reduciendo unilateral e indiscriminadamente a las fuerzas armadas sino que se les deberá organizar, equipar y entrenar, mejor dicho, prepararlas para la obtención de los objetivos estratégicos del país en tierra, mar y aire, así como actuar en la Defensa Nacional ante cualquier agresión externa y proteger los intereses nacionales en el exterior.

Se debe asumir también el momento de insertar definitivamente a las fuerzas armadas dentro del sistema de gobierno democrático, para los consecuentes entendimientos mutuos y fortalecimiento conceptual de la seguridad integral y defensa nacional.



Las fuerzas militares –Ejército, Aviación, Marina– proveen el soporte necesario e indispensable en el normal desenvolvimiento democrático de la nación.



TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL DIAGNÓSTICO GLOBAL DE LA SITUACIÓN

1. Los últimos años del siglo XX se han caracterizado por la rapidez, amplitud, profundidad y dramatismo de los cambios que han acontecido en el escenario internacional. El sistema de equilibro que distinguió la vida política de las últimas cuatro décadas es hoy objeto de una revisión profunda. Tanto en lo político como en lo económico, la posición relativa de los países latinoamericanos, entrado al siglo XXI, se ha visto alterada, pues nuevos polos de poder y nuevas posibilidades en las relaciones de naciones son un signo distintivo del momento que vivimos, dentro de una intervinculación movilizada por los avances de la ciencia y la tecnología.
2. Las grandes expectativas que produjo el fin de la Guerra Fría han resultado, por lo menos, apresuradas. El resurgimiento de formas democráticas y de la economía de mercado no ha constituido la panacea global que, en forma prematura, se anticipó. Durante las últimas décadas del siglo pasado, una gran cantidad de resentimientos y rivalidades, ambiciones y odios se mantuvieron encubiertos bajo la cortina del llamado «equilibrio del terror». Al desaparecer este equilibrio, antiguos reclamos han dado pie a resurgimiento de conflictos para adquirir territorio, modificar fronteras, romper dominaciones históricas, ideológicas, religiosas y de otro tipo, corregir agravios de conflictos del pasado y alcanzar sueños de control regional. Ahora, el siglo XXI ha heredado nacionalismos exagerados con fundamentalismo y fanatismo que han proliferado y son responsables, en algunos casos, de las crisis en los Estados. El concepto de Estado mismo, acusado en el pasado de excesos y abusos, sufre hoy agresiones y su razón de ser es cuestionada, como era de esperarse, pues al rechazar ideologías se han impugnado también las Instituciones que le dieron origen o lo perpetuaron.
3. En términos castrenses se puede decir que por más de 40 años, Estados Unidos y sus aliados pelearon y ganaron la Guerra Fría. En Latinoamérica se pagó con muchos miles de vidas los enfrentamientos fratricidas que fue el precio para que el comunismo internacional no ocupara un espacio geográfico fundamental para su triunfo final. Los muertos en los territorios y ciudades latinoamericanas fueron varias veces más numerosos que los que se produjeron entre Europa y la ex U.R.S.S.

   Sin embargo, a la hora de usufructuar los beneficios del triunfo, estos países aliados, y entre ellos el Perú, no parecen encontrar situaciones favorables, pues están endeudados, con enfrentamientos no resueltos entre sus clases sociales y las democracias se encuentran de cara al desafío que significa satisfacer las necesidades que sus sociedades reclaman.
4. De otro lado, sabemos que, en la antigüedad, las desigualdades eran toleradas porque los continentes estaban separados y caracterizados por un distanciamiento cultural. En la actualidad el mundo se ha vuelto más próximo y más

interrelacionado, lo cual también es caracterizado por un debilitamiento político masivo que hacen que las desigualdades se vuelvan menos tolerables. En efecto, el nuevo sentido de proximidad hace que se intensifique la advertencia de la desigualdad global en las condiciones de vida y que sea decisivamente un importante nuevo aspecto de nuestra realidad contemporánea. Entonces, divulgar este concepto estimula un rechazo en la clase política y en un futuro próximo este rechazo puede ser incentivado, expresándose más como un resentimiento a través de una acción organizada.

5. La desigualdad económica y social en América Latina se profundizó en el último decenio. Las diferencias en los ingresos por habitante van desde más de 23 mil dólares en el país más rico de la región hasta menos de 300 en el más pobre. Grandes núcleos perciben menos de un dólar por día, nivel considerado pobreza crítica por el Banco Mundial. Alrededor de 200 millones de latinoamericanos, cerca de la mitad de la población total, no tienen acceso a los servicios fundamentales de salud, educación, vivienda, etc. En el Perú, cuyo ingreso per cápita se calcula en 1,300 dólares, no obstante su población está signada por un 45% de pobreza generalizada.
6. La democracia no puede fortalecerse sobre un horizonte de ignorancia e indigencia. La paz, seguridad y estabilidad son y seguirán siendo inciertas hasta que esas disparidades sean reducidas, pues en la pobreza y la desesperanza están las causas profundas de los crecientes e incontrolables flujos migratorios, de los fracasos para derrotar al narcotráfico, el aumento en la propagación de las epidemias, la explotación irracional del medio ambiente, etc. En suma, son la inestabilidad, la inseguridad, la falta de libertad las causales de los riesgos que enfrenta la democracia en el Perú y en los demás países, además de sus diferencias relativas.

   La democracia basada en el sistema de libre mercado se presenta hoy triunfante dentro de la globalización. Pero este triunfo se deriva fundamentalmente de la caída del comunismo más que por el éxito de la viabilidad de los ideales democráticos, pues para gran parte del mundo empobrecido el asunto se basa en un práctico nivel de vida.

   Proclamar la libertad sin satisfacer las necesidades básicas no es suficiente. La victoria de la democracia en el conflicto ideológico aparece sólo como la victoria de una coalición hegemónica más que por un triunfo universal de las ideas democráticas. Podemos decir entonces que el contenido ideológico de la victoria es innegable, pero el alcance global de esta victoria es filosóficamente superficial. Estas formas, una objetiva y otra subjetiva, son las que ponen en primer lugar el asunto de la desigualdad en la agenda de este nuevo siglo y milenio. Los factores objetivos se derivan de la dinámica de la demografía y de la economía.
7. El crecimiento demográfico global es

más alto que nunca, afectando mucho más a la porción más pobre de la humanidad y por supuesto que sus efectos negativos son más evidentes en los países subdesarrollados.

El crecimiento económico también es desigual, pues favorece a los hegemónicos, cohesionados, organizados y capacitados. Por lo tanto, mientras la población mundial crece, la desproporción en la distribución de la riqueza mundial se vuelve más marcada. A principios de siglo, en 1900, la población mundial era de 1500 millones y ha llegado a los 7000 millones a fines del siglo XX.

Se deduce entonces que para el año 2025, la población mundial alcanzará los 8500 millones. Para entonces, de este total casi 6500 millones vivirán en los Estados más pobres de la humanidad. Tales serán los casos de Bangladesh, que crecerá de sus actuales 115 a 235 millones; Egipto, de 59 a 125 millones; Kenia, de 24 a 80 millones y para peor, aproximadamente las 2/3 partes de estos pobres estarán concentrados en los suburbios urbanos del mundo menos desarrollado, haciendo que ellos sean altamente susceptibles a una movilización política más radical. El Perú no escapa de este designio pues dentro de 25 años la población será aproximadamente de 44 millones.

De acuerdo al PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), en su informe de 1999, en 1960 los países ricos eran 30 veces más ricos que los pobres. Pero en el 2000 esta diferencia ha aumentado a 250 veces. Este proceso va en aumento y lo mismo ocurre dentro de los distintos países como el Perú. Profundizando sus propias diferencias sociales.

8. En los países hegemónicos la porción de la población con edades superiores a los 65 años se incrementa mucho más rápidamente que en los países subdesarrollados, mientras que el número de aquellos con edades de 15 años o menos se restringen más rápidamente en los ricos y aumentan en los pobres. La existencia de una enorme masa de jóvenes, a menudo desempleados o subempleados, se transformará en una masa de jóvenes rebeldes y fundamentalmente, a través de los medios de comunicación modernos, podrán ser fácilmente activados políticamente.

   Para el año 2002 la población de Sudamérica y el Caribe alcanzará los 465 millones de habitantes y se espera que el 75% viva en las zonas urbanas. La deuda externa se sitúa en 520 mil millones de US dólares y para el año 2005 se estima que las transferencias de recursos para el pago de la deuda alcancen un 50% del PBI de la Región Sudamericana. El nivel de pobreza alcanzará a 246 millones de personas considerando los datos estadísticos arriba enunciados.

   Por lo tanto, Latinoamérica, y dentro de ella el Perú, no escapará a todas las desfavorables condiciones a menos que se le permita encontrar su propia identidad, desarrollar sus sociedades y proteger sus recursos humanos y naturales. Actualmente ya existen claras pruebas de lo dicho hasta aquí, pues en el Perú

y muchos países latinoamericanos hay inelasticidad económica, recesión, corrupción, etc., con énfasis en la paradoja de atender necesidades de desarrollo socioeconómico y a la vez preservar el medio ambiente que de por sí incrementa los grados de dificultad para las medidas correctivas, disuasivas y consensivas hacia el bienestar y la seguridad esperados.

No cabe duda que un mundo funcionando bajo el nuevo orden y desarrollándose simultáneamente, donde jugarán infinitas variables que atentarán contra el equilibrio y la paz, es difícil imaginarlo sin conflictos.

9. La globalización impone la existencia de órganos supranacionales para controlar anarquías y nuestra nación peruana, al igual que sus semejantes, no desea subordinarse a un órgano supranacional. Sin embargo se está desarrollando un creciente sentido de la cooperación regional. Esta cooperación se asume y se concreta en un aumento del número de organizaciones internacionales, unas como las organizaciones multilaterales para la cooperación mutua y común y otras que toman decisiones propias como el Consejo de Seguridad de la ONU. Con respecto a este último, es imperiosa su reestructuración a los efectos que pueda reflejar en su composición la realidad del mundo actual, por lo que se deberá entonces reconocer a Latinoamérica como el lugar que merece y se ha ganado en el concierto internacional. Resumiendo, deberá el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ser más democrático y representativo.

   Entonces, podemos asumir que hay interacción entre las dinámicas de un debilitamiento del poder político y la profundización de la crisis socioeconómica que, en la actualidad, aflige a toda Latinoamérica. El Perú, además, esta agobiado por la confusión filosófica de su realidad histórica, lo que no augura un período de placidez global. Los principales desafíos del orden global tienen simultáneamente dimensiones geopolíticas, socioeconómicas e ideológicas. El primero pertenece al reacomodo geopolítico luego del colapso ideológico de regímenes totalitarios como resultado de la potencialidad de los conflictos regionales. El segundo involucra fundamentalmente a las crisis producidas por las respuestas que viene mostrando la democracia liberal y representativa. El tercero atiende a la posibilidad de nuevos conflictos ideológicos, económicos, religiosos etc., que pondrán a prueba la eficacia y estabilidad de los propósitos y objetivos logrados y por alcanzar. Todo esto quiere decir que con el aumento de la crisis de intereses político-económico, especialmente cuando las desigualdades se vuelvan más intolerables, se tiene que revaluar obligadamente los conceptos estratégicos de defensa de los intereses nacionales proyectados al exterior.

10. El ideal de una América Latina próspera y poderosa, desde México a Tierra del Fuego, no se vislumbra por el momento, no obstante que aparecen algunas señales que podrían revertir este concepto.

Fundamentalmente si se concretara la iniciativa de libre mercado de América (ALCA), el N.A.F.T.A. y aumentara la eficacia de otros organismos multilaterales regionales, pero dentro de principios más éticos y morales.

Mientras las desigualdades sigan acrecentándose se dificultará el encuentro de intereses comunes a defender; por tanto, se continuará manteniendo y conservando sistemas de seguridad y defensa dentro de concepciones unilaterales y multilaterales para la protección de bienestares nacionales, de bienestar que alcance a las grandes mayorías.

EL DESAFÍO PARA LA DEMOCRACIA EN EL PERÚ

Cualquiera que sea el tipo de Gobierno que se trate de imponer por la fuerza a los pueblos, tarde o temprano caerá.

La Democracia no escapa a esta regla; por lo que deberá germinar y crecer en un marco de paz, de desarrollo económico sostenido, de una justa redistribución de la riqueza, de un creciente nivel de educación y capacitación técnica y tecnológica que permita a este tipo de Gobierno enfrentar y contender con los desafíos del nuevo orden y de una economía global.

Aceptemos, entonces, que la Democracia es el arma que los pobres y las mayorías tienen para defenderse de las minorías hegemónicas, a la vez que los protege contra las arbitrariedades, corrupción, nepotismos y demagogia.

Los gobiernos que se han sucedido en el Perú, por lo menos en la segunda mitad del siglo XX, se han caracterizado por crear una imagen nada positiva ante el mundo. La falta de seriedad en el cumplimiento de los compromisos acordados, la falta de transparencia, el funcionamiento no independiente de los poderes del Estado y el mantenimiento de estructuras jurídicas anquilosadas han contribuido a crear desconfianza más que la pública aceptación que las declaraciones reflejan.

La corrupción no es un elemento reciente y exclusivo del Perú, pues se genera donde existen intereses económicos en juego y en general está compuesta por dos facetas. Los que ofrecen y los que aceptan. La más generalizada ha sido utilizada por empresas formales e informales internacionales y nacionales para obtener beneficios, de la misma manera que las personas que ostentan parte del poder lo han usado y aceptado para enriquecerse. La corrupción hoy en día se ve agravada por la enorme transferencia de recursos que aporta el narcotráfico, el tráfico de productos tóxicos y el contrabando de armas. Esto se verifica desde la compra de voluntades hasta el lavado de dólares. Al igual que en las facetas anteriores, este dinero excedente se genera con la complicidad de dos factores, quienes lo producen y quien lo consume, e, igualmente al caso anterior, ninguna de las dos partes queda eximida de la responsabilidad ni justifica su acción. Además al interior del poder político y de las fuerzas armadas



Las facilidades para el intercambio productivo interno y las facilidades en la comunicación vial propenden al mejoramiento y la prosperidad social.

juegan los intereses de los vendedores de armas que envuelven a los países en la telaraña de generar demandas y contrabandos.

El desafío, entonces, para la Democracia será el fortalecer la independencia y el autocontrol de los poderes del Estado, o sea, asegurar la transparencia en el libre juego de las Instituciones Democráticas.

Por otro lado, los partidos y grupos políticos deben ser en esencia democráticos y no meros trampolines para acceder al poder.

Asegurar la rotación en el Poder, cuando la población así lo decida en elecciones, parece ser una de las reglas de oro de la supervivencia de la Democracia, de la misma manera que todos deberán diferenciar y no confundir los problemas políticos del Estado con los problemas políticos del gobierno.

La crítica y fiscalización idónea como factor de transformación política es otro de los desafíos que tendrá que afrontar la Democracia.

Como siempre se ha dicho, la Democracia necesita tiempo para resolver los problemas mediatos e inmediatos de desarrollo y crecimiento; mientras tanto, se verá amenazada por autoritarismos y por algunos sectores de la Sociedad, más voluntaristas que racionales, que pretenderán acceder al poder por cualquier medio. Las FF.AA., además de la misión fundamental de defender la soberanía nacional, deberán asumir la de dar respaldo para que la democracia pueda superar con éxito las amenazas a las que se verá enfrentada.

Esto no significa que la defensa de la democracia será exclusiva de las Fuerzas Armadas, pues la responsabilidad de su vigencia empieza por los poderes del Estado democrático, por todos los sectores de la Sociedad, como el político, el empresarial, los sindicatos, la clase intelectual, etc.

Al igual que en las guerras, los países necesitan de una clase política dirigente capaz de motivar y hacer entender a las respectivas sociedades que es necesario reacomodarse y evolucionar para conseguir los objetivos que nos beneficiarán a todos.

LAS DEMOCRACIAS Y LAS FUERZAS ARMADAS

A. Estrategía Militar Moderna

Los principales intereses estratégicos de una Nación son la defensa territorial, sus espacios económicos internos y proyectados, la preservación de los valores nacionales, la protección del medio ambiente y el orden regional, departamental, provincial, local, etc.

El Poder de una nación democrática se medirá por la capacidad que tenga para proteger estos intereses, por los medios que seleccione el poder político de acuerdo con los misionamientos de la defensa, con el fin de asegurar el bienestar de sus ciudadanos. No cabe duda que la conjunción de capacidades intelectuales, sociales, económicas, políticas, tecnológicas y militares son, sin excepción alguna, los pilares del Poder Nacional.

El poder militar, entonces, es un componente del Poder Nacional, cuyo valor es dinámico, situacional y relativo a circuns-

tancias físicas, geopolíticas y a las capacidades e interacciones de los oponentes.

Por otro lado, «La responsabilidad del militar profesional, es estar preparado para aplicar la fuerza en forma directa y/o mesurada, ética y legal para alcanzar objetivos de la política nacional». Este concepto no significa abogar por la guerra ni propender al belicismo, sino reconocer la existencia de los conflictos y la defensa de intereses estratégicos de hecho, pues, si realizamos un repaso de los conflictos existentes, en la actualidad salta a la vista que los esfuerzos realizados por la Comunidad Internacional, incluso con la globalización, con el fin de mantener la paz, han sido estériles. A su vez la existencia de un recrudecimiento de los ultranacionalismos y fundamentalismos alrededor de los intereses y la competencia que se desarrolla en todos los campos del poder para ocupar los espacios económicos, no hacen suponer que estos conflictos desaparezcan. En este sentido continuará vigente la premisa «Cualquier país que abandone sus armas vivirá expuesto al desastre». Gral. Marshall, 2da. Guerra Mundial.

B. Las Misiones

Las Misiones que provienen de la defensa de objetivos nacionales son la razón de ser de las instituciones militares. Claro está que los términos de referencia para el establecimiento de misiones y su puesta en ejecución son sumamente importantes y prioritarios.

Todo esto, en un sistema democrático, deberá ser creíble tanto para los militares profesionales como para la sociedad a la cual sirven. Pues en su concepción clásica, éstas deberán ser únicas, para lo cual los militares se organizan, se equipan, se entrenan y desarrollan un alto espíritu de cuerpo y una alta moral. Además, no se deberá competir deslealmente con otros sectores de la sociedad por recursos, empleos o poder político.

El sistema político de liderazgo deberá ser responsable de utilizar el instrumento militar para determinados objetivos. El sistema militar deberá ser focalizado como una legítima herramienta asentada en un control civil prudente y efectivo.

Finalmente, estas misiones deberán responder a requerimientos de la Nación contra amenazas identificadas internas y externas.

Para los militares, la amenaza externa es la primera responsabilidad, e intervendrán convocados por el Gobierno. En conflictos internos, cuando las fuerzas policiales sean insuficientes por la situación, las fuerzas armadas intervendrán también convocadas por el Gobierno. Dentro de este accionar juega un papel primordial la calidad disuasiva de las fuerzas armadas.

En casi todas las sociedades, los militares proveen un soporte a las garantías constitucionales como último resorte del sistema democrático. Para ello, las fuerzas armadas están conformadas en estructuras de defensa por naturaleza de acción y el medio en que se desarrollan: fuerza aérea, ejércitos terrestres y fuerzas navales. Cada una con sus concepciones estratégicas viables y actualizadas para la acción individual y conjunta dentro del equilibrio funcional y eficaz de cualquier amenaza.

Otra de las tareas, que derivan de la formación de los militares, es la de actuar como integrador social. Los oficiales y el personal subalterno, por la adquisición de autoestima, patriotismo, disciplina y cualidades técnicas y administrativas, se transforman en miembros útiles a la sociedad al desarrollar capacidades de liderazgo y mando sobre subordinados. Los militares con el cumplimiento ético, moral y afectivo de sus misiones transmitirán a la Sociedad, respeto a las leyes, respeto a los derechos y al uso moderado de los medios de fuerza. Caso contrario, perderán rápidamente imagen y credibilidad, generándose inestabilidad.

Sin embargo, es bueno acotar que los límites de relaciones entre civiles y militares parecen ir modificándose por determinados fenómenos del mundo actual, tales como: el terrorismo o su modificación el narcoterrorismo, el movimiento clandestino de personas, la proliferación de armamento tecnológicamente sofisticado, la amenaza de desastre ecológico, la persistencia de conflictos subnacionales y la sucesión de desastres naturales que han cambiado la antigua línea de separación entre jurisdicción militar y civil.

Es decir, atender estas nuevas amenazas lleva a las sociedades a realizar esfuerzos comunes en esas áreas.

NUEVO CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Se hace muy difícil hablar de Seguridad y Defensa hasta que verdaderamente se consolide un diálogo de responsabilidad, pues todavía existen desconfianzas mutuas de variadas polarizaciones que atentan contra la integración del país. No deberían ser los militares quienes pongan trabas a este proceso de entendimiento, pues son los preservadores de los ideales de nuestros próceres, quienes desde hace casi dos siglos fueron los que plantearon estas mismas inquietudes y marcaron el rumbo cierto de paz y prosperidad frente a los retos y desafíos de los tiempos.

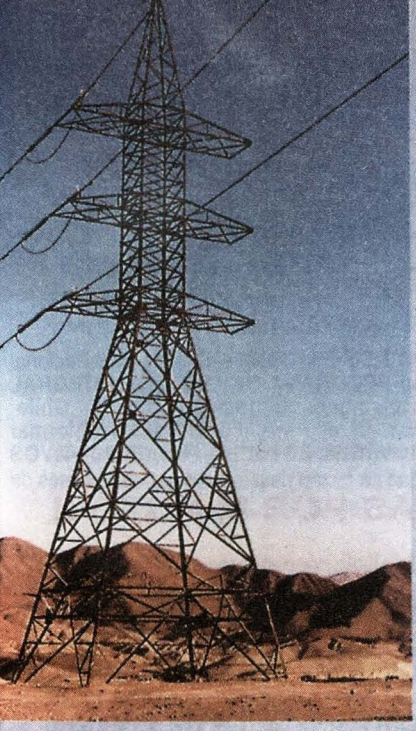
Somos conscientes del esfuerzo que los pueblos y gobiernos efectúan en esta dirección, pero parecería que todavía falta transitar mucho más por el camino del diálogo, que permite ceder un poco de todo, para alcanzar el bienestar común con la seguridad debida. Apuntando a estos conceptos y con el espíritu de cooperación se presenta la siguiente definición y las posteriores recomendaciones:

ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y DEFENSA

A. Definición

EL CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA PUEDE DEFINIRSE COMO:

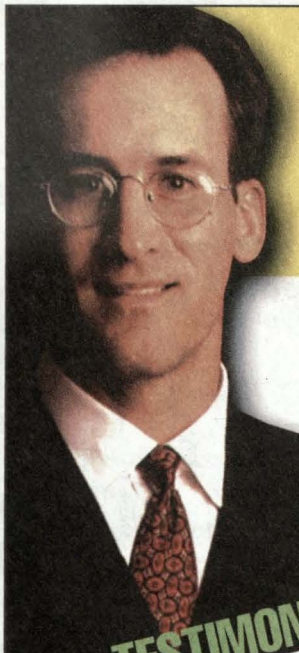
La Seguridad es un bien fundamental de la Sociedad y se la entiende como la condición permanente de paz, libertad y justicia social que, dentro del marco del derecho intervinculatorio, se procura con los Organismos Nacionales, Regionales, Departamentales, etc., para el logro de los Objetivos Nacionales, equilibrando dinámica-



Energía para el progreso
Energía para el futuro
Energía que integra

EnerSur

Energía para el Desarrollo



en el tiempo que a Ud. le toma leer este aviso,

nuestros egresados han leído toda una página

...concentrándose, comprendiendo y reteniendo al 100%

Somos **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO**, una gran transnacional con 17 años desarrollando el único **PROGRAMA DE LECTURA INTEGRAL** en más de 40 ciudades de Colombia, Guatemala, México, Chile, Venezuela, Brasil y hace 10 años en el Perú. Lo invitamos a formar parte de los miles de **NIÑOS, JOVENES ESTUDIANTES, EJECUTIVOS Y PROFESIONALES PERUANOS** que ya gozan de la capacidad de leer más de

2,000 PALABRAS POR MINUTO !!

TESTIMONIOS

EMBOTELLADORA LATINOAMERICANA S.A.

Sres. **TECNICAS AMERICANAS DE ESTUDIO PARA PERU S.A.**

De.

Estimados Sres.:

Sirva la presente para manifestar mi felicitación a su institución por el dictado del curso de LECTURA MEJOR a mi persona, en vista a los buenos resultados que he obtenido en cuanto al mejoramiento de mi nivel de comprensión y rapidez de lectura.

Empecé el curso con una velocidad de lectura de 171 ppm y un nivel de comprensión del 40%, y luego de culminar las veinte sesiones he aumentado mi velocidad a 2393 ppm con un 100% de comprensión. Estos resultados me han servido sobremanera en el desarrollo de mis labores, tanto profesionales como académicas, al darme mayor tiempo para el desarrollo estas y otras actividades.

Gustoso de haber llevado el curso y deseando éxitos futuros a su institución me despido.

Atentamente,

Ing. Iván Camargo Luyo
Jefe de Planta

MINISTERIO DE DEFENSA

CHORRILLOS, 07 noviembre 2000

Señores
Técnicas Americanas de Estudio
Central de Asesoría Académica

No sin antes expresarles mi cordial saludo, me dirijo a Ustedes en referencia a su solicitud de carta de opinión, para expresarles mi agradecimiento y mi total complacencia por los logros obtenidos para con mis menores hijos Piero André y Juan Diego, respecto a los niveles alcanzados en la actualidad tanto en velocidad, comprensión y rendimiento, los mismos que se traducen en los siguientes valores:

	Piero André	Juan Diego
Velocidad	2323 ppm	2160 ppm
Comprensión	100 %	100%
Rendimiento	2323	2160

Estos niveles alcanzados gracias a las bondades del método de Lectura Mejor han permitido que mis menores hijos desarrollen sus capacidades haciéndolos mejores lectores, de gran velocidad y magnífica comprensión, aspectos que en concreto, con la razón de mi satisfacción respecto de los valores mostrados en sus evaluaciones iniciales, preuvo al inicio del programa, los mismos que llevan adelante, más aún si tomamos como referencia los valores respecto a alcanzaban una velocidad de 55 palabras por minuto y un nivel de comprensión del 60 por ciento.

Sin otro particular, me despido de Ustedes no sin antes reiterarles nuestro agradecimiento tanto en nombre mío como el de mi señora esposa, por los logros alcanzados.

Atentamente,

Juan GARCIA Luis

Por eso si al leer Ud. :

- ✓ Tarda mucho.
- ✓ No se concentra.
- ✓ No comprende.
- ✓ Se cansa.
- ✓ Le da sueño.
- ✓ Relee textos.
- ✓ No retiene.

Haremos de Usted un lector profesional

Y podrá leer un libro de 200 págs. en sólo 20 minutos

- Aumentando su Capacidad de Concentración.
- Comprensión.
- Retención.
- Velocidad.
- Análisis.
- Síntesis.
- Vocabulario Técnico.
- Manejo Ortográfico.
- Y mucho más.



- Diagnóstico de Lectura sin Costo.
- Beneficios Especiales para personal de la Marina.

Técnicas Americanas de Estudio para el Perú

CASA CENTRAL - PERU



SEDES LIMA
476-5285 / 264-3211 / 224-6751 / 452-2829 / 264-0301

SEDE AREQUIPA
223914

SEDE TACNA
715137

e-mail:
taelima@terra.com.pe

¡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.



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 anticipado
Disposición de su carga en el tiempo más corto
Línea de Crédito inmediata

mente los intereses del país en el ámbito global, salvaguardando la integridad territorial y garantizando el ejercicio pleno de la soberanía e independencia.

La Defensa es el medio por el que la sociedad establece y mantiene sus valores y proyecciones de Paz, Libertad y Justicia, con el propósito de alcanzar y proteger los intereses del país dentro del ejercicio pleno de la integridad, soberanía e independencia de la Nación. Su ámbito global abarca actitudes y actividades propias de la civilidad y de las fuerzas armadas.

B. Recomendaciones

1. El nuevo concepto de Seguridad y Defensa debe sustentarse en el derecho del pueblo a construir su sistema político; en la confirmación de los principios de soberanía y no-intervención, en la democracia y en el respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales del hombre; en el respeto de las normas del Derecho Internacional, como garantía para asegurar la paz y la seguridad para toda la Nación, y en el derecho a la obtención de niveles más elevados de bienestar y desarrollo mediante el establecimiento de relaciones económicas internacionales más justas y equitativas.
2. Para identificar las amenazas, deberán considerarse, además de los factores de índole militar, en prioridad, los de origen económico, político, social, científico, tecnológico y cultural. En este nuevo orden, las raíces culturales, costumbres y tradiciones, como esencia de la identidad nacional, deben prevalecer como patrimonio histórico de los pueblos.
3. Debe considerarse que la condición de Seguridad es interdependiente, que la seguridad del Estado no debe sustentarse ni a expensas ni a exigencia de otros, sino que la seguridad de cada uno es la seguridad del conjunto y en lo individual cada Estado será más seguro en tanto sea capaz de proporcionar a su población la satisfacción de sus necesidades primordiales de salud, educación, alimentación, empleo, vivienda, democracia adecuada, acción de la justicia y de todos aquellos asuntos que tiendan al desarrollo integral del individuo y su competitividad.
4. En el concepto moderno de Seguridad debe prevalecer el criterio de dirimir todas las diferencias mediante negociación y solución pacífica, marginando el empleo de la fuerza en las controversias que surjan, salvaguardando las emergencias y sus proyecciones.
5. Pugnar por la pacificación plena colaborando decididamente al establecimiento de una paz justa, firme y duradera en la región sudamericana.
6. En la atención de estos asuntos es importante comprometer a las fuerzas armadas en acciones congruentes con las responsabilidades que jurídicamente les corresponden.
7. Una amenaza de carácter militar puede tener origen en la conformación internacional de bloques eco-

nómicos, con posibilidades de conflictos financieros y comerciales, que, en un momento dado, pudieran recurrir al poderío militar.

8. Por otra parte, se deberá considerar la particular concepción de Seguridad que tiene cada uno de los países, así como los factores de contrastación progresiva de los aspectos de poderío y vulnerabilidad.
9. La OEA, que ha sido rebasada funcionalmente, ha propiciado el surgimiento, en forma paralela, de otras instancias mediadoras para la solución de conflictos regionales, por lo que se pugnará por la actualización y fortalecimiento de los instrumentos jurídicos del Sistema Interamericano, enfatizando la solución pacífica de las controversias.
10. Deberá obtenerse la voluntad de contribuir unidos para un futuro común en paz, mayor bienestar e igualdad social, dentro de compromisos con los Estados para el desarrollo económico y social de los pueblos, la vigencia de los derechos humanos, la ampliación de los cauces democráticos y el respeto a las normas de derecho internacional.
11. La experiencia demuestra la necesidad de terminar con los procedimientos autoritarios concebidos en la O.N.U. Basándose en esto, se deberá participar activamente en su reestructuración, con el fin de alcanzar un orden internacional más justo, haciendo efectivo el tratamiento regional de los conflictos por los organismos correspondientes y propiciando la instrumentación de mecanismos de unidad y desarrollo, resultado del diálogo, la cooperación y la solidaridad de los pueblos.
12. Se estima conveniente que las representaciones diplomáticas continúen pugnando por la solución pacífica de los conflictos, para contribuir al establecimiento de un marco de auténtica seguridad mutua, invocando la razón y el diálogo frente al abuso del poder.

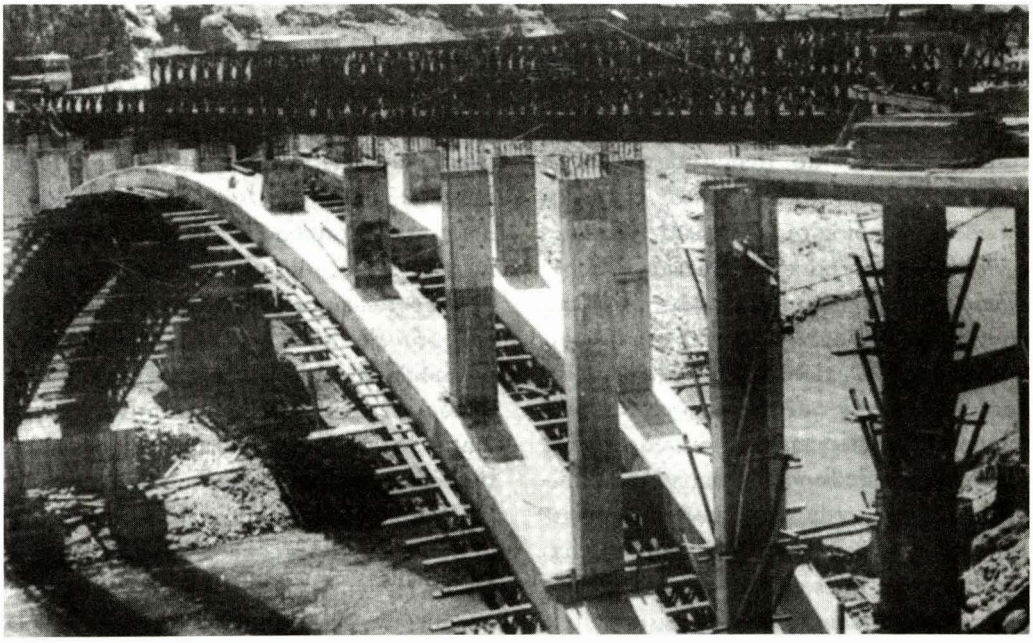
CONTROL DEMOCRÁTICO DE LA DEFENSA NACIONAL

A. Control en el Poder Ejecutivo

En realidad, el concepto básico es llegar a promover y garantizar el control democrático de las fuerzas armadas a partir de la primacía de la autoridad elegida democráticamente y lograr el entendimiento de que todas las decisiones de alto nivel pertinente a la defensa de un país deberán ser tomadas por los que han sido elegidos para hacerse cargo de los asuntos del país.

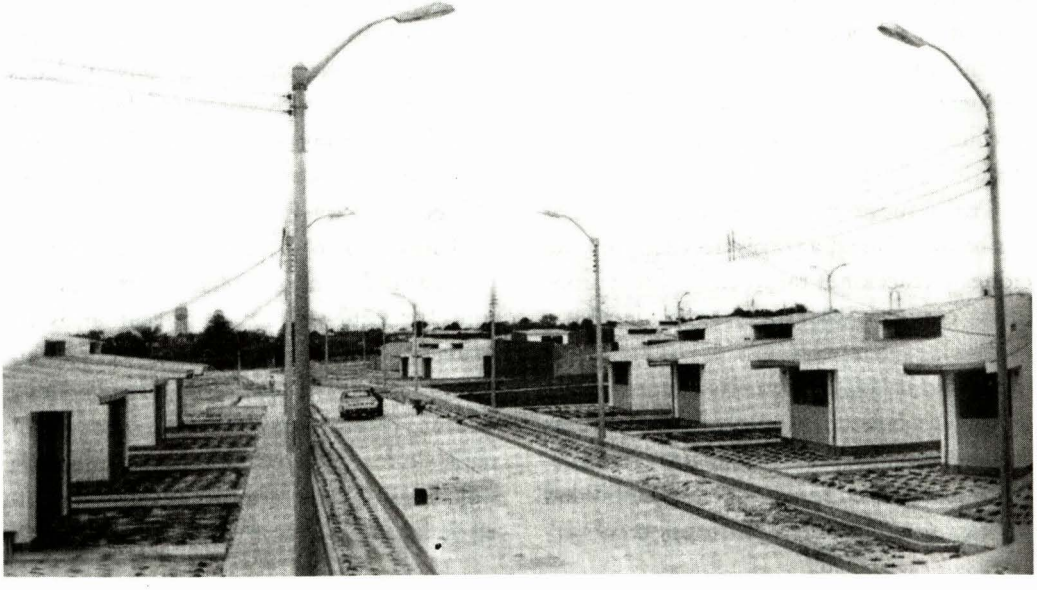
Es así como la discusión se orienta hacia el control por parte de las fuerzas políticas, dentro del consabido que las fuerzas armadas son poseedoras de las armas y que sus miembros entregan hasta la vida misma en el cumplimiento de las misiones de defensa nacional.

Entonces, el análisis se moviliza a explicar cómo y por qué las fuerzas armadas son grupos organizados, disciplinados y de só-



Una tangible muestra de la capacidad operativa e industrial alcanzada por el SIMA. En el presente caso –uno de los múltiples en el país– la estructura metálica con la que, al instalársela, se supera el reto de la depresión y las aguas de un río.

La seguridad nacional, igualmente, implica la presencia del Estado en cuanto a satisfacer las necesidades básicas –Educación, Salud, Vivienda– de su población, así como propiciar el desarrollo integral.



lida unión por tradiciones, costumbres, hábitos de trabajo y, sobre todo, por depender de sistemas de compromiso de unos con otros en momentos de crisis y conflictos. Por tanto, tienen regímenes de preparación táctica, estratégica y científica así como tecnológica, además de lealtades y vínculos profundos de cohesión y coherencia que otras profesiones no priorizan de igual manera.

Asimismo, se tiene que discutir este argumento a pesar que tiende a reforzar diferencias y considerar que, en teoría, existe separación de funciones entre la organización política y la castrense; sin embargo, en la práctica, estas distinciones se hacen borrosas, pues ambas se invaden mutuamente, generándose áreas grises de responsabilidad que pueden ser fuentes de tensión.

Es así como alrededor de estas diferencias, que muy bien pueden definirse como subjetivas, es que se han venido sustentando disposiciones constitucionales de negación de la deliberancia de carácter político y también del voto electoral por parte de las fuerzas armadas y que aún subsisten en algunos países latinoamericanos como el Perú.

Por supuesto que este tipo de definiciones ha dado lugar, a través del tiempo, a acciones y reacciones tanto en las fuerzas políticas como en las armadas que tienden a exaltar las diferencias.

Así también, las notorias circunstancias en que las características particulares de las fuerzas armadas pueden dar un cariz diferente sobre las condiciones de inestabilidad política interna y de disensiones o subversiones civiles, casos en que el sistema de defensa puede ser una fuente de ordenabilidad dentro de su lealtad por la patria.

Pero, no obstante ello, se debe aclarar que todavía subsisten ideas dentro de la presunción básica de ser ellos leales al gobierno elegido democráticamente, que por interpretaciones constitucionales y actitudes imperfectas es que se genere un peligroso grado de ambigüedad, alrededor de la posibilidad de que algunos líderes militares se consideren a sí mismos como representantes de una autoridad superior a la Constitución o la Nación y no de la autoridad política elegida y que se vean tentados a imponer su propia concepción sobre los intereses nacionales.

Aquí resulta importante considerar las implicancias políticas por otorgar supremacía a un instituto tutelar sólo por aspectos de naturaleza de acción y de capacidades bélicas para designar al máximo representante político de las fuerzas armadas dentro del gabinete del poder ejecutivo.

En este sentido, cabe reflexionar sobre esta representación de las posibilidades iguales y semejantes por parte de los otros institutos tutelares menos considerados, incluso de miembros de la civilidad también idóneos.

Estos y otros argumentos sirven para demostrar la importancia del control democrático que se busca para las fuerzas armadas y que sus requerimientos ocupen lugar apropiado en las prioridades generales y que no absorban una parte desproporcionada de los recursos ni ejerzan influencia indebida sobre la formulación de la política de Estado.

También se hace necesario analizar el control del poder político para cuando éste se ejerza dentro de un monopolio de poder indebido que tienda a suprimir el debate público, como eventual y aleatoriamente ha venido sucediendo, apoyado por una función dominante de grupos de presión o de un partido político, como lo fuera en los regímenes comunistas, socialistas o caudillistas, lo que dará lugar a una ausencia de civiles experimentados para trabajar con los militares y unos militares poco habituados y sensibles a la idea del control civil.

Es así como la orientación alrededor de este tema de discusión deberá perseguir los objetivos siguientes:

1. Asegurar que los miembros de las fuerzas armadas se integren al tejido social, como parte y no aparte de la sociedad en general.
2. Que, asimismo, sirvan a la nación y no asuman posiciones de dominancia.
3. Que, por medios constitucionales, las fuerzas armadas integralmente puedan ser desplegadas y utilizadas bajo la autoridad expresa y directa de líderes elegidos democráticamente, con salvaguarda de las emergencias.

B. Control en el Poder Legislativo

Con relación a la función parlamentaria para la defensa, se tiene que madurar sobre cómo ella se puede ejercer pidiendo rendición de cuentas al Ejecutivo sobre los desembolsos específicos.

Esto se basa en el entendimiento de que el presupuesto para la defensa siempre representa la culminación de los requerimientos que las instituciones tutelares establecen en función de la paz y protección de los intereses nacionales en el exterior y, a la vez, representa la aportación que será requerida a los contribuyentes.

Sobre el asunto, una afirmación concluyente e importante debe estar referida a que la eficacia parlamentaria dependerá de que sus miembros, dentro de una necesaria abstracción política, tengan los conocimientos necesarios sobre la defensa de su país, pues esta tiene un accionar unitario y diferente de cualquier otra forma de administración, de manera que se hace problemática la adquisición de la idónea competencia requerida.

Y ello, porque la defensa se presta tanto al secreto como a la exclusividad y la divulgación de la información inherente, a menudo, está sujeta a restricciones por causas de seguridad nacional, donde la confidencialidad obrará para dirigir el flujo de la información esencial, hacia sólo unas cuantas personas competentes.

Por todo ello, se resalta la exigente comprensión de los asuntos militares para que se entienda la primacía de lo político, pero también las fuerzas armadas tienen el derecho de asumir que la parte política tome en serio sus responsabilidades y misionamientos.

Además, resulta necesario considerar que desarrollar esta competencia y comprensión toma tiempo y diligencia, pues el parlamentario tiene que tratar estos asuntos en medio de muchas presiones en pugna sobre otros rubros; lo que quiere decir que no es una casualidad que los cursos de

preparación para oficiales militares y funcionarios civiles se prolonguen por seis meses o más, tal como es, en el Perú el Centro de Altos Estudios Nacionales, en tanto que, para los parlamentarios tenga que durar sólo diez días.

Finalmente, se puede concluir que la eficacia del examen y supervisión parlamentaria de los asuntos de la defensa y de las fuerzas armadas tiene que ver con la relación de cooperación que se tenga con la rama ejecutiva del gobierno, y en este sentido, para evitar el grado de tensión que se pueda generar entre las dos ramas del Estado, es necesario un trabajo de mutuo entendimiento y una creatividad de consenso entre civiles, militares y parlamentarios, de manera tal que haga que las partes respeten la competencia y profesionalismo de las otras.

C. Algunas consideraciones finales

Antes de finalizar he creído conveniente introducir algunas consideraciones en apoyo a la discusión más conveniente al interior del Perú, cuando y donde corresponda.

En primer lugar, se puede afirmar que el Perú es un país que no ha tenido extracción comunista, pero que, sin embargo, su evolución ha tenido apariencias semejantes por las grandes y conflictivas contrastaciones políticas, económicas, sociales y militares, a través del tiempo.

En segundo lugar, se puede afirmar que el Perú es un país de paradoja *sui géneris*, pues posee una gama polivalente de inmensas disponibilidades de recursos naturales y, a la vez, casi el 50% de su población se encuentra afectada por la pobreza.

En tercer lugar, es evidente que el Perú está luchando para revertir una estructura cultural desbalanceada y de nivel promedio precario, caracterizada por un espigado y destacado pico de profesionalismo, tecnicismo y artisticidad, que se desprende de una gran base poblacional ávida de cultura y que es donde se define y maduran los retos y riesgos hacia el futuro del país.

En cuarto lugar, se puede afirmar que, consecuente con su historia, el Perú actualmente sobrelleva una efervescente discusión sobre la consolidación del rostro de la nación peruana como crisol de etnias y evolución de su mestizaje.

En quinto lugar, la historia también nos habla de un pasado de grandes sacrificios y heroicas hazañas con notorias imprevisiones e improvisaciones para el desarrollo y la defensa nacional y dentro de frecuentes polarizaciones de comportamientos políticos, económicos, sociales y militares con los que se ha venido consolidando la democracia en el Perú.

Pero en contrapartida, las fuerzas armadas están perfeccionando y modernizando su doctrina de defensa, pues ahora están conceptuando que la seguridad y defensa nacional tiene, además de la tarea primordial y proyectada a los intereses nacionales externos, propósitos de estar preparadas y actuar contra todo obstáculo y oposición interna y/o externa que impida el cumplimiento de las metas del desarrollo nacional y pretenda vulnerar los logros del bienestar de la nación peruana. Incluso por encima de sus propios problemas que deben resolverse con prontitud y justicia.

Asimismo, tienen el convencimiento del respeto a la Ley Fundamental de la Nación, la primacía del Poder Político, el reconocimiento total del gobernante elegido libremente para que represente la autoridad y el mando como Jefe Supremo; también de la obligación de garantizar la evolución del sistema democrático dentro del respeto por sus normas y valores y con el reconocimiento de que el poder emana del pueblo.

De otro lado, nadie duda que el accionar de los poderes del Estado se ubica en la controversia política entre lo absoluto y lo relativo, de tal manera que sus ámbitos de función y actividad se convierten en artículo de fe, pues entre sus ramas diferentes y autónomas que debieran ejercer funciones distintas y separadas, la propia Constitución Peruana, al igual que en otras naciones, es la que proporciona el perfil de dar poderes separados en teoría pero que resultan considerablemente mezclados en la práctica.

Es en este contexto que los argumentos de defensa en apoyo de cada rama del Estado se confrontan dentro de delicados e importantes consensos y disentimientos que se van ajustando para el engrandecimiento de la Nación.

Pero lo que no debe prosperar es la intolerancia y vulnerabilidad en las prerrogativas de cada una de ellas, pues sería altamente peligroso para la misma democracia como sistema.

Además, y específicamente en el campo de la Seguridad y Defensa Nacional, creo importante mencionar un hecho que resulta de gran utilidad para la evolución y discusiones de maduración del sistema democrático en el Perú. Se trata de la existencia y funcionamiento por más de medio siglo del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), el laboratorio científico de investigación donde civiles y militares se preparan para la seguridad integral de la nación dentro del contexto de la realidad del bienestar y las políticas, programas y planes de desarrollo nacional.

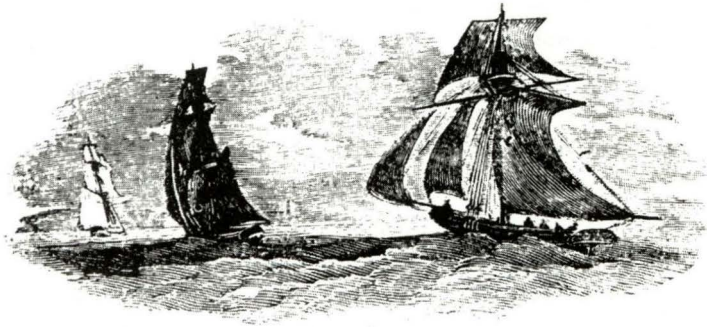
Estas y otras consideraciones son las que servirán de contexto para discutir "LA ACTUALIZACION DEL CONCEPTO PERUANO DE BIENESTAR, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL" en el Perú.

BIBLIOGRAFÍA

- Ferrero Rebagliati, Raúl: *Teoría del Estado. Derecho Constitucional.* Librería Studium. Lima, Perú, 1971.
- Rouquie, Alain: *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina.* Emecé Editores S.A. Buenos Aires, Argentina, 1981.
- Greene, James R. y Scowcroz, Brent: *Intereses Occidentales y Política de Estados Unidos en el Caribe.* Grupo Editor Latinoamericano SRL. Buenos Aires, Argentina, 1985.
- Junta Interamericana de Defensa, Comisión Transitoria de Seguridad Hemisférica: Documento: *Aportes por Definir: El concepto de Seguridad Hemisférica.* Washington, USA, 1993.
- Charlie, Rose: *Control Democrático de las Fuerzas Armadas*, en *Nato Review,* No. 5, octubre, 1994.
- Centro de Altos Estudios Militares (CAEM): *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional.* Lima, Perú, 1994.
- Yepes, Ernesto: *Tres días de guerra, ciento ochenta de negociaciones.* Servicios Editoriales Didi de Arteta, S.A. Lima, Perú, 1998.

---

* El autor, contralmirante (r) Raúl Parra Maza, es Vice Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima (N. del E.).



ARMAMENTO EN SUDAMÉRICA

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

José Pareja Paz Soldán en su excelente libro *Derecho Constitucional Peruano*, dice:

"La República del Perú ha vivido haciendo y deshaciendo constituciones. Hemos tenido una Constitución por cada quince años de vida independiente ...". En efecto, son once las Constituciones que han regido nuestro acontecer republicano; hoy, el tema recobra gravitación y se discute la posibilidad de otra Constitución más o el acondicionamiento de la penúltima.

Paralelamente, aunque no siempre, como consecuencia de cada Constitución, el Perú ha sufrido los efectos de graves convulsiones que lo han removido con los consiguientes funestos resultados para su desarrollo, orden y bienestar del pueblo. Un sismo azota actualmente a la Nación, sismo que no parece terminar pues "sus réplicas" continúan sacudiendo instituciones, poderes y personas. Esta catástrofe ha conmocionado a nuestras FF.AA. dejando al descubierto males que deben ser corregidos.

La corrupción ha sido, definitivamente, el origen y fin de tan censurable situación accionada por un equivocado uso del "poder de la jerarquía", del término "Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas" y un Sistema de Inteligencia Nacional que sedujo la conciencia de quienes detentaban los altos sitiales de los Poderes del Estado. Muy personalmente, juzgo que, en el caso especial de nuestro país, la creación del Ministerio de Defensa, en reemplazo de los tres Ministerios anteriores, ha sido definitivamente un factor negativo. Este es asunto que requiere particular y profundo análisis que no pretendo tocar dentro de las limitaciones del espacio.

Las consecuencias de esta crisis afectan grandemente el prestigio y la dignidad de los hombres que comandaron los institutos castrenses. Se discute los presupuestos asignados a nuestras FF.AA. como consecuencia de los apremios económicos y el déficit fiscal, el crecimiento desmedido de los efectivos, particularmente de mayor jerarquía, delitos en la adquisición de armamentos e idoneidad de equipos, comisiones, presiones de orden político y de interés económico de personalidades de alto rango. Juzgo que, desgraciadamente, todo es cierto.

Opino que debe hacerse una profunda apreciación de la situación y revisarse el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional con el fin de garantizar su verdadera eficiencia.

"El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre. El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como el lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas medidas desde las líneas de base que establece la ley...El Estado ejerce soberanía hasta el límite de las doscientas millas".

"El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional".

"Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tiene como finalidad primordial, garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República...".

(Arts. 54, 163 y 165 de la Constitución vigente)

He de referirme sólo al campo de nuestra Marina. La Guerra, cualquiera que sea su magnitud, es la más grande catástrofe que amenaza a todo Estado, grande o pequeño, sus consecuencias son inconmensurables. Las páginas de nuestra historia atestiguan el capítulo más duro en sus ciento veintidós años últimos de la República. Perdimos la guerra en el mar. La historia ha dado ya su veredicto y señalado a los culpables. *Las Fronteras del Perú,* enjundioso trabajo de Gustavo Pons Muzzo, historia la realidad de sus cinco fronteras. El mar es la sexta, la más extensa, la de mayor importancia geopolítica, la más avanzada, la de mayor dinámica. El siglo XXI se ha iniciado, con nuestras fronteras terrestres ya definidas. No deben haber razones para modificarlas. Pero deben ser "vivas", activas en su desarrollo, no aisladas, sin solución de continuidad con respecto a sus regiones. Nuestro mar es el más rico de la tierra, en sus profundidades encierra riquezas minerales que la ciencia comienza a explotar, y debe estar protegido. Lo demostró en 1954 cuando unidades de la escuadra, desalojaron de aguas peruanas a una gran flota pesquera de Onassis. Años después, se tomó igual acción sobre flotas pesqueras venidas desde la lejana Rusia.

En 1933, a raíz del conflicto de Leticia, las unidades de nuestra escuadra, tanto de superficie como submarinos, se movilizaron intensamente cumpliendo largas operaciones en un extenso teatro marítimo que abarcó aguas del Pacífico, del Caribe, del Atlántico y aún del mar Báltico. Por falta de un poder naval adecuado, hubimos de adquirir dos viejos destructores que habían enarbolado hasta tres pabellones con una historia cercana al nivel patético, recibirlos en condiciones de extrema dificultad y conducirlos hasta el Puerto de Iquitos. El buque insignia de la escuadra del Pacífico y dos submarinos se desplazaron hasta Belem do Pará en la desembocadura del río Amazonas y dos viejas unidades, el crucero *Lima* y el cazatorpedero *Rodríguez* también navegaron miles de millas de mar y río desde el Callao hasta el mismo puerto de Iquitos. En 1941 nuevamente nuestras fuerzas navales del Pacífico y del nororiente cum-

plieron exitosas misiones en los teatros de guerra involucrados. Durante la Segunda Guerra Mundial los buques de superficie y submarinos de la escuadra operaron permanentemente durante año y medio, en patrullaje de guerra en aguas del litoral norte dando protección a las fuentes de abastecimiento de combustible para las fuerzas aliadas cumpliendo el pacto de defensa hemisférica. Fue una dura y sacrificada tarea, con serio desgaste del material. La Marina cumplió su misión.

Se discute hoy la reducción del presupuesto de Defensa y la "homologación" de fuerzas con los países limítrofes hasta el punto de iniciarse reuniones internacionales a un alto nivel. Procedamos con cautela. El diario *El Comercio* publicó un cuadro con los presupuestos comparados de Defensa 2001, señalando la inversión realizada por el Perú y sus países limítrofes. Bolivia, Ecuador y Chile sobrepasan largamente nuestro porcentaje con respecto a cada presupuesto nacional. Las FF.AA. de Chile y Ecuador disponen, además, de sendos cánones de cobre y petróleo ascendentes a 225 y 156 millones de dólares, respectivamente.

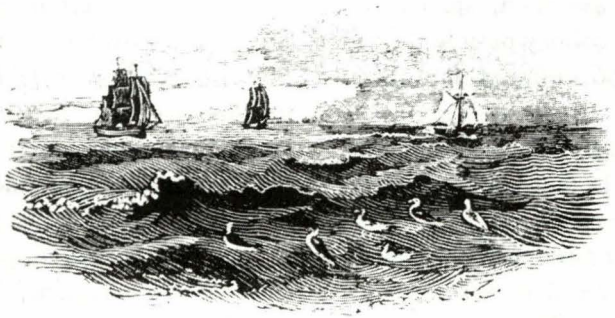
Hombres, buques, calidad profesional, entrenamiento en la mar, mantenimiento de las unidades, representan el verdadero concepto del poder naval. Hoy no hay secreto en lo referente al poderío de cada país. El *Jane's Fighting Ships,* legendaria publicación británica, publica cada dos años, desde hace un siglo, la relación completa de las flotas de todos los países del mundo, señalando características, poder ofensivo, año de construcción, equipamiento, radio de acción, velocidad, etc., de cada buque de superficie, submarinos, aviones a bordo y demás elementos para la acción en la mar. En el anuario del *Jane's* correspondiente al año 1900, Argentina, Brasil y Chile figuraban entre las diez más importantes flotas del mundo, con acorazados, cruceros y destructores. En el mismo anuario, el Perú aparece entre las "Unimportant navies" al lado de Haití, Santo Domingo, Uruguay, Ecuador, Paraguay, Venezuela, El Salvador... con sólo la cañonera "Lima". El último *Jane's* correspondiente a los años 2000 a 2001 presenta a aquellos países (año 1900), más Colombia, Ecuador y Venezuela con unidades de superficie y submarinos más modernos que las nuestras. Hace cinco años, la Marina de Guerra del Perú dio de baja espontáneamente al crucero *Aguirre*, poderosa unidad habilitada para operar con helicópteros. Así el B.A.P. *Almirante Grau*, insignia de la escuadra, es su único buque mayor.

El almirante Frank Boyle Alvarado, en su trabajo de incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, de fecha 26 de junio del 2001, hizo una excelente apreciación del poder naval de los países de nuestro subcontinente, demostrando, muy profesionalmente, la real situación comparada de las fuerzas navales de los Estados que integran la región. El Dr. José Agustín de la Puente Candamo al pronunciar el discurso de recepción al nuevo Miembro de Número añadió que "Analiza, además, con suma propiedad, el panorama estratégico y mundial que prevalece hoy día, y señala los riesgos que comporta la existencia de una

potencia dominante, que ha llegado a esa solitaria presencia, no bajo el signo de una victoria militar sino a consecuencia del fracaso de una doctrina que estaba destinada a desgastarse gradualmente".

En 1980, nuestra flota incluía cuatro cruceros plenamente operativos, reduciendo su número para contribuir a la economía del presupuesto nacional. La reducción de los gastos de defensa debe ser equitativa. Todo país puede llevar adelante un adecuado plan de renovación periódica de su flota, de acuerdo a sus posibilidades. Se ha informado ampliamente sobre el caso chileno que comprende el llamado "Plan Tridente" para la construcción de cuatro fragatas en astilleros alemanes y de Talcahuano a un costo de varios millones de dólares. Debemos asumir que su gobierno, al cerrar los contratos ha adelantado parte del costo y estará en su razón al no dar marcha atrás en su decisión.

Igual razonamiento puede aplicarse a otras marinas del subcontinente. El Ecuador, por intermedio de su Ministro de Defensa, ha declarado que es apresurada la propuesta del gobierno peruano sobre la reducción del gasto militar. Es innegable que el excesivo armamentismo en Latinoamérica debe ser borrado de nuestras mentes, pero pongamos los pies sobre la tierra y los buques en el mar.



LOS BUQUES DE GUERRA DEL FUTURO

Capitán de Fragata (r)
Fernando Byrne Vidal

Los países considerados (o que se consideran) potencias mundiales, desde el punto de vista militar, considerando la nueva situación mundial, las nuevas amenazas, las realidades económicas y la nueva tecnología disponible, están planificando lo que serán los buques de guerra del futuro. Estados Unidos, por ejemplo (y es un buen ejemplo de un país que tiene a su disposición los medios para replantear muy profesionalmente lo que será la flota naval del futuro), de acuerdo a informaciones aparecidas en los diarios más importantes, está planeando reformas "considerables" de su flota con "reducciones dramáticas" en dimensiones y requerimientos de elemento humano (entiéndase cantidad de tripulantes de los buques), por supuesto sin disminuir, o mejor, incrementando la eficiencia de combate, la capacidad de defensa y ataque, de acuerdo al rol del buque propuesto.

Se informa en estos diarios que la consigna es "que la Marina *(US Navy)* deje de construir los inmensamente grandes portaaviones y comience a pensar y diseñar portaaviones más pequeños y por lo tanto menos vulnerables a los misiles". Si bien aún no está decidido el reemplazo de los grandes portaaviones de propulsión nuclear por los "pequeños y eficientes" portaaviones, es interesante especular lo que podría utilizarse de la tecnología disponible, para su diseño y posible construcción.



Una figura artística de lo que podría ser un portaaviones del futuro cercano.

El concepto de "todo eléctrico"

El nuevo concepto de "todo eléctrico"ya ha sido enfatizado desde hace algún tiempo en los buques del futuro, especialmente en los destructores de la próxima generación. Pero ¿qué significa el término "todo eléctrico" en el caso de un buque? En pocas palabras, significa eliminar todas las otras formas de energía utilizadas en un buque y limitarse a la generación de energía eléctrica y su utilización como única forma de realizar todas las tareas que las diversas máquinas de un buque de guerra realizan. No habrá sistemas de aire comprimido, sistemas hidráulicos, no habrá calderas, reactores (nucleares) ni turbinas de vapor ni de gas, no habrá largos ejes, lo que redundará en mucho menos espacio, menos peso, menor tripulación, con la consiguiente reducción de espacio para alojamiento y hotelería (en un destructor de varios cientos de tripulantes, se reducirá a menos de 100).



Buque naval típico.

El gobierno de los Estados Unidos, a través de su Oficina de Investigación Naval, ONR (siglas de *Office of Naval Research*), ha asignado una gran suma de dinero a una Universidad, para que efectúe trabajos de investigación y desarrollo, en un período de 3 años, de lo que sería la nueva planta propulsora y sistema de potencia de los buques de guerra de la nueva generación en este siglo. Se espera una considerable reducción de los costos de operación con una mejora considerable de la eficiencia combativa, utilizando el concepto de "todo eléctrico" que incluiría nuevas fuentes de conversión de energía, armas más "eléctricas" y sistemas de defensa y sensores muy avanzados.

Los superconductores

El reto tecnológico a vencer en los próximos años, en lo que a motores eléctricos se refiere, parece residir en completar el desarrollo de los superconductores. Como es sabido, los conductores eléctricos de la tecnología actual tienen un coeficiente de resistividad que limita la cantidad de corriente a transmitir, debido a la subida de la temperatura, lo que a su vez aumenta la resistencia y por lo tanto provoca una caída de voltaje. Los "superconductores perfectos" son aquellos cuyo coeficiente de resistividad es "cero" y por lo tanto no ofrecen ninguna resistencia a la transmisión de corriente y no hay caída de voltaje. Hasta la fecha se ha logrado "casi superconductores" combinando la utilización de ciertos materiales conductores con temperaturas muy bajas (LTS, de las siglas en inglés *Low Temperature Superconductors*). Esto se ha logrado en laboratorios solamente y a costos muy altos. Es el reto actual lograr esto a costos que hagan factible su uso. La única aplicación práctica de los LTS hasta la fecha es en medicina en los llamados Equipos de Resonancia Magnética (MRI, de las siglas en inglés *Magnetic Resonance Imaging*) justificándose los costos por la posibilidad de contribuir a la salud del ser humano.

En 1996, la IBM descubrió una nueva familia de materiales, cuyas características de conducción pueden considerarse semejantes a los superconductores LTS, pero a temperaturas mucho mayores que los LTS, y se les comenzó a llamar Superconductores de Alta Temperatura (HTS, de las siglas en inglés *High Temperature Superconductors*); por lo que los mucho menores costos de refrigeración requeridos para estos materiales abrió la posibilidad de su aplicación en Ingeniería Eléctrica de Potencia.

Dos grandes compañías norteamericanas han anunciado un acuerdo de colaboración para desarrollar la utilización de cables superconductores HTS en la industria y principalmente su aplicación en buques de guerra. Una de ellas dice haber completado la primera fase de un programa naval para el diseño inicial de un motor eléctrico de propulsión de 33,500HP con uso de superconductores HTS. También dicen haber recibido ya de la Marina Americana la propuesta para un segundo contrato de terminación del diseño de este motor, la fabricación del prototipo y sus pruebas correspondientes. Una vez completado este contrato, durante los próximos años, esperan recibir otros para la fabricación en serie de estos motores a ser instalados en los buques

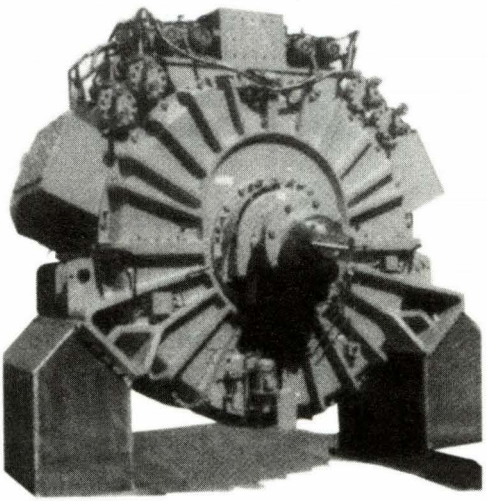
futuros de la Marina Americana.

Los cables superconductores HTS actualmente producidos, pueden transmitir 100 veces más potencia que los cables de cobre convencionales, para las mismas dimensiones (mucho mayor factor HP/peso), lo que abre posibilidades radicalmente nuevas en el diseño de buques.

La Celda de Combustible (*Fuel-Cell*). Otro de los retos tecnológicos de este nuevo siglo es la generación de energía eléctrica en forma mucho mas eficiente que lo logrado hasta fines del siglo XX. Se requiere energía eléctrica "limpia", es decir que no produzca los gases contaminantes característicos de la combustión de hidrocarburos en forma convencional y en mucho menor espacio y con menos peso de los equipos. A este reto, debe agregársele los requerimientos especiales de los submarinos, que requieren menor dependencia del aire para lograr mayor autonomía estando sumergidos.

La Celda de Combustible (*Fuel Cell*) es una "máquina electro-química" que requiere básicamente oxígeno e hidrógeno para generar energía eléctrica. Estos dos elementos se almacenan en tanques exteriores a la celda y se combinan dentro de ella para producir la energía eléctrica químicamente (sin combustión). Este método, a pesar de tener alrededor de 40 años de conocido, recién está siendo considerado como de uso práctico, especialmente en Alemania, para la Industria Naval de Desarrollo y Construcción de Submarinos. Los alemanes, pioneros en el desarrollo de tecnología para uso en submarinos, se han decidido a sobrepasar las barreras tecnológicas que mantengan la Celda de Combustible fuera de uso práctico. Incluso se dice que la industria mundial del Petróleo y la de Máquinas de Combustión (interna y externa) han estado presionando durante todos estos años para evitar el desarrollo de usos prácticos de la Celda de Combustible, por ir contra sus intereses. En la Exhibición Naval de Hamburgo SMM del año 2000, una firma alemana anunció que ha iniciado el desarrollo de una planta naval de propulsión con este tipo de Celdas de Combustible. La del tipo de Membrana de Intercambio de Protones diseñada por Siemens parece ser la escogida para este trabajo. Germanischer Lloyd, clasificadora alemana, tiene trabajos avanzados en la aprobación del desarrollo de estas plantas. En la actualidad existe un barco de turismo en aguas interiores en Alemania, con propulsión de tipo Celda de Combustible, como la primera utilización comercial. Actualmente la Siemens ha sido contratada para suministrar el más moderno sistema de propulsión y automatización (bautizado como Nautos) para 3 submarinos a ser construidos para Grecia, cuyas entregas están programadas entre los años 2005 y 2008. Los 3 submarinos del tipo *U214* han sido contratados a la HDW para ser construidos uno en Alemania y los otros 2 en Grecia. Los submarinos usarán el motor eléctrico de propulsión Siemens *Permasyn*, de sincronización permanente muy aparentes para DC, compactos y poco ruidosos. Las Celdas de Combustible PEM (de las siglas *Polymer Electrolite Membrane*) constituirán el sistema de propulsión independiente del aire AIP (siglas del inglés

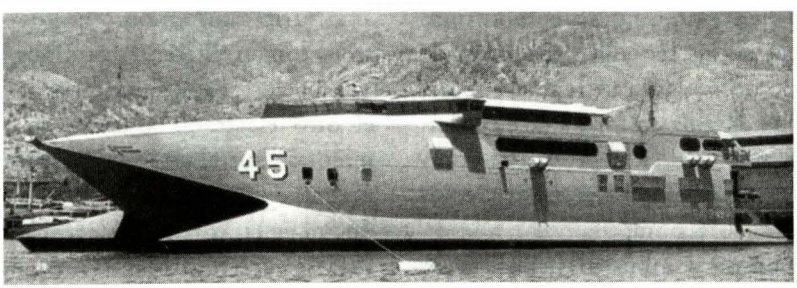
Air Independent Propulsion) cuando estén sumergidos.



Motor eléctrico Siemens Permasyn.

La Semi-Celda de Combustible (*Semi-Fuel-Cell*). La Marina Americana del futuro está considerando también un mayor uso de vehículos submarinos no tripulados para la realización de diversas tareas. Este tipo de vehículos requiere de una fuente de energía de alto voltaje, alta capacidad de almacenamiento de esta energía y una forma confiable y segura de transmitir esta energía a los lugares del vehículo donde sea requerida.

La Oficina de Investigación Naval, ONR, está desarrollando a través del Centro de Guerra Submarina de Newport RI, lo que se ha dado en llamar la Semi-Celda de Combustible (*Semi-Fuel Cell*). Por un lado, la Celda de Combustible mantiene los reactivos, oxígeno e hidrógeno fuera de la celda en sí. Por otro lado, las baterías mantienen dentro del contenedor todos los agentes que producen la electricidad (ánodo, cátodo y electrólito). Pues bien, la Semi-Celda es un híbrido entre los dos sistemas. El agente reductor, o ánodo, es metal de aluminio o magnesio, que es mantenido dentro de la celda donde es sometido a oxidación electro-química con peróxido de hidrógeno. El peróxido de hidrógeno es almacenado exteriormente a la celda y es alimentado a la misma de acuerdo a la demanda de potencia. Como electrólito se usa el agua de mar que obviamente es abundante y no tiene costo pero sus iones permiten la conductividad requerida para suministrar la energía eléctrica. Este tipo de fuente de energía sería el que utilicen los vehículos submarinos no tripulados del futuro cercano.



Buque anfibio.

CELDAS DE COMBUSTIBLE, UN PROYECTO O UNA REALIDAD

Capitán de Navío
Carlos Villar Molina

¿De dónde vinieron las Celdas de Combustible?

La primera celda de combustible fue construida en 1839 por Sir William Grove, un juez galés y honorable científico. El verdadero interés en celdas de combustible, como un generador práctico, no vino sino hasta comienzos de los años 1960, cuando el programa espacial de los Estados Unidos seleccionó las celdas de combustible en lugar del riesgoso generador nuclear y de la costosa energía solar. Fueron celdas de combustible las que proporcionaron electricidad y agua a las naves espaciales *Gémini* y *Apollo*.

¿Qué es una Celda de Combustible?

En principio, una celda de combustible opera como una batería. Genera electricidad combinando hidrógeno y oxígeno electroquímicamente sin ninguna combustión. A diferencia de las baterías, una celda de combustible no se agota ni requiere recarga. Producirá energía en forma de electricidad y calor mientras se le provea de combustible. El único subproducto que se genera es agua 100% pura.

Una celda de combustible consiste en dos electrodos separados por un electrólito. Sobre uno de los electrodos pasa oxígeno y sobre el otro, hidrógeno. Cuando el hidrógeno es ionizado pierde un electrón, y al ocurrir esto, ambos (hidrógeno y electrón) toman diferentes caminos hacia el segundo electrodo. El hidrógeno migra hacia el otro electrodo a través del electrólito mientras que el electrón lo hace a través de un material conductor. Este proceso producirá agua, corriente eléctrica y calor útil. Para generar cantidades utilizables de corriente las celdas de combustibles son

"amontonadas" en un emparedado de varias capas.

Las celdas de combustible son una familia de tecnologías que usan diferentes electrólitos y que operan a diferentes temperaturas. Cada miembro de esa familia tiende a ser más apropiado para ciertas aplicaciones. Por ejemplo, las celdas de combustible de membrana eléctrica polimérica han demostrado ser apropiadas para su aplicación en autos, mientras que las celdas de combustible de carbonatos fundidos parecen ser más apropiadas para su uso con turbinas a gas.

Tipos de Celdas de Combustible

Ácido Fosfórico (PAFCs)

Este es el tipo de celda de combustible más desarrollado a nivel comercial y ya se encuentra en uso en aplicaciones tan diversas como clínicas y hospitales, hoteles, edificios de oficinas, escuelas, plantas eléctricas y una terminal aeroportuaria. Las celdas de combustible de ácido fosfórico generan electricidad a más del 40% de eficiencia –y llegan casi al 85% si el vapor que ésta produce es empleado en cogeneración–. Si esto se compara con el 30% de la más eficiente máquina de combustión interna, podemos verificar su potencial.

Las temperaturas de operación se encuentran en el rango de los 244,6°C. Este tipo de celda puede ser usado en vehículos grandes, tales como autobuses y locomotoras.

Polímero Sólido o Membrana de Intercambio Protónico (PEM)

Estas celdas operan a relativamente bajas temperaturas (unos 93,3°C), tienen una densidad de potencia alta, pueden variar su salida rápidamente para satisfacer cambios en la demanda de potencia y son adecuadas para aplicaciones donde se requiere una demanda inicial rápida, tal como en el caso de automóviles. De acuerdo con el Departamento de Energía de los Estados Unidos, "son los principales candidatos para vehículos ligeros, edificios, y potencialmente para otras aplicaciones mucho más pequeñas como el reemplazo de baterías recargables en videocámaras".

Carbonato Fundido (MCFCs)

Las Celdas de Combustible de Carbonato Fundido prometen altas eficiencias combustible-electricidad y la facilidad para consumir combustibles en base a carbón. Esta celda opera a temperaturas del orden de los 648,8°C. La primera pila de carbonato fundido a gran escala ha sido ya probada y algunas unidades para demostración fueron terminadas y probadas en California en 1996.

Óxido Sólido (SOFCs)

Otra celda de combustible altamente prometedora, la Celda de Combustible de Óxido Sólido, podría ser usada en aplicaciones grandes de alta potencia, incluyendo estaciones de generación de energía eléctrica a gran escala e industrial. Algunas organizaciones que desarrollan este tipo de celdas de combustible también prevén el uso de estas en vehículos motores. Una prueba de 100kW fue terminada en Europa mientras que dos pequeñas unidades de 25kW se encuentran ya en línea en Japón. Un sistema de Óxido Sólido normalmente utiliza un material duro cerámico, en lugar de un electrólito líquido, permitiendo que la temperatura de operación alcance los 982,2 grados centígrados. Las eficiencias de generación de potencia pueden alcanzar un 60%. Un tipo de Celda de Combustible de Óxido Sólido utiliza un arreglo de tubos de un metro de longitud, mientras que otras variaciones incluyen un disco comprimido semejando la parte superior de una lata de conserva.

Alcalinas

Utilizadas desde hace mucho tiempo por la NASA en misiones espaciales, este tipo de celdas pueden alcanzar eficiencias de generación eléctrica de hasta 70%. Estas celdas utilizan hidróxido de potasio como electrólito. Hasta hace poco tiempo eran demasiado costosas para aplicaciones comerciales, pero varias compañías están examinando formas de reducir estos costos y mejorar la flexibilidad en su operación.

Otras Celdas de Combustible

Nuevos miembros de la familia de celdas de combustible, tales como las de Metanol Directo, pueden surgir como resultado del presente trabajo llevado a cabo en laboratorios privados y gubernamentales.

¿Cuál es la mejor Celda de Combustible?

De acuerdo a un reciente estudio realizado por Arthur D. Little Inc., no hay un sólo "ganador" que eclipse a otras celdas de combustible. Este resultado se debe principalmente a que el mercado para celdas de combustible es muy variado, yendo de estaciones generadoras de gran tamaño hasta automóviles. Cada segmento de este mercado puede ser satisfecho con una variada mezcla de tecnologías.

¿Qué tipo de combustibles pueden usarse en Celdas de Combustible?

Las celdas de combustible permiten promover una diversidad de energía y una transición hacia fuentes de energía renovables. Así, una variedad de distintos combustibles pueden ser usados en estas, combustibles tales como hidrógeno, metanol, etanol, gas natural, así como gas licuado (LPG). La energía también podría ser provista a partir de biomasa, sistemas eólicos o bien con energía solar.

Beneficios ofrecidos por el uso de Celdas de Combustible

Limpias y Eficientes:

Las celdas de combustible podrían reducir de manera dramática la contaminación del aire urbano, reducir importaciones de energía en los países que no cuentan con formas tradicionales de producirla, reducir el déficit comercial y generar empleo.

El Departamento de Energía de los EE.UU. proyecta que si tan sólo un 10% de los autos de ese país fueran movidos por celdas de combustible, los contaminantes (bajo regulación) del aire serían reducidos un millón de toneladas al año y que 60 millones de toneladas de dióxido de carbono (uno de los gases causantes del efecto invernadero) serían completamente eliminados. Proyecta que el mismo número de autos a celda de combustible reducirían unos 800 000 barriles diarios de las importaciones de petróleo, que significa alrededor de 13% del total de sus importaciones.

Nuevos Mercados:

Los mercados para celdas de combustible aplicadas a la generación de potencia podrían exceder prontamente a $3 billones de USD alrededor del mundo de acuerdo a un estudio reciente de Arthur D. Little Inc.

· Tan sólo una unidad porcentual del mercado total de vehículos (450 000 vehículos) en el mundo significaría otros $2 billones USD ó más.

· Otro estudio reciente proyectó una demanda global de celdas de combustible para el año 2007 de $9 billones USD.

Seguridad Energética:

La dependencia energética de algunos países como los EE.UU. es más alta ahora que durante el "shock del petróleo" de los años 70; además, sus importaciones de crudo están proyectadas en crecimiento. Solamente los vehículos de pasajeros consumen 6 millones de barriles diarios de petróleo, equivalente al 85% de las importaciones del mismo de ese país.

· Si tan sólo 20% de autos usaran celdas de combustible, los EE.UU. reducirían sus importaciones de petróleo en 1.5 millones de barriles diariamente.

Aplicaciones en marcha de esta forma de producir energía

Las celdas de combustible podrían reemplazar a los motores de combustión interna en automóviles, autobuses, camiones y aun embarcaciones y locomotoras. Autobuses y autos funcionando con celdas de combustible se encuentran ya trabajando y más vehículos están en camino de hacer lo mismo.

Las celdas de combustible podrían dar la potencia del superauto del mañana, más

limpios, silenciosos y más eficientes que los autos a gasolina y con un mayor rango y menores tiempos de recarga de combustible que los autos eléctricos movidos por baterías. Los beneficios serían extraordinarios en términos de seguridad de energía y aire limpio.

Cientos de compañías en todo el mundo están trabajando en celdas de combustible. Las razones son fuertes. El país que desarrolle tecnología para Celdas de Combustible tendrá la llave para la siguiente generación de producción de energía.

El Departamento de la Defensa de los EE.UU. está gastando alrededor de $24 millones de dólares para comprar una planta generadora a base de celdas de combustible para demostración, la cual proveerá calor y energía a algunas bases militares seleccionadas a lo largo de ese país. La primera de estas plantas fue instalada recientemente en la base de la Fuerza Aérea Vandenberg, en California.

Las celdas de combustible podrían propulsar vehículos que transporten soldados y pertrechos en los campos de batalla en un futuro y podrían servir como fuente vital de energía auxiliar en combate. Esto se debe a que las celdas de combustible son silenciosas, flexibles y operan a bajas temperaturas haciéndolas ideales para su uso en vehículos no-detectables. Las celdas de combustible están siendo desarrolladas para submarinos con el fin de proporcionarles ventajas en disminución de fuentes de generación de ruido e independencia del aire, también para barcos y una gran variedad de otros usos militares.

¿Cómo se compara un auto movido por Celdas de Combustible con uno movido por baterías?

Los autos movidos a partir de celdas de combustible se encuentran en una etapa temprana de desarrollo comparados con autos eléctricos movidos con baterías pero son considerados como una alternativa muy atractiva. Los primeros ofrecen las ventajas de un auto eléctrico provisto de baterías, pero pueden ser reabastecidos de combustible muy rápidamente y su rango de alcance es mayor que aquéllos con baterías. Adicionalmente, autos con celdas de combustible producirían menos emisiones de gases que producen efecto invernadero (considerando las emisiones asociadas con la recuperación de la fuente primaria). Daimler-Benz ha concluido que los problemas técnicos fundamentales asociados al uso de celdas de combustible en autos pueden ser resueltos. Un estudio reciente de General Motors hizo notar que motores de autos con celdas de combustible podrían ser construidos casi por el mismo precio que los de combustión interna.

La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): Apuntes para su historia

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

I. INTRODUCCIÓN

Como es conocido, la autodestrucción de las naves de la Escuadra peruana el 15 de enero de 1881 en el Callao en los momentos previos a la invasión chilena a la capital del Perú, significó el ocaso del poder naval peruano en el Pacífico sudamericano.

Dada la gran crisis a la que estuvo sometido el país durante las décadas posteriores a la guerra, la reconstrucción de la Armada fue un gran anhelo, postergado por las carencias fiscales. No obstante, los pocos oficiales que permanecieron sirviendo en sus filas, a pesar de las limitaciones, fueron quienes mantuvieron la continuidad institucional, cuyo glorioso pasado no quedaría en el olvido.

Por otro lado, la situación internacional del Perú a principios del siglo XX era muy complicada, puesto que aún estaba pendiente la solución del problema de Tacna y Arica, así como la definición de las fronteras con Ecuador y Colombia.

En lo que a la Armada respecta, el estado de la institución continuaba sin responder a lo que el país requería de ella. Un documento que ha dejado patente la difícil situación en la que se hallaba la Armada, es el mensaje del capitán de navío Manuel Villavisencio, que en su condición de Ministro de Guerra y Marina dio al Congreso en el año 1903. En él expresaba lo siguiente: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Después de los desastres de la guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y sensible es decirlo, por dolorosa que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva..."[1].

(1) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1903. *Lima, Imp. Liberal. 1903. p. XXII.*

Sin embargo, con la asunción a la presidencia de la República de José Pardo, esta situación vería un cambio importante, puesto que el nuevo presidente, haciendo eco de lo solicitado por la Armada, inició el desarrollo de una política tendiente al resurgimiento institucional. Consecuente con esta nueva política, se mandó construir en la Gran Bretaña dos cruceros de tipo explorador, el *Almirante Grau* y el *Coronel Bolognesi.*

Otra de las medidas adoptadas por el gobierno en pro de la institución fue la contratación de un oficial de la marina francesa con la finalidad que se hiciera cargo de la Dirección de la Escuela Naval para iniciar reformas en dicho centro académico.

El apoyo hacia la institución, halló continuidad con el Presidente Leguía, quien impulsó más aún las mejoras propuestas por la Misión, y durante su primer mandato la presencia de marinos franceses no se circunscribió únicamente al oficial en mención, puesto que se contratarían los servicios de otros, cuyo accionar y reformas se extendieron hacia otros componentes de la organización naval, hasta el año 1914.

El objetivo del presente artículo será precisamente apreciar cuáles fueron los aportes y logros obtenidos con la presencia de la Misión Naval Francesa, y de qué manera coadyuvó al resurgimiento de la Armada Peruana a principios del siglo XX.

II. LA ARMADA PERUANA EN 1905

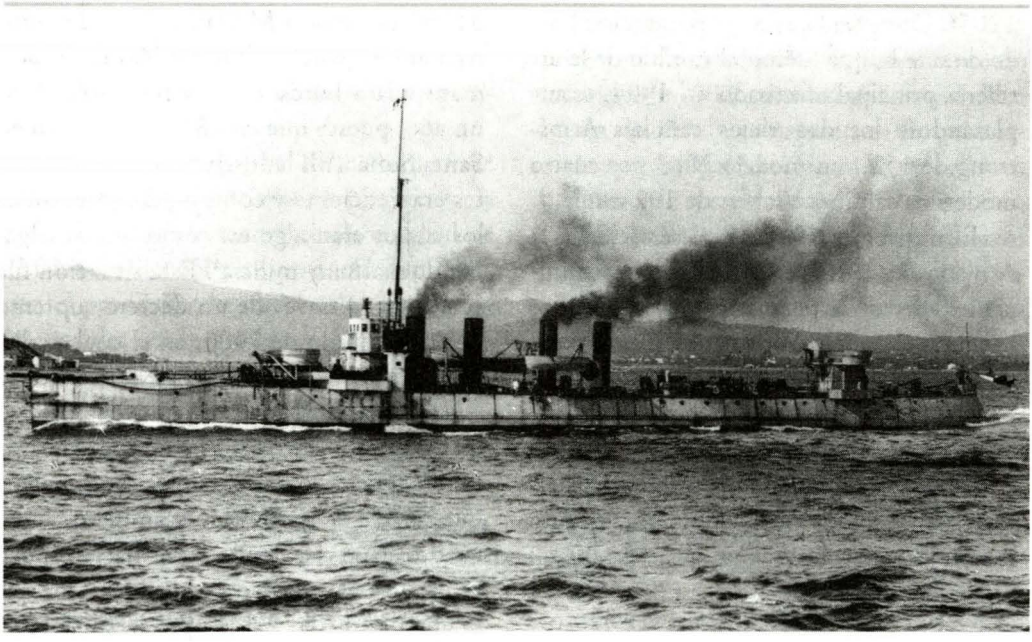
A fin de tener un panorama de la situación de la Armada al tiempo de la llegada de la Misión Naval Francesa, revisaremos brevemente lo que la institución era en aquel momento.

Organización administrativa de la Armada. El Ministerio de Guerra y Marina. La organización naval a flote y en tierra

En 1905, la organización administrativa del Ejército y la Armada continuaba siendo básicamente la misma del siglo XIX. Ambas instituciones se hallaban subordinadas al Ministerio de Guerra y Marina, estando cada una de ellas al mando de un Director. De esta manera, el Director de Marina era el funcionario administrativo de mayor jerarquía en el ámbito institucional.

A su vez, la Armada poseía una organización reducida, no existiendo una comandancia general de la marina, ni una comandancia general de la escuadra u organización que agrupara los pocos elementos navales existentes. Dependían directamente del Director de Marina los cuatro buques que poseía la Armada, que eran el crucero *Lima*, el transporte *Iquitos*, el transporte *Chalaco* y el transporte *Constitución*, a bordo del cual funcionaba la Escuela de Grumetes. La Escuela Naval funcionaba a bordo del pontón *Perú.*

En el Oriente peruano se hallaba esta-



Archivo de IEHMP

La adquisición del cazatorpedero Teniente Rodríguez *en 1911 estuvo enmarcada dentro del planeamiento de una estrategia defensiva propugnado por la Misión Naval, que contemplaba el empleo de sumergibles y cazatorpederos.*

blecida la Flotilla Fluvial de Loreto, constituida por las lanchas *Amazonas, Cahuapanas, Iquitos, Francisco Pizarro* y *Veloz,* así como la cañonera *América*, construida en Gran Bretaña en 1904.

Como se verá más adelante, existían dos centros de instrucción, que eran la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes, cuyo principal problema era el carecer de un local adecuado en tierra.

Adicionalmente existían a lo largo del litoral las capitanías de puerto, representantes de la autoridad marítima local, que dependían del Director de Marina.

El material a flote. Composición y estado

A diferencia de lo que ocurriría al arribo de la Misión Naval Americana, a la llegada de la Misión Naval Francesa, el estado de las pocas naves con las que contaba la Armada era hasta cierto punto satisfactorio, y ello gracias al renovado interés por parte del gobierno del Presidente Pardo en dotar a la institución de los medios y elementos adecuados. La adquisición ya mencionada en Gran Bretaña de los dos cruceros auguraba el inicio de una época de resurgimiento institucional. Paralelamente a esta importante compra, en el crucero *Lima* se iniciaron obras de refacción en la planta propulsora, dotándolo de nuevas calderas construidas en Inglaterra, que fueron instaladas en el Callao a mediados del año

1905[2]. Otros trabajos de importancia a bordo de este buque fueron el cambio de la artillería principal efectuado en 1904, reemplazándose los dos viejos cañones Armstrong de 152 mm modelo 1883 por cuatro modernos cañones Vickers de 102 mm[3].

El transporte *Chalaco*, al servicio de la Armada desde 1894, se hallaba en condiciones adecuadas para las comisiones que se le encomendaban. Por su lado, el transporte *Constitución* se hallaba en condiciones suficientes para las navegaciones en la costa que desarrollaba; sin embargo, en agosto de 1905 a este buque se le cambiaron totalmente las cubiertas de madera, incluyendo la toldilla y castillo, trabajo que culminó en diciembre de ese año.

La instrucción del personal

Con respecto a la instrucción en la Armada, hacia 1905 funcionaban dos planteles de enseñanza, la Escuela Naval y la Escuela de Grumetes.

En el primero de los casos, concluida la Guerra del Pacífico, la Escuela Naval reinició sus actividades en 1888 a bordo del pontón *Perú*, adquirido específicamente para tal propósito. Sin embargo, al año siguiente fue trasladada al local de Santa Sofía en donde funcionó hasta 1896, para retornar al pontón *Perú* pero esta vez fusionada con la Escuela Militar, bajo la denominación de Escuela Militar y Naval. Su permanencia a bordo de esta nave sólo duró un año, puesto que en 1897 se reinstaló en Santa Sofía. Allí la instrucción de los cadetes era deficiente y complicada, pues todos los cursos eran algo así como una amalgama de marina y milicia[4]. Esta situación fue corregida a través de un decreto supremo del 12 de junio de 1900, en el cual se dispuso reorganizar la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú*, con un plan de estudios dividido en cuatro años. Sin embargo, las limitaciones propias de una nave pequeña que carecía de propulsión y ambientes adecuados para la instrucción hacían poco aparente a esta nave para los fines a los que estaba destinada. Así lo apreciaba en 1901 el entonces director de la Escuela Naval capitán de navío Juan M. Ontaneda, cuando manifestaba que "No basta sin embargo, para el completo lleno de su objetivo, el que sólo se halle a flote, pues, como US. sabe, para que la teoría reporte ventajas, especialmente en nuestra profesión, debe unirse a la práctica, y ésta no podrá obtenerse satisfactoriamente mientras el plantel carezca del indispensable buque escuela, armado y equipado para el servicio de mar"[5].

En 1905, año del arribo del capitán de Fragata Paul de Marguerye, primer oficial

(2) *Estas calderas fueron construidas en Gran Bretaña por la firma Clyde Shipbuilding Engineering Co. de Glasgow. Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905. *Lima, Imprenta del Estado. 1905.*

(3) *Estos cañones fueron instalados en posición de caza y retirada así como en los reductos ubicados hacia ambas bandas en el lugar de los originales Armstrong. Todas estas reformas estuvieron complementadas por un cambio de cubiertas y otras mejoras que permitieron que continuara sus importantes servicios como unidad auxiliar para la Armada.*

(4) *Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval". En:* Revista de Marina, *ed. diciembre 1908, N° 21. pp. 441-442.*

(5) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso Ordinario de 1901. *Lima, Imp. Liberal. pp. 87-88.*

de la Misión Naval Francesa, la Escuela Naval continuaba funcionando a bordo del pontón *Perú*, con las limitaciones mencionadas.

Como se indicó, otro de los centros de enseñanza era la Escuela de Grumetes, la cual fue acertadamente creada en abril de 1901 a bordo del transporte *Constitución*, con el propósito de "dotar a los buques de la escuadra con personal propio, que tenga la instrucción marina y militar adecuada, para que pueda prestar con provecho servicios a la Nación"[6].

En 1905, esta importante escuela, cuyo programa de estudios había sido reformado en mayo de 1902[7], continuaba su marcha a bordo del citado transporte en forma normal, aprovechándose las navegaciones en beneficio de sus alumnos.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que se realizaban en aquellos tiempos, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestales, la Armada carecía de un centro de instrucción destinado al personal de oficiales de mar y técnicos para dotar a las pocas unidades existentes.

III. LA MISIÓN NAVAL FRANCESA EN EL PERÚ Y SU ACCIONAR PARA REFORMAR A LA ARMADA

El establecimiento de la Misión. La gestión del Capitán de Fragata Paul de Marguerye

Con la finalidad de impulsar de manera decisiva el resurgimiento institucional, pocos meses después de establecerse en el gobierno el nuevo Presidente José Pardo, en marzo de 1905, por intermedio del ministro de Relaciones Exteriores, el Gobierno peruano solicitó que un teniente de navío de la Marina francesa tomase la dirección de la Escuela Naval[8]. Una vez aceptada la solicitud por parte de las autoridades francesas, el 25 de mayo de 1905 se firmó el contrato entre el Gobierno peruano y el teniente de navío Paul de Marguerye, quien llegó al Perú a mediados de ese año, siendo nombrado Director de la Escuela Naval el 30 de enero de 1906. El motivo por el cual se eligió una misión naval de origen francés aparentemente se podría atribuir al hecho que desde 1896 se hallaba establecida en el Perú una misión militar con oficiales de esa nacionalidad, que se hallaba realizando una importante labor reorganizativa en el Ejército, especialmente en lo que a instrucción refiere[9]. Como menciona el historiador Raúl Palacios Rodríguez[10], este

(6) *Ïdem, pp. 90-91.*
(7) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria del Ministro de Guerra y Marina 1905.... *p. CXIII.*
(8) *Guilleux, Louis. "Una Misión Naval en el Perú (1905-1914)".* En Revista de Marina *ed. Nov. Dic 1957. p. 885.*
(9) *Respecto a que la elección recayera en la Armada francesa, Robert Scheina, en su libro* Iberoamérica, una historia Naval, *afirma que "desde el 16 de setiembre de 1896, Perú tuvo una misión militar francesa, cuyos miembros influyeron, casi seguro, en la decisión. Dados los estrechos lazos de la marina chilena con la británica, es probable que para los británicos parecería una elección extraña, y además dicha facultad todavía no la había desempeñado personal de la marina estadounidense". Véase: Scheina, Robert.* Iberoamérica una historia Naval. *Ed. San Martin, Madrid, 1985.*
(10) *Palacios Rodríguez, Raúl.* Historia Marítima del Perú. *Tomo XII, volumen 2.*

nombramiento fue comentado favorablemente por el capitán de navío Toribio Raygada, quien se desempeñaba como Director de Marina, en los términos siguientes: "El ilustrado y patriota gobierno, que no tiene más anhelo que el engrandecimiento de las instituciones nacionales, ha contratado para la dirección de este plantel a un distinguido e inteligente oficial de la ilustrada marina francesa, mis más ardientes y sinceros votos son porque bajo la nueva dirección se forme un personal competente y digno que corresponda a los fines de la institución. Los que llegamos al ocaso de la existencia... no tenemos más aspiración que verla resurgir poderosa y fuerte, y por eso todo esfuerzo encaminado a ello, es nuestra mayor satisfacción; porque vemos que la magna obra de la reconstrucción nacional por nosotros ambicionada va trocándose en halagüeña realidad".

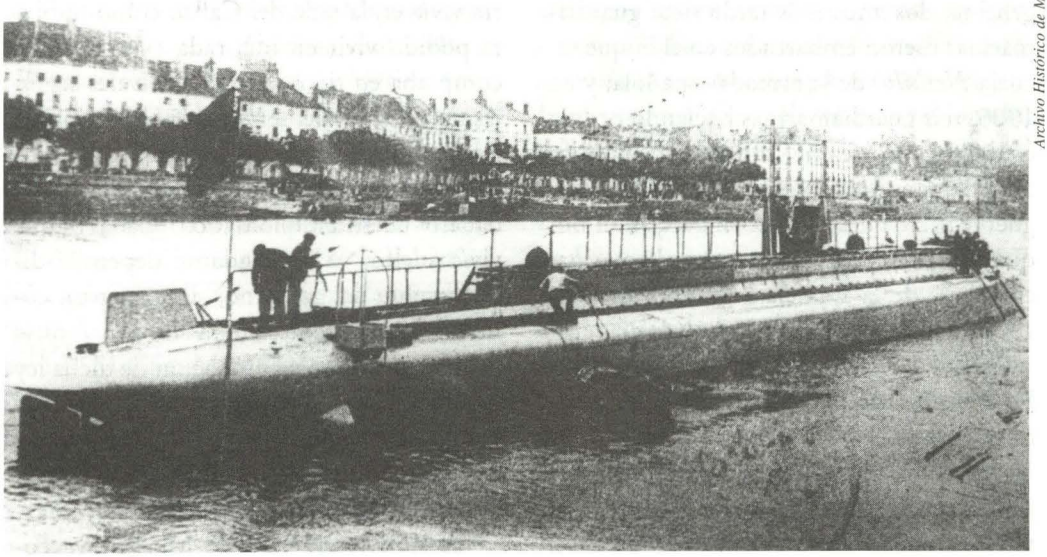
Las expectativas puestas en el marino francés al frente de la misión naval fueron grandes, y su gestión, creemos que en la medida de lo posible, permitió la mejora institucional en varios aspectos.

Las reformas y mejoras iniciales en la Escuela Naval del Perú

Luego de haber llegado al país, Marguerye ocupó el resto del año en estudiar la situación de la Escuela Naval, para lo que contó con la ayuda del director en funciones capitán de navío Toribio Raygada, preparando algunos estudios y recomendaciones. Al frente de la Escuela Naval, Marguerye permanecería solamente hasta 1908, pero a pesar de tan corto lapso, su labor fue fructífera. Durante ese tiempo, imprimió una tónica renovadora en la instrucción dándole mayor énfasis a la parte científica de la profesión. Implantó como libros de texto, muchos de los usados en la Escuela Naval francesa, para cuya impresión gestionó y obtuvo una máquina litográfica.

Una de las primeras medidas que adoptó fue la elaboración de un proyecto de reforma del reglamento orgánico de la Escuela Naval, que, entre otras cosas, fijaba el inicio y término del año académico, entre el 1° de marzo y el 31 de diciembre de cada año; dividía el año académico en tres trimestres más un mes adicional dedicado a preparar el examen de fin de año; establecía un concurso de admisión para el ingreso a la escuela, fijándose, entre otros como requisitos, ser peruano de nacimiento y tener una edad mayor a los 14 años y menor a los 17 años al 1° de abril del año del concurso. También se normaba que los postulantes debían pasar un examen médico, tener buena vista, así como rendir pruebas escritas para acreditar conocimientos.

Otro de los aspectos incluidos en las reformas propuestas era la reglamentación y organización de las currículas y cursos a ser dictados a los alumnos de la Escuela. El programa de enseñanza fue reorientado principalmente a consagrar el tiempo necesario al estudio profundo de las matemáticas, que se consideraban base de toda instrucción, así como comenzar lo más pronto posible la enseñanza de los cursos profesionales para que los alumnos los asimilaran gradualmente, y que su educación aumentara mediante ejercicios numerosos. La metodología de enseñanza también se vio modificada, el trato a los alumnos varió considerablemente de la antigua rigidez



Archivo Histórico de Marina

La incorporación de los sumergibles Ferré *y* Palacios *entre los años 1912 y 1913 marcó el inicio de la actual Fuerza de Submarinos peruana.*

disciplinaria aplicada a los estudios a un trato más afable.

Con referencia al tiempo de permanencia en la Escuela Naval, se establecía un año preparatorio destinado a las matemáticas y tres años técnicos consagrados al estudio de cursos profesionales.

Todas estas propuestas fueron aceptadas por la superioridad, y con resolución del 5 de febrero de 1906, fue aprobado el mencionado proyecto de reforma al reglamento de la Escuela Naval[11].

Las mejoras en este centro académico durante su gestión no solamente se limitaron a la parte organizativa, sino también a la funcional. El pontón *Perú*, no resultaba por su antigüedad y limitaciones la nave más adecuada para el funcionamiento de una escuela naval, y por ello, a recomendación de Marguerye, la Escuela se trasladó a bordo del transporte *Iquitos*, buque que sin mayores inconvenientes fue acondicionado para su nuevo propósito.

Las prácticas de guardiamarinas peruanos en buques extranjeros

La carencia de unidades navales adecuadas para que los oficiales que egresaban de la Escuela Naval efectuaran prácticas profesionales, fue parcialmente resuelta cuando a partir de 1902, varios guardiamarinas peruanos se embarcaron en buques extranjeros. En efecto, en 1902 seis guardiamarinas realizaron sus prácticas durante un período

(11) *Garaycochea, L.* Legislación Militar del Perú. *Colección de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina. Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1907. T. IV, p. 221.*

de tres años en buques de la escuadra argentina; dos años más tarde siete guardiamarinas fueron embarcados en el buque escuela *Nautilus* de la armada española; y en 1905, seis guardiamarinas hacían lo propio en buques norteamericanos. Esta política fue continuada a recomendación de Marguerye, quien gestionó el embarque en buques franceses de varios guardiamarinas egresados de la Escuela Naval en los años 1906 y 1907.

La elaboración de una Ley Orgánica para la Armada

Mientras se desempeñó como director de la Escuela Naval, Marguerye no sólo limitó su accionar a ese centro de estudios, sino también propuso una serie de reformas en el ámbito institucional mediante la elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la Marina.

Ello lo consideró indispensable debido a que la organización institucional no era la más adecuada, y al respecto, uno de los oficiales que vendría posteriormente al Perú para integrarse a la misión ha escrito que "prácticamente, la Marina no poseía ningún texto legislativo o reglamentario; ella vivía sobre una especie de derecho consuetudinario".

"A bordo de cualquier nave, el comandante organizaba lo mejor que podía la instrucción de los reclutas, la formación y la instrucción de sus subalternos... La pequeña fuerza naval sin bases, ni servicios en tierra vivía en la rada del Callao como hubiera podido vivir en una rada extranjera, se compraba en tierra artículos navales según las necesidades del servicio; la obtención de fondos o créditos necesarios era para los comandantes ocasión para desarrollar un verdadero talento diplomático. Cada buque vivía suelto; su comandante dependía directamente del gobierno, sin existir un comando que lo representara"[12].

Sin embargo, la aprobación de dicha ley orgánica sería siempre postergada en el Congreso, y en la práctica la mayor parte de sus prescripciones entraron en vigor y tomaron de hecho fuerza de ley[13].

El nombramiento de Marguerye como Director de Marina y el traslado de la Escuela Naval a Bellavista

Como se indicó, Marguerye estuvo a cargo de la dirección de la Escuela Naval hasta inicios de 1908, dado que el 28 de enero de aquel año fue puesto a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. En dicho ministerio desempeñó funciones de asesor durante un breve período, habiéndose ausentado del Perú a fines de 1908 en uso de una licencia para viajar a Francia por motivos particulares. Desde su nuevo puesto continuó obrando a favor de la Escuela Naval, y una de sus recomendaciones fue el traslado de dicho centro de estudios a tierra[14]. Por otro lado, en un informe fechado el 20 de octubre de ese año, re-

(12) Guilleux, op. cit. p. 891.

(13) Ídem.

(14) Debido a que durante su permanencia a bordo del Iquitos *se efectuaron viajes continuos a lo largo de 1908, el nivel de las clases dictadas a bordo no fue del todo satisfactorio, puesto que el reemplazo de profesores de la talla de Víctor Andrés Belaúnde y Federico Villarreal por entusiastas oficiales, que debían compartir las labores propias de la navegación con la docencia, fueron en detrimento de la instrucción. Ortiz, Jorge.* La Escuela Naval del Perú... *p. 73.*

comendaba entre otras cosas la creación de un Estado Mayor General de Marina compuesto por tres secciones, destinado a reemplazar a la Dirección de Marina existente, como órgano de asesoría del Ministerio de Guerra y Marina[15]. Luego que retornara Marguerye de Francia, el gobierno renovó su contrato, ascendiéndolo a capitán de navío. En mayo de 1909, habiendo sido considerada su recomendación en torno a la creación de un Estado Mayor para la Marina, Marguerye fue nombrado Director de Marina[16], mencionándose en la resolución correspondiente que dicho cargo lo desempeñaría mientras se organizara el Estado Mayor.

En lo que respecta a la Escuela Naval, un cambio importante se dio en marzo de 1909, cuando se decidió trasladarla a un local en tierra. El lugar elegido fue el que ocupaba la Escuela Superior de Guerra, ubicado en Bellavista. Este cambio, aunque no resolvía la necesidad de poseer un verdadero buque escuela para que los alumnos realizaran sus prácticas en la mar, fue acogido favorablemente por la oficialidad. Al parecer esta decisión venía siendo evaluada desde meses atrás y al respecto, en la edición de la Revista de Marina, correspondiente a diciembre de 1908, un articulo escrito por un autor bajo el seudónimo de *Armand Lufeau* comentaba favorablemente su traslado a tierra, aunque indicaba que su funcionamiento en el local mencionado debía de ser transitorio[17].

Sin embargo, es interesante notar que en la armada francesa de aquellos años, se prefería que la instrucción de los guardiamarinas se hiciera en buques de la armada, a diferencia de lo que ocurría en las marinas británica y norteamericana, en las que primero se realizaba una fase teórica en tierra para luego efectuar las prácticas profesionales a bordo. Esta última modalidad es la que finalmente fue adoptada por la armada francesa pocos años después y hasta la actualidad es la que impera en la mayoría de armadas del mundo.

El relevo de Marguerye y la llegada de otros oficiales para la Misión Naval

El contrato de Paul de Marguerye llegó a su término a finales de 1910 y para reemplazarlo se contrató a otro oficial de la misma nacionalidad, el teniente de navío Pierre N. Guette, nombrado con fecha 1° de diciembre del año indicado, para ocupar el puesto de Director de Marina, otorgándo-

(15) *Archivo Histórico de Marina. Serie Misión Naval Francesa.* Rapport sur l' organization militaire et administrative des services de la Marine. *Callao, 20 octubre 1908. Folios 24-33.*

(16) *Archivo Histórico de Marina, Expediente Personal del capitán de navío Paul de Marguerye. R.M. N° 199 del Ministerio de Guerra y Marina del 8 de mayo de 1909. Folio N°6.*

(17) *En este artículo, el autor indicaba que "Siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo... Según entendemos, la Escuela Naval será establecida en Bellavista, en el local que hoy ocupa la Escuela de Guerra, local que estudiado con seriedad y conciencia, resulta muy inaparente para el fin a que se pretende destinar" y agregaba que "Nosotros creemos que la Escuela Naval podría establecerse, con positiva ventaja bajo todo punto de vista en el barrio de Chucuito (en el Callao) donde, por las diversas razones que nadie desconoce, podríamos paulatinamente llegar a tener una Escuela Naval que supiera responder a las necesidades y aspiraciones de una Marina de Guerra moderna." Lufeau, Armand. "Nuestra Escuela Naval"... pp. 441-442.*

sele el grado de Capitán de Fragata. En adición a Guette, se sumó otro oficial a la misión, el teniente de navío Joseph A. Theron, a quien también se le dio el grado de Capitán de Fragata. La elección de Theron se hizo tomando en cuenta que había servido a bordo de sumergibles franceses[18], por lo que fue destinado en un principio para hacerse cargo de la inspección de los dos sumergibles que estaban siendo construidos para el Perú en Francia. Sin embargo este último oficial viajó a nuestro país a principios de noviembre de 1911, y mediante resolución del 8 del mismo mes se le nombraba Comandante de la Estación de Sumergibles, Director de la Junta de Explosivos y a cargo del Servicio de Torpedos. En dicha colocación permanecería hasta mayo de 1912, siendo nombrado Director de la Escuela Naval ese mismo mes.

A poco de llegar Theron, el 14 de agosto de 1912, se contrató a dos oficiales más, que fueron el alférez de navío Louis C. Guilleux y el ingeniero de 1° clase Enrique Mareschal, otorgándoseles el grado de capitán de fragata e ingeniero en jefe de 2° clase, respectivamente. Se les asignó inicialmente a la dotación del recientemente adquirido crucero acorazado *Comandante Aguirre*, cuyo zarpe al Perú se esperaba pronto; mas como ello demorara, ambos recibieron órdenes de viajar a nuestro país a bordo del transporte *Iquitos*. Una vez en Lima, a Guilleux se le nombró adscrito al jefe de la misión, comandante Guette, y en marzo de 1914 recibiría un nombramiento como instructor en la Escuela Naval para dictar los cursos de Estrategia, Táctica e Historia de las guerras navales.

En lo que respecta a Mareschal, su presencia en el Perú fue muy complicada debido a problemas de índole familiar. Habiendo llegado con Guilleux en abril de 1913, fue nombrado Inspector Técnico del Material de la Armada y sus dependencias, y poco tiempo después, se le comisionó para viajar al Pará, Brasil[19].

A consecuencia de haber tenido la desgracia de perder en el transcurso de once meses a su esposa, hijo y madre, el ingeniero Mareschal se vio en la necesidad de solicitar el 29 de mayo de 1914 su retorno a Francia antes que terminase su contrato, retirándose del país al mes siguiente.

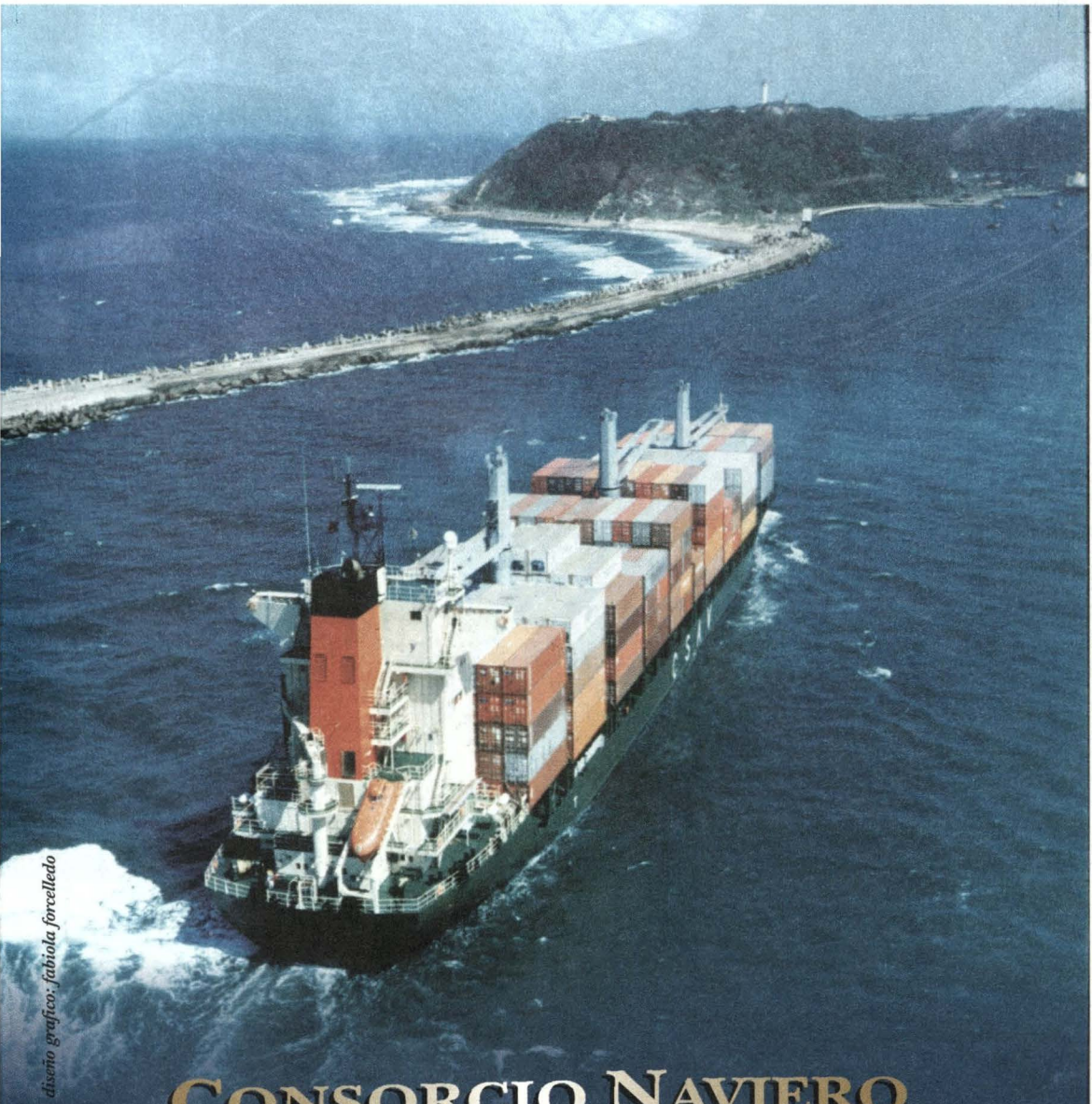
Los logros en lo que podríamos denominar la segunda etapa de la Misión Naval Francesa, fueron una continuación de lo iniciado por Marguerye. Seguidamente señalaremos cómo fueron llevadas a cabo estas nuevas reformas.

Las nuevas reformas en la Escuela Naval y su traslado al distrito de La Punta

Aunque era necesario el funcionamiento de la Escuela Naval en tierra, el local de Santa Sofía no resultaba ser el adecuado a los reales requerimientos de la Institución. Luego que asumieran sus cargos, los co-

(18) *Ortiz, Jorge:* Lazos marítimos entre el Perú y Francia, siglos XVIII al XX. *En* Derroteros del Mar del Sur, *N° 5, 1997.*

(19) *Respecto a este viaje no se tienen mayores referencias, pero probablemente haya sido con la finalidad de inspeccionar las obras de reparación a las que estaba siendo sometido el cazatorpedero* Teniente Rodríguez *en un astillero de aquel lugar.*



diseño grafico: 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

RECORTA ESTE CUPON Y ENVIALO A NUESTRAS OFICINAS EN LA DIRECCION INDICADA

Libro Marina de Guerra del Perú

Si desea mayor información acerca de la publicación dirigirse a:

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

Adquiéralo ahora

Grado.....

Nombre:.....

.....

Dependencia.....

Teléfono:.....

Fax:.....

e-mail:.....

Costo del libro
Marina de Guerra del Perú

30.00 dólares americanos

- **Descuento por planilla en tres armadas (sólo personal naval):**
  Coloque su número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y enviela a:
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Número de CIP:

FIRMA

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

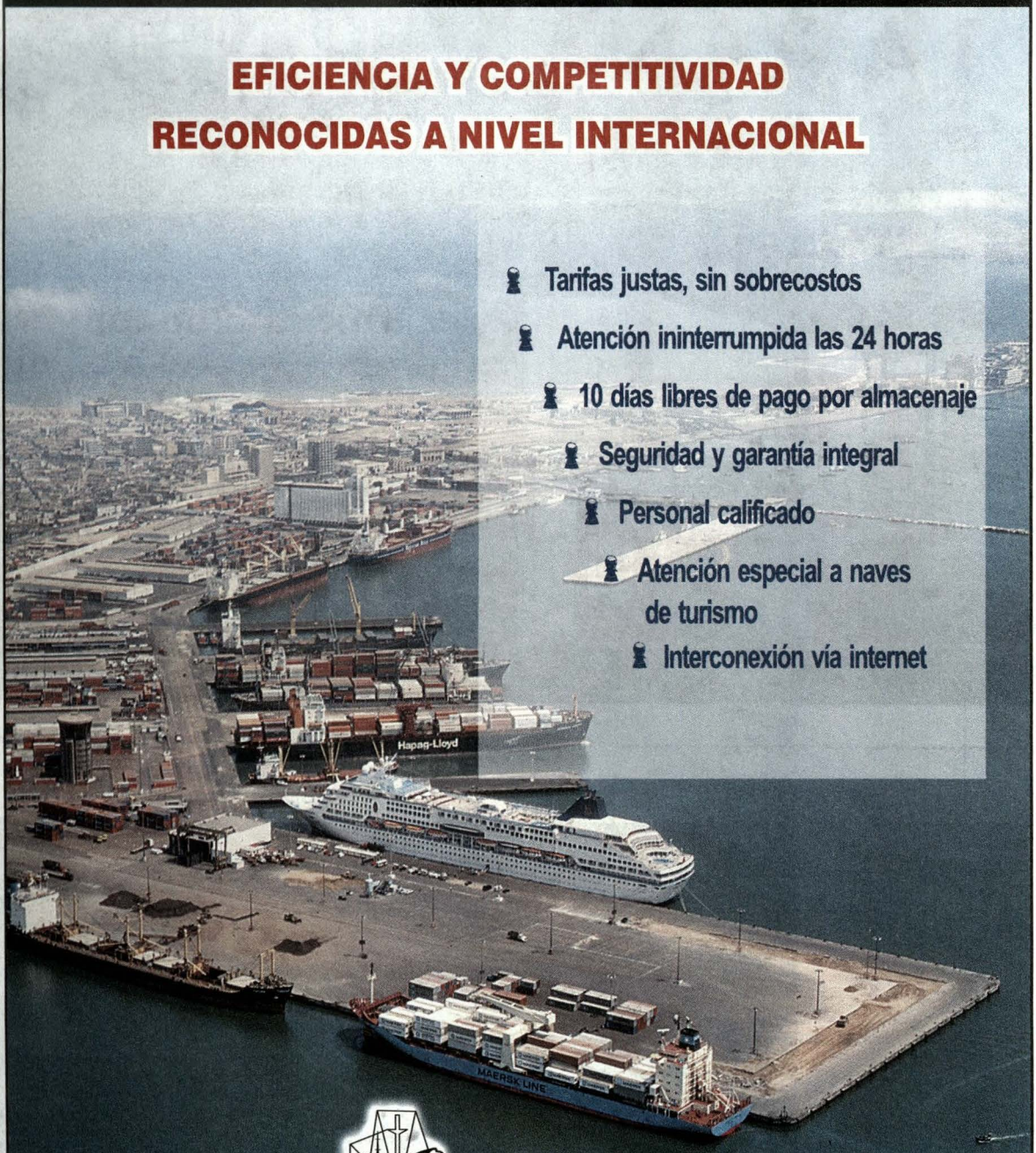
- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP:

FIRMA

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



Archivo Histórico de Marina

Antiguo local de la Escuela Naval en Bellavista. El traslado de este centro académico a tierra, efectuado en 1909, y su posterior ubicación definitiva en el distrito de La Punta fue uno de los logros de la Misión Naval Francesa.

mandantes Guette y Theron lograron impulsar la idea de trasladar la Escuela a una ubicación más aparente. En efecto, en el año 1912 se empezó la construcción del nuevo local de la Escuela Naval en el distrito de La Punta, en un predio estatal de 14 000 metros cuadrados que el gobierno del Presidente Leguía había destinado para tal propósito. Sin embargo, a pesar de haber sido inaugurado el flamante local el 15 de setiembre de 1912, recién el 4 de febrero de 1915 se iniciarían las labores allí, debido a algunos inconvenientes por su ubicación cercana al mar, y demoras relacionadas a su implementación.

En lo que respecta a la parte funcional, bajo la dirección del comandante Theron la Escuela Naval entró a un período de verdadera reorganización[20]. En consideración al aumento progresivo de unidades en la escuadra se incrementó la cantidad de alumnos en la Escuela. Por otro lado, se creó una sección de maquinistas para formar y poder contar con oficialidad nacional, para ir

(20) *Ministerio de Guerra y Marina:* Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, 1912. *Lima, Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional", p. 21.*

prescindiendo de la contratación de personal extranjero de dicha especialidad[21]. Asimismo, a partir de 1914, en el plan de estudios se consideraron los cursos de Derecho Marítimo, Estrategia, Táctica y Literatura Castellana. En general, durante este período, como Guilleux lo ha señalado, bajo la dirección de Theron se reformó la enseñanza de la Escuela Naval, dándole una orientación más especializada a través de la revisión de los programas de enseñanza, y la puesta al día de los cursos con la ayuda de la reglamentación francesa, siendo algunos de ellos dictados por los propios miembros de la misión[22]. En lo que respecta a las prácticas en la mar, se estableció un enlace con la Escuadra, la cual suministraba varias veces por semana los instructores y material para los ejercicios, ya fueren embarcaciones, artillería, señales, personal y otros materiales[23]. Al igual que en años anteriores, hasta 1914 se continuó con el envío de los guardiamarinas al extranjero para efectuar su fase de prácticas profesionales a bordo.

La creación de la Comandancia General de la Escuadra

Con la desaparición de las últimas unidades de la Escuadra el 16 de enero de 1881, dejó de existir también la Comandancia General de la misma. Con el lento resurgir de la Marina durante la posguerra, con el propósito de regular el servicio de los buques y normar la relación entre sus comandantes y el ministerio del ramo, se creó en diciembre de 1885 la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao, organismo que tuvo breve existencia, puesto que el 12 de julio de 1896 se organizó por decreto supremo la Comandancia General de la Escuadra. Sin embargo, a pesar de ser un ente administrativo y operativo para un adecuado funcionamiento de los buques de la Armada, fue nuevamente suprimida en enero de 1901, por razones de índole económica.

La inexistencia de una comandancia a cargo de los buques era una deficiencia que requería pronta solución. De acuerdo a lo que menciona Guilleux en el relato citado, gracias a las gestiones de la misión naval, en diciembre de 1910 se creó una vez más la Comandancia General de la Escuadra, quedando bajo el mando unitario de un jefe la pequeña fuerza naval secundado por un Estado Mayor suficiente[24]; al parecer, debido a que esta medida restaba mucho de la autonomía de la que hasta entonces habían gozado los comandantes de unidad, la Comandancia fue suprimida al poco tiempo.

(21) La creación de esta sección para formar oficialidad para operar las plantas propulsoras en los buques, se puede considerar como uno de los logros más importantes de la Misión Naval Francesa, salvándose para el futuro una gran deficiencia de la que había adolecido la Armada hasta ese entonces. Sin embargo, no se debe dejar de mencionar que un primer esfuerzo al respecto se había realizado años antes, para ser más precisos, en 1907, cuando fueron enviados a Inglaterra un grupo de jóvenes de las Escuela de Artes y Oficios para formarse como ingenieros mecánicos para las unidades de la Escuadra.

(22) Guilleux, Louis. Op. cit. p.893.

(23) Ídem.

(24) Ibídem, p. 892.

Por decreto supremo del 1° de marzo de 1913, la Comandancia General de la Escuadra quedó restablecida con arreglo al Código de la Marina Militar. Esta medida fue apreciada favorablemente por el ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela, quien en su memoria al Congreso de aquel año, indicó que con su funcionamiento se obtuvo una notable mejora en diversos servicios a bordo, como por ejemplo el servicio sanitario de las naves, así como un incremento en los ejercicios de artillería y torpedos con resultados halagadores. Dentro de la organización de esta comandancia se incluía una Mayoría de Órdenes que cumplía las funciones de un Estado Mayor[25].

La creación del Estado Mayor de Marina y la Intendencia General

Otra de las necesidades institucionales planteadas por la misión naval y desde la propia Armada, fue el que contase con un Estado Mayor. La oficialidad hizo sentir su opinión al respecto a través de las páginas de la *Revista de Marina*. En un artículo publicado en la edición N° 13 correspondiente al mes de abril de 1908 bajo el título de "Necesidad de crear un Estado Mayor en nuestra Armada", el autor planteaba tal necesidad argumentando entre otras cosas que "La utilidad que reporta a un país (que cuente con escuadra por insignificante que ella sea) la existencia y funcionamiento de un Estado Mayor es innegable; pues esta institución, viene a ser, como en el ejército, la llave principal de todo el movimiento tanto del personal como del material que actúa en una escuadra: de él nacen las reformas o creación de proyectos que se sujetan al juicio del ministerio respectivo..." y agregaba que "hoy al carecer de un Estado Mayor de Marina, carecemos por así decirlo, de todo, bajo el punto de vista de la organización..."[26]. Este sentir pronto fue acogido, y el ministro de Guerra y Marina, en su memoria correspondiente al año 1909, hizo mención de tal necesidad. A pesar de lo anterior, su creación no se concretaría sino en el año 1915, luego que la misión naval se hubiese retirado del Perú. En efecto, el 24 de febrero de 1915, en decreto firmado por el coronel Oscar R. Benavides, Presidente provisorio de la República, se creaba el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando de un capitán de navío y organizado en tres secciones: la primera para el personal, la segunda para el material y la tercera para encargarse de la Organización y Estudios Técnicos. Asimismo, se establecía que estarían bajo la dependencia del Estado Mayor los buques de la Escuadra, establecimientos de enseñanza y demás servicios de la Marina[27].

En lo que respecta a la Intendencia General, cuya creación fue llevada a cabo por la misión naval a principios de 1911, se logró el objetivo de organizar y mejorar la

(25) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela presenta al Congreso Ordinario de 1913. *Lima, imp. Americana. pp XLII-XLIII.*

(26) *Arufa:* Necesidad de creación de un Estado Mayor en nuestra Armada. *En* Revista de Marina, *ed abril, 1908, N° 13, pp. 11-12.*

(27) *Garaycochea, L.:* Legislación Militar del Perú. *T. VIII, pp.297-298.*

provisión de servicios y materiales a los buques de la Escuadra.

El establecimiento del depósito de municiones y explosivos en San Lorenzo

Otro de los aportes de la misión estuvo relacionado a la conservación y almacenamiento de la munición de los buques de la escuadra. Desde el año 1908 se había establecido en la isla San Lorenzo un depósito provisional para los explosivos de la Armada, que empleaba las instalaciones de la Casa Harris. Sin embargo, lo provisional de tal dependencia no llenaba los requerimientos que tal lugar requería, por lo que la superioridad nombró el 8 de noviembre de 1911 al comandante Theron para que se hiciera cargo de la dirección de la Junta de Explosivos. El comandante Guilleux, quien integró también dicha junta, ha descrito la inadecuada forma en que se conservaban los explosivos y municiones de la Escuadra, así como que debido a una falta de decisión por parte de las autoridades políticas, a pesar de encontrarse los estudios respectivos listos, la solución al problema fue inexplicablemente postergada y no se llegó a ejecutar por el estallido de la guerra en Europa[28].

Con relación a este tema y basándose en la documentación de la época, se aprecia que a pesar de la desidia al respecto, persistía el interés de la Armada por mejorar esas deficiencias, y en razón de ello, en febrero de 1913 se había nombrado una comisión especial que tuvo además el encargo de preparar un reglamento para el cuidado de explosivos[29].

Las adquisiciones navales: los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* y la frustrada adquisición del *Dupuy de Lome*

La época durante la cual estuvo presente en el Perú la Misión Naval Francesa, fue de gran tensión diplomática para el país. Hemos mencionado que las fronteras aún se hallaban sin definición, y ante la agresiva política de Chile alentando conflictos por las diferencias que el Perú tenía con Ecuador y Colombia, urgía buscar arreglos limítrofes con los vecinos. Así fue percibido por el Presidente Leguía, quien durante su primer gobierno (1908-1912) trató de liquidar las cuestiones de límites por las vías más expeditivas, logrando algunos avances con Brasil. Con el Ecuador, en cambio, las cosas fueron empeorando a

(28) *Al respecto, en su artículo sobre la Misión Naval Francesa, dice que "las municiones de la escuadra fueron depositadas en una isla de la Bahía del Callao (San Lorenzo), en un lugar en donde por felicidad a nadie se le ocurría ir. Estaban arrumadas mal que bien en un viejo cobertizo sin cerraduras y prácticamente sin guardianía. Hubo un antiguo proyecto para la construcción de un depósito, pero que no estaba con el día. Esta cuestión fue una de las primeras abordadas por la misión. La casa Schneider había ofrecido al Gobierno peruano suministrar los planos del inmueble; en 1913 terminé con los textos necesarios: reclutamiento y organización del personal, reglamentos y consigna concernientes a la conservación, inspecciones periódicas, etc... No faltaba más que las firmas que diesen la orden de ejecución y que se votaran los créditos; la lucha paciente para adquirirlos duraba todavía en 1914. Se podía mencionar también los trabajos, pero fueron efímeros". Guilleux, op. cit. p.892.*

(29) *Ministerio de Guerra y Marina.* Memoria.... *1913. p.LVI.*

medida que se conocían los resultados del laudo arbitral español sobre el asunto de Jaén y Maynas, llevando a ambos países a una situación prebélica entre marzo y abril de 1910. Para terminar de complicar las cosas en el campo internacional, nuestras relaciones con Bolivia se vieron enturbiadas con un serio incidente fronterizo; y en forma similar, la situación con Colombia se deterioró al punto que se tuvo que ir a una situación de guerra en 1911.

Por otro lado, hacia el año 1907, a pesar de haberse incorporado los dos cruceros exploradores, la Armada Peruana estaba muy lejos de hallarse en las condiciones adecuadas para la defensa del extenso litoral y por ello era necesario elaborar un plan naval para dotar al Perú de los elementos que se requerían. De los adversarios más probables en caso de producirse un conflicto armado, únicamente Chile representaba en el mar un peligro muy serio, por la aplastante superioridad material de su escuadra[30].

Uno de los objetivos que se trazó la Misión Naval Francesa fue precisamente la de establecer una política adecuada para adquisiciones navales. Al respecto, el comandante Guette era de la idea de que, existiendo problemas fronterizos con los países vecinos, la única opción viable para el Perú era la de una estrategia fundamentalmente defensiva que considerara el empleo de sumergibles y cazatorpederos. Al respecto, Guilleux nos ha dado a conocer de qué manera apreciaban la situación los oficiales integrantes de la misión. Se debía poner al territorio nacional fuera del alcance de los posibles enemigos y éste debía ser el primer objetivo de la marina; ello significaba que se tenía que impedir un desembarco y por ese tiempo la doctrina naval francesa vigente derivada de las ideas de la denominada "Jeune ècole" (escuela joven), daba una gran importancia al empleo de buques pequeños y rápidos como los torpederos, así como a los sumergibles. Sobre este último tipo de buques, Guilleux afirmaba que "por la condición sobria del periscopio, era, por decirlo así, imposible señalar un submarino en inmersión y éste era generalmente invulnerable"[31]. En lo que a Guette respecta, estaba al tanto de las bondades de los sumergibles franceses y vio de inmediato el provecho que se podía sacar de su empleo para la defensa del Perú[32].

Es oportuno precisar que la idea de elaborar un programa naval era compartida por la oficialidad peruana. Un colaborador de la *Revista de Marina*, había escrito al respecto que el Perú debía desarrollar "un programa naval que comprendiera no sólo la adquisición de barcos, sino también, la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras de-

(30) *En 1906, la escuadra chilena contaba con un acorazado, el* Capitán Prat *de 6.901 toneladas ,construido en 1891; dos cruceros acorazados: el* Esmeralda, *de 7.000 toneladas, construido en 1896; el* O'Higgins *de 8.500 toneladas, construido en 1898; cuatro cruceros protegidos, que eran el* Presidente Errázuriz *y el* Presidente Pinto *construidos en 1892, con 2.047 toneladas, el* Blanco Encalada *de 3.437 toneladas, construido en 1897 y el* Chacabuco, *de 1.101 toneladas, construido en 1898. Adicionalmente, contaba con dos cañoneras torpederas, y diecinueve torpederas.*

(31) *Guilleux. Op. cit. p.897.*

(32) *Ídem, p. 898.*

pendencias indispensables para una marina de guerra", y más adelante agregaba que "la adquisición de elementos navales sin obedecer a un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias; en cambio, la formación de una escuadra en conformidad con un programa juicioso y razonado, nos proporcionaría una vida tranquila, resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur"[33].

Como se ha podido apreciar, las condiciones para la adquisición de unidades que permitieran conformar una escuadra adecuada a los requerimientos defensivos del país estaban dadas y únicamente faltaba llevar a cabo tal idea.

La Asociación Nacional Pro-Marina, que había contribuido decisivamente en la compra de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, desde 1908 había estado abocada en la posibilidad de adquirir un buque escuela a vela para nuestra marina; en vista de la situación internacional del momento, a pedido de la referida asociación una comisión, conformada por los comandantes J. Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel, analizó si era conveniente invertir los fondos recaudados en colecta pública para el buque escuela o destinarlos a otros fines. De esta manera, el 3 de marzo de 1910, la citada comisión recomendó emplear los fondos recaudados para la construcción de sumergibles, a los que se consideraba capaces de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo, o al menos disuadiendo, su aproximación a nuestros puertos[34]. Estas apreciaciones, que coincidían con el pensamiento de los oficiales de la Misión Naval Francesa, fueron las que impulsaron a que el Perú adquiriese sus primeros sumergibles.

Luego de haberse decidido dotar a la escuadra con sumergibles, el 27 de mayo de 1910, mediante una resolución suprema, se creó una comisión especial para la vigilancia y recepción de las construcciones navales que se harían en Europa. Esta comisión a cargo del capitán de corbeta Ernesto Caballero y secundada por el teniente primero Juan de Althaus, fue la que viajó al astillero Messieurs Schneider & Cie, en Chalons Sur Saone, Francia, con la finalidad de supervisar la construcción de dos sumergibles del tipo *Laubeuf*, modelo escogido para nuestra marina.

Luego de firmarse el contrato entre abril y mayo de 1910, fueron empezados a construir luego, habiéndoseles asignado en un principio las siglas *S.C. 1* y *S.C.2*; mediante una resolución de fecha 7 de setiembre de 1910 se les dio los nombres de *Aguirre* y *Palacios* respectivamente. Al primero de los mencionados le fue cambiado nuevamente el nombre por el de *Ferré*, debido a que el nombre *Comandante Aguirre* había sido asignado al recién adquirido crucero acorazado *Dupuy de Lome*.

El *Ferré* fue el primero en ser completado y su traslado al Perú se efectuó a bordo

(33) *Lufeau, Armand:* Programa Naval. *En* Revista de Marina, *ed. julio, 1908, pp. 190-192.*

(34) *Ortiz, Jorge:* Historia de los submarinos Peruanos. Apuntes para su historia II entrega: Los submarinos Ferré y Palacios. *En* Revista de Marina, *ed. nov.-dic, 1988, pp. 206.*

del buque dique *Kangorou*, arribando al Callao el 19 de octubre de 1912, mientras que el *Palacios*, luego de ser completado a mediados de 1913, se embarcó también a bordo del *Kangorou*, llegando al Callao a mediados de octubre de ese año, siendo lanzado en aguas chalacas el 5 de noviembre[35]. De esta forma, los sumergibles *Ferré* y *Palacios* se convirtieron en las primeras unidades submarinas en Sudamérica.

Otra de las unidades adquiridas en Francia durante el tiempo de la Misión Naval Francesa fue el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*. La construcción de este buque fue ofrecida al Gobierno peruano en 1910 por la firma Schneider-Creusot, al tenerse conocimiento que se deseaba adquirir una unidad de ese tipo. La propuesta hecha por el constructor consistió en la entrega de un cazatorpedero propulsado por turbinas similar a los de último tipo de la marina francesa, aunque con algunas mejoras en su diseño. Para evaluar la referida propuesta se entregó al ministerio de Guerra y Marina un legajo completo sobre sus características y los materiales empleados en la construcción.

Una vez aprobada la propuesta por el Gobierno, se firmó el contrato con Schneider et Cie. de Tolón, estableciendo el precio de la compra del buque en Lp. 80 000. En Lima actuó como representante del astillero el ingeniero Michel Fort, y en Francia, la Comisión Naval peruana a cargo del contralmirante Manuel Villavisencio, conjuntamente con la legación peruana en ese país. La supervisión de los trabajos de construcción la realizó el teniente primero José R. Gálvez, quien en cumplimiento de sus órdenes, ejerció un eficaz control.

En enero de 1912 el buque fue lanzado al agua, y una vez concluidas las obras en el astillero, el 10 de octubre de ese año, zarpó de Tolón con destino al Callao tripulado por una dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente primero Tomás Pizarro. Cabe mencionar que conforme a lo contratado, la artillería sería instalada al arribar al Perú. Durante el viaje, efectuó una recalada en Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre para reaprovisionarse, y allí recibió órdenes de dirigirse a Belem do Pará (Brasil) para ser entregado a una dotación peruana que luego lo llevaría a Iquitos. Debido a una colisión con un mercante ocurrida al arribar al puerto brasileño el 28 de noviembre, perdió parte de la proa, por lo que tuvo que ser reparado allí. Debido a ciertas complicaciones diplomáticas con Brasil, su estadía en Pará se prolongó hasta julio de 1914, luego de lo cual zarpó hacia el Perú empleando como ruta el Canal de Panamá un día antes de su inauguración (16 de agosto de 1914), convirtiéndose de esta forma en el primer buque de guerra del mundo en cruzar por esta vía interoceánica.

Para los miembros de la Misión estaba claro de qué manera debían llevarse a cabo las adquisiciones navales; sin embargo, algo que no estaba dentro de lo planificado surgió en 1910, a raíz de noticias que se tuvieron respecto a que el gobierno de Ecuador se hallaba negociando con Italia la compra

(35) Revista Variedades. *Lima, 1913. pp. 4004, 4016,4066.*

del crucero protegido *Umbria*[36]. Estas noticias produjeron cierta agitación en Lima, donde el representante de Francia fue convocado por el ministro de Guerra y Marina para indagar sobre la posibilidad de adquirir un crucero acorazado en su país[37]. En una nota fechada el 20 de abril de 1911, el ministro francés de Asuntos Extranjeros informó al ministro de Marina de la solicitud peruana para comprar un crucero del tipo *Montcalm*[38]. Al parecer, tal interés había surgido del propio presidente Leguía, cuando el crucero francés mencionado estuvo de visita en el puerto del Callao[39]. Entonces, el ministro francés pensó en una restauración del *Dupuy de Lome*, el cual aún se hallaba en condiciones aparentes. En un informe fechado el 22 de junio, la Dirección de Construcciones Navales de la Marina francesa comunicó al ministro que los trabajos de reparación y reactivación del *Dupuy de Lome*, para que se encontrara expedito para iniciar sus pruebas en la mar, se estimaban en cuatro meses y medio[40]. El 29 de junio, el ministro de Asuntos Extranjeros comunicó al ministro de Marina que el Gobierno peruano había aceptado la propuesta francesa.

Es necesario anotar que en opinión del comandante Guette, de la Misión Naval Francesa, la compra de un crucero acorazado no tenía cabida en el programa de rearme propuesto para el Perú[41]. Sin embargo, el empecinamiento presidencial, el precio de venta por dicho buque que ascendía a 3 000 000 de francos, que era el 15% de su valor original, así como las facilidades para pagarlo durante un periodo bastante prolongado[42], determinaron se concrete su compra. Una vez efectuadas las coordinaciones necesarias se procedió a la elaboración del contrato, fijándose ini-

(36) *Este buque era un crucero protegido de 2.300t de desplazamiento, y formaba parte de una clase de cinco unidades en servicio en la marina italiana. Estaba armado con seis cañones de tiro rápido de 120mm en torres dobles, con ocho cañones de 57mm y dos tubos lanzatorpedos.*

(37) *Feron, Luc. "Le croisier cuirassé Dupuy de Lome". En* Marines guerre et commerce, *N° 61. Ed.jun.-jul. Nantes,1999, p. 55.*

(38) *Ídem.*

(39) *El comandante Guilleux en el artículo que hemos citado titulado "Una misión naval en el Perú (1905 - 1914), narra una versión muy similar, y menciona que el interés por la compra de este buque nació de parte del Presidente Leguía, cuando por el Callao estuvo de visita el crucero francés* Montcalm, *y que el gobernante, impresionado con aquel navío, dispuso que la misión naval que se hallaba en Francia efectuara indagaciones para comprar algo similar; por ella o por otro conducto se supo en Lima que la Marina Francesa tenía en desarme algunos cruceros destinados a ser vendidos en un futuro más o menos próximo. Agrega que la elección peruana recayó sobre el* Dupuy de Lome, *a pesar de las objeciones del comandante Guette.*

(40) *Cabe mencionar que por su parte, la Dirección de Construcciones Navales del puerto de L'Orient, indicó que una posible reparación del* Dupuy de Lome *implicaría el reemplazo de un 15% del forro exterior de la obra viva, a un costo aproximado de 142 000 francos, y que lo recomendable era el empleo de soldadura autógena para ahorrar tiempo y gastos mayores. Feron, Luc. Op. cit.*

(41) *Guilleux, Louis. Op. cit., p. 901.*

(42) *Idem, p. 899.*

cialmente la entrega del buque en cuatro meses y medio[43].

Quien suscribió el contrato en representación del Gobierno peruano fue el embajador del Perú en París, señor Candamo. Por otra parte, para hacerse cargo de la inspección y supervisión de los trabajos de reactivación se nombró a una comisión presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio, e integrada por el capitán de navío Ernesto de Mora, designado para asumir el comando de la nave, y por algunos oficiales más, quienes viajaron a Francia el 23 de enero de 1912 a bordo del vapor *Urubamba*. El nombre que el Perú le dio al buque, fue el de *Comandante Aguirre*, en honor al fallecido segundo comandante del monitor *Huáscar*, y la ceremonia de afirmado del pabellón nacional se llevó a cabo el 22 de octubre de 1912, fecha en la que la dotación peruana asumió el control del buque, pero sin haber recibido oficialmente los trabajos contratados.

En lo referido a las condiciones de entrega del buque, la marina francesa se comprometía a entregarlo con un stock de repuestos y munición[44].

La comisión francesa nombrada para hacerse cargo de los trabajos de reactivación, tomó conocimiento de las especificaciones formuladas por los miembros de la misión naval peruana, que establecían algunos puntos en lo referente a las pruebas del buque antes de su entrega oficial al Perú. En ellas se indicaba que se debía efectuar varias pruebas preliminares para evaluar las condiciones de la planta propulsora, artillería y otros equipos de a bordo. Realizadas las pruebas preliminares, el buque ingresó a dique los primeros días de marzo, luego de lo cual realizó nuevas pruebas con resultados satisfactorios.

Mientras tanto, la misión naval peruana había contratado a la Casa Schneider para que realizara un recorrido de la artillería y un cambio de los cañones de pequeño calibre de a bordo, para lo que se requirió que el buque fuera trasladado a Burdeos, puerto en el cual se estimaba sería tomado por la dotación peruana a finales de abril. Los 320 hombres restantes entre oficiales y tripulantes que conformaban la dotación, viajaron a bordo del transporte *Iquitos*, arribando el 6 de setiembre al

---

(43) En dicho contrato, aparte de fijarse el precio de venta, se establecía que el Gobierno peruano tendría que reembolsar a la Marina francesa todos los gastos que demandase la reactivación del buque, ya fueran materiales, mano de obra, así como los gastos que implicaban la realización de las pruebas, todo lo que se estimaba en 700 000 francos adicionales. Por otro lado, en lo relacionado a la forma de pago, se acordó efectuarlo en tres cuotas, la primera, ascendente a 1 000 000 de francos a la firma del contrato, otra segunda cantidad igual a ser entregada en L'Orient durante las reparaciones, y la tercera, a ser cancelada tres meses después de la entrega oficial del buque a la marina peruana.

(44) La munición con la que debía entregarse el buque comprendía 2 000 proyectiles de acero y 2 000 de hierro fundido para los 12 cañones de 47 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 5 cañones de 65 mm M1885; 500 proyectiles de acero y 500 de hierro fundido para los 2 cañones de 37 mm; 63 proyectiles de acero e igual cantidad de hierro fundido para los 2 cañones de 194,6 mm y para los seis de 164 mm, 378 proyectiles de acero y 646 de hierro fundido. Cabe señalar que por aquel entonces, la artillería y munición de la batería principal y de mediano calibre de este buque ya no eran empleadas por la marina francesa.

puerto de L'Orient, en cuyo arsenal se hallaba la nave[45].

Las controversias en torno a la compra del *Dupuy de Lome*

En un principio las gestiones para traer al *Comandante Aguirre* al Perú se realizaron sin mayores contratiempos; sin embargo, a pesar de hallarse prácticamente listo el buque para zarpar, se presentaron varios inconvenientes y no precisamente por parte del gobierno o de la marina francesa, sino más bien, desde el Perú, en donde las autoridades gubernamentales cambiaron de opinión acerca de la conveniencia de la compra de este buque.

Las razones que impidieron concluir la venta y dar lugar al viaje hacia el Perú del *Comandante Aguirre* fueron netamente políticas. El presidente Leguía durante su primer gobierno mostró una clara tendencia personalista y autoritaria que lo distanció de los grupos aristocráticos que lo habían llevado al poder; tampoco era tolerado por los pierolistas y algunos intelectuales influyentes de la época.

Con relación al buque, el cuestionamiento de su compra pudo haberse originado a raíz de una información aparecida en un periódico parisién[46], en la que se decía que "se estaba cambiando un montón de chatarra por el oro del Perú", noticia que no tardó en llegar a Lima y que junto con una serie de panfletos y hojas sueltas circularon por la capital desprestigiando las condiciones del "Aguirre" como buque de guerra efectivo, dieron mayores argumentos a los sectores políticos opositores al régimen de Leguía para sus ataques al gobierno. Su sucesor en 1912, Guillermo Billinghurst fue un gobernante que se caracterizó por su discurso populista y opositor al régimen anterior. Esta fue una de las razones por las que no continuó las obras iniciadas por su predecesor, convirtiéndose en uno de los interesados en anular la compra del *Comandante Aguirre*. Sin embargo, las voces que criticaban tal adquisición no sólo se escucharon en el Perú, sino también en Chile[47].

---

(45) En referencia a este viaje y a la comisión, el contralmirante Tomás Pizarro, quien integró la dotación del buque cuando era teniente primero, ha consignado en sus memorias algunos datos interesantes, así como los inconvenientes que tuvieron que experimentar los 320 hombres que conformaron la dotación inicial para este buque. Entre los varios asuntos que relata Pizarro, hace mención que luego de haberse instalado y familiarizado con los equipos de a bordo, la novata dotación realizó algunas prácticas de navegación para entrenamiento del personal hasta estar en capacidad de emprender la travesía hacia el Perú, no mucho tiempo después de su llegada. Para iniciar ese viaje, se requería de dinero y la orden de partida, pero a pesar del alistamiento, concluyó el año 1912 sin recibirse ninguna disposición al respecto. Las penurias económicas para la dotación del Comandante Aguirre *empezaron al año siguiente. Entrado el año 1913, transcurrieron 6 meses habiendo apenas recibido dinero para pagar los sueldos y el racionamiento. Se debía 4 meses de sus haberes a todo el personal y a la casa proveedora de los víveres, por lo que se tuvo que recurrir a un proveedor de origen judío al que Pizarro califica como "salvador", puesto que arregló en pocos días la situación otorgándole crédito sin intereses a la comisión.*

(46) Guilleux, Louis. Op.cit. p. 902.

(47) Al respecto, el diario "El Mercurio" de Valparaíso publicó en su edición del 30 de diciembre de 1912 un artículo titulado "Asuntos Navales del Perú", en el que entre otras cosas se afirmaba respecto al Dupuy de Lome, *que "este crucero acorazado, veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte que no admite ni composturas, ni reparaciones, ni reformas aceptables, es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú, y no es, por consiguiente de extraño que cada día aumente el número de los que desean la nulidad del contrato... ¿Interés en evitar la compra, o simplemente una narración objetiva de lo que en realidad representaba ese buque? Puede que hayan sido ambas cosas, pero no estaban del todo alejadas de la realidad. Cabe mencionar que ya en 1912 la Armada de Chile había ordenado la construcción de dos acorazados en Gran Bretaña, destinados a ser los de mayor tamaño y potencia de fuego en toda Sudamérica, frente a los que el* Comandante Aguirre, *hubiera sido tan solo un blanco perfecto. Aunque ya es un tema diferente, mencionaré respecto a esos dos buques que Chile tan solo pudo disponer de uno de ellos recién en 1919 a causa de la Primera Guerra Mundial, mientras que a cambio del otro, convertido a portaaviones por los ingleses, recibieron varios destructores y submarinos.*

El presidente Billinghurst decidió que no se pagara el saldo del contrato de venta y el gobierno llegó a ofertar el traspaso del buque a Grecia, pero dicha nación no aceptó dado que la marina turca, su enemiga potencial, poseía buques de mayor poder ofensivo. Esto aumentó la idea de que Francia se había aprovechado del Perú y también creó un ambiente desfavorable para la Misión Naval Francesa en el Perú que, como hemos visto, no había apoyado la idea de comprar ese buque.

La breve y frustrada historia de este navío ostentando el pabellón peruano concluyó cuando Francia entró en guerra y decidió dejar en suspenso la venta. La misión naval peruana, a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora, entregó el buque en octubre de 1914 al Gobernador Marítimo del Puerto de L'Orient y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor *Urubamba*.

Al empezar la Primera Guerra Mundial, se desestimó la reactivación del *Dupuy de Lome*, debido a que la munición que empleaba su artillería ya no se fabricaba, y además, el puerto de L'Orient se hallaba dedicado a la construcción de cañoneros para la flota. El buque terminaría su vida transformado en buque mercante con el sugestivo nombre de *Peruvier*, siendo finalmente vendido como chatarra en 1923.

Lo que se puede concluir de los testimonios de oficiales de la época o por aquellos que han tratado el tema, es que el valor militar de dicho buque fue sobrestimado[48]. Téngase en cuenta que por ese tiempo la totalidad de buques capitales y/o de otros tipos ya se construían con plantas a vapor impulsadas por turbinas y los buques del tipo crucero acorazado se habían dejado de construir.

A pesar de su carácter político, la decisión de Billinghurst en torno a la anulación de la compra fue acertada, pues evitó hacernos de un crucero que para los propios franceses carecía de valor combativo.

IV. EL RETIRO DE LA MISIÓN

Al momento de estallar la Primera Guerra Mundial, los miembros de la misión naval que la conformaban eran tres, y debido a que Francia era uno de los países beligerantes, obviamente tuvieron que dar por concluido su contrato con el Gobierno peruano y alistarse para retornar a su patria.

Esto afectó también a los miembros de la misión militar, con quienes los tres marinos franceses zarparon del Callao con rumbo hacia Francia el 6 de agosto de 1914, habiendo sido despedidos de manera emotiva por las autoridades peruanas.

De esta manera inesperada concluyó la presencia de la Misión Naval Francesa en el Perú.

---

(48) Se debe tener en cuenta que en aquel entonces, el diseño de este buque en lo referente a protección y propulsión, había sido superado ampliamente en 1906 tras la aparición y desarrollo de acorazados como el inglés Dreadnought, *o de los primeros cruceros de batalla.*

V. CONCLUSIONES

Antes de emitir una apreciación final acerca de la labor realizada por la Misión Naval Francesa durante su estadía en el Perú, es pertinente tener en cuenta algunas consideraciones.

Creemos que a pesar de haber existido un interés por parte de las autoridades navales en apoyar las reformas propuestas por la misión, definitivamente se debe considerar como factor limitativo a su accionar y efectividad la cantidad de miembros que la integraron. Esto contrastaba enormemente con lo que ocurría en el ejército, que al momento de llegar el primer oficial naval francés, contaba con diez oficiales. El comandante Marguerye, fue durante cuatro años el único miembro de la misión naval; no obstante ello, su trabajo trascendió más allá de las reformas para la Escuela Naval, lugar al que estuvo destinado en un principio. Esta situación mejoró a la llegada de más miembros para la misión, puesto que su accionar contó con un mayor dinamismo y efectividad de manera simultánea.

Otro factor que sin duda influyó en la efectividad de la misión fue que la marina dependiera de un mismo ministerio que el ejército. Ello impedía contar con la fuerza necesaria para llevar a cabo las reformas en la institución y el presupuesto que la implementación de las mismas requería. Ello se puede afirmar debido a que faltó decisión y mayor apoyo en el ámbito político para promulgar la Ley Orgánica de Marina, la que inexplicablemente estuvo sin ser aprobada mientras estuvo en el Perú la misión.

Se debe señalar que de manera contraria a lo que ha expresado el investigador Efraín Cobas en su libro *Fuerza Armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú*[49], no obstante las limitaciones en su mayor parte fuera del control de la institución, la labor de la Misión Naval Francesa si contribuyó en el resurgimiento de la marina. Cobas también menciona que hubo cierto rechazo por parte de algunos oficiales de la Armada por los métodos que introdujeron; sin embargo esto no fue así, porque a través de las páginas de la *Revista de Marina*, que en su primera época coincidió con la presencia francesa en la marina, se aprecian opiniones que sugerían las mismas reformas que se hallaba realizando la misión, lo que se podría considerar como un respaldo a su accionar.

En lo referente a las mejoras obtenidas durante la gestión de la Misión Naval Francesa[50], se pueden agrupar en tres aspectos fundamentales: el primero de ellos, referido a la organización. A través de la creación del Estado Mayor General de Marina, se buscó contar con un organismo de asesoría y planeamiento para un manejo administrativo y operacional adecuado de la institución. La independización de la Intendencia de Marina de la del Ejército, buscaba que esa dependencia tuviera una auto-

(49) *Cobas, Efraín:* Fuerza Armada, misiones militares y dependencia en el Perú. *Ed. Horizonte. Lima, 1977.*

(50) *En el anexo N° 1, se sumarizan los principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.*

nomía y dedicación específica para la Armada. Por su parte, la creación de la Comandancia General de la Escuadra con su Mayoría de Órdenes, mejoró el control administrativo y operacional de las unidades a flote.

Otro aspecto importante fue el material. La puesta en práctica de un plan de adquisiciones navales que dotara de las unidades que requería realmente la Escuadra para constituir una fuerza disuasiva frente a cualquier amenaza se tradujo en la adquisición de dos sumergibles y un cazatorpedero, buques que a pesar de su pequeño tamaño poseían un gran poder disuasivo por su capacidad de atacar sorpresivamente. En el caso de los sumergibles, su adquisición le confirió al Perú ser el primer país sudamericano en poseer este tipo de naves, dando inicio también a una gran tradición y reputación en el arma submarina a la Armada.

Por último, un tercer factor importante fue la mejora en lo que a instrucción se refiere. La Escuela Naval pudo reformar su reglamento, mejorar la calidad de la enseñanza, y contar con un local definitivo y más adecuado a sus requerimientos. Por otro lado, se resolvió un problema de larga data con la creación de una sección de ingenieros y maquinistas en la escuela para dotar a los buques de la Escuadra de personal peruano. Finalmente, en un período crítico para el Perú como lo fueron las primeras décadas del siglo XX, era necesario reconstruir y modernizar la Armada para contar con un poder naval con capacidad disuasiva. Se puede afirmar que la presencia de la Misión Naval Francesa inició la modernización institucional, y a pesar de haber quedado inconclusa su labor debido a su retiro intempestivo del Perú a causa de la Primera Guerra Mundial, sus logros sentaron las bases para la profundización de mejoras con la misión naval americana.

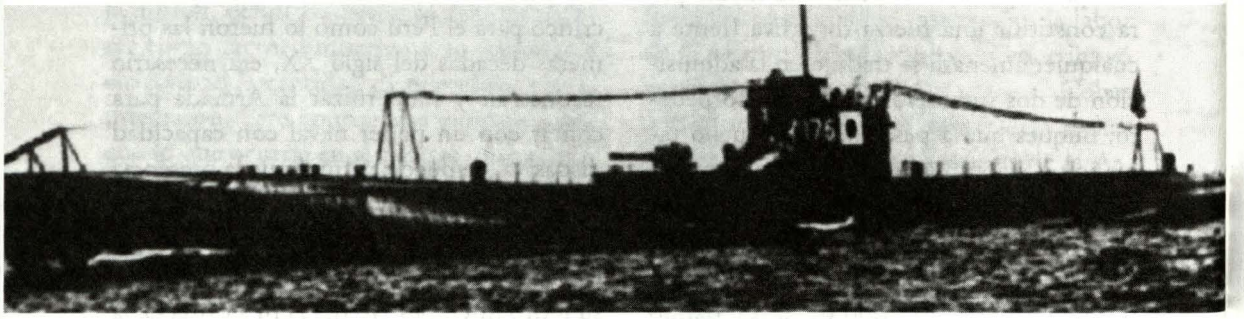
Anexo N° 1

Principales logros y acciones de la Misión Naval Francesa durante su permanencia en el Perú.

- *Elaboración de un proyecto de Ley Orgánica para la organización de la Marina.*
- *Elaboración de un Reglamento para el servicio a bordo, empleando como base su similar francés.*
- *Elaboración de una Guía elemental para el Marinero.*
- *Creación de una Intendencia General de Marina, independizándola de la del Ejército.*
- *Elaboración y puesta en vigencia de un Código de Señales.*
- *Elaboración de un proyecto para la construcción de un depósito de municiones y explosivos para la Armada en la isla San Lorenzo.*
- *Creación de una Comandancia General de la Escuadra con su respectivo Estado Mayor (Mayoría de Órdenes).*
- *Traslado a tierra y ubicación definitiva de la Escuela Naval del Perú en el distrito de La Punta.*
- *Mejora del sistema educativo y reglamento en la Escuela Naval del Perú.*
- *Creación de una Sección de Maquinistas en la Escuela Naval para la formación de oficiales especialistas en máquinas destinados a los buques de la Escuadra.*
- *Adquisición de dos sumergibles, dotando a la Armada Peruana por vez primera de este tipo de arma, y convirtiéndola en la primera en el ámbito sudamericano en poseerlos.*

LA FUERZA DE SUBMARINOS JAPONESA EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Capitán de Fragata
Jorge Saz Fernández



Submarino I-176 *del tipo* KD7, *(*Submarines of the Imperial Japanese Navy *de Polmar y Carpenter)*

INTRODUCCIÓN

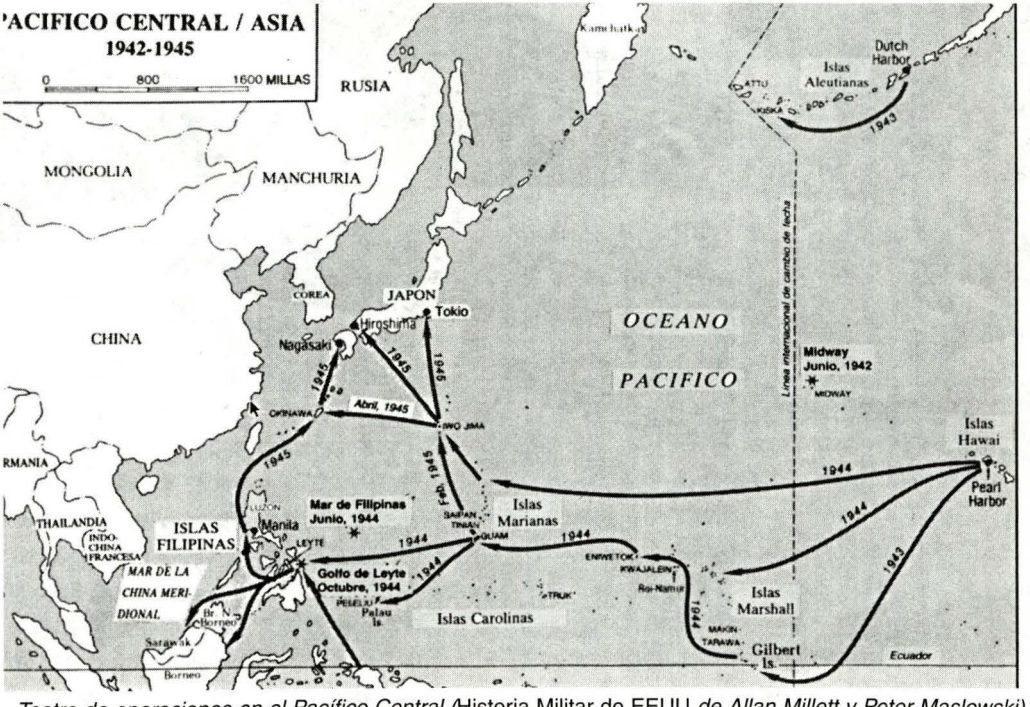
La campaña submarina japonesa durante el conflicto mundial es una historia poco difundida, debido a que, al no haber sido tan efectiva como la de los *U-Boat* alemanes en el Atlántico o la de los submarinos norteamericanos en el Pacífico, no generó una importante bibliografía sobre el tema. A pesar de ello, es interesante analizar cómo se empleó el arma submarina contra la marina norteamericana que era el principal obstáculo para el logro de los objetivos estratégicos de Japón. En este contexto y por encima de aciertos y errores, sean estos tácticos o en la conducción estratégica de las operaciones submarinas, es justo reconocer el valor de los submarinistas japoneses frente a un enemigo superior en equipamiento y experiencia antisubmarina.

LAS OPERACIONES

Japón contaba, al inicio de la guerra, con 63 submarinos, 42 de ellos de gran autonomía (Tipos *KD6* y *B1* en su mayoría). 11 de estos podían transportar un pequeño hidroavión de reconocimiento, otros 5 (del tipo *C1*) eran capaces de embarcar un submarino enano para penetrar bahías y atacar buques en sus fondeaderos y 4 (del tipo *A1*), poseían equipamiento especial de comunicaciones para ser usados como buques de comando de grupos de submarinos. Du-

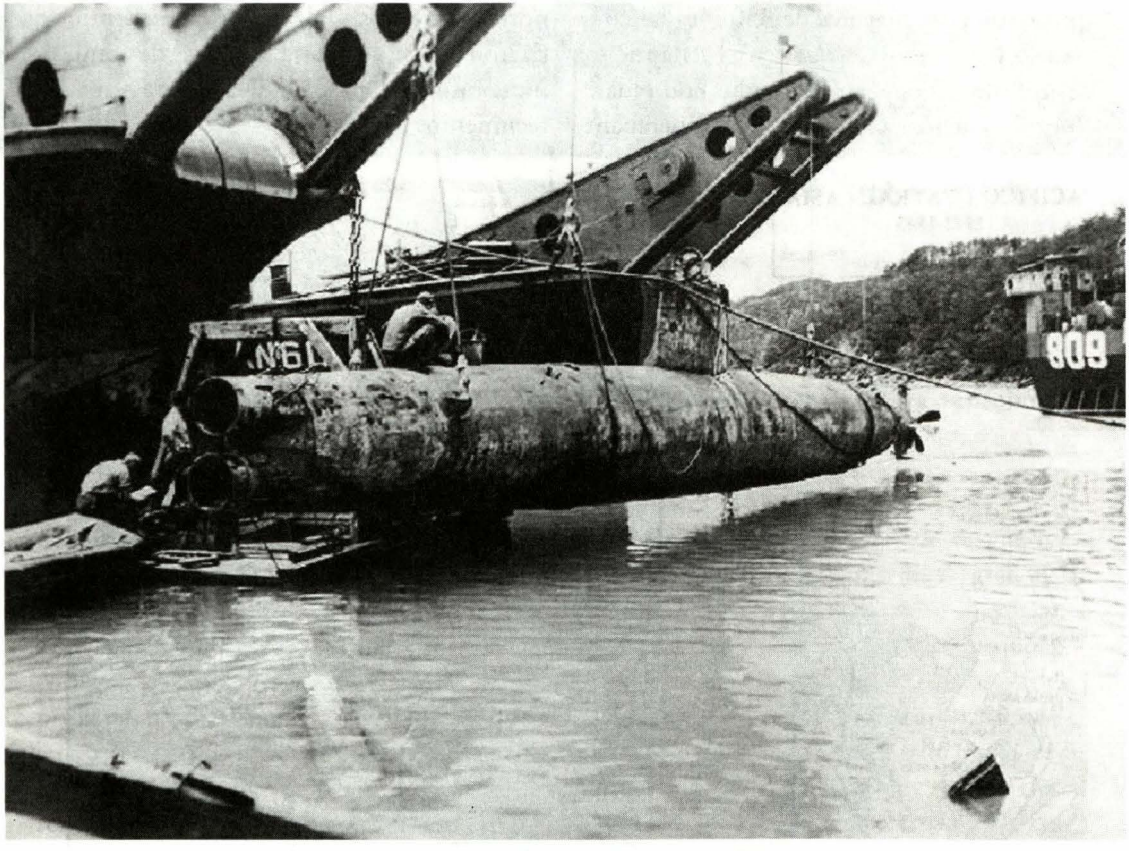
rante la contienda se llegó a construir 111 submarinos adicionales, algunos de los cuales eran para propósitos específicos, como minado (tipo *Kirai Sen*) y transporte de abastecimientos (tipo *D* principalmente, que podía llevar 100 t de carga). Los submarinos japoneses eran rápidos en superficie (23 nudos) y disponían del torpedo de gran alcance *T-95*, considerado por muchos el mejor torpedo convencional de la II Guerra Mundial. En contrapartida, eran lentos para entrar en inmersión, difíciles de operar en esta condición y las características del casco resistente les impedía bajar a profundidades mayores de 330 pies tal como lo hacían los *U -Boat* en el Atlántico. Asimismo no estaban equipados con radar (por lo menos hasta 1944) y generaban mayor nivel de ruido que sus similares americanos.

La doctrina naval japonesa había sido diseñada alrededor del concepto de pelear una única batalla naval decisiva tal como lo habían hecho en Tsushima 40 años antes. Y en base a ello, la tarea de la Fuerza de Submarinos era atacar unidades de guerra enemigas y todo su entrenamiento era con ese objetivo. El ataque al tráfico marítimo era de baja prioridad y sólo sería ejecutado si las operaciones militares lo permitían. Como se puede apreciar, un curso de acción diferente al de los planificadores de guerra norteamericanos y alemanes quienes priorizaron el ataque contra las líneas de comunicación marítima a fin de afectar los abastecimientos enemigos.



*Teatro de operaciones en el Pacífico Central (*Historia Militar de EEUU *de Allan Millett y Peter Maslowski)*

Como parte del plan del almirante Yamamoto para el ataque a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, entre 27 y 30 submarinos fueron ubicados alrededor de las Islas hawaianas y en las líneas de comunicación con el continente. Cinco de estas unidades transportaban igual número de submarinos enanos que fueron "sembrados" cerca de la entrada de Pearl la noche previa al ataque, con la intención de que ingresaran a la base naval por la bocana (400 yd de ancho y 50 pies de profundidad), pasaran sobre la red antitorpedo y, una vez dentro, esperaran el ataque aéreo para, a su vez, atacar buques capitales que no resultaran dañados por la aviación naval. Estos pequeños submarinos estaban armados con dos torpedos de 17,7 pulgadas y tenían una dotación de dos hombres. La misión de los submarinos oceánicos era atacar a los buques que intentasen salir de la base, así como también a cualquier unidad que se acercara proveniente del continente.



Submarino enano recuperado en Okinawa, similar a los que participaron en el ataque a Pearl Harbor

Los hechos, sin embargo, no resultaron de acuerdo a lo planificado y la participación de los submarinos no logró el objetivo deseado. De los 5 minisubmarinos presentes en la acción, uno fue detectado cuando intentaba ingresar a popa de un buque auxiliar norteamericano siendo atacado con fuego de cañón por el destructor USS *Ward*, otro no pudo ingresar y se dirigió hacia la costa este de Oahu, donde varó en una playa; un tercero logró penetrar en la rada interior, siendo hundido por el destructor USS *Managhan* con cargas de profundidad, y el cuarto, fue encontrado, en 1960, hundido cerca de la bocana con sus torpedos a bordo. Respecto al quinto no se tienen noticias aunque existen estudios que sugieren que logró entrar y atacar con éxito a los acorazados *West Virginia* y *Oklahoma*. Los submarinos dispuestos alrededor de las islas fueron hostigados, después del raid, por patrullas antisubmarinas habiéndose reportado el hundimiento de uno de ellos al ser atacado por un avión basado en portaaviones.

Inmediatamente después del ataque a Pearl Harbor, el Alto Mando japonés tuvo noticias de que un portaaviones norteamericano, posiblemente el USS *Lexington*, navegaba hacia el continente, por lo que dispuso que 9 de las unidades que habían apoyado el citado ataque y que se encontraban patrullando en aguas hawaianas procediesen a máxima velocidad en superficie hacia áreas de patrullaje preestablecidas cerca de la costa oeste de los Estados Unidos a fin de destruir al portaaviones u otra unidad naval de alto valor militar que pudiese retornar a los puertos continentales. Como alternativa, se ordenó atacar el tráfico marítimo siendo ésta la única vez, en toda la guerra, en que más de un submarino japonés operaría al mismo tiempo en esta área contra el tráfico mercante. Al no detectarse unidades navales, se puso en ejecución el plan alterno, de tal forma que entre el 18 y el 24 de diciembre de 1941 los nueve submarinos efectuaron patrullaje de guerra en áreas estratégicamente ubicadas en base a informaciónes de inteligencia de preguerra, las cuales brindarían buenas oportunidades de atacar buques mercantes norteamericanos:

UNIDAD	UBICACIÓN
I-19	Cerca de la bahía de Los Angeles
I-15	Cerca de la bahía de San Francisco
I-25	Cerca de la desembocadura del río Columbia
I-26	Cerca del estrecho de Juan de Fuca, una importante ruta marítima para salir o entrar al puerto de Seattle
I-9	Cerca de Cabo Blanco, Oregón
I-17	Cerca de Cabo Mendocino, California
I-23	Cerca de la Bahía Monterrey, California
I-21	Cerca de la Bahía Estero, California
I-10	Cerca de San Diego

Como resultado de esta operación fueron atacados con fuego de cañón y torpedos 8 mercantes, de los cuales 2 fueron

hundidos y 2 resultaron seriamente averiados. Ninguno de los submarinos logró ser destruido a pesar de los esfuerzos de la aviación antisubmarina basada en tierra. Como corolario a estos 7 días de ataques al tráfico marítimo en la costa oeste, 8 de los 9 submarinos recibieron la orden de seleccionar blancos en tierra frente a sus respectivas áreas a fin de bombardearlos con su artillería de 5,5 pulgadas alrededor de la medianoche de Navidad. Se desconoce el motivo pero aparentemente esta orden fue cancelada pocas horas antes de ser ejecutada, disponiéndose que las unidades retornen a su base en Kwajalein. El noveno submarino *(I-9)* fue enviado el 20 de diciembre a patrullar un área frente al canal de Panamá a fin de atacar cualquier refuerzo que se intentara traer del Atlántico. En febrero de 1942, el *I-17* retornó a la costa oeste para bombardear una refinería de petróleo ubicada al norte de Santa Bárbara, California.

En las siguientes semanas, los ataques japoneses a otros objetivos se sucedieron con gran velocidad. Extendiéndose en abanico desde bases militares en el Pacífico Central, tomaron Hong Kong, Guam y la Isla de Wake. En febrero invadieron la península Malaya (actual Tailandia); en marzo cayeron en su poder las Indias Holandesas (actual Indonesia), capturando la importante base de submarinos holandesa de Surabaya, y a fines de abril del 42 lograron conquistar Filipinas, destruyendo, durante los bombardeos, la base de submarinos americana de Cavite.

Los 46 submarinos que tenían los aliados en el sureste de Asia al inicio de la guerra (29 americanos, 15 holandeses y 2 británicos) poco pudieron hacer para detener el avance japonés, viéndose además seriamente afectados por la temprana pérdida de sus bases y por defectos en los torpedos, quedando asimismo demostrado que el empleo defensivo de los submarinos es de poco valor ya que es muy difícil ubicarlos en el lugar correcto, siendo su redespliegue estratégico, para interceptar los movimientos enemigos, invariablemente muy lento.

Después de la primera ola de avance japonés y mientras su Alto Mando planeaba los ataques a Nueva Guinea y al archipiélago de las Salomón, así como también a Nueva Caledonia, Fiji y Samoa, con el objetivo de cortar la ruta de abastecimiento aliada a Australia como paso previo a su invasión, la fuerza de submarinos llevó a cabo varios reconocimientos ofensivos profundos en aguas controladas por los aliados:

- En abril de 1942 cinco submarinos cruzaron el océano Indico dirigiéndose hacia la costa este de África. Con sus hidroaviones de reconocimiento embarcados detectaron al acorazado inglés HMS *Ramillies* fondeado en la Base Naval de Diego Suárez, en Madagascar, y lo atacaron con submarinos enanos sembrados desde dos de los submarinos. Ambos minisubmarinos fueron destruidos no sin antes haber dañado severamente al acorazado y hundido un buque tanque.
- Una incursión similar fue hecha por otro escuadrón hacia la costa este de Australia el 31 de mayo de 1942. Después de dos reconocimientos aéreos sobre la bahía de Sidney detectaron la pre-

sencia de dos cruceros fondeados, por lo que lanzaron un ataque con 3 submarinos enanos. Este no fue exitoso y sólo pudieron dañar con un torpedo al transporte australiano HMS *Kuttabul*, el costo fue alto puesto que ninguno de los minisubmarinos pudo retornar.

- Una misión de reconocimiento del mismo tipo llegó hasta inmediaciones de Seattle pero no se detectaron unidades navales en el área.
- En otras misiones, los submarinos japoneses sembraron campos de minas, bombardearon puertos y reabastecieron hidroaviones para que efectúen bombardeos contra Midway y las Islas Johnston, muy cerca de Hawai.

Si bien es cierto que estas operaciones no causaron grandes daños, sí tuvieron efecto sicológico sobre los aliados, demostrando la flexibilidad y autonomía de los submarinos japoneses.

A mediados de abril del 42, cuando la invasión de Nueva Guinea estaba por comenzar, los americanos montaron un audaz ataque aéreo sobre Tokio con bombarderos *B-25* lanzados desde 2 portaaviones. Esta incursión habría hecho pensar a los japoneses que los aviones habían partido desde Midway por lo que cambiaron sus planes y decidieron actuar contra dicha isla antes que contra Nueva Guinea al considerarla una peligrosa base avanzada desde donde el enemigo podía seguir atacando su área metropolitana. Por otra parte, el gran obstáculo contra los intereses japoneses seguía siendo la flota norteamericana, cuyos portaaviones se habían salvado providencialmente de ser destruidos al no estar presentes en Pearl Harbor el día del ataque. Ante esta situación, el almirante Yamamoto concibió un plan para atacar Midway y, a la vez, forzar a la flota enemiga a librar una batalla decisiva contra fuerzas superiores.

El concepto de la operación era establecer a partir del 1 de junio una línea de patrullaje submarina (16 submarinos) entre Hawai y Midway a fin de poder efectuar reporte y ataque a las fuerzas americanas que se acercaran a Midway. El 3 junio la Fuerza de Tarea Norte (2 portaaviones y escoltas) atacaría las islas Aleutianas, y el 04, la Fuerza de Ataque de Portaaviones (4 portaaviones, 2 acorazados, 2 cruceros y escoltas) bombardearía Midway, la cual sería luego conquistada por la Fuerza de Desembarco.

El cuerpo principal (3 acorazados, 1 portaaviones ligero y escoltas) permanecería en la retaguardia. Cuando la Fuerza de Tarea americana se dirigiera a defender Midway, el cuerpo principal sería alertado por los submarinos de la línea de patrullaje avanzada y se desplazaría a su posición de ataque entablándose la batalla decisiva. Los elementos de la Fuerza Norte se cerrarían luego sobre el flanco y con superioridad numérica destruirían a las fuerzas americanas. Lo que Yamamoto desconocía era que su oponente, el almirante Nimitz, conocía el objetivo del ataque, la fecha estimada del mismo y la composición aproximada de las fuerzas japonesas incluyendo el estacionamiento de la línea de patrullaje submarina en razón a la excelente labor de inteligencia de comunicaciones (COMINT) norteamericana que desde hacía varios meses había

logrado romper los códigos cifrados enemigos. Los portaaviones americanos zarparon mucho antes de lo previsto por los japoneses (28 y 30 de mayo), pasando por el área en donde se ubicaría a los submarinos de la patrulla avanzada antes de que éstos hubieran llegado a sus áreas de patrullaje, quedando por consiguiente descolocados. Al no funcionar la alarma temprana, las fuerzas americanas aparecieron inesperadamente muy cerca de la Fuerza de Ataque de Portaaviones japonesa cuando sus aviones retornaban de bombardear Midway según el plan, siendo los resultados catastróficos para Japón, puesto que, como se sabe, perdieron los 4 portaaviones, y una gran cantidad de aviones y pilotos experimentados que no se pudo reponer, cediendo la iniciativa estratégica a partir de ese momento. El único éxito de los submarinos japoneses este día fue del *I-168* que detectó al averiado portaaviones norteamericano USS *Yorktown* junto al destructor de escolta USS *Hamman* hundiendo a ambos.

Los desembarcos de la Infantería de Marina norteamericana en Guadalcanal y en las islas cercanas, en agosto de 1942, así como también el avance del ejército de Mac Arthur sobre Buna, en Nueva Guinea, en setiembre del mismo año, abrieron la ofensiva aliada del sur del Pacífico. La batalla por las islas Salomón dependía en última instancia de la superioridad aérea y naval, por lo que los almirantes Yamamoto y Halsey intentaron, respectivamente, enviar refuerzos a Guadalcanal y destruir los aviones y buques de guerra adversarios.

La mayoría de los submarinos japoneses en el Pacífico fueron desplegados en apoyo de las fuerzas de esa área. Inicialmente operaron contra las rutas de suministro norteamericanas hacia las Salomón y Nueva Guinea, logrando hundir algunos transportes; sin embargo, nunca dejaron de estar alertas por oportunidades para atacar unidades de guerra. Como prueba de ello, fue esta la etapa del conflicto, en la que obtuvieron sus éxitos más importantes contra este tipo de unidades:

El 31 de agosto el *I-26* atacó al cuerpo principal de la Fuerza de Tarea 18 al suroeste de la isla San Cristóbal, dañando seriamente al recién reparado portaaviones USS *Saratoga*, el cual tuvo que retirarse e ingresar a dique seco por tres meses. Este submarino hundió también en el área al crucero ligero USS *Juneau* en octubre de 1942.

El 15 de setiembre, durante un ataque a un convoy norteamericano, el *I-19* disparó una salva de 6 torpedos logrando encajar dos en el portaaviones USS *Wasp* hundiéndolo, y el *I-15*, con otra salva similar, erró por poco al portaaviones USS *Hornet* pero dañó con un torpedo al acorazado USS *North Carolina* y hundió al destructor USS *O'Brien*. En otras acciones, en las Salomón el *I-21* hundió al destructor USS *Porter*, y el *I-176* causó graves daños al crucero USS *Chester*.

Estos éxitos aislados no impidieron que continuara el flujo de abastecimientos enemigos hacia Guadalcanal, objetivo en que los submarinos americanos lograron mejores resultados ya que hundieron cerca de 23 transportes japoneses contribuyendo a la victoria americana en esta área.

Cuando la situación de las fuerzas terrestres japonesas en Guadalcanal se hizo

desesperada, la mayoría de los submarinos comenzaron a ser usados como transporte (desde Nov.-1942 hasta febrero 1943), debiendo reconocerse que sin este apoyo sus defensas en las islas hubieran colapsado mucho antes. Esta necesidad de los japoneses obedecía a que los norteamericanos habían logrado, luego de varias batallas navales, el control local del mar y del aire y no existía otra posibilidad de apoyar logísticamente a sus fuerzas que no sea con submarinos.

A fines de 1943, los americanos controlaban la costa norte de Nueva Guinea y las islas Salomón; por lo que los japoneses retiraron su flota hacia una nueva línea de defensa que incluía Las Marianas, Las Filipinas, Formosa y el sudoeste de Asia. Durante ese año, la balanza comenzó a inclinarse hacia el bando aliado y las pérdidas de submarinos japoneses aumentaron sustancialmente debido a que los norteamericanos comenzaron a emplear en el Pacífico toda la experiencia y tecnología antisubmarina que se había obtenido en el laboratorio del Atlántico contra los submarinos alemanes. Los submarinos japoneses no eran capaces de competir contra el radar y el sonar de los destructores americanos que, conforme avanzaban las operaciones, se hacían cada vez más eficientes.

En 1943 Japón perdió 23 submarinos habiendo logrado sólo 2 éxitos importantes contra las fuerzas navales aliadas:

El hundimiento del submarino USS *Corvina*, por el *I-176*, el 16 de noviembre de 1943, cerca de la base naval japonesa de la isla Truk, y el hundimiento del portaaviones de escolta USS *Liscome Bay* por el *I-175*, el 23 de noviembre de 1943, cerca de Makin, durante las operaciones en las islas Gilbert.

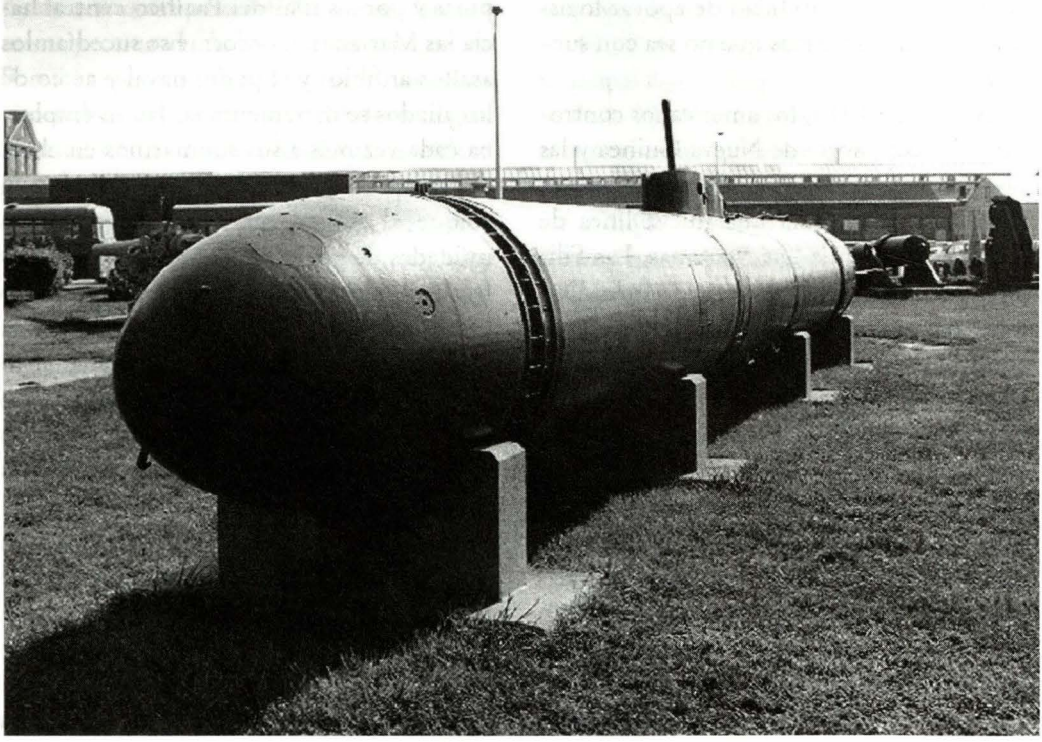
Las fuerzas estadounidenses conquistaron, en noviembre del 43, las islas Tarawa y Makin, en las Gilbert, y se prepararon para avanzar durante 1944 en un doble frente desde el sudoeste asiático hacia Filipinas y por las islas del Pacífico central hacia las Marianas. Conforme se sucedían los asaltos anfibios y el poder naval y aéreo de los aliados se incrementaba, Japón empleaba cada vez más a sus submarinos en el rol de transporte y con menor intensidad en el ataque al tráfico marítimo. El ataque a unidades de guerra se fue haciendo menos frecuente debido a los desbalances tecnológicos existentes, los cuales hacían que la probabilidad de vencer en un encuentro entre un destructor americano y un submarino japonés fuera de 3 a 1 para el primero. Así las cosas los submarinos nipones sufrían derrota tras derrota, debido a que estratégicamente estaban en desventaja ya que ahora operaban defensivamente y tácticamente ya no eran rival para los buques antisubmarinos.

En junio de 1944 los norteamericanos iniciaron las acciones para conquistar las islas Marianas y la oposición japonesa a esta operación se materializó mediante el ataque con un grupo de portaaviones el 19 junio, no hubo oposición por parte de submarinos japoneses y por el contrario gran actividad de submarinos americanos los cuales no sólo reportaron la aproximación de las fuerzas japonesas sino que también

lograron hundir 2 de sus portaaviones.

A esta altura de la guerra, Japón se veía disminuido frente a la superioridad en recursos de su enemigo, por lo que comenzó a aplicar nuevas "tácticas especiales de ataque" en la forma de ataques suicidas aéreos y submarinos (*Kamikaze* y *Kaiten* respectivamente).

El *Kaiten* era un torpedo tripulado al cual se le había añadido una sección central



U.S.Naval Historical Center

Torpedo humano Kaiten

para un tripulante, un periscopio rudimentario y los controles mecánicos para el guiado; podía desarrollar 30 nudos y desplazaba unas 8 toneladas. Algunos submarinos oceánicos fueron modificados para poder transportar entre 4 y 6 *Kaiten* cada uno, pero los resultados no fueron satisfactorios debido a que los torpedos humanos presentaban continuas fallas que provocaban muchas veces su pérdida antes de haber podido atacar. Los únicos éxitos de los cuales se tiene conocimiento fueron el hundimiento del petrolero de flota USS *Mississineva* en el fondeadero de Ulithi (Islas Carolina) en

noviembre de 1944 y el hundimiento del destructor USS *Underhill* cerca de Luzón en julio de 1945, además de algunos buques dañados en otras acciones.

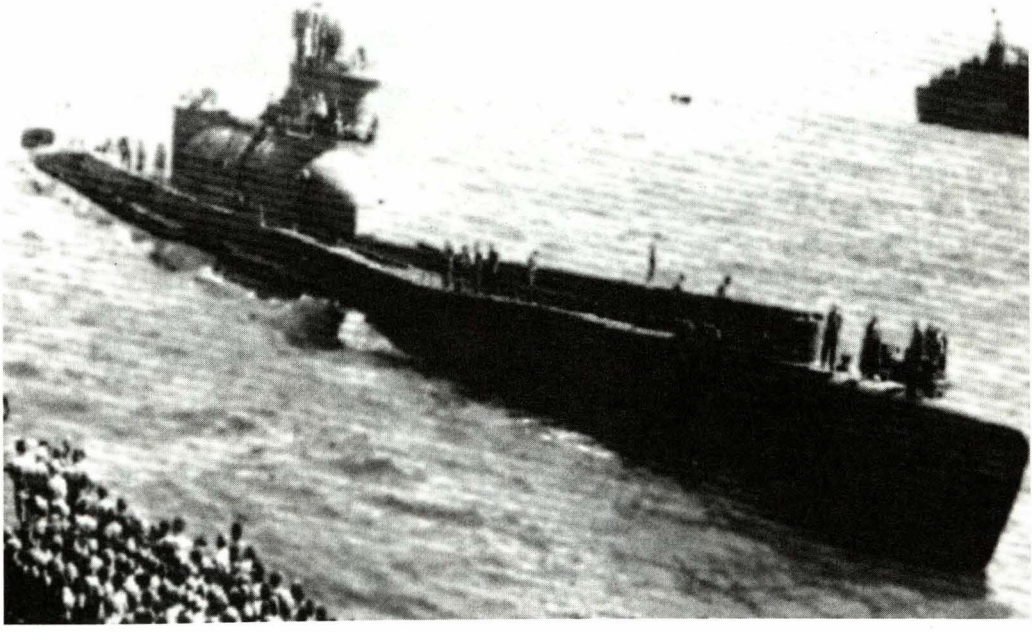
En 1944 Japón perdió 57 submarinos (38 por acción de buques escolta, 8 por acción de otros submarinos, 4 por aviones y 7 por accidentes operacionales). Para 1945 la situación era crítica pero todavía se continuaba luchando, los americanos habían desembarcado en Leyte (Filipinas), en octubre del año anterior, y ahora comenzarían su aproximación al mismo Japón a través de sus islas más próximas (Okinawa e Iwojima).

La Fuerza de Submarinos japonesa hizo algunos esfuerzos para disminuir la brecha tecnológica pero estos no fueron suficientes:

- En 1944 instalaron radar y snorkel en algunos de sus submarinos, pero el diseño del radar era muy inferior al de los americanos.
- Construyeron entre 1944 y 1945 tres grandes submarinos tipo *Sen Toku* que desplazaban 6,560 toneladas en inmersión, poseían gran autonomía y estaban equipados con radar y snorkel. Asimismo, podían transportar 3 hidroaviones bombarderos en compartimentos estancos especiales.
- Adquirieron en 1943, dos *U-Boat* alemanes para experimentar.
- Emplearon los *Kaitens* en Ulithi, Okinawa e Iwojima.

El 26 de julio de 1945, dos submarinos tipo *Sen Toku* zarparon a una misión especial cuyo objetivo, según algunas ver-

Submarino I-400 *del tipo* Sen Toku *(*Submarines of the Imperial Japanese Navy *de Polmar y Carpenter)*



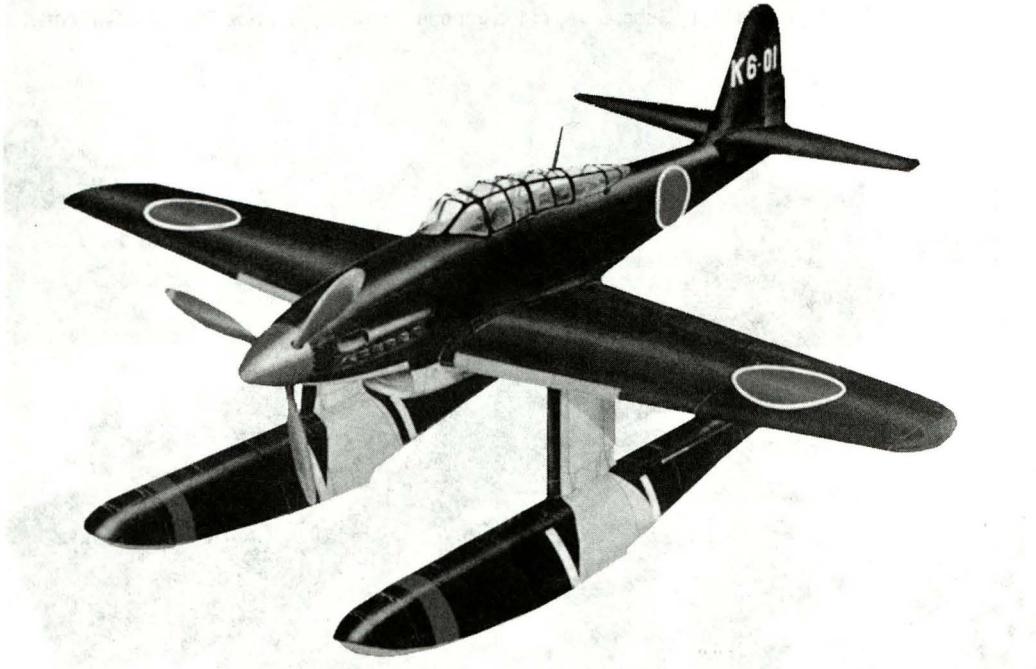
siones, era aproximarse a la zona del Canal de Panamá y efectuar un bombardeo aéreo sobre las compuertas de Gatún, mientras que otros informes señalan que se dirigían a atacar la flota americana fondeada en Ulithi en un ataque coordinado con *Kaitens*; sin embargo la guerra terminó antes que llegaran a su destino y la misión fue cancelada.

El último éxito hacia el final de la contienda fue el hundimiento por parte del *I-58* del crucero pesado USS *Indianapolis* el 30 de julio de 1945 cuando esta unidad retornaba luego de cumplir una misión secreta (transporte de componentes de la bomba atómica).

El costo final para la fuerza de submarinos de Japón fue muy alto ya que perdieron en toda la guerra 130 submarinos de un total de 174 construidos, es decir las tres cuartas partes de las unidades con casi todas sus dotaciones.

La mayoría de los submarinos que sobrevivieron estaban dedicados a labores de entrenamiento, habían sido recientemente construidos y aún no habían combatido o eran de transporte.

Bombardero plegable Aichi M6A1 *embarcado en submarinos tipo* Sen Toku *(Robert K. Mikesh)*



COMENTARIO FINAL

Es común escuchar que Japón cometió un error estratégico al asignar a su Fuerza de Submarinos la misión prioritaria de destruir buques de guerra en lugar de atacar el tráfico marítimo norteamericano, tal como hiciera este mismo país contra Japón. Los hechos merecerían, sin embargo, un análisis de las operaciones en conjunto, ya que la estrategia de Japón al inicio del conflicto apuntaba a destruir lo mas rápido posible los buques capitales del enemigo y neutralizar su Armada, conscientes de que no podrían librar con éxito una guerra de desgaste frente a EE.UU. debido al gran potencial productivo de esta nación y a que no es suficientemente dependiente del mar como si lo eran Inglaterra o el mismo Japón. La idea fue, pues, emplear los medios navales, aéreos y submarinos disponibles para efectuar el ataque sorpresivo sobre Pearl Harbor, el cual no prosperó puesto que los portaaviones (el objetivo principal) no se encontraban presentes. Una segunda oportunidad se presentó en Midway, pero la excelente labor de la inteligencia norteamericana salvó por segunda vez a la fuerza de portaaviones enemiga y redujo dramáticamente el potencial ofensivo de la armada japonesa.

Los resultados adversos dieron un vuelco a la situación estratégica y fueron los japoneses los que pasaron a una posición defensiva. En estas circunstancias sí hubiese sido acertado realizar una campaña submarina irrestricta contra las líneas de comunicación marítimas aliadas poniendo énfasis en los puntos focales de la costa oeste de Estados Unidos, el Canal de Panamá y las rutas de aproximación a Hawai, Nueva Zelandia y Australia. Al no haberse seguido este curso de acción con la intensidad requerida (Japón hundió sólo 184 buques mercantes aliados en toda la guerra) se permitió un continuo aumento del tamaño y capacidades de la fuerzas americanas, aspectos que después fue imposible contrarrestar.

A esto habría que añadir el mayor avance tecnológico aliado en el campo de la guerra antisubmarina que marcó una diferencia sustancial. Como ejemplo de esta realidad se puede mencionar que en junio de 1944 la marina americana hundió el submarino *I-52* usando la inteligencia de comunicaciones (rotura de códigos) para descubrir su plan de movimiento, detectándolo de noche mediante el radar de un avión basado en portaaviones, traqueándolo bajo el agua con sonoboyas lanzadas por ese avión y hundiéndolo finalmente mediante torpedos acústicos lanzados por el mismo avión. Los japoneses no poseían ninguna de estas capacidades en ese momento.

Bibliografía:

- Carpenter, Door y Polmar, Norman. *Submarines of the Imperial Japanese Navy.*
- Gómez, Luis Alberto. *La Flota combinada de Japón.*
- Hezlet, Arthur. *The Submarine and Sea Power.*
- Millet, Allan y Maslowsky, Peter. *Historia Militar de los Estados Unidos.*
- Department of the Navy Naval Historical Center. *Batlle of Midway cryptologic History.*

Batallones Navales

Capitán de Fragata
Aníbal Cueva López

"Lo que uno no siente, no lo refleja. Sólo el convencimiento propio hace que uno, sin pretenderlo, dé el ejemplo en todas las cosas"
Gavet



Habitualmente el Infante de Marina tiende a destacar su profesionalismo con el sano orgullo que se deriva de su actuación con éxito y su contribución a la pacificación y al desarrollo nacional, cumpliendo las tareas y misiones encomendadas por la Superioridad Naval; en consecuencia, al expresarse como un profesional de la guerra, nos conduce a pensar, necesariamente, que posee una excelente capacidad de combate, acorde con la forma en la que piensa, habla y actúa.

Esta capacidad cuenta con tres componentes: un componente físico o material, conformado por las tropas, equipo y armamento, que cambian con el transcurrir del tiempo; un componente conceptual, constituido por la doctrina militar propia, renovándose acorde con los retos actuales y que sirve de amalgama con el tercer componente, que es el componente moral constituido por el liderazgo, motivaciones, tradiciones e historia, los cuales permiten lograr el espíritu de cuerpo e identidad. Es sobre este último componente que intentaremos dar a conocer una pequeña parte de él.

"...y tengo orgullo de llevar – la sal del mar entre mis venas! - que en las arenas - he de dejar!"

La historia de la Infantería de Marina, como parte de la Historia de nuestra Institución, no es tan sólo lo vivido en los últimos treinta y cuatro años a partir del 6 de noviembre de 1966, fecha en que se adopta la denominación de *Fuerza de Infantería de Marina*; mucho menos a partir del año 1983, fecha en la que empieza la participación de nuestra Fuerza en la zona de emergencia, combatiendo la subversión, sino que se remonta a los albores de nuestra Patria, 6 de noviembre de 1821, a través de hechos que, por sus características peculiares y de los hombres que los protagonizaron, pueden considerarse, con justa razón, como nuestros palmarés y predecesores.

"...Anfibio que nació de Grau! – y de los bravos que pelearon así en Arica! como en Abtao"

"Hay hechos gloriosos y heroicos cuya trascendencia perdura a través de los años, y su recuerdo debe ser motivo de permanente veneración, porque encierran un legado de heroísmo y amor a la Patria que no deben ser olvidados. Uno de estos hechos, quizás un tanto escondido entre las páginas de nuestra Historia, es el crucial e importante papel que les tocó desempeñar a dos heroicos y aguerridos Batallones Navales y a una Compañía de Gendarmes del Callao, en la Batalla de Miraflores, librada a las puertas de Lima el 15 de enero de 1881"[1]

Acaecida la derrota de San Juan, siguiendo los planes trazados por el Presidente Piérola, quien, confiando en que la potencia de fuegos bastaría para detener al enemigo, estableció un sistema defensivo que consistía en ocupar una línea en el terreno reforzada con algunos trabajos a manera de fortificaciones, islotes de resistencia, completamente improvisados, conocidos como "reductos", "un cuadrilátero estrecho, una estacada cerrando el recinto de la plaza, un foso inconcluso sin agua en el exterior."[2]

Esta línea defensiva se extendía desde la quebrada de Armendáriz hasta el cerro Vásquez, en Monterrico. A lo largo de esta línea estaban construidos diez "reductos", separados entre 600 y 1000 metros unos de otros:

- Reducto Nro. 1: entre Miraflores y la quebrada de Armendáriz
- Reducto Nro. 2: al este de la línea férrea, en la misma línea que el anterior.
- Reducto Nro. 3: entre el Nro. 2 y el Nro. 4.
- Reducto Nro. 4: en el cruce del camino Surco – La Palma.
- Reducto Nro. 5: en los potreros que van a San Borja, en el camino Real de Lurín.
- Reducto Nro. 6: en el estanque de Valverde, en la orilla del río Surco.
- Reducto Nro. 7: a mitad del camino entre Valverde y Mendoza
- Reducto Nro. 8: en Mendoza.
- Reducto Nro. 9: sobre el camino Matazango – Camacho.
- Reducto Nro. 10: en los bordes del río de la hacienda Monterrico Grande.[3]

A la derecha y a 400 metros detrás de la línea se había establecido un fuerte (o "batería") llamado "Alfonso Ugarte", el cual contaba con 4 cañones y su objetivo era "batir los accesos de la línea de defensa hasta la vía férrea por su izquierda y responder al fuego que hicieron los

(1) *Cossio, J.:* Batallones Navales en la Defensa de Lima, *en* Revista de Marina *julio- agosto N°4, 1973, pág. 364.*
(2) La Gesta de Lima, *Imprenta del Ministerio de Guerra, primera edición, Lima Perú, pág. 327*
(3) *Ibídem 2, pág. 167.*

barcos chilenos", situados frente a Armendáriz, y estos eran el *Blanco,* el *Huáscar,* la *O' Higgins* y la *Pilcomayo.*[4]

Conocidos los sucesos del 13 de enero, el Comandante de Armas del Callao y Prefecto de la Provincia, capitán de navío Luis Germán Astete, quien ya había tomado las previsiones necesarias, preparando en el vecino puerto las tropas necesarias para defenderlo y soportar el bloqueo de la escuadra chilena, envía una fuerza de Marina, compuesta por dos Batallones Navales, el batallón "Guarnición de Marina", bajo el mando del capitán de navío Juan Fanning García, y el batallón "Guardia Chalaca", comandado por el capitán de fragata Carlos Arrieta Mispireta, y unida a ellos, completándolos, la columna "Celadores del Callao", a órdenes del coronel Benigno Zevallos.[5]

El Batallón "Guarnición de Marina" fue creado el 10 de enero de 1880. A pesar del poco tiempo de su creación, era una Unidad formada por veteranos de la columna "Constitución", quienes integraron la guarnición de los buques durante la Campaña Naval y también como dotaciones de los buques inmovilizados por el bloqueo del puerto[6]. Estos valientes marinos participaban en las rondas nocturnas en el interior de la rada del Callao, a bordo de nuestras lanchas de combate, teniendo frecuentes escaramuzas con las lanchas chilenas, enfrentamientos y hundimiento de alguna de ellas.[7]

El batallón "Guardia Chalaca" estaba formado por el personal de matriculados del Puerto, pescadores, lancheros y ciudadanos chalacos, voluntarios para defender la Capital. La columna "Celadores del Callao" estaba integrada por los guardias y celadores del puerto. Las Fuerzas de Marina marcharon hacia Lima para ponerse a órdenes del Coronel Andrés Avelino Cáceres, comandante del Primer Cuerpo del Ejército, que defendía el ala derecha de nuestra línea de defensa y se situó entre los reductos N°1 y N°2.[8]

"Suena el Clarín! – Ruge el cañón! – ¡Ha comenzado la acción!"

"La Batalla empezó a las 2 y 25 p.m. Ordenóse a los artilleros de la batería "Ugarte" que auxiliasen a la infantería, y los cañones rompieron los fuegos a las 2 y 35 p.m. hasta que los enfilaron y desmontaron los proyectiles de los buques chilenos *Huáscar* y *Blanco, O'Higgins, Pilcomayo* y *Toro* que disparaban desde el mar. Cáceres defendió valerosamente las fortificaciones y contestó sin desmayo el fuego enemigo. Tras largo bombardeo, la Tercera División chilena avanzó en guerrilla, protegida por la artillería y se lanzó furiosamente a la carga, comandada por el Coronel Lagos."[9]

"En efecto, Lagos inició el asalto con entusiasmo, pero prontamente tuvo que replegarse por la decidida y enérgica acción de los defensores, produciéndose un momento de indecisión en las filas atacantes y eran vanos los esfuerzos de sus oficiales para dar mayor vigor y

(4) *Valm (r) A. Indacochea Q.:* Homenaje a los heroicos Batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca, *en* Revista de Marina *ene. feb. mar., 1991.*
(5) *H. Cárdenas M.:* Marinos Peruanos en la Defensa de Lima, *en* Revista de Marina *ene. feb.; 1981.*
(6) *Ibídem 4, pág. 103.*
(7) *Acciones en el puerto del Callao durante los días 22, 23 y 24 de mayo de 1880, hundimiento de la lancha chilena* Janequeo. *El 06 de diciembre de 1880, la lancha peruana* Arno, *comandada por el teniente primero D. Antonio Jimeno, y tripulada por personal del batallón* Guarnición de Marina, *hunde la torpedera chilena* Fresia.
(8) *Ibídem 5, pág. 80.*
(9) *F. Lecaros V.:* La Guerra con Chile en sus Documentos, *Ediciones Rikchay. Perú, Lima 1979, pág. 134.*

empuje a este ataque. Cáceres viendo el momento oportuno, al no acudir el Batallón Aconcagua a cubrir un sector del frente, ordenó a los batallones chalacos que tomaran la ofensiva para introducirse como una cuña, en las líneas chilenas."[10]

"Y en medio del fragor - desciende un batallón! – Flameando el blanquirrojo pabellón!"

El Capitán de Navío Juan Fanning... "se puso al frente, mandó colocar bayonetas, apoyado en los estribos, para ser visto por todo su regimiento, irguió el robusto cuerpo el bravo anciano y levantando en la diestra su desnuda espada, ordenó el ataque. Saltaron esos valientes los atrincheramientos que los separaban del enemigo y se lanzaron furiosos e irresistibles contra los regimientos chilenos que tenían adelante-...Los chalacos abandonaron sus emplazamientos con suprema decisión en busca del enemigo. Como dardos rugientes se lanzaron a la brega arrollándolo todo..."[11]. Se precipitaron sobre el enemigo, arrollando a los "Navales", que retrocedieron en completo desorden; pero reforzados éstos por el "Aconcagua", emprendieron un contraataque..."Vinieron en auxilio de los chilenos los regimientos "Valparaíso" y "Zapadores". La artillería de campaña enemiga retrocedió temiendo ser cortada..."Esta acción fue apoyada por los batallones "Guardia Chalaca" y "6° de Reserva"; los chilenos fueron reforzados por las tropas pertenecientes a los regimientos "Santiago" y "Concepción" y por los batallones "Valdivia" y "Caupolicán".[12]



Capitán de Navío Juan M. Fanning

"Acción al toque de batalla! – Valor al fuego del cañón!"

"A campo abierto avanzaron los chilenos mientras toda su artillería despedazaba las posiciones del "Guarnición de Marina". Fanning se irguió. Su espada apuntó al sur, al corazón del enemigo... "El Guardiamarina Manuel Francisco Guerrero levantó a su tropa con un ardoroso grito. ¡Venganza a Grau, viva el Perú!...". A tambor batiente se arrojaba el "Guarnición de Marina" al choque con los "Santiagos". Aquí y allá se desploman aduaneros, navegantes, veteranos combatientes de la "Columna Constitución"..." La artillería chilena ahumaba el cielo. También Fanning había perdido el sombrero. A ratos ni siquiera escucha su propia voz. Cargaba por delante, abrigado por el trote de sus hombres. A cincuenta metros, los "Santiagos" le dieron la espalda. Todos los rifles enemigos se concentraron entonces en el "Guarnición de

(10) Ibídem 1, pág. 368.
(11) Ibídem 1, pág. 368.
(12) Ibídem 4, pág. 107.

Marina". Fanning continuó avanzando."[13]

"Enardecido manda y alienta: ¡¡Adelante, Marina!!... ¡¡Adelante!!...Y a poco espacio de allí el batallón "Guardia Chalaca" también combate furiosa y encarnizadamente. Su Comandante ha sido herido por segunda vez y ante el pedido de sus subordinados de dejar la lucha y ser alejado del combate, responde, del todo afirmativa su convicción en esos instantes: ¡¡Huir, no!!... ¡¡Morir!!"[14]

"Toda la línea de ataque chilena pareció estremecerse al verse rebasada en aquel punto. La banda de músicos tocaba dianas de triunfo mientras la lucha iba en aumento." [15]

"Incalificable y nunca visto hasta aquel momento era el arrojo y encarnizamiento con que se batían los peruanos. Los enemigos parecían caer de las nubes y brotar de debajo de la tierra..." [16]

"Los atacantes llegaron a las tapias tras las que se apiñaban batallones enemigos. Frente al "Guarnición de Marina" relumbró la última descarga a boca de jarro. Los cuchillos peruanos no titubearon. Cáceres vio a un negro con traje naval, que arrojaba el rifle para esgrimir una feroz hacha de abordaje y saltar por delante del enemigo...Por unos minutos fue imposible distinguir a dos pasos donde está el norte o el sur y quiénes son peruanos o quienes enemigos. Combatían entreverados, sin tiempo ya de recargar sus rifles sajándose y aplastándose a culatazos."[17]

"Cuatrocientos metros adentro de las posiciones chilenas, el coronel Cáceres supo que volvían a vencer. Las tropas de Lagos se desbandan ante su sola presencia. Inesperados clarines y tambores, centelleantes bayonetas cortaban en dos a la Tercera División enemiga. Había demorado el regimiento "Aconcagua" en cerrar la línea y por allí penetró el segundo contraataque peruano...Por la derecha cargaban el Guarnición de Marina, los jaujinos y, en fin, la impaciente "Guardia Chalaca". Del otro lado, la división de Canevaro disolvía a los "Navales" enemigos. Pero a un kilómetro de su propia línea, los peruanos perdían aliento. Aparte del "Unión", lanzado a la ofensiva por el general Silva, nadie llegó a sostener el ataque."[18]

"Nuestro contraataque fue tan rápido y vigoroso que paralizó al enemigo obligándole a replegarse. La lucha tornóse dura y encarnizada, señalándose en ella especialmente los batallones "Jauja", "Guarnición de Marina" y "Concepción". Los chilenos cejaban fuertemente presionados en su frente y en sus flancos, los que ya eran desbordados, particularmente el derecho de la brigada "Barceló", que carecía de contacto táctico con las otras tropas de su división. Sólo requeríamos refuerzos para empuñar resueltamente el éxito. Se esperaba con vehemencia que los sectores de la izquierda apoyasen nuestro avance, embistiendo al enemigo en pleno retroceso...Pero no recibiendo ningún refuerzo ni siendo apoyados por las tropas de la izquierda, consecuentemente decrecía la impulsión del contraataque y no quedaba otro recurso que interrumpir el seguimiento del enemigo por fuego.. .. Hube de tomar la resolución de suspender el combate y ordenar el repliegue general, el cual fue ejecutado sin que el enemigo intentase perturbarlo."[19]

---

(13) G. Thorndike: La Batalla de Lima, *Editorial Universo, primera edición, Lima, Perú 1979, pág. 293.*
(14) Ibídem 5, pág. 83.
(15) Ibídem 1, pág. 369.
(16) Ibídem 1, pág. 368.
(17) Ibídem 13, pág. 294.
(18) Ibídem 13, pág. 302.
(19) A. Cáceres D.: Memorias de la Guerra del 79, *Biblioteca Militar del Oficial N°40, Lima, 1976, pág. 84.*

"Todas estas acciones fueron realizadas entre la hora del inicio de la batalla y las 4 p.m. Los chilenos reiniciaron el ataque a las cuatro y media de la tarde, aproximándose en columnas de ataque a los reductos, "mas, pronto topó el adversario con una robusta y tenaz resistencia, que seguramente no la esperaba. La lucha fue feroz y sangrienta."[20]

"Espada en mano, Juan Fanning saltó los parapetos ordenando atacar cuando los "Santiagos" entraron en columna por la línea del ferrocarril....A la "Guardia Chalaca" la acometía el intacto regimiento "Aconcagua". A canteños y sobrevivientes del "Lima", reforzados por los "Celadores del Puerto", los atacaba el veterano regimiento de "Zapadores". Y al "Guarnición de Marina" le quedaban menos de doscientos hombres para contener el asalto por el ferrocarril. ¡Armen bien la bayoneta!"[21]

"Acudir en apoyo de nuestros batallones, quizás hubiese cambiado el curso de la lucha. No se hizo así. Mientras tanto, los chilenos reforzados y rehechos, volvían a enfrentar...y ante el empuje de fuerzas tres veces superiores retrocedió nuestro batallón..."[22]

"Los heroicos batallones y sus comandantes, rodeados por todas partes, sin apoyo eficaz para continuar su progresión -tan auspiciosamente comenzada- tuvieron que replegarse lentamente y en feroz lucha cuerpo a cuerpo, sobre los reductos; se fijaron en tierra durante dos largas horas sin dar ni pedir cuartel."[23]

"...Fanning gritaba con voz enronquecida: "¡Marina! ¡Adelante!" Y los soldados avanzaron nuevamente. Tres veces cargaron; sus filas clareaban sin cesar y las chilenas aumentaban, hasta que en incontrolable avalancha fueron clavando en tierra a aquellos heroicos mozos que no volvían caras. Cayó también mortalmente herido el intrépido Fanning exclamando: "No importa, muero por mi patria"...!"[24]

"Estas valientes tropas de Marina, con empuje y brío irresistibles llevaron adelante el ataque que les fue encomendado, aun conociendo de antemano el sacrificio real y consciente que significaba lanzarse e irrumpir profundamente en las líneas enemigas, provistas ellas de una descomunal superioridad en medios materiales, armas y servicios. Esta acción tan hermosa, por la decisión y coraje con la que fue empeñada, es la que le dió un aspecto hidalgo y romántico a una guerra que se caracterizó por la brutalidad y espíritu sanguinario que usó el feroz invasor."[25]

"Cerca de las seis de la tarde terminó la batalla. Aquellos gloriosos defensores de nuestra bandera fueron casi totalmente aniquilados, ensañándose los enemigos con aquéllos porque tuvieron el coraje de estar cerca de la victoria."[26]

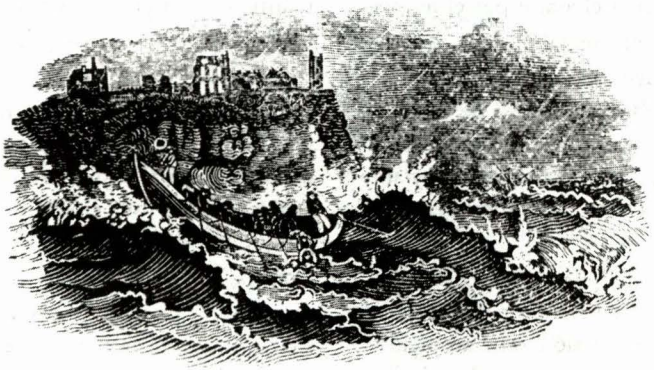
Las acciones de todos y cada uno de los bravos marinos pertenecientes a los batallones navales "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca", constituyen el insigne legado de esos valientes a nuestra Institución, formando parte, desde ese mismo momento, de nuestra historia y son por esta razón patrimonio de cada marino. Aunado a este legado, el reconocido

(20) Ibídem 19, pág. 85.
(21) Ibídem 13, pág. 309.
(22) Ibídem 4, pág. 107.
(23) Ibídem 1, pág. 369.
(24) Ibídem 4, pág. 107.
(25) Ibídem 1, pág. 364.
(26) Ibídem 1, pág. 369.

prestigio del accionar de la Fuerza de Infantería de Marina, que honra y da honra a nuestra Institución. Al leer las palabras que plasman estos hechos, todo marino estará convencido del significado que reflejan las frases que han ido marcando los párrafos precedentes, tomadas del Himno de la gloriosa Fuerza de Infantería de Marina:

"No hay guerrero de más talla! – Como el Infante - de la Naval!"

¡Acción y Valor!



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 éxit



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 Cavalie 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

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"

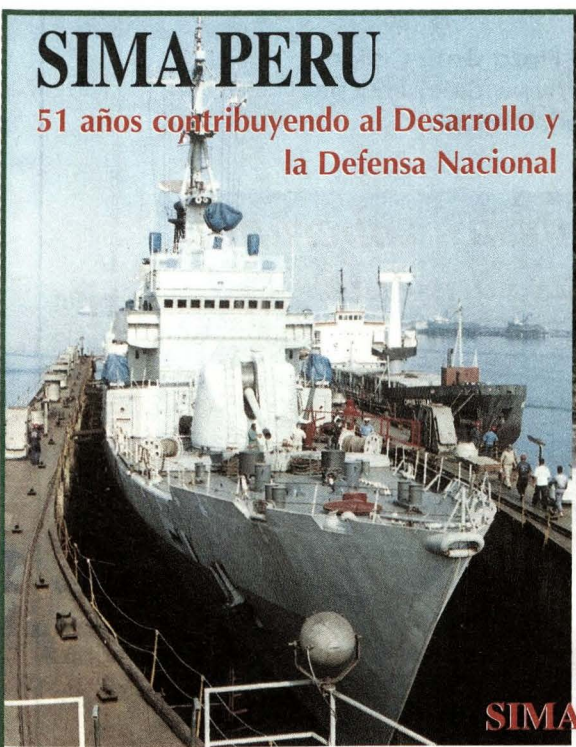
Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú

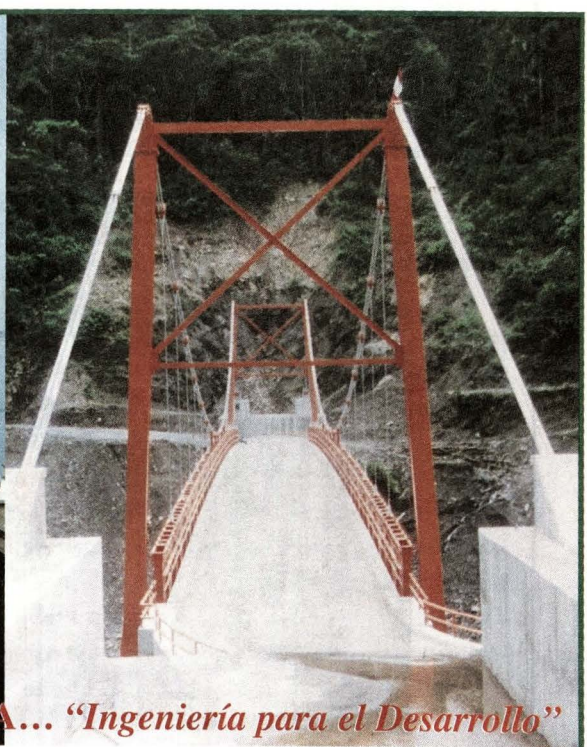
Teléfonos:	**(00511)**	**4638000**
		4638001
		4634739
Facsímil:	**(00511)**	**4635279**

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

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



NUEVOS TIEMPOS PARA NUESTRA ARMADA

ALGUNAS PROPUESTAS

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"Si es necesaria la existencia de la Escuadra, es indispensable el sostenimiento del Cuerpo General (de Marina) en número suficiente, no sólo para llenar las vacantes de los buques de guerra y demás dependencias de Marina, sino aun para tener una reserva regular, así podrá contarse con una Escuadra bien organizada y en constante disciplina y lejos de echar mano de algunos que no reúnen las cualidades convenientes para tan ilustrada y honrosa profesión, habría cómo escoger entre aquéllos que se disputan con orgullo sus merecimientos.

Por fortuna, la Escuadra ha poseído y posee un mayor número de oficiales competentes y de vasta instrucción militar y marinera que puede servir de base para reorganizar el Cuerpo".

(Tomado de la *Memoria de Marina* presentada al gobierno peruano en enero de 1878 por el entonces Comandante General de Marina, capitán de navío Miguel Grau Seminario).

Al estar viviendo desde hace algunos meses en el tercer milenio de la presente era, podemos ser testigos de cómo día a día las organizaciones estatales y privadas se ven obligadas a tomar decisiones cada vez más audaces, para adaptarse a los nuevos cambios que vienen sucediendo en el mundo, de cara a un mañana que no espera. La Marina de Guerra del Perú, atenta siempre a la evolución de las ideas y de la tecnología, recientemente ha iniciado un trascendental periodo de reorganización, que le permitirá situarse ventajosamente en los futuros escenarios que habrán de presentarse en la región.

Al haberse trazado esta derrota, entendemos que la institución no persigue otro fin que permanecer a la vanguardia de las instituciones del país, hecho que refleja una necesidad impostergable de seguir siendo consecuente con su trayectoria progresista. En relación a esta reestructuración, nos permitimos exponer algunas ideas que podrían ser de algún interés sobre temas relacionados directa o indirectamente con el quehacer de la Armada.

SOBRE EL PODER NAVAL COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL DE LA DEFENSA NACIONAL

Como se sabe, el poder naval en sus tareas fundamentales de disuasión, control y negación del uso del mar, es el principal soporte de los intereses marítimos de la nación. Por lo tanto, al mantener la efectividad de su vigencia se contribuye a garantizar permanentemente la paz en la región, así como, con su proyección hacia el este del territorio nacional, se ve altamente favorecida la integración de la Costa con los Andes y la Selva. Esta manera de presencia del Estado en el oriente peruano, facilita las posibles tratativas de gestación, en el futuro a mediano plazo, de una privilegiada alianza bioceánica con Brasil, justa aspiración nacional que debemos promover, abriendo las mejores puertas del Pacífico, océano que se vislumbra como principal eje de desarrollo en las próximas décadas.[1]

Dadas estas razones, el poder naval no debe ni puede perder su vigencia, ni tampoco quedar atrapado en ideas y tecnologías, que se ven abrumadas con el paso del tiempo. La protección del mar y la total libertad de la explotación de nuestros recursos marinos, estarán siempre amenazadas en menor o mayor escala, según sea el tiempo y la circunstancia. No podemos dejar de estar preparados para anteponernos a intereses geopolíticos unilaterales desde donde vengan, puesto que ya alguna vez hemos pagado caro el no haber sabido impedirlo.

De otro lado, actualmente hay una tendencia mundial a fortalecer la cooperación militar y la acción conjunta entre países de una misma región, como es el caso de algunos Estados de Europa Occidental, quienes sin renunciar a sus obligaciones con la OTAN y su poderoso aliado transoceánico, vienen desarrollando operaciones conjuntas de carácter defensivo en el escenario estratégico que comparten[2]. Tal como esas naciones, nuestro país puede dar pasos trascendentales en la búsqueda de la integración de la defensa regional, y para ello se debe contar con la participación preponderante de un poder naval acorde a las demandas de la defensa en los tiempos que vivimos. Esto implica unidades navales modernizadas y equipadas con el poder suficiente para responder en el menor plazo de tiempo posible ante cualquier amenaza. Por lo tanto, la adquisición de nuevas unidades debe ser vista como una política de renovación de material y no como carrera armamentista. Si esta renovación pudiera darse en mediano plazo, puede dárseles, en el caso de las unidades de superficie, nombres de marinos notables cuyas figuras aún no han sido reconocidas en la magnitud de su trascendencia, como lo son el contralmirante Pedro Gárezon, último comandante del monitor *Huáscar* peruano, el contralmirante Juan Manuel Ontaneda, reformador de la Armada peruana y primer minis-

(1) *Vargas Cooban, Luis:* Perspectivas estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del siglo XXI *en* Revista de Marina, *N° 1, enero-febrero-marzo, Lima, 2001.*

(2) *Martínez Valverde, Carlos:* Sobre el empleo de las Fuerzas Armadas en el siglo XXI *en* Revista General de Marina, *tomo 240, enero-febrero, Madrid, 2001.*

tro de Marina en nuestra historia, y el contralmirante Federico Díaz Dulanto o el vicealmirante Roque Saldías, destacados líderes navales, responsables de conducir parte importante de la etapa de modernización de la Marina de Guerra del Perú, hacia fines de la primera mitad del siglo XX.

Como sabemos, el poder naval tiene sus cimientos en la calidad moral y profesional de los hombres que le dan movimiento a nuestra unidades navales, así como en el valor militar de las mismas. Este poderío como soporte militar del poder marítimo, debe estar constantemente al día con el avance de la ciencia y la tecnología. En relación a este punto, la creación de una Dirección, cuya función sea investigar, diseñar y desarrollar nuevos sistemas útiles para modernizar nuestras unidades, permitirá a la Armada disponer de una dependencia que, entre otros objetivos, busque romper con la dependencia extranjera aplicando tecnología con nuestros propios medios. Esta Dirección podría contar con un departamento de consultoría dinámico, es decir asesoría constante e inmediata a las unidades y dependencias, durante la implementación de los sistemas, los períodos de prueba y en el uso cotidiano de los mismos. Para dotar a la Marina de un organismo como éste, se podrá reunir a las mentes más hábiles e innovadoras con las que contamos, a la vez que se podrá también reclutar a jóvenes profesionales peruanos, científicos en potencia, que se interesen en participar en futuros proyectos navales en provecho de la defensa nacional. Esta Dirección de "Investigación y Desarrollo", podría funcionar en la Base Naval del Callao, lugar donde se hallan concentradas el mayor número de unidades navales.

Somos conscientes de que una empresa de tal magnitud, dadas la condiciones actuales, resultaría difícil de emprender; sin embargo, para llevarla a cabo contamos sobradamente con lo principal: el elemento humano calificado. Bastará recordar que nuestra tradición naval está signada por el profesionalismo y la dedicación con que los marinos de todo tiempo han sabido alcanzar el éxito en las misiones más difíciles.

En efecto, desde sus primeros días, la Marina de Guerra del Perú ha estado atenta a la evolución y al cambio de los medios, lo que le ha valido convertirse en pionera de muchas actividades que han beneficiado no sólo al personal naval sino también al resto de la ciudadanía. Citaremos como ejemplo el caso de la enseñanza de postgrado, actividad que nuestra Institución impulsó con la creación de la Escuela Superior de Guerra Naval en 1930, mucho antes que empezaran a proliferar en el país las maestrías en diferentes materias.

SOBRE LA INSTRUCCIÓN EN LA MAR

Como hemos señalado antes, contamos sobradamente con el principal elemento que compone el poder naval, cual es el caso del profesional calificado. De su formación y preparación en las aulas y en la mar, dependerá siempre la integridad de nuestra soberanía, sobre y debajo del Mar de Grau.

Al respecto, existe un tema que ha sido

tratado muchas veces pero que desafortunadamente aún no ha podido concretarse. Nos referimos a la adquisición de un velero de altura, para ser empleado como Buque Escuela de nuestra Marina de Guerra. Son muchas y conocidas las ventajas que traería consigo la incorporación de un Velero de Instrucción a nuestra Armada. Entre las ventajas que han sido señaladas en varios artículos publicados en esta Revista y en diarios de la capital, resaltamos el hecho de que sobre sus cubiertas y palos, los futuros marinos tendrán la oportunidad de experimentar las duras tareas que son propias de la navegación a vela. Conociendo este particular y tan antiguo método de navegación, el cadete naval y el alumno del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, se involucrarán aún más con su futura profesión, aprenderán a darle mayor valor a la tecnología, y cuando les llegue el momento, la sabrán emplear mejor y con mayor responsabilidad. Al realizar tareas conjuntas con el alumno, el cadete aprenderá a conocer, respetar y apreciar al personal subalterno que en su día habrá de liderar y conducir. Asimismo, el alumno al confundirse con el cadete en el trabajo diario con las velas y las cubiertas del Buque Escuela, tendrá, del mismo modo, la oportunidad de conocer a quien en el futuro será el responsable de dirigirlo en sus diferentes empleos en el servicio. El alumno aprenderá a respetar al cadete, reconocerá su liderazgo, el cual nacerá en medio del rudo trajín de a bordo y así estará más dispuesto aun a enfrentar el peligro bajo sus órdenes. En el Velero Escuela se forjará un más estrecho vínculo entre los futuros alféreces de fragata y oficiales de mar terceros, basado en el respeto, la lícita obediencia y el común fin que ambos deben perseguir: convertirse en hombres de bien y en profesionales de elevada capacidad al servicio de su patria.

Creemos que esta adquisición debe ser considerada como un objetivo institucional y por ende nacional. Un velero como Buque Escuela en viaje de instrucción de cadetes y de alumnos, es sin duda la mejor embajada que el país puede comisionar ante el mundo. La llegada a un puerto extranjero de un Buque Escuela de las características citadas, logra comúnmente llamar la atención del puerto visitado, permitiendo así a los "embajadores" de a bordo, realizar una difusión eficaz de la cultura de su país, además de brindarles a sus ciudadanos residentes en el extranjero, la satisfacción de sentirse nuevamente en la Patria al pisar su cubierta. Este Buque Escuela, podría llevar el nombre de *Unión,* en honor a la antigua corbeta de nuestros tiempos más gloriosos, tal como lo propone el capitán de fragata (r) Luis Felipe Villena, en un artículo publicado no hace mucho en esta Revista[3].

En el futuro, el velero escuela podría incluso gestionar sus fondos en la empresa privada, buscando apoyo en organizaciones como la asociación de exportadores, o con los organismos culturales de la sociedad peruana, los medios de comunicación,

(3) Villena Gutiérrez, Luis Felipe: Una aproximación para un Velero-Escuela de altura para el Perú *en* Revista de Marina, *N°3, julio-agosto-setiembre, Lima, 2000.*

y con todos aquellos que estén dispuestos de alguna manera a hacer patria y a crear conciencia marítima.

Con mecanismos eficaces de intercambio, tales como el embarque del trabajador del año de diferentes empresas, en reconocimiento al esfuerzo personal, estamos seguros que no será poco el interés que despierte la idea de un velero de la Marina de Guerra del Perú surcando aguas nacionales y extranjeras.

SOBRE LAS RELACIONES CIVICO-MILITARES Y LA DEFENSA NACIONAL

Las relaciones cívico-militares en el Perú han sido, desde que se fundó la República, un tema que ha suscitado no pocos problemas y muchas opiniones encontradas. La falta de una clase política con una visión nacional progresista, germinó desde los tiempos libertarios un fenómeno socio político denominado caudillaje que dominó la escena política del país durante mucho tiempo. Sin embargo hoy existe una clara tendencia y hasta un clamor nacional, que exige que se garantice una mejor convivencia entre civiles y militares.



Contralmirante Juan Manuel Ontaneda (1855-1922) reorganizador de la Armada Peruana y primer Ministro de Marina.

Este, como sabemos, no es un problema nuevo ni únicamente peruano -sí sus particularidades, por supuesto- ni sólo se ha limitado a la civilidad y las fuerzas armadas, sino que al interior de ellas también han surgido problemas a lo largo de la historia, principalmente por cuestiones políticas. En efecto, Latinoamérica ha vivido constantes desacuerdos entre su clase política y sus institutos armados o muchas veces estos han sido utilizados en beneficio de tal o cual tendencia. Han existido asimismo, como hemos señalado, casos de diferencias al interior de la fuerza armada en Latinoamérica, como en el caso de Chile, país que hacia 1891 vivió una guerra civil en la que se enfrentaron el poder ejecutivo liderado por el presidente José Manuel Balmaceda a quien apoyaba el Ejército y el congreso de la República, respaldado por la Marina, liderada por el vicealmirante Jorge Montt. También en Argentina, se presentaron peligrosos desacuerdos entre institutos armados, protagonizados por el general Perón y la Armada, y luego entre este mandatario y su propio Ejército.

En el Perú, tenemos el caso de las insalvables desavenencias que surgieron entre el Presidente de la Junta de Gobierno de las FF.AA., general de división Juan Velasco Alvarado y el Ministro de Marina y miembro de la Junta de Gobierno, vicealmirante Luis Vargas Caballero, que ocasionó grave crisis política hacia 1974. Como podemos apreciar, las relaciones cívico-militares no sólo se limitan a las diferencias entre el civil y el militar, sino que en su entorno surgen muchas otras dificultades y diferencias de opinión que pueden derivar en situaciones por momentos inmanejables. Hoy, afortunadamente, en el país existe una clara tendencia a superar estos tradicionales enfrentamientos, cuando ya parece quedar claro que toda la sociedad peruana, de la cual forman parte las fuerzas armadas, deben andar hacia el mismo objetivo, en la misma vereda y en la misma dirección para alcanzar el ansiado desarrollo.

Para que esto se concrete, actualmente se están dando diferentes mecanismos que no son ajenos a la reestructuración institucional. En relación a esto, la Marina de Guerra, mediante convenios de intercambio podría proponer a las universidades particulares o estatales, el dictado de cursos o seminarios destinados a alumnos universitarios o de posgrado próximos a graduarse, a los que se les expondría los fundamentos de los intereses marítimos y su sustento militar, el poder naval, así como dárseles a conocer la organización de nuestra institución, sus jerarquías, su filosofía, su principal equipamiento, su misión, sus tareas, y todo aquello que sea suficientemente necesario difundir sin que esto signifique comprometer información clasificada, útil para enemigos potenciales. Gracias a estos cursos o seminarios, el profesional peruano del futuro, se podrá sentir ligado y comprometido a la par que con el desarrollo de su país con su seguridad integral.

De manera recíproca la institución puede incentivar la participación de oficiales en cursos de posgrado que se vinculen a temas como el que tratamos como es el caso de la maestría en ciencia política. Esta maestría, permitiría a la Marina de Guerra del Perú contar con oficiales especializados en tareas de gestión pública, desarrollo social, consolidación de la democracia, lo que sin duda fomentará que se den unas relaciones mucho más estrechas entre la institución y la civilidad y en especial con quienes en el futuro próximo se encuentren inmersos en gestar la creación de nuevas formas de hacer política en las que deban tener lugar las fuerzas armadas, tarea que no deberá perseguir otro fin que no sea el de alcanzar la completa gobernabilidad del país, pudiéndose, a través de este vínculo, exponer y mantener presentes los intereses marítimos de la República para que sean considerados en los nuevos cambios que habrán de darse en la conducción de los destinos del país en las próximas décadas. Gracias a esta maestría, el oficial naval podrá conocer importantes temas como teoría de la democracia y gobernabilidad, análisis económico para la gestión pública, gestión estratégica, relaciones internacionales, entre otros. De aquí surgirán oficiales capacitados en diseñar políticas, por ejemplo destinadas a mantener y fortalecer la vigencia

de los intereses marítimos en la Política General del Estado, o políticas para la sustentación del presupuesto para la Institución, política sobre respeto a los derechos humanos y del derecho de guerra, enmarcadas en una política naval que esté de acuerdo a la realidad que se vive y que siempre considere la premisa de que los intereses marítimos de la Nación, son y serán fuente de desarrollo para el país, intereses que se sustentan en una serie de actividades de orden político, jurídico, económico, naval y cultural, que le permitirán a la Nación asegurarse un más adecuado aprovechamiento del medio marino y sus recursos.

A este respecto, citamos algunas ideas del gran estratega naval, contralmirante de la armada de los EE.UU., Alfred T. Mahan: "Todo oficial de Marina debe de observar y estudiar los sucesos contemporáneos externos e internos, pues algún día puede convertirse en asesor del gobierno de su patria; y en todo caso él podría siempre influir favorablemente sobre los acontecimientos por medio de la correcta apreciación de la situación mundial. Tratad de convertiros en estadistas a la par de marinos", expone el almirante norteamericano, "porque al ocupar puestos de gran responsabilidad vuestro golpe de vista os permitirá imponeros rápidamente de cuáles son los intereses de vuestro país en un caso de emergencia".[4]

SOBRE LA DIFUSIÓN DE LA CULTURA NAVAL Y DE LAS ACTIVIDADES ACUÁTICAS

Es innegable que la difusión de la cultura naval y las actividades acuáticas contribuyen en ahondar la cohesión institucional, así como a través de ellas se consigue estrechar más los vínculos de la Marina de Guerra con la sociedad de la que forma parte. Dentro de este contexto es que se debe incrementar la participación ciudadana en las actividades culturales y deportivas que patrocina la Institución, aquí juegan un papel fundamental los museos navales, las publicaciones relacionadas con la Marina, la historia naval, la arqueología submarina y los deportes acuáticos, entre otros.

Al haber transcurrido casi doscientos años de fundada la República, hoy poseemos una historia naval de la que podemos sentirnos orgullosos, la cual siempre nos debe servir de incentivo para fortalecer nuestra moral, y para afianzar nuestro compromiso con la misión que la Constitución Política del Estado señala a la Marina de Guerra. Este legado de nuestro pasado, lejano e inmediato, puede dividirse en los dos siglos que tiene de existencia la Institución.

El primero de ellos, el siglo XIX, fue para nuestra Marina un tiempo glorioso. Esta centuria tuvo en la guerra del Pacífico su periodo gravitante, del cual emerge la figura del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, cuyas hazañas simbolizan la esencia de nuestro prestigio institucio-

(4) *Gill, c.c.:* Política. Sus relaciones con la Guerra y su influencia sobre la Preparación para la Guerra. *En:* Proceeding, U.S.N.C., 1920. *Publicado en* Revista de Marina, *N°6, noviembre-diciembre, Lima, 1920.*

nal. Como sabemos, la trayectoria de la Armada Peruana en el ochocientos ha sido harto estudiada y analizada, en distintas e importantes obras. No sucede lo mismo con la historia naval del siglo XX.

El siglo veinte posee características y sucesos que apenas han sido estudiados. El resurgimiento del poder naval en 1907, la reorganización de la Armada, la misión norteamericana, el conflicto con el Ecuador en 1941, la guerra antisubversiva, el conflicto del Cenepa, son algunos de los capítulos más interesantes que deberán ser investigados. Evidentemente, ligados a estos hechos, están los protagonistas. Personajes como el contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, reformador de la Armada en los primeros días del oncenio, o como el contralmirante Federico Díaz Dulanto y el vicealmirante Roque Saldías Maninatt, jugaron papeles decisivos en el surgimiento y modernización de nuestra institución. La gestión al frente de la Institución de este último, fue la más prolongada de la centuria pasada, ya que ocupó tres veces el cargo de ministro de Marina, de capitán de navío a vicealmirante. De carácter impetuoso y enérgico, el almirante Saldías, creemos, fue el líder naval más significativo del siglo pasado, por el impulso que le dio al crecimiento de la Marina y por su protagonismo en la vida pública del país como oficial de Marina en el desempeño de cargos de la más alta responsabilidad a nivel Estado. Puede establecerse un paralelo entre su actuación al frente de la Armada y su participación en la política nacional con la figura del contralmirante Lizardo Montero, sin duda el jefe naval de mayor protagonismo político del siglo XIX.

Saldías promovió la creación de las Escuelas Técnicas de la Armada, gestionó la construcción del Centro Médico Naval, concretó la adquisición de buques y submarinos, además de otras importantes obras efectuadas en provecho de la institución a la que siempre guardó profundo cariño.

Su biografía es uno de los temas de interés que el siglo que concluyó hace sólo unos cuantos meses nos deja. El estudio de esta nueva historia naval que aún no ha sido escrita, el estudio de que empezaron con el telémetro para la precisión del tiro de artillería y que terminó con el lanzamiento de misiles guiados por satélite. Esta tarea debe ser incentivada en procura del enriquecimiento de nuestra cultura naval, ahora que empezamos un nuevo tiempo.

En relación a los museos navales, opinamos que la construcción de un nuevo museo naval en un lugar céntrico, de fácil acceso como la Costa Verde, llamará poderosamente la atención de la opinión publica y servirá para dar a conocer al país mayores alcances del quehacer institucional, a través de su pasado y también de su actualidad, en el que podrían emplearse salas de exposiciones, salas de conferencias, pequeñas librerías, tiendas de souvenirs. Incluso en el futuro, este museo podría contar con alguna unidad naval que dejase el servicio activo, la cual estaría ubicada próxima a esta instalación, mediante un muelle en el que también se podría incluir una replica del glorioso monitor *Huáscar*, construido a

escala real, sobre la base por ejemplo del ex BAP *Mantilla,* ya que sus dimensiones son similares a las del glorioso monitor. Esto lo proponemos en virtud a que el *Huáscar,* que está cautivo en Talcahuano, conserva muy poco del que comandara el Gran Almirante, además de que su visita no se encuentra al alcance de la mayoría de peruanos, quienes podríamos a través de esta réplica, conocer cómo fue el buque que tantas glorias dio a la Nación durante el tiempo que nos perteneció, y del que hemos escuchado hablar desde la niñez.

Este museo constituiría la extensión del museo "Julio J. Elías Murguía", y tendría como época predominante, la comprendida entre el resurgimiento de nuestro poder naval, con la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* en 1907, y la desactivación de la Comandancia General de la Escuadra, máxima autoridad operativa de la Armada hasta 1980. Entendemos que un proyecto de tal magnitud demandaría gran cantidad de recursos, sin embargo creemos que los beneficios serían de gran consideración, pudiéndose gestionar su financiamiento con entidades estatales y municipales y/o privadas del país o del extranjero.

Consideramos, asimismo, que puede difundirse aun más la actividad institucional, además del noticiero naval difundido por la radio, con un programa televisivo semanal o quincenal, emitido en el canal del Estado, y por supuesto mediante la venta de nuestras publicaciones en librerías comerciales o de universidades estatales y privadas, o incluso se puede promover la publicación de libros que expliquen al detalle el trabajo que realiza la Marina, las características de la vida a bordo, las operaciones navales, mediante una lectura sencilla y amena tal como lo han hecho en su país dos oficiales de la Armada española en un libro bastante interesante sobre este tema. [5]

Por último, consideramos de significativa importancia, la profundización de la promoción de la arqueología submarina, en torno a los numerosos naufragios que se han producido desde la colonia hasta nuestros días. Retomar la promoción de la arqueología submarina, con la investigación de naufragios como el de la *Mercedes* en 1854, el del *Rímac* en 1855, el del *Loa* en 1881, o el de tantos otros, despertará, estamos seguros, gran interés en el país e incluso en el extranjero.

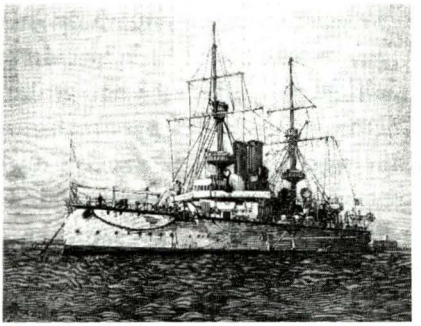
Finalmente, la difícil situación que actualmente vive el país nos brinda a los marinos de guerra del tercer milenio, una nueva oportunidad, para hacerle recordar a la Nación, quiénes somos, la sangre que se ha vertido en su defensa y sobre todo para reafirmar cuán comprometidos estamos con nuestra sociedad, en la constante e irrenunciable tarea de participar activamente en la construcción de un Perú mejor.

Estos tiempos también son propicios para afianzar y fortalecer nuestras tradiciones navales, muchas de ellas cimentadas en

(5) *Núñez Lacaci, Francisco y Torrente Sánchez, Francisco:* La Armada: esa desconocida. *Editorial San Martín, España, 1986.*

nuestros usos cotidianos, de por sí elementales, pero tan trascendentalmente importantes así como esenciales en la vida naval, los que no pueden bajo ningún pretexto descuidarse.

Hacia octubre de 1919, luego del surgimiento de un nuevo caudillo civil, Augusto B. Leguía, y a partir de la creación del Ministerio de Marina, la entonces casi centenaria Armada Peruana, inició una novedosa e importante reestructuración, que contó con el importante apoyo de una misión norteamericana, tarea que demandó denodados esfuerzos de marinos peruanos y norteamericanos, por espacio de cuatro décadas. En esa nueva época, surgiría una meritoria y valiosa generación de marinos de guerra, indiscutible pionera de la Armada moderna. En estos días, la Marina de Guerra del Perú por decisión propia, ingresa en una nueva etapa, casi un siglo después de iniciada la organización naval que emprendiera en 1919, el primer ministro de Marina de nuestra historia, el entonces capitán de navío en retiro Juan Manuel Ontaneda, la cual dio lugar con el paso de los años, a un crecimiento sostenido del instituto, bajo los lineamientos de aquel memorable despegue a la modernidad. Hoy zarpamos en búsqueda de nuevos y mejores vientos. Sin embargo, esta vez levamos anclas solos, nuestro bien ganado prestigio y nuestra basta experiencia en la mar nos autorizan. El éxito en la tarea dependerá de cada uno de nosotros y de los que habrán de venir.



REFLEXIONES EN UN 8 DE OCTUBRE

Capitán de Navío (r)
José Aníbal Zorrilla Torres

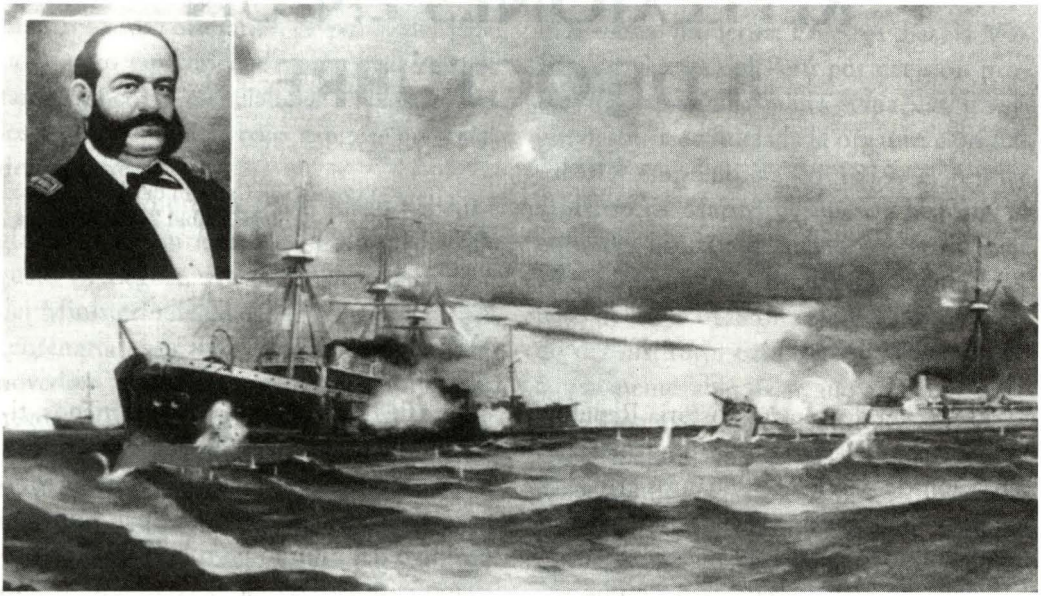
Reflexiones iniciales

La lectura de nuestra Historia Republicana me ha dejado siempre una marcada sensación de desaliento. Cuántos errores y tan pocos aciertos de aquéllos que tuvieron la oportunidad de dirigir nuestro destino. Me deja también la sensación de que somos una Nación joven que ha tenido un nacimiento lleno de dificultades, una adolescencia problemática y que si bien hoy adulta, aún no ha terminado de alcanzar la madurez.

La madurez de la sociedad en un país como el nuestro se alcanza cuando se hace ejercicio diario de la democracia. Requiere que sus instituciones sean rectoras, defensoras y promotoras de los intereses ciudadanos. En tal escenario, el trabajo honesto y constante de su gente contribuye, con el tiempo, a su logro. El camino a la madurez plena implica escoger los objetivos con sabiduría y recorrer el camino con constancia. Brindar salud, valores cívicos, oportunidades de trabajo y acceso a la cultura destierran el analfabetismo y la pobreza educativa. Aborrecer el narcoterrorismo y combatirlo exigen que la Economía se conciba en función del hombre y distribuir con equidad sus recursos. Requiere de líderes que puedan, al menos, tirar "la segunda piedra" y de expectativas populares más elevadas que aquel "robó pero hizo". No considera al país como el ombligo del mundo pero lo inserta en posición competitiva. Se desvive por el niño y compensa al anciano. En síntesis, promociona la responsabilidad en el ejercicio pleno de la libertad.

La Guerra del Pacífico marca, a mi juicio, el fin de la adolescencia en la vida nacional y el comienzo de la edad adulta, adultez que no es sinónimo de madurez. Si hemos de ser justos con nosotros mismos, la simple comparación de la situación que sufrimos hace más de un siglo con la actual, nos indica cuánto hemos avanzado en nuestra vida adulta; nos da medida del inmenso valor de nuestro pueblo, nos hace apreciar la grandeza del esfuerzo, por causa, o por causa a pesar, de nuestros dirigentes. Pero, también, la simple comparación con realidades vecinas nos da la idea de las oportunidades perdidas.

Falso orgullo sería estar satisfechos de haber alcanzado la cumbre del San Cosme, cuando deberíamos haber escalado el Huascarán.



Combate Naval de Angamos

Reflexiones intermedias

Continúen pues estas cortas reflexiones en un 8 de octubre con la verdad de perogrullo que nos indica que, por regla general, ninguna institución puede se mejor que el país que la instituye.

La Guerra del Pacífico, con su epílogo de ocupación territorial, con la bandera de la estrella solitaria flameando en la Plaza de Armas, ocasionó la casi total destrucción o secuestro del material de guerra naval; mas no así del espíritu de la Marina de Guerra. De las cenizas de un país vilipendiado se levantaron sus hijos para renovar la vida.

Se ha escrito, con sabiduría, que un país que no aprende de sus errores está condenado a repetirlos. Este pensamiento, universalmente aceptado, puede ser también aplicado a sus instituciones. Si así fuera, cabe, entonces, hacer la pregunta: ¿y, cómo hacer para evitar cometer errores pasados?

Quizá en la formación de su gente se encuentra el hilo que da inicio a la madeja. Sigamos, pues, dicho derrotero para tratar de esbozar una respuesta, aunque esta pueda provocar desacuerdos o mayores interrogantes. Para ello, permítame presentar una carta hipotética, misiva que pudo haber sido escrita por un anónimo comandante de Marina, sobreviviente de la Campaña Naval de 1879 y aun esforzado defensor de la ciudad de Lima en las batallas de San Juan y Miraflores, quizá en el Regimiento "Guarnición de Marina". En ella, en la carta, el veterano combatiente de marina, da contestación al deseo de su hijo de abrazar la carrera naval.

Arequipa, 13 octubre 1894

Querido hijo:

He recibido con enorme satisfacción su atenta carta fechada el primero del mes en curso. En ella me comunica usted su decisión de iniciarse en la profesión de Marina de Guerra, mediante su ingreso a la Escuela Preparatoria de la Marina, para posteriormente continuar en la Escuela Naval: Como usted conoce, la Escuela Naval fue creada el 7 de noviembre de 1870, razón por la cual yo no pude recibir sus beneficios, habiendo, por ello, cimentando mi carrera en la práctica que da el servicio mismo.

Aunque su corta edad le impide la adecuada comprensión de las causas de los terribles acontecimientos que determinaron nuestra suerte en esta aciaga Guerra del Pacífico, su decisión me indica que ya es usted un hombre encaminándose en la vida. Como tal, me permito expresarle algunas reflexiones referidas a la Marina a la que desea pertenecer. Estas reflexiones son producto de la experiencia proveniente de los años en el servicio, de haber padecido la ignominia de la derrota y de las secuelas que ha dejado la odiosa invasión.

La injusta inmolación, en Angamos, del Gran Almirante don Miguel Grau Seminario, caballeroso marino, bajo cuyas órdenes tuve el privilegio de servir en la Comandancia General de la Armada, debe ser, por obligación moral, punto de partida de una nueva Marina, y ¿por qué, no esperarlo así? de un mejor país. Pero, por ahora, concentremos estas cortas reflexiones en la Institución Naval.

Acerca de la formación de los hombres para una nueva Marina, recuerde siempre, hijo mío, que:
La adecuada formación de los hombres los deberá hacer fieles a su vocación.
Las tradiciones de los hombres de mar, de todo tiempo y nacionalidad, los deberá nutrir.
El ejemplo de sus héroes deberá alimentar su espíritu.
El correcto actuar de sus superiores jerárquicos los deberá guiar.
El compañerismo los hará miembros de la familia naval.
La disciplina - jamás impuesta, jamás forzada – deberá corregir sus errores.
La obediencia debida los integrará al trabajo en equipo.
La austeridad los marcará pero no es conveniente la explotación del hombre por el Estado.
El estudio constante los preparará.
La honestidad deberá distinguirlos.
Pero siempre, y sobre todas las cosas, el honor será su norte.

La virtual comprensión del rol que cumplirá esta nueva Marina, debe ser también guía para sus hombres; por lo tanto, hijo mío, deberá usted tomar en cuenta que la Marina existe porque el país la necesita.

Ella se debe al pueblo, quien, a través de sus representantes electos, la crea y la sostiene.

Su misión es la defensa nacional, en el área de su competencia –el mar. Otras tareas serán sólo complementarias y no deberán afectar su razón de ser.

No deberá realizar función policial, no le compete.

Las crisis y las tareas nacionales se reflejarán en ella en una u otra forma; sin embargo, la otra cara de la misma moneda indica que la grandeza espiritual y la capacidad productiva del pueblo serán su esencia y la fortalecerán. Sus inventarios de materiales y sus efectivos deberán entrar en relación directa con la amenaza, pero siempre de acuerdo con el espíritu nacional que históricamente se ha caracterizado por la no agresión. Ello, lógicamente, no significa poner la otra mejilla.

Cuántas otras reflexiones acuden a mi mente; pero muchas de éstas reflejan mi actual indignación. Por ello, dichos pensamientos son malos consejeros y mal haría en transmitírselos.

Para finalizar esta carta le pido que, cuando el momento llegue, inculque usted en sus hijos el amor a la Patria, y quizá, a través de sus ojos y desde el cielo, pueda yo ver a una Escuadra navegar en nuestro mar, impulsada por el orgullo de su pueblo y enarbolando, gloriosa, el pabellón rojiblanco, que honró con su sangre mi almirante Miguel Grau.

Su padre y futuro compañero de armas.

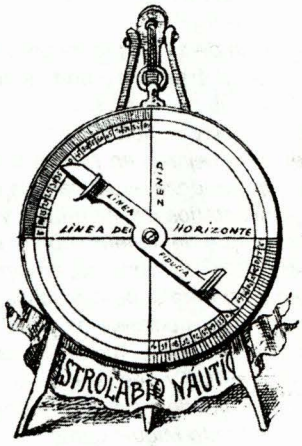
Reflexiones finales

¿Estamos contribuyendo nosotros, herederos del sacrificio y la gloria de Grau, a lograr la Marina que el país requiere? ¿Estaría orgulloso de ella el hipotético marino? ¿Estaría satisfecho el Gran Almirante? ¿Puede el país confiar en que no se repetirán los sucesos del 79? Estas y muchas otras son las preguntas, producto de análisis propio, que podrían hacerse constantemente, todos los días, los miembros de la Marina para asegurar que no se pierda el rumbo correcto que los conduzca hacia el puerto deseado de la madurez institucional.

Termine, pues, estas limitadas reflexiones en un 8 de octubre con la hipótesis de que ningún país puede ser mejor que la suma cualitativa de sus instituciones representativas.

Si así fuese, es también obligación de los dirigentes preguntarse, constantemente, todos los días: ¿Habremos cumplido nosotros, peruanos herederos de la gloria y sacrificio de nuestros héroes, con lograr el país que requieren y merecen nuestros hijos? ¿Estarían nuestros antepasados orgullosos de haber sacrificado la vida para brindarnos esta oportunidad? ¿Puede el país confiar que no se repetirán jamás, los sucesos del 79?

Hagámonos, constantemente, todos los días, similares interrogantes y al contestarnos actuemos en consecuencia: Escalemos el Huascarán.



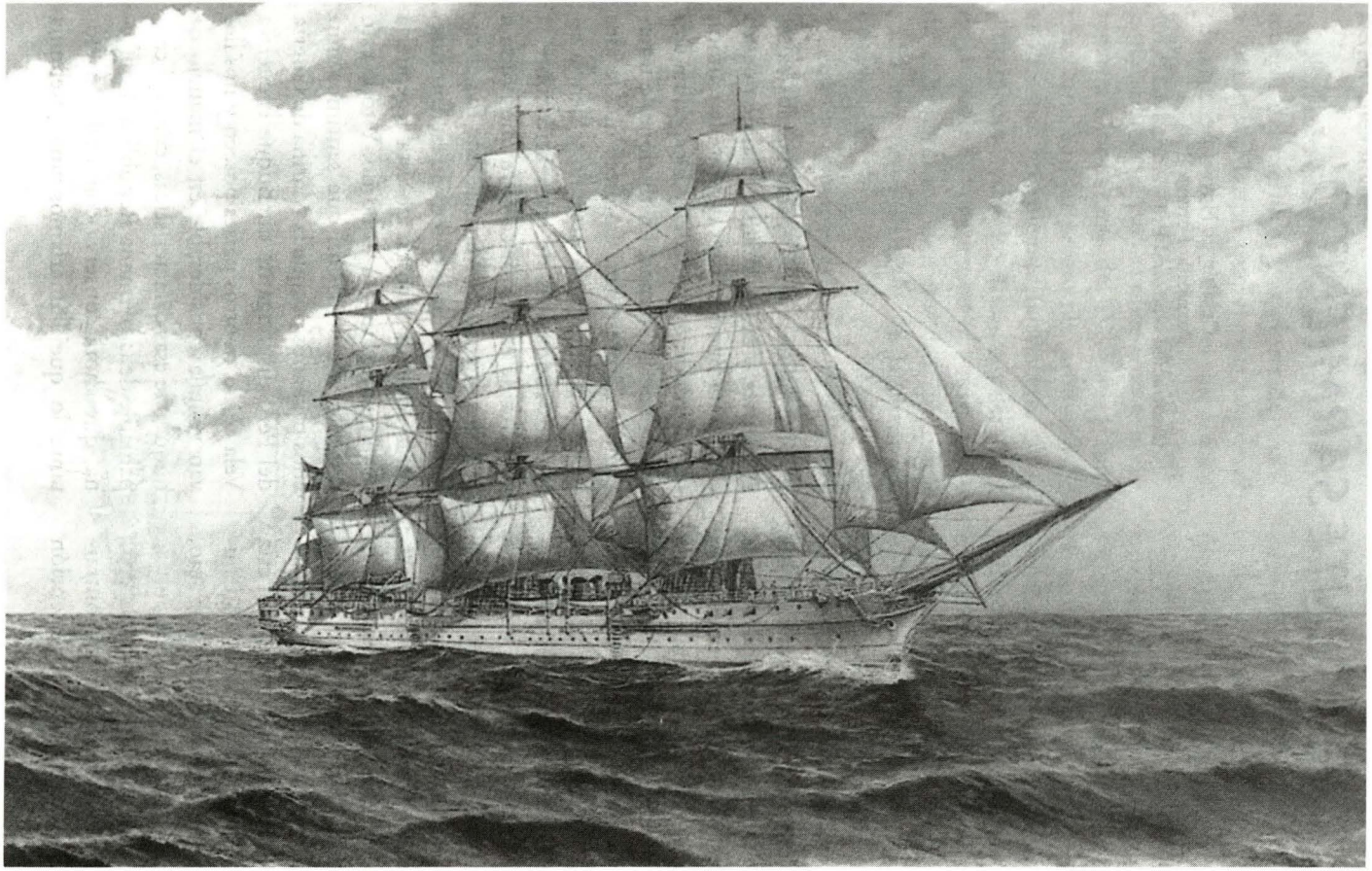
A BORDO DE LA FRAGATA MUSEO *PRESIDENTE SARMIENTO*

Capitán de Navío (r)
Armando Pereira Ríos
(Asociación Nacional Pro - Marina del Perú)

Como estaba previsto, la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (FIDALMAR) celebró su XVIII Asamblea General ordinaria en la ciudad de Buenos Aires, entre el 04 y 11 de noviembre del presente año; y, es en el marco de esta celebración, según un programa finamente elaborado por la Liga Naval Argentina, que los participantes en dicha Asamblea tuvimos dos veces la oportunidad de pisar la cubierta de la Fragata Museo *Presidente Sarmiento*, buque de la Armada República Argentina declarado en Junio de 1982, "Monumento Histórico Nacional".

Las Ligas Navales presentes en esta XVIII Asamblea fueron: España (con numerosa comitiva), Brasil, Chile, Curazao, Argentina (país anfitrión), juntos con la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú.

La primera oportunidad de encontrarnos en el buque fue durante la Recepción de Bienvenida a la Delegación de los Países Asistentes, y la segunda, al final de nuestra estadía en Buenos Aires durante la reunión del Cierre de Actividades y Despedida con entrega de Diplomas, Distinciones e intercambio de presentes. Confieso que la idea de escribir el presente artículo se debe a estos dos momentos de encuentro sobre la cubierta de esa histórica nave que honra a la Argentina y a su Marina. Este fue el comienzo para asumir el reto de escribir unas letras sobre la historia de esta legendaria nave que nos tuvo a su bordo. Y todo esto unido a la casi pasión que sentimos muchos peruanos porque la Marina de Guerra del Perú disponga de un Buque Escuela a Vela como ya otros países poseen y nos llevan ventaja considerable en el manejo de buques de esas características, como el caso palpable de la hermana República Argentina, que ahora conserva como Museo Flotante lo que llamaríamos una "Reliquia



Fragata Presidente Sarmiento - *Este famoso buque-escuela fue construido en Gran Bretaña en 1898. En 1900 inició sus viajes de instrucción hasta 1939 en que fue sustituido por el crucero* La Argentina. *Luego continuó prestando servicios para instrucción de cadetes de Escuela Naval hasta 1958, en que fue radiada. Actualmente es buque-museo. Durante su larga vida no sólo sirvió para el adiestramiento de los futuros oficiales de marina argentinos, sino también ofició como embajador ante países extraños, cumpliendo una proficua labor de hermandad con todos los países del mundo y representando a la República Argentina.*

Naval Viviente", con el admirable récord en el tiempo, de más de 100 años cumplidos desde que allá por el año 1897 el buque fuera puesto a flote. Entonces comprendí que no era vana la intención de poner en manos de los lectores, aunque sea a manera de aproximación, alguna información relacionada con esta célebre nave, a través de los datos obtenidos durante nuestra corta estadía en Buenos Aires cumpliendo el Programa de Actividades de Fidalmar, el mismo que fuera cuidadosa y finamente elaborado por nuestros colegas de la Liga Naval Argentina a cuya cabeza directriz felicitamos desde estas líneas, en la persona de su presidente el almirante (RS) Ramón Antonio Acosa. Aquí conviene afirmar que desde que pisamos suelo argentino hasta el último día de nuestra permanencia, la Liga Naval Argentina ha merecido el mejor de los elogios por la forma tan acertada como se estructuró el Programa de Actividades, que lo hemos dicho, sin ninguna exageración, fue elaborado de manera "impecable".

Pero volviendo al tema que les traigo, motivo de este artículo, trataré sobre la Fragata *Presidente Sarmiento*, hoy convertida en Buque Museo.

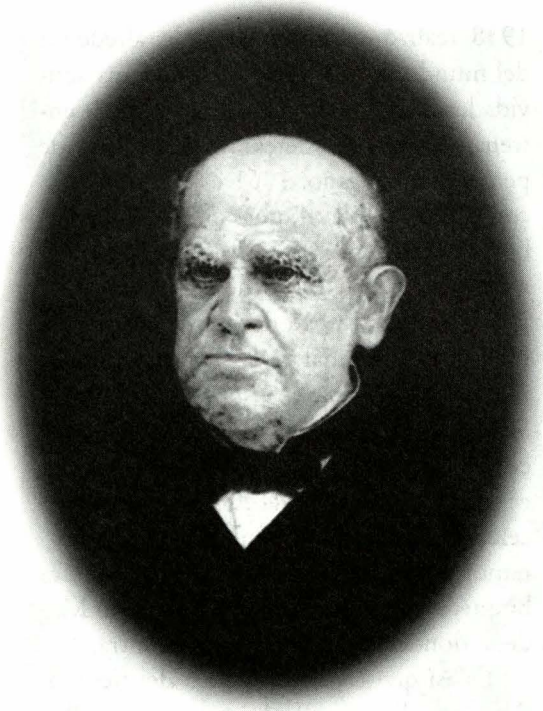
Construida en Gran Bretaña, en los Astilleros de la empresa Laird Brothers, zarpó el 14 de julio de 1898 arribando a Buenos Aires el 10 de setiembre del mismo año. El 12 de enero de 1899 inicia su 1er. viaje de circunvalación con las Promociones 23, 24 y 25 de Aspirantes de la Escuela Naval; finalizó el 30 de setiembre de 1900 luego de haber navegado 40000 millas 29000 de las cuales fueron exclusivamente a vela. En 1938 realizó su último periplo alrededor del mundo. Hasta 1960 continuó sus actividades de Buque Escuela con cursos de entrenamiento a Cadetes y Aprendices de personal subalterno. 1961 es el último año como Unidad Naval, pues el 28 de diciembre se constituye en Buque Museo de la Armada Argentina. El 18 de junio de 1962, por Decreto 5589 se declaró Monumento Histórico Nacional a la Fragata Escuela *Presidente Sarmiento.*

A los 100 años del flotamiento del casco, en que el buque tomó por primera vez contacto con el agua, la Armada Argentina celebró tal centenario teniendo lugar la ceremonia el 07 de setiembre de 1997, en el buque, amarrado al Dique 3 de Puerto Madera, donde actualmente se encuentra.

Es así que en el transcurso del tiempo, desde aquella lejana fecha que se puso a flote el Velero Escuela, este será testigo de innumerables hechos y actividades marineras que con toda seguridad ya pasaron a la historia de la Armada Argentina como digno ejemplo a ser imitado por otras Marinas del mundo.

Según expresa el Jefe del Departamento de Estudios Histórico Navales, capitán de fragata Jorge Andrés Reto, en la parte introductiva del libro *Centenario de la Fragata Presidente Sarmiento:*

> *Desde 1899 en que realizó su 1er. Viaje, la Sarmiento recorrió todos los puertos del mundo llevando a bordo miles de cadetes navales sobre quienes dejó huellas indelebles. Su nombre simboliza la civilización, la cultura y la vocación de paz y amistad de la República Argentina con las demás naciones.*



Domingo Faustino Sarmiento, presidente de la República. Óleo de Eugenia Belín Sarmiento. Museo Histórico Sarmiento

Asimismo, en el considerando del Decreto N° 5589 firmado por el Presidente de la República Dr. José María Guido que declara Monumento Histórico Nacional a la Fragata *Presidente Sarmiento*, entre otros conceptos se especifica:

- *Que sirvió de ruda escuela a dos generaciones de marinos que formaron la moderna Marina de Guerra Argentina, que a su bordo vieron las cubiertas barridas por las olas de los clásicos siete mares, sus velas azotadas por los vientos de todos los cuadrantes, y su proa cortando las aguas de todos los rumbos de la rosa.*
- *Que en su misión de paz, jamás desmentida, se constituyó en la mensajera más ilustre del país al que supo representar con gallardía, entre otros acontecimientos, en las coronaciones de los Reyes de Gran Bretaña Eduardo VI y Jorge V, el de España Alfonso XIII, en el Centenario de la Independencia de México, en la ocasión de inaugurarse el Canal de Panamá, en la inauguración de la estatua de San Martín en Boulogne Sur Mer, en la inauguración del monumento del General Belgrano en Génova.*
- *Que por su construcción representó lo más adelantado en unidades veleras de su tipo, sirvió de puente entre la Marina a vela y la moderna de acero.*
- *Que la Fragata* Sarmiento, *surgida de las entrañas mismas del pueblo y nutrida con sus hijos, constituye un símbolo de la Nación y trozo viviente de la historia y de la tradición de la Patria, alzándose como el mejor y mas auténtico monumento de la Armada Argentina.*

Estos auténticos conceptos nos liberan de hacer más elogios sobre esta imponente nave. Pero no desearía pasar por alto indicar lo emotivo que resulta para todo visitante del buque ver a ambos lados del pasadizo de acceso a la Cámara del Comandante, muchas "Fotografías de recuerdo", especialmente presencia de personalidades que visitaron la nave en distintas ocasiones, tales como: El Zar de Rusia Nicolás II en Kronstadt (1902), el Kaiser Guillermo II en Kiel (1908); el 1er. Presidente de la República de Alemania, luego de la caída del Kaiser, D. Federico Ebert; el Príncipe Humberto de Saboya; la Infanta Isabel in-

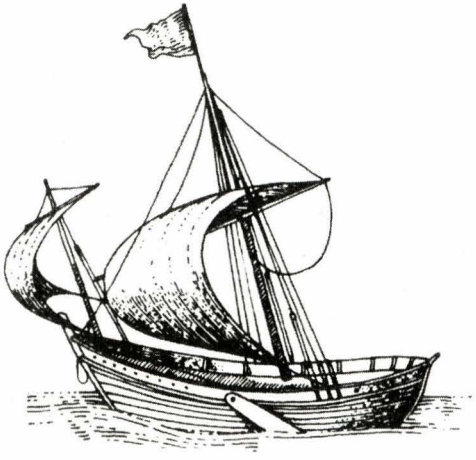
vitada por las Fiestas del Centenario; el Presidente de Chile Arturo Alessandri; el Presidente del Perú Mariscal Oscar R. Benavides; también los presidentes argentinos que desde el primero hasta el último viaje de la *Sarmiento* despidieron y celebraron su arribo.

Finalmente deseo enfatizar que no habría concluido a gusto el presente artículo sin volver a referirme a la última reunión llevada a cabo a bordo, es decir, la de despedida y cierre de actividades de Fidalmar; pues ahí, luego de servirse un cocktail, nos presentaron un admirable Show del Tango (escena infaltable en toda buena reunión de sabor argentino), finalizando con música de fondo, bocaditos, cena y hasta música bailable que invitó a muchas parejas a continuar la alegría.

¿Otro buen recuerdo de esta reunión?,... ¡Claro que si!: ... La fina atención que los asistentes recibimos del "Dueño de Casa", el capitán de navío (RS) Hugo L. G. Dietric, actual director del Buque Museo, quien, además, obsequió gentilmente al suscrito –con afectuosa dedicatoria– el libro "Centenario de la Fragata *Presidente Sarmiento*" (Departamento de Estudios Histórico Navales), cuyo valioso contenido me ha servido de referencia bibliográfica para volcar y fijar muchos datos e historia que aquí les traigo sobre la legendaria nave.

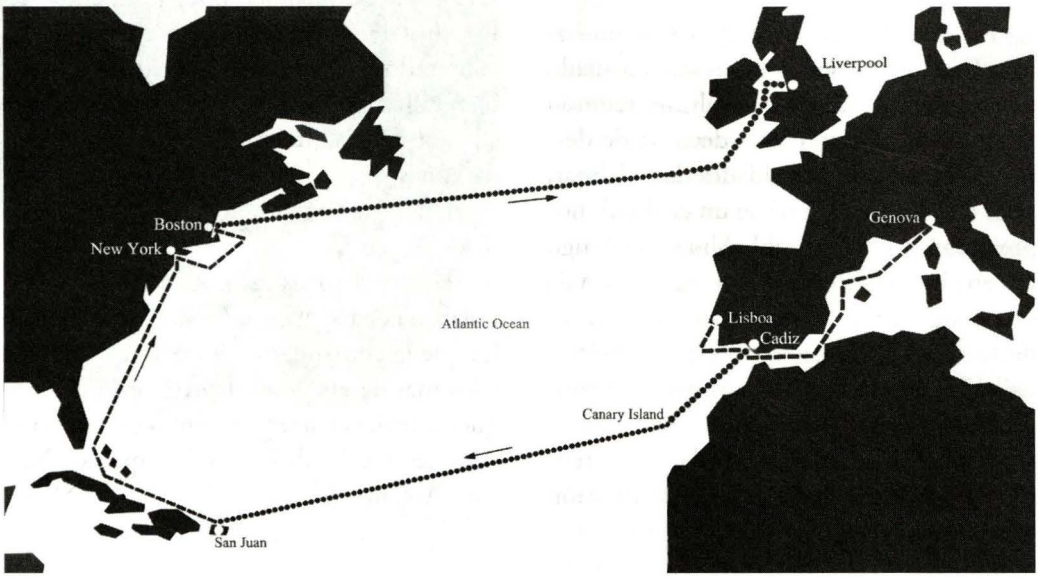
¡Honor a esta Gloria Viviente de la Armada Argentina!

¡Honor a todas las dotaciones que tripularon la nave, y los ilustres Jefes y Oficiales que la comandaron; a través de quienes y los más de 100 años de existencia del buque, mantienen a tope y con orgullo las tradiciones navales de la grande y querida Nación Argentina!



GRAN REGATA "COLÓN '92" QUINTO CENTENARIO

Teniente Primero
José Fernández Gamarra



La regata comprendió dos partes: La primera, de Génova (Italia) a San Juan (Puerto Rico); la segunda, de Boston (EE.UU.) a Liverpool (Inglaterra). El otro tramo, San Juan –Nueva York– Boston constituyó una travesía en la que el conjunto de los veleros navegaron acompañándose pero sin competir.

El año 1992 se conmemoró el quinto centenario del descubrimiento del continente americano; en honor a esa memorable fecha, la mayor flota de buques a vela, conformada por barcos provenientes de diversos confines del planeta, se dio cita para participar en la regata más importante del milenio: La Gran Regata "Colón '92", que recorrió la derrota seguida por el descubridor Cristóbal Colón cuando inició la empresa que finalizó con el descubrimiento del continente americano el 12 de octubre de 1492.

La preparación de este importante evento demandó cuatro años de arduo esfuerzo por parte de la comisión organizadora, que cuidó cada detalle de la gran regata, dando como resultado un espectáculo nunca antes visto, fruto del entusiasmo, dedicación de cada uno de los participantes y gracias también al apoyo de diversas instituciones del sector público, privado, diplomático y al voluntario esfuerzo de innumerables personas.

La regata se dividió en dos partes: La primera, de Génova (Italia) a San Juan

(Puerto Rico), y la segunda, de Boston (Estados Unidos de América) a Liverpool (Inglaterra), en donde participaron buques a vela de diversos países en diferentes categorías, siendo la más vistosa la de los Grandes Buques o *Tall Ships*, debido no sólo al tamaño y belleza de los barcos, sino porque también la mayoría de estas naves eran buques-escuela de las Armadas de sus respectivos países y por lo tanto tripuladas por jóvenes dotaciones que se forjan en el crisol de las tradiciones navales y en la camaradería propia de los hombres que conviven en el mar.

La derrota seguida en la Gran Regata Colón '92 fue la siguiente:

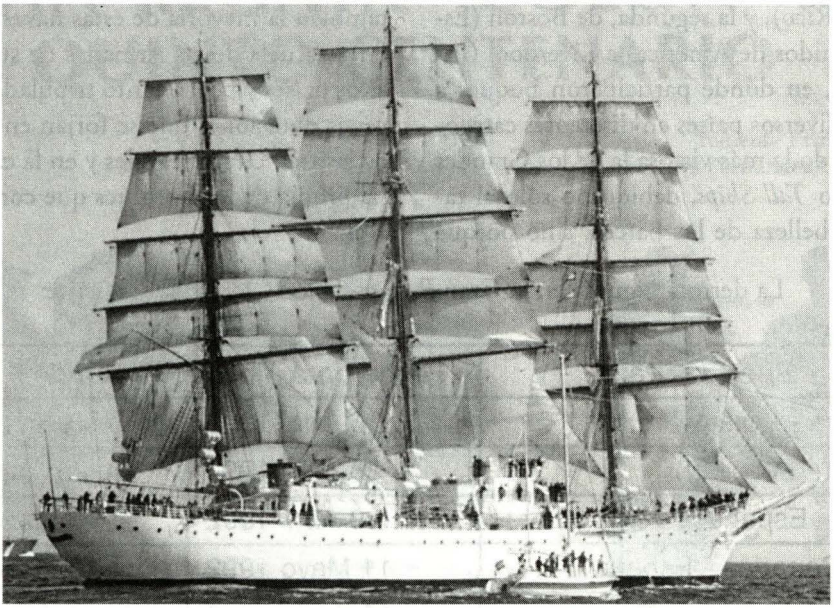
Puerto – País	Fecha de Arribo	Fecha de Partida
Génova - Italia	16 Abril 1992	19 Abril 1992
Lisboa - Portugal	23 Abril 1992	25 Abril 1992
Cádiz - España	29 Abril 1992	3 Mayo 1992
Islas Canarias - España	11 Mayo 1992	13 Mayo 1992
San Juan – Puerto Rico	10 Junio 1992	14 Junio 1992
Nueva York – Estados Unidos	1 Julio 1992	7 Julio 1992
Boston – Estados Unidos	11 Julio 1992	16 Julio 1992
Liverpool - Inglaterra	10 Agosto 1992	15 Agosto 1992

La primera parte de la regata incluía los puertos que hace 500 años habían marcado el punto de inicio de la primera expedición de las tres carabelas, y el final del segundo viaje en 1493: Cádiz y San Juan de Puerto Rico; también se consideraron otros puertos anteriores a la regata, como Génova y Lisboa, ciudades donde nació y vivió el descubridor, así como los puertos de Nueva York, Boston y Liverpool que marcaban la trayectoria de retorno de la Gran Regata.

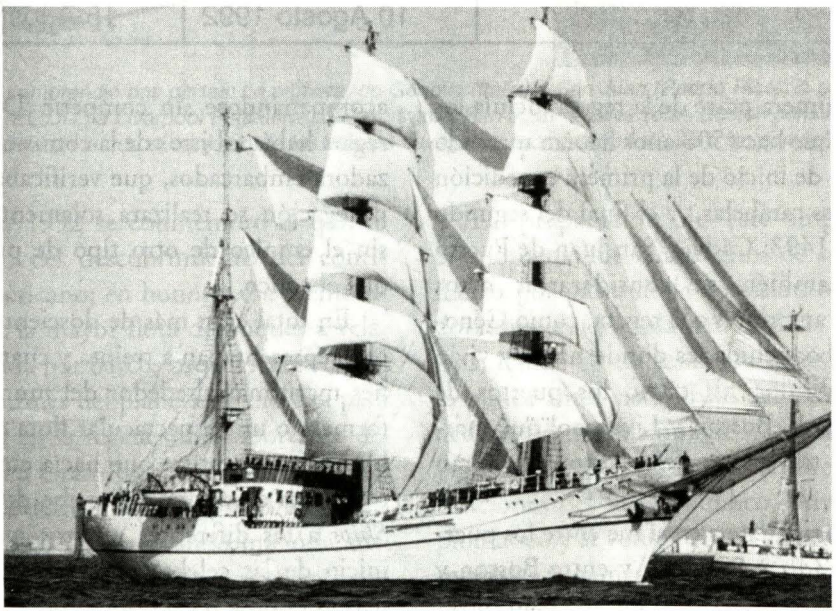
La competencia en sí fue entre los puertos de Cádiz y San Juan y entre Boston y Liverpool, pues las otras piernas eran travesías en las que el conjunto de veleros iban acompañándose sin competir. Durante la regata había árbitros de la comisión organizadora embarcados, que verificaban que la navegación se realizara solamente a vela, sin el empleo de otro tipo de propulsión que el eólico.

En total eran más de doscientos barcos que representaban a treinta y cuatro naciones marítimas alrededor del mundo, conformando una espectacular flota como tributo a esa aventura que hacía cinco siglos cambiaría el mundo. El arribo de los *Tall Ships* a los diferentes puertos marcaba el inicio de las celebraciones en honor a la más grandiosa regata organizada.

Es inolvidable haber sentido el calor de



Fragata ARA Libertad, *buque escuela de la Armada Argentina.*



Velero ARC Gloria, *buque escuela de la Armada de Colombia.*

TALL SHIPS PARTICIPANTES (CLASE A)

Velero	País	Año Construc.	Aparejo	Eslora Mts.	Dotación
SEDOV	Rusia	1921	Barca de 4 palos	117,35	193
KRUZANSHTERN	Rusia	1926	Barca de 4 palos	114,60	232
ESMERALDA	Chile	1954	Bergantín Goleta de 4 palos	113,02	244
JUAN SEBASTIAN DE ELCANO	España	1927	Goleta de 4 palos	112,78	163
LIBERTAD	Argentina	1956	Fragata	103,63	262
KAIWO MARU	Japón	1989	Barca de 4 palos	110,03	155
MIR	Rusia	1987	Fragata	110,03	198
DAR MLODZIEZY	Polonia	1982	Fragata	108,97	167
PALLADA	Rusia	1989	Fragata	108,81	183
AMERICO VESPUCCIO	Italia	1930	Fragata	100,89	450
EAGLE	EE.UU.	1936	Barca de 3 palos	89,92	209
SAGRES II	Portugal	1937	Barca de 3 palos	89,51	218
GORCH FOCK II	Alemania	1958	Barca de 3 palos	89,30	216
SIMON BOLIVAR	Venezuela	1979	Barca de 3 palos	82,30	201
GUAYAS	Ecuador	1942	Barca de 3 palos	80,00	212
DANMARK	Dinamarca	1933	Fragata	76,81	97
GLORIA	Colombia	1968	Barca de 3 palos	75,60	132
CHRISTIAN RADICH	Noruega	1937	Fragata de 3 palos	73,15	93
ALEXANDER VON HUMBOLDT	Alemania	1906, Reconstruido 1986-88	Barca de 3 palos	62,54	60
CAPITAN MIRANDA	Uruguay	1930	Goleta de 3 palos	60,20	102
NIAGARA	EE.UU	1813, Reconstruido 1990	Bergantín	60,35	36
CONCORDIA	Canadá	1991	Bricbarca de 3 palos	56,39	63
FRYDERYK CHOPIN	Escocia	1992	Bergantín	55,47	60
ROSE	EE.UU.	1970	Fragata	54,56	36
GAZELA	EE.UU.	1883	Bricbarca de 3 palos	53,95	44
SHABAB OMAN	Sultanato de Omán	1971	Bricbarca de 3 palos	52,00	57

las poblaciones visitadas, en donde verdaderamente cada uno de sus habitantes se sentía anfitrión de los marinos visitantes que arribaban a sus puertos en esta gran regata, los grandes barcos amarrados hacían imaginar cómo debieron lucir los muelles hace siglos, cuando aún no existía la propulsión a vapor o a combustión cuando el comercio y transporte se hacían solamente a vela.

Diariamente los veleros estaban abiertos al público en general y eran visitados literalmente por cientos de personas que se daban cita para conocer a esta flota mundial.

Había grandes facilidades para los tripulantes en los puertos a que arribábamos, en la mayoría de las ciudades involucradas, las dotaciones de los Talls Ships recibían prendedores que les permitían viajar sin costo alguno en los medios de transporte público, la infraestructura levantada para atender a los marinos participantes era gigantesca, en varios países se instalaron cabinas telefónicas libres para llamar a cualquier parte del mundo, se editaron estampillas postales conmemorativas a la regata en los países visitados, había conciertos con diferentes tipos de música y restaurantes donde se expedía comida típica del país anfitrión. Por otro lado, cada país había preparado diferentes actividades para agasajar a las dotaciones en cada puerto, desde inimaginables fiestas a bordo de portaaviones, hasta exclusivas óperas, a las que asistieron los reyes de España, entre otras autoridades.

Pero lo más importante de esta Gran Regata, fue la camaradería que nació entre los diferentes marinos, sin importar el país de origen; encontrarnos en cualquier restaurante, bar o tren con otros navegantes y compartir mil anécdotas y experiencias, conocer los países de cada uno a través de su historia, entablar amistades que perduran hasta hoy, y conocer diferentes culturas del mundo que nos permitieron aumentar nuestro bagaje.

A los oficiales peruanos que tuvimos la gran suerte de participar en este histórico evento a bordo de los buques-escuela de las Armadas de Argentina, Chile y Ecuador, nos entristece de sobremanera el no poder contar con un velero como buque-escuela para la Marina de Guerra del Perú, pues sabemos lo importante que es la experiencia de sentir la esencia misma de la navegación, donde los futuros marinos puedan forjarse en las tradiciones navales propias de un buque a vela, y al mismo tiempo contar con la oportunidad de conocer otras culturas e intercambiar experiencias con marinos de otros confines del mundo, así como ser parte de la oportunidad de poder dar a conocer al Perú en los diferentes puertos visitados, enseñar su folklore, su arte, su cocina, su historia y su cultura; ser tierra peruana en un país extranjero.

En esta regata no hubo un ganador, sino que ganamos todos los que participamos en ella. Es para mí el mayor evento naval en que haya participado en mis cortos catorce años de marino, que estoy seguro sólo podrá ser superado cuando pueda volver a navegar en un buque-escuela como aquellos que participaron en la Gran Regata "Colón '92", en donde al tope del palo mayor, mientras surquemos otros mares, ondee nuestro pabellón nacional.

LOS 35 AÑOS DE LA PROMOCIÓN ENP - 1965

Capitán de Navío (r)
Jorge Portella Roca

Las siguientes páginas constituyen un especial recuerdo del 35° Aniversario de la graduación de la Promoción 1965 de la Escuela Naval del Perú, que hoy sigue aportando al desarrollo nacional a través de diversas instituciones y entidades privadas donde vuelcan sus experiencias profesionales que acumularon durante su carrera naval.

Ellos ingresaron como aspirantes cadetes navales el 14 de febrero de 1961. El 18 de diciembre de 1965, un grupo de 48 entusiastas jóvenes llenos de alegría, entusiasmo, ansiedad y orgullo se graduaron como oficiales de nuestra Marina de Guerra, reuniéndose luego con sus padres, familiares y amigos, quienes mostraban enorme satisfacción al ver que dichos jóvenes concluían cinco largos años de rigurosa formación en la Escuela Naval del Perú.

La sensación que experimentaron todos los integrantes de aquella Promoción, al cruzar las verjas de la entrada a nuestra Alma Máter, con orgullo y nostalgia se proyectaron hacia un mundo nuevo y totalmente diferente de aquel que vivieran en la vida civil.

Los alféreces de fragata de la Armada Nacional con la antigüedad del 1° de enero de 1966 y que con el paso de los años desenvolviéndose en la carrera naval mostraron habilidad y eficacia profesional fueron los siguientes:



Ricardo Ampuero Bustillos
Aldo Arecco Sablich
Carlos Arrieta Parodi
Juan Atkins Lerggios
Gerardo Balbuena Carbajal
Oscar David Ayo Torres
Carlos Bejarano Guarda
Eduardo Benvenuto Novelli
Jorge Brousset Barrios
Guillermo Campoverde Ayres
Atilio Cantelli Sidia
Jorge Carlin Noblecilla
Héctor Castro Gálvez
Alberto Castro Vidal
Ricardo Covarrubias Trigoso
Carlos Del Risco Arrieta
Hugo De La Rocha Marie
Federico Espinosa Espinosa
José M. Fernández Iturri
Alfredo Fortes Martin
Luis Gavidia Balarezo
Manuel Gonzales Woll
Alejandro Graner Sotomayor
Pablo Jhery García
Juan A. Lanatta Martin
Edgardo Loret de Mola Pacussich
Jorge Llontop Sánchez Carrión
Pedro Madge Lanfranco
José Marabotto Jaramillo
Ramón Márquez León
Marcelo Maúrtua Varea
Juan Medina Ramos
Luis Moreno Gonzales
Jorge Montoya Sánchez Carrión
Clemente Orejuela Bolívar
Hernán Osorio Carcelén
Ricardo Pereira Soares
Juan Podestá Llosa
Eduardo Reátegui Guzmán
Enrique Reyes Rostagno
Gerardo Ruíz Ojeda
Mario Sánchez Ferrer Barzotti
Raúl Serván Rocha
José Silva Ferrer
Jorge Teixeira Rivarola
Manuel Tirado Mesones
Carlos Vargas Fernández
Carlos Vargas Lavagna
José Vargas Lavagna

Ellos guardan especial recuerdo de la fecha de graduación, mereciendo el constante reconocimiento y agradecimiento por la educación e instrucción naval que les impartieron los diversos instructores marinos y profesores civiles, quienes les volcaron sus enseñanzas y experiencias, inculcándoles a mantener viva la tradición naval en todos sus aspectos.

Testigo de excepción en la formación inicial de aquellos cadetes navales, el autor de esta nota fue partícipe en una emotiva ceremonia al conmemorar la Promoción 1965, treinta y cinco años de ejemplar travesía, acto que se realizó en la Escuela Naval del Perú. En esa ocasión dos representantes de dicha promoción, el vicealmirante Federico Espinosa Espinosa y el contralmirante Jorge Brousset Barrios, escucharon las palabras de gratitud por su labor realizada en la Institución Naval, pronunciadas por el entonces Comandante General de la Marina, almirante Víctor Ramos Ormeño. La misma autoridad resaltó en ellos la lealtad y respeto hacia sus superiores, así como el merecido reconocimiento al haber trajinado en fatigosas travesías a bordo de distintas unidades y cumpliendo destacadas misiones en su carrera naval. Este reconocimiento se hizo extensivo a aquellos que no cumplieron los treinta y cinco años de servicio pero que se desempeñaron eficientemente mientras permanecieron en el servicio activo.

Por ello, los integrantes de la Promoción ENP-1965 encuentran numerosas razones para dar gracias por la vida, por sus padres y familiares, por el alimento y vivienda, por la naturaleza, por los mares donde navegaron, por los uniformes que vistieron, por la estrellas que los guiaron y por cada amanecer que les permitía decir "Buenos días".

Ellos ingresaron imbuidos con la moral y principios éticos adquiridos en sus respectivos hogares, similar a las antiguas tradiciones de caballerosidad, dignidad que se practica en la Marina de Guerra.

La camaradería que se generó en ellos a lo largo de los años de Cadete Naval derivó en una profunda amistad que han sabido llevar férreamente durante su carrera naval y que se ha acrecentado con el devenir de los años. Por ello, se mantienen cohesionados al recordar la exhortación que se formularan internamente y que es así: "Somos la Promoción de Mosqueteros de la Escuela Naval, por eso estamos siempre unidos. Uno para todos y todos para uno. La muerte nunca nos separará....". Esta frase cobra más emoción cuando entonan el Himno de la Escuela Naval del Perú.

De los compañeros de promoción, ocho llegaron al grado de contralmirante, de los cuales, uno obtuvo el grado de vicealmirante. El destino les arrebató muy temprano a cuatro de sus compañeros: Ramón Márquez León, Ricardo Pereira, Héctor Castro Gálvez y Jorge Texeira Rivarola, a quienes la promoción les rinde un sentido homenaje de amistad y cariño.

Cada uno de ellos, cuando dejaron la situación de actividad, lo hicieron con la satisfacción de haber cumplido individual y colectivamente con la Marina de Guerra del Perú, dejando marcado un hito de eficiencia, labor proficua y de entrega sin límites a nuestra Institución Naval.

REFLEXIONES

En esta ocasión, el autor de este artículo los invita a detenerse un instante en nuestro diario vivir y, a manera de reflexión, pensar que treinta y cinco años han transcurrido desde que la Promoción ENP-1965 se graduó, pero que no han influido en lo más mínimo para olvidar a nuestra Alma Máter que año tras año, va forjando futuros oficiales que en circunstancias que les toque vivir decidirán el destino de nuestro país. La Escuela no sólo dio los conocimientos científicos y humanistas de la época, sino también algo que no se publica en texto alguno, pero que lo asimilaban incesantemente en forma invisible, me refiero al Carácter Militar, factor esencial para lograr éxito en el mando.

Y, así, aprendieron que la tendencia de la Escuela Naval en la disciplina hay que resaltar los cadetes tomando conciencia del deber hacia la sociedad y hacia el Estado.

Además, al adoptar el uniforme del cadete naval, declaraban públicamente la lealtad, la fidelidad al país y a la Marina de Guerra.

Adquirieron valor a través de muchas pruebas, ya sean académicas, deportivas, entrenamiento o de embarque. Aprendieron a que no hay lugar en la Marina para una persona deshonesta, a que hay que tomar decisiones en base al sentido común y tener confianza en sus acciones. Sobre todo, mantener a la Marina de Guerra siempre limpia y sin mancha alguna.

En la ceremonia del 30 de diciembre del 2000, todos los que estuvimos presentes hemos rendido homenaje a nuestra Escuela Naval y a nuestro Héroe Máximo, donde tuvimos presente en nuestras mentes y corazones aquella frase tan significativa y siempre vigente que adorna el monumento de nuestro Caballero de los Mares: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".

CONCLUSIÓN

Los años de servicio prestados a la Institución Naval han constituido la mejor entrega que han podido dar como homenaje a nuestro querido Perú y como agradecimiento a sus respectivos familiares de cada uno de los integrantes de la gallarda promoción ENP-1965.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

AUSTRALIA

Se acepta primer lote de misiles Penguin

La Real Marina Australiana recibió en octubre un primer lote de misiles aire-mar *Penguin Mk2 Mod 7,* fabricados por la firma noruega Kongsberg Defence & Aerospace.

Estos misiles, adquiridos como parte del proyecto *"Sea 1414"*, estarán destinados a equipar a los helicópteros *SH-2G Super Seasprite* que operan desde las fragatas de la clase Anzac australianas. La entrega de los últimos misiles está prevista sea completada en setiembre del 2003.



JDW

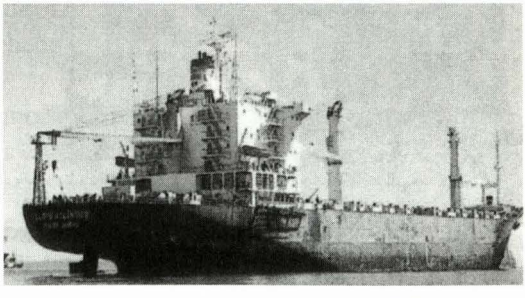
Los helicópteros SH-2G Super Seasprite *serán los portadores de los misiles* Penguin MK2 Mod 7 *adquiridos para la RAN*

BRASIL

Marina de Brasil adquiere mercante para apoyo logístico

La Marina de Brasil ha adquirido recientemente el buque carguero portacontenedores Lloyd Atlántico, con el propósito de convertirlo en buque de carga y apoyo logístico. Rebautizado *Atlantico Sul* (G-40), este buque fue construido en 1986 por el Astillero Ishikawajima do Brasil S.A. de Río de Janeiro para la empresa naviera Lloyd Brasileiro, la misma que cesó sus operaciones a mediados de la década pasada. El *Atlantico Sul* tiene 28977 toneladas de desplazamiento, una eslora de 188m, una manga de 30,7m y su planta propulsora diesel le permite una velocidad de 18 nudos. Para la maniobra de carga, posee grúas con capacidad de levante de 30 toneladas y puede llevar en cubierta 30 contenedores.

Los trabajos de conversión para su nuevo misionamiento serán llevados a cabo en el Arsenal Naval de Río de Janeiro.



Marine News

Carguero Lloyd Atlántico,*cuando pertenecía a la firma Lloyd Brasileiro*

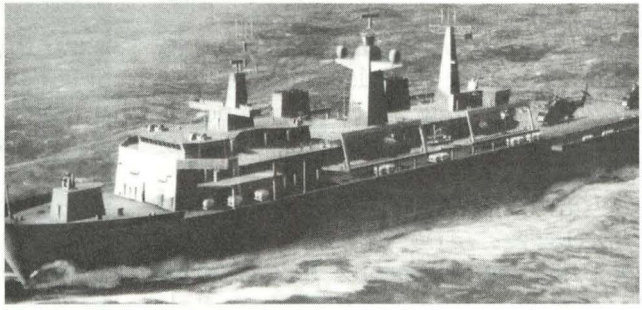
GRAN BRETAÑA

Segundo buque de asalto anfibio para la Real Marina Británica

El HMS *Bulwark,* segundo buque de asalto anfibio tipo *LPD* de 18500 toneladas, construido para la Real Marina Británica por los astilleros BAE Systems Marine, fue botado al agua el 15 de noviembre del año pasado.

BAE Systems Marine, empresa a cargo de la construcción de este buque, ha anunciado que la entrega de su gemelo, el HMS *Albion,* será adelantada para enero del 2003, debido a que en dicho mes está previsto el retiro del veterano HMS *Fearles.*

Como mencionáramos en anterior edición, este buque de asalto anfibio podrá transportar más de 700 infantes de marina, 8 barcazas de desembarco y diversos vehículos anfibios y terrestres, incluyendo una dotación de 6 tanques *Challenger* 2 y 30 vehículos todo terreno tipo *Viking.*



BAE Systems

Imagen digital de los buques de asalto anfibio Albion y Bulwark.

HOLANDA

Fragata *De Ruyter* es retirada del servicio



Signaalaparaten

Fragata HrMs De Ruyter, *retirada del servicio el 3 de octubre*

Luego de 25 años de su construcción, el 3 de octubre fue retirada del servicio la fragata HrMs *De Ruyter* (F 806) en ceremonia llevada a cabo en la base naval de Den Helder.

Esta nave de 4500 toneladas, fue construida con su gemela la HrMs *Tromp* (retirada del servicio en 1999) como reemplazo de los cruceros *De Zeven Provincien* y *De Ruyter* (el ex B.A.P. *Aguirre* y el actual B.A.P. *Almirante Grau*) y para servir como buque insignia y defensa aérea de grupos de tarea de la OTAN.

INDIA

Fragata INS *Talwar* en pruebas

El INS *Talwar,* el primero de tres buques del proyecto *1135.6* construido por los astilleros rusos de Baltiyvsky Zavod, zarpó de San Petersburgo para comenzar sus pruebas en el golfo de Finlandia. Con una sustancial modificación, derivada de la fragata Krivak *III* del proyecto *1135 MP,* los buques fueron ordenados en 1997.

Estos buques incorporan estructuras laterales altas y superficies que atenúan los radares. Su armamento incluye un montaje de 100 mm, ocho lanzadores verticales de misiles antibuque, un sistema de defensa aérea misil antimisil , sistemas de cohetes antisubmarinos y sistema de lanzamiento de torpedos.

JAPÓN

Nueva patrullera misilera para la marina japonesa

La primera de una nueva clase de patrulleras misileras construidas para la Fuerza de Defensa Marítima Japonesa (JMSDF), la *Hayabusa* se encuentra en la fase final de su construcción en los astilleros Mitsubishi Shimoneseki, estando planeado su comisionamiento para marzo del próximo año.

Esta nueva clase de patrulleras de 200 toneladas de desplazamiento, estarán propulsadas por tres turbinas a gas *LM-2500,* con un total de 18000 hp, que le proporcionarán una velocidad máxima de 45 nudos, y poseerán un montaje Oto Breda de 76/62 mm, de cadencia superrápida con cúpula *stealth*, cuatro misiles antibuque *SSM-1B* de 150 km de alcance y dos montajes antiaéreos de 12,7 mm. La dotación será de 20 personas. Hasta la fecha, de esta clase está prevista la construcción de cuatro unidades.

MALASIA

Real Marina de Malasia adquiere seis helicópteros *Fennec* AC 555 SN

El 13 de octubre, la Real Marina de Malasia firmó los contratos respectivos por un monto de 42 millones de euros para la adquisición de seis helicópteros ligeros *Fennec AC 555 SN.*

Dichas aeronaves, equipadas con dos turbomotores Turbomeca *Arrius 1A* provistos de controles electrónicos, estarán destinados a misiones de detección y asignación de objetivos más allá del horizonte operando desde unidades navales, así como para tareas de entrenamiento y misiones SAR. La entrega está prevista para fines del 2003.



Helicóptero Fennec

Real Marina de Malasia firma contrato de adquisición de misiles *Sea Skua*

En el mes de octubre, la armada malaya firmó contrato con la firma Matra Bae Dynamics por la compra de seis sistemas de misiles aire-mar *Sea Skua* a ser instalados a bordo de los helicópteros *Super Lynx* que posee dicha armada que operan desde las fragatas de la clase *Lekiu.*

El *Sea Skua* es propulsado por un motor de combustible sólido, posee una cabeza de búsqueda semiactiva y tiene un alcance de 15 km. Actualmente, el *Sea Skua* es operado por las Armadas de Gran Bretaña, Brasil, Alemania, Corea del Sur, Turquía y Kuwait.

SUECIA

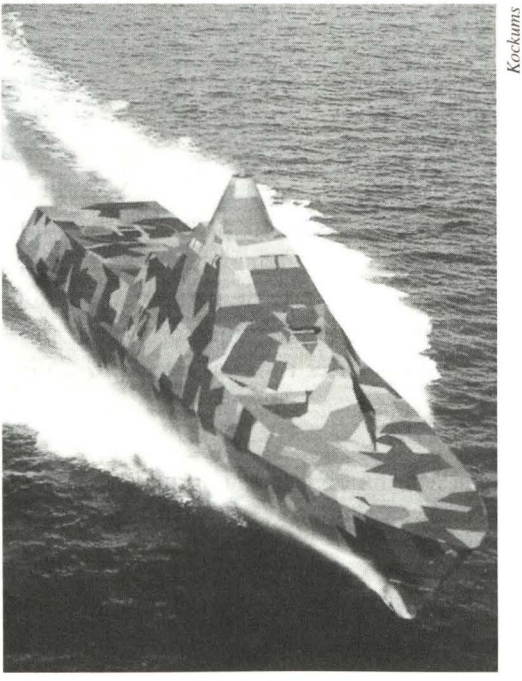
Corbeta clase *Visby* comienza pruebas

De acuerdo a lo previsto por la Real Marina Sueca, se dio inicio a las pruebas en la mar de la corbeta *Visby.*

A la fecha, se tiene previsto construir un total de seis unidades de esta clase, a cargo de los astilleros Kockums en Karlskroma.

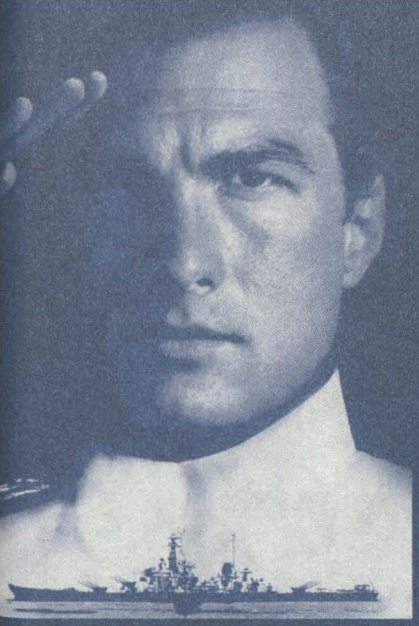
Las *Visby* poseen un desplazamiento de 600 toneladas a plena carga, una eslora de 72 metros y en su construcción se está empleando mayoritariamente fibra reforzada con material plástico, que combinada con una innovación de técnicas de sección cruzada, se logra reducir las firmas radáricas e infrarrojas.

En su configuración inicial, contarán con un cañón *Bofors Mk-3* de 57 mm, un sistema de lanzamiento de cohetes de la SAAB Bofors, cuatro tubos para torpedos antisubmarinos *tipo 45,* y ocho misiles antibuque *RBS15 Mk II.*



Kockums

Corbeta Visby



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

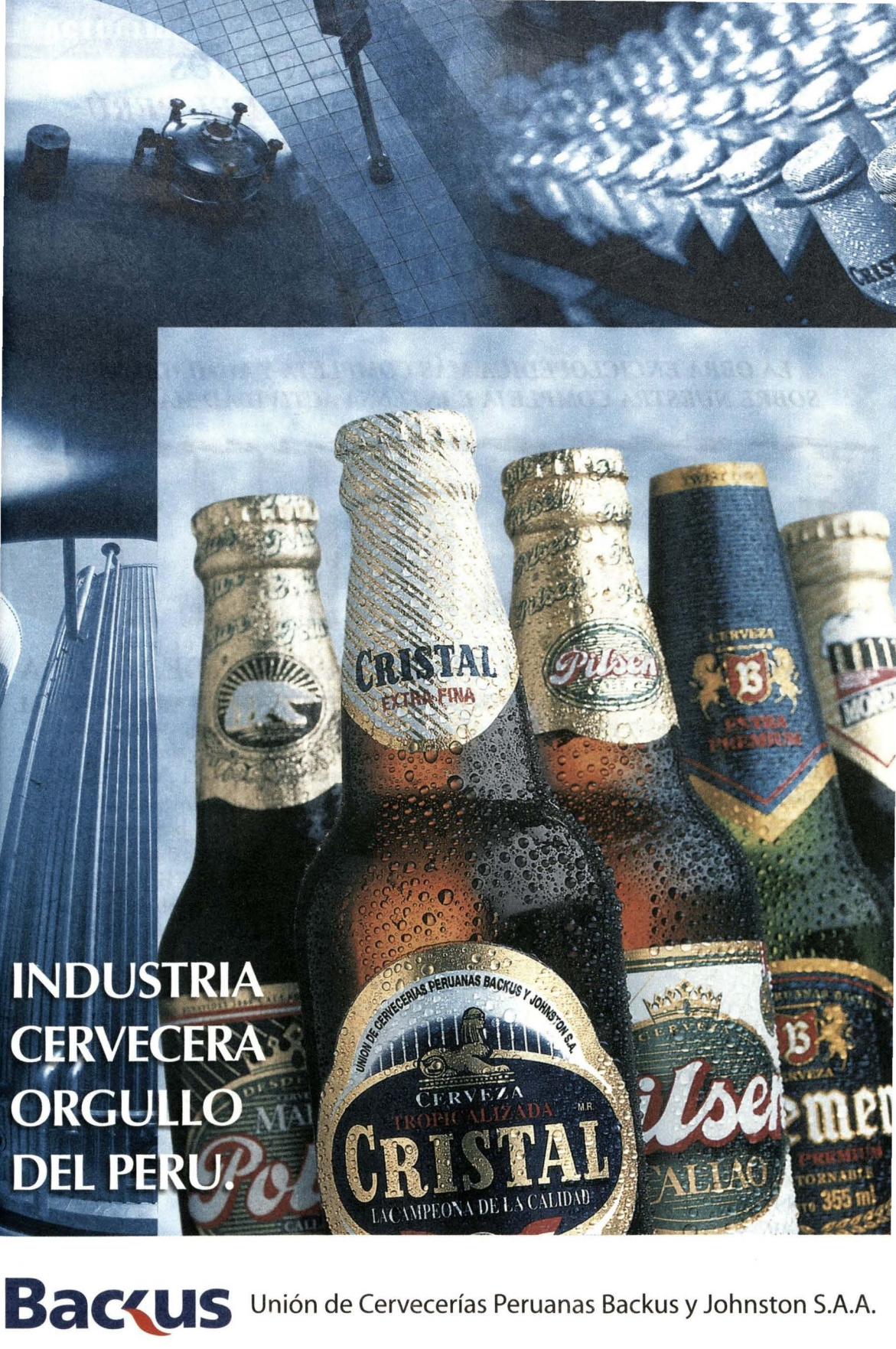
Recorta y lleva este cupón a **BLOCKBUSTER**®

¡¡ AFILIATE GRATIS!!

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

BLOCKBUSTER VIDEO®

Lleva Diversión a *tu* Casa!



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

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$ 230.00
PARA PERSONAL CIVIL US$ 270.00 AL CONTADO.

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

.....

ACTUALIDAD NACIONAL

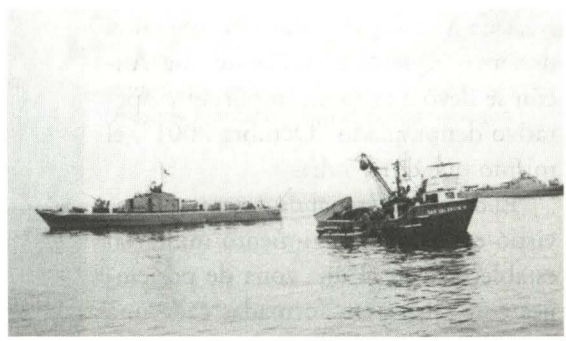
Gustavo Ramírez Samamé

OPERATIVO "RESKATAMUY"

Del 17 al 19 de octubre la Marina de Guerra del Perú y la Jefatura de la IV Zona Naval de la Armada de Chile realizaron en aguas jurisdiccionales el ejercicio coordinado de búsqueda y salvamento denominado "Reskatamuy". El citado entrenamiento tuvo como objetivo poner a prueba el empleo de la capacidad humana y tecnológica de ambas Armadas para salvaguardar la vida humana en el mar, así como incrementar los vínculos de paz entre Perú y Chile.

El operativo simuló una urgencia en la que una embarcación pesquera industrial *San Valentín* de bandera peruana con 12 tripulantes sufría un incendio a bordo perdiendo toda comunicación con el exterior, por lo que la Capitanía de Puerto de Ilo al observar que dicha nave no retornaba en la fecha prevista, solicitó apoyo a la Gobernación Marítima de Arica - Chile, para, conjuntamente realizar un operativo de búsqueda y salvamento.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas a través de la Dirección de Seguridad y Vigilancia Acuática designó a la unidad guardacostas B.A.P. *Río Chira* y al avión de exploración *Fokker AE-584* para dar auxilio a la nave siniestrada y evacuar a la tripulación a un centro hospitalario y remolcar la nave hacia el puerto de Ilo.



Embarcación peruana San Valentin *con las unidades chilenas participantes en el ejercicio*

UNIDADES PERUANAS EN OPERATIVO CON PORTAAVIONES USS *NIMITZ*

El 23 de octubre arribó a nuestro país el portaaviones norteamericano *USS Nimitz*, dejando una importante experiencia profesional a los 800 tripulantes que sumaron las dotaciones del B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Mariátegui*, B.A.P. *Santillana*, B.A.P. *Sánchez Carrión*, B.A.P. *Angamos*, B.A.P. *Antofagasta*, B.A.P. *Pisagua*, B.A.P. *Chipana*, B.A.P. *Islay*, así como de las aeronaves *B-200, SH-3D* y *AB-212* y de la Fuerza de Operaciones Especiales.

El gigante portaaviones y unidades navales de nuestra Marina de Guerra realizaron el ejercicio "Passex", el mismo que estuvo a cargo de la Comandancia de la División de Fragatas y Destructores Misileros, y consistió en el tránsito de una fuerza por un área de patrullaje submarino, representado en esta ocasión por el *USS Nimitz,* amenazado por unidades submarinas, así como de maniobras tácticas en el mar y período de vulnerabilidad, que permitió entrenar a los tripulantes durante su respectiva guardia, al exigirles rapidez en la reacción contra inminentes ataques de unidades navales de superficie, submarinas, unidades aéreas de combate y lanchas incursoras de operaciones especiales. Asimismo, se efectuó una demostración de operaciones de vuelo a cargo de las aeronaves del portaaviones *USS Nimitz.*



B.A.P Montero *y B.A.P.* Mariátegui *navegan junto al portaaviones USS* Nimitz

OPERATIVO "OCTUBRE 2001"

Como parte del entrenamiento constante que realizan los hombres del Grupo de Apoyo de Fuegos (GAF) de la Infantería de Marina, el 24 de octubre en el desierto "Quebrada Inocente" de Ancón se llevó a cabo un importante operativo denominado "Octubre 2001", el mismo que duró 5 días.

El desértico arenal de Ancón se convirtió en todo un regimiento militar al establecerse en él una zona de posiciones con 4 baterías, formadas cada una con su respectiva pieza de artillería u obús, así como de personal calificado a cargo del manejo y mantenimiento de estos morteros.



Infantes de Marina en pleno ejercicio de tiro

Para el buen desarrollo del operativo hubo un coordinado trabajo, tanto de la Central de Tiro o ejecutor, cuya acción es enviar los datos procesados convertidos en comando de tiro al Observador Adelantado (OA), quienes son los que observan los tiros de impacto. También se contó con una Oficina de Tiro (OTB), quienes reciben las órdenes para el disparo respectivo de los proyectiles de cada una de las 4 piezas.

Durante el ejercicio se realizaron aproximadamente 16 disparos de proyectiles dando todos en el blanco, lo que demuestra la alta preparación del Grupo de Apoyo de Fuego.

VI SIMPOSIO DE HISTORIA MARITIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Del 19 al 23 de noviembre en el Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), se llevó a cabo el Sexto Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, el mismo que estuvo organizado por la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Estudios Histórico– Marítimos del Perú.

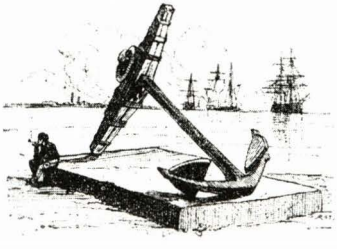
Durante el evento se trataron temas del Comercio Marítimo, Exploraciones Marítimas, las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra y las Ciencias Náuticas. Las exposiciones estuvieron a cargo de destacados investigadores de diferentes países, como es el caso de España, Uruguay, Chile, Argentina, Inglaterra, Francia, Ecuador y República Dominicana.

En el simposio participaron los historiadores peruanos: Cristina Flores Dávila, Hilda Elías de Zevallos, Alejandro Reyes Flores, John Rodríguez Asti, Jorge Ortiz Sotelo y Teodoro Hampe Martínez.

La inauguración de dicho evento estuvo presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Humberto León Rabines Gironda en compañía del Director de Intereses Marítimos, contralmirante Edmundo Masías Astengo y del Presidente del IEHMP contralmirante Melitón Carvajal Pareja.



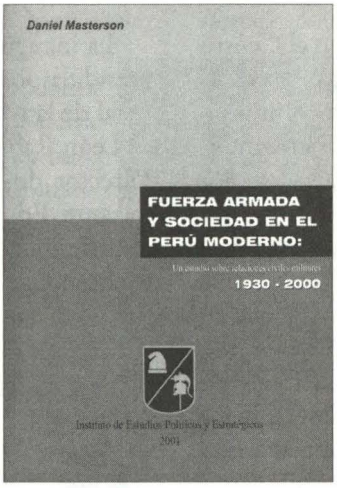
Historiadores participantes en el VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Masterson, Daniel. *Fuerza armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001. 474 p.



La historia política del Perú se ha desarrollado bajo la sombra permanente de las fuerzas armadas, eventualmente al frente del gobierno de turno. El siglo XIX, cuando la joven república se asentaba sobre sus bases, esta presencia era explicable, después que la fuerza militar hubiera conquistado la independencia del dominio español y mantenídose en el esfuerzo de resolver los conflictivos problemas limítrofes con los vecinos países. El nuevo siglo encontró al país debatiéndose en el esfuerzo supremo de la reconstrucción, tras la desastrosa y trágica derrota en la contienda con Chile. Sin embargo, la lucha por el poder no cejaba y el poder militar se imponía. Recordemos las convulsiones de la guerra civil entre 1894 y 1895, enfrentados Piérola y Cáceres, hasta la entrada victoriosa a Lima del primero de ellos. Masterson, analiza el fenómeno del militarismo a partir de Leguía, presidente constitucional y civil, que, sin embargo, se mantuvo en el poder durante once años, apoyado por la fuerza armada. El se había preocupado de hacer renacer nuestro poder naval y militar, y de instituir la fuerza aérea como nueva arma representativa de los nuevos tiempos. Masterson analiza cómo el principio de autoritarismo, heredado de la estructura legal y gubernamental de España, así como la creencia, inculcada por los consejeros militares franceses, de que el ejército debía tener una función en la construcción de una nación moderna, condujeron el hilo de nuestra historia hasta la revolución del general Juan Velasco Alvarado en 1968. Masterson coloca como hito gravitante en el Perú contemporáneo el gobierno revolucionario de Velasco y las reformas sociales y administrativas. Hace un análisis de la historia institucional de las fuerzas armadas peruanas en las cuatro décadas previas al golpe de estado de Velasco y revisa el impacto de las reformas de su gobierno, así como las ramificaciones del fracaso de las mismas. Señala que la subsecuente función de la milicia en la sociedad peruana durante los conflictivos años que

siguieron a la caída, en 1975, fueron el legado de este definitivo período de reformismo militar, que no logró subsanar la desigualdad social ni económica dentro del país, ni alcanzar la modernización nacional. Los años subsiguientes llevarían al país a enfrentar el tremendo desafío de derrotar a Sendero Luminoso y reconstruir la arruinada infraestructura de la nación; asimismo, enfrentar una guerra con Ecuador y resolver finalmente sus conflictos fronterizos, tanto con este vecino del norte, como con Chile. Ante la gran pregunta de si las fuerzas armadas peruanas tienen una misión más allá del papel tradicional de la defensa nacional, responde que el fracaso de las reformas de Velasco forzó a los militares a renunciar a una misión mucho más amplia, y que ahora es tiempo de encontrar un punto medio entre la radical posición de Velasco y una participación significativa en la construcción de la nación en una era de privatización y reducción. Añade que la fuerza armada peruana deberá revertir su actual crisis institucional y prepararse para una misión y configuración más realista. Debería hacerse cambios fundamentales si se desea ajustarse a la realidad de las próximas décadas. En el caso específico de la Armada, sostiene que, a fin de atender las urgentes mejoras salariales, habría que dar de baja a algunas de sus unidades, como el buque insignia, el crucero BAP *Almirante Grau*, en vista de que el valor militar de los cruceros resulta actualmente muy pobre; más bien deberían preferirse buques altamente versátiles y mejorar nuestra flota submarina, que todavía es una fuerza de élite entre las marinas sudamericanas. Al finalizar, el libro hace hincapié en que debe restablecerse el vínculo de confianza y apoyo mutuo entre la nación peruana y sus instituciones castrenses.

El autor, además de revisar una exhaustiva bibliografía sobre el tema, ha realizado una serie de entrevistas a militares y otros personajes cercanos a la realidad nacional e institucional castrense.

Yábar Acuña, *Francisco. Fuerzas sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima , Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2001. 650 p. ilus.

Después de declararse la guerra entre Perú y Chile el 5 de abril de 1879, no le fue a nadie desconocido el aserto de que quien impusiera el dominio en el mar obtendría la victoria en la contienda. Sin embargo, a partir de 1875, con la adquisición de los blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane*, se hizo patente la superioridad del poder naval chileno. Empero, durante los primeros meses de la campaña naval, el brillante desempeño de los oficiales navales peruanos, así como su profunda entrega a la causa, permitieron superar las limitaciones materiales. Los buques peruanos operaron por meses en la costa chilena burlando a los poderosos blindados, hasta que, finalmente, se impuso la realidad fría de la superioridad naval. Desaparecidos la *Independencia* y el *Huáscar*, el Perú perdió la única posibilidad de victoria. Después de Angamos, no se podía hablar de una escuadra peruana. Nuestros marinos se inmolaron cum-



pliendo su sagrada misión, el primero de ellos, la figura señera de Grau. Empero, pese a que ya no se contaba con una escuadra, los marinos peruanos continuaron aportando esfuerzos a la causa nacional, en el ámbito de la defensa de costa y en las operaciones encubiertas con medios sutiles. El comandante Yábar, historiador naval, pone así al descubierto un aspecto poco estudiado de la guerra, la actuación de la marina después del combate de Angamos; analiza el aspecto estratégico y el planeamiento ofensivo y defensivo de la guerra en el mar, así como el concepto de defensa de costa de entonces. Permite al lector tomar conocimiento de que se que se puso en marcha un cuerpo de fuerzas sutiles, compuesta por las embarcaciones a vapor de propiedad del Estado, convertidas en lanchas torpederas y lanchas cañoneras, al mando de jóvenes oficiales de Marina. Las acciones de estas fuerzas, iniciadas a partir de julio de 1880 -después que Piérola firmara el nombramiento del jefe de las Fuerzas Sutiles, en este caso, el capitán de fragata Patricio Iriarte-, estuvieron llamadas a desarrollar una acción soterrada y muchas veces efectiva, principalmente en el Callao bloqueado por las fuerzas del sur. Señala que la defensa de costa logró su cometido, pues las fuerzas chilenas no lograron su cometido de hundir la *Unión*. Asimismo, manifiesta que las pequeñas unidades de las fuerzas sutiles mantuvieron a raya a las torpederas enemigas y no dudaron en enfrentarse a buques con mayor capacidad de fuego; recordemos que hundieron el transporte *Loa* y la goleta *Covadonga*.

La obra está presentada en un lujoso volumen profusamente ilustrado y con abundantes citas textuales de la documentación consultada exhaustivamente por el autor en los principales archivos nacionales. La rica bibliografía será de gran utilidad para los estudiosos que, atrapados por el interés del tema, pretendan un mayor conocimiento sobre torpedos, brulotes, minas, submarinos, artillería, y, especialmente, sobre los hechos históricos de la guerra del 79 y sus personajes.

San Isidro, 16 de noviembre del 2001

Señor Director:

Existen muchas formas para calificar la calidad de una revista y en la que se aprecie la forma en que se va desarrollando muy positivamente. Y esto no sólo en lo relativo a la calidad de sus artículos sino en la presentación de la estructura de la publicación.

Dentro de estos conceptos que se observan en la *Revista de Marina*, N° 2, 2001, procede mencionar aquel escrito cuyo autor es el almirante Luis Ernesto Vargas Cooban titulado "Perspectivas Estratégicas de la Marina de Guerra del Perú a inicios del siglo XXI" en el que ofrece el autor una acertada visión.

El señor almirante Vargas Cooban aplica a la hipótesis de Cohen, que su mapa grafica en los grandes espacios geopolíticos y geoestratégicos, su teoría de la extensión en las cuales está actualmente dividido el mundo, por ejemplo, del agua de la Amazonía hacia el Perú y Brasil, dos de las naciones que contienen la reserva más grande del orbe con 95% de este líquido elemento que sería escaso desde el año 2025, menciona también el decaimiento del poderío económico de ciertas potencias, dentro de cuya declinación se contaría a los Estados Unidos de América.

Como colofón de una serie de análisis de temas afines que ha elaborado el almirante Vargas, dentro de las que se encuentra las tareas estratégicas que concibe para ser desempeñadas por la Marina de Guerra del Perú, afirma que esta habrá de realizar tareas mucho más importantes que las que tuvo a su cargo antaño nuestra Armada.

Atentamente,

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez



ORIGINAL
$167.5



Revo Styler

~~39.99~~ 39.99 + tax

2x

1-800-243-2191


MARINA DE GUERRA DEL PERU