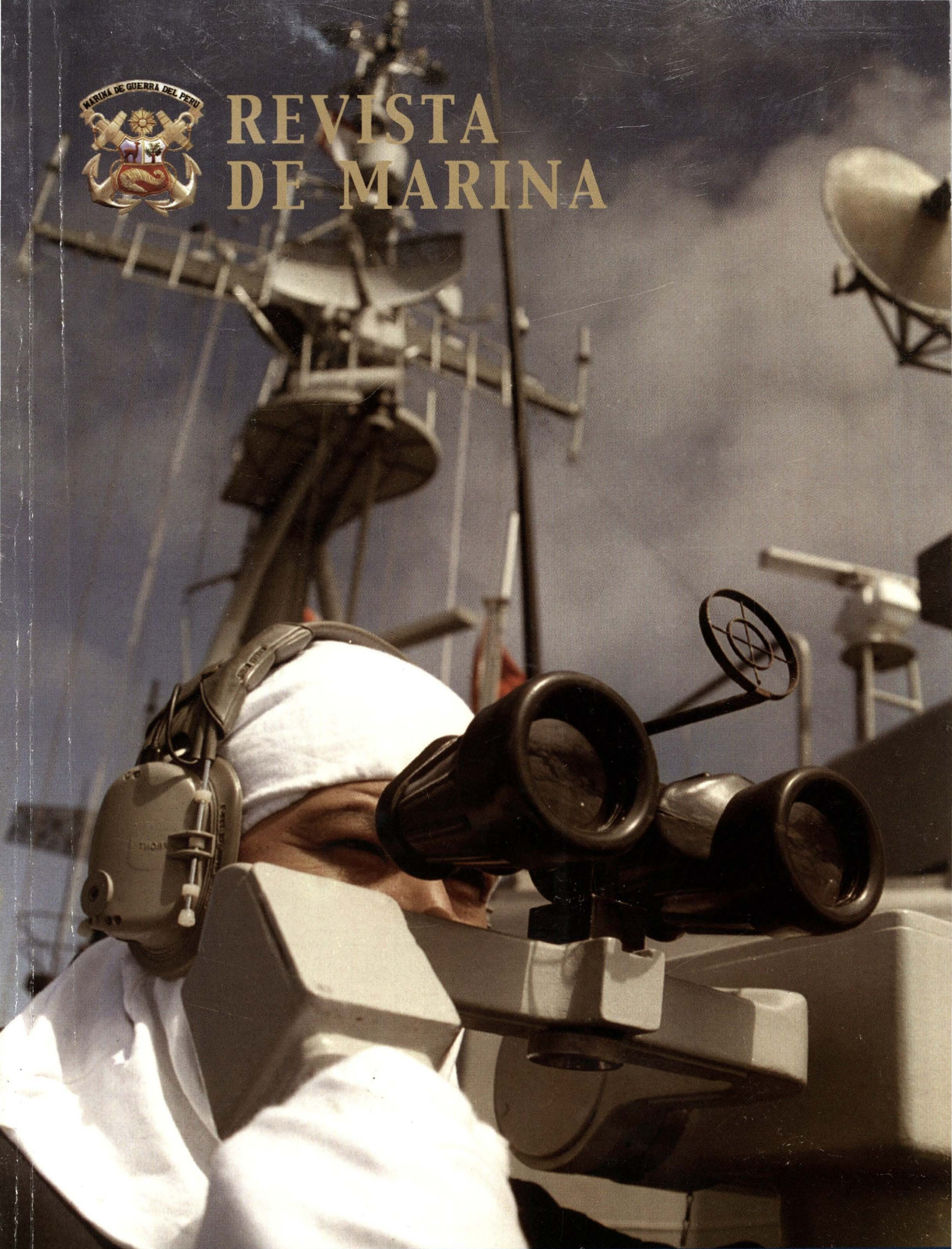


REVISTA DE MARINA

Año 96, N° 3 - 2003

SUMARIO

1 Editorial

2 Museos de sitio de submarinos en el mundo
Luis Ego Aguirre Villacorta

7 El Mar y la Costa del Perú en la visión de Corsarios y Piratas - Siglos XVI - XVII
Edgardo Rivera Martínez

12 Cinturón conductor: La Gran Corriente
Juan Juvenal Ponce de León Novoa

16 La ética y el mal en la obra de Vargas Llosa
Francesca Denegri

21 El Perú y el Estado Continente
José García Valdivieso

25 El Cólera y la Isla de San Lorenzo en la Historia de la Medicina Social Peruana. Comentarios sobre un decreto precursor
Uriel García Cáceres

33 La importancia de la educación en valores
Giséle Velarde La Rosa

37 El Acuerdo marco para la conservación de los recursos pesqueros en la alta mar del Pacífico Sudeste: un importante desafío
José Luis Guerola Lazarte

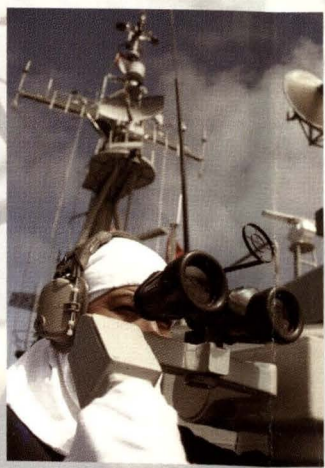
49 Tragedia a bordo del HMS *Thetis*
Fernando Elías Aparicio

58 Zarpar en plan de lucha y regresar sanos, pero frustados
Manuel Gonzales Corcuera

60 El legado del *Halcón Negro*
Hector López Aréstegui

65 Actualidad Mundial
Jhon Rodriguez Asti
Jorge Andaluz Echevarría

71 Comentarios de Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac



A bordo del B.A.P Montero durant
Operativo Multinacional Unitas

REVISTA DE MARINA

Año 96, N° 3 Diciembre 2003
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24 Jesús María, Lima.
Suscripciones e Informes: Telefax 463 0503 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 las mismas.

EDITORIAL

La Revista de Marina, fundada el 15 de abril de 1907, destacaba en su primera editorial: "Para que la existencia de esta revista quede asegurada, debemos todos aunar nuestros esfuerzos porque sólo de esta manera se podrá sostener en la práctica lo que sería irrealizable con sólo el esfuerzo aislado".

Representó entonces, la publicación de la Revista de Marina, una señal de los nuevos tiempos, en el inicio del siglo XX, una convocatoria dirigida de manera especial a los oficiales y personas del ámbito civil con interés en temas navales y culturales, convocando así la mayor participación de la ciudadanía en circunstancias de tácito resurgimiento nacional.

Efectivamente, desde los primeros años de su existencia, la revista concitó el interés de autores y lectores; se constituyó en generadora de inquietudes intelectuales, y dio lugar a la aparición de otras revistas especializadas y organizaciones que crecieron también con notoriedad, logrando alcanzar brillo propio en sus objetivos.

El fundador y primer director de la Revista de Marina –publicación que cumplirá en pocos años más la primera centuria de su existencia– fue el joven oficial, teniente primero, Manuel Clavero Muga. Destacó como instructor en la Escuela Naval y posteriormente, participó en el conflicto con Colombia en 1911, como parte del comando de la cañonera *América* en Iquitos, buque en el que se inmoló junto a su dotación al protagonizar, del 10 al 12 de julio, el combate de La Pedrera. Un importante liceo naval lleva el nombre del héroe nacional.

El Archivo General de la Marina conserva los 12 primeros números de la revista, compuestos en un tomo que abarca desde abril de 1907 a marzo de 1908. En las 519 páginas del volumen se aprecian artículos profesionales con incidencia en: artillería, calderas, combustible, buques tipo crucero, meteorología, navegación, telegrafía, telémetros, torpedos y organización naval.

Con todo ello, destaca el espíritu de renacimiento institucional que se percibe, al difundirse –por ejemplo– los alcances de la Liga Patriótica Naval que fundó el entonces capitán de corbeta J. Ernesto de Mora, en Mollendo en 1900, este vector ciudadano del desarrollo institucional, tuvo acogida en diversas ciudades de la república, halló continuidad en el aliento de hombres como el capitán de navío Gregorio Casanova, el doctor Anselmo Barreto, el doctor Federico Villarreal y el teniente primero Augusto Pimentel. En el número 5, de agosto de 1907 se difunde la elección de la junta directiva de la Liga Patriótica Naval y destaca: "El cuerpo de la Armada ve surgir nuestra Marina del estado de inercia y abandono en que se encontraba, secunda estos trabajos con todo el entusiasmo que se merece, haciendo aquella propaganda en favor de todo lo que signifique fomento de nuestro renaciente poder marítimo".

La noticia del arribo, el 10 de agosto de 1907, de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* al Callao significó un estímulo en la vida nacional, pero advierte la revista en el mismo número 5 que: "El poder naval de un país no depende solamente del hecho de tener buques y cañones, sino principalmente de un poder invisible, pero real, que es el efectivo poder de los hombres que manejan esos buques y cañones".

Viene bien entonces el paralelismo: el arribo de las naves, fortaleciendo el casi inexistente inventario de la Armada y la aparición de la Revista de Marina, alentando en el contexto de su actividad editorial el espíritu institucional.

Hoy, los buques de la Marina de Guerra son propulsados por turbinas, como el B.A.P. *Almirante Grau*, sin embargo, mantienen una tradición iniciada por aquel crucero de 1907 que arribó con combustible de carbón. Se suman nuestras fragatas misileras, propulsadas con turbinas de gas en altas velocidades. En todos los casos, sus dotaciones conservan el mismo espíritu que alentó en los hombres de ayer y que otorga a la Marina de Guerra el merecido lugar en el reconocimiento ciudadano. A todo ello, concurre en sus quehaceres, la Revista de Marina, que se instaló en la institución en el año ya mencionado, hecho relevante, que halló coincidencia fundacional con el arribo de aquellas simbólicas naves.

El Director

Museos de sitios de submarinos en el mundo

Luis Ego Aguirre Villacorta



Submarino soviético Juliet 484, abordo del cual se filmaron algunas escenas de la película K-19 Widowmaker, protagonizada por Harrison Ford.



El Abtao, sumergible peruano que durante 48 años patrulló y custodió en silencio el Mar de Grau, podrá ser visitado por grandes y chicos como un gran museo. La nave es totalmente rehabilitada en el SIMA.

Un importante hito marca la resolución suprema Nº 543, emitida el 9 de julio del 2001 por la Marina de Guerra del Perú, ya que transfiere al ex *B.A.P Abtao* a la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, para adecuarlo en un museo de sitio naval, respondiendo a un ambicioso proyecto que preservará la destacada trayectoria de la unidad naval y de los submarinistas.

Próximamente, el ex *B.A.P Abtao* SS-*42* como Museo de Sitio permitirá al público en general dar una mirada al mundo del submarinista, sus exigencias, el trabajo en equipo, el profesionalismo y la camaradería que nuestro país al igual que otros conservan como tradición, y que a la vez, fortalece la conciencia marítima nacional y el acercamiento de la población a nuestra institución.

La Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú gestiona con la Municipalidad Provincial del Callao, la realización de este anhelado proyecto, que consiste en la instalación de ex *B.A.P Abtao* en la Marina Yatch Club, próxima a la Plaza Grau. La referida comuna financiará además, los trabajos de remodelación de la nave museo, que estarán a cargo del Sima-Callao y que le devolverá la apariencia de un submarino operativo.

A mediano plazo, implementarán el Museo de Sitio con un simulador de inmersión y un sistema de efectos especiales que aparentará la sensación de estar operando en la mar. Paulatinamente, instalarán en el área de anclas, torpedos e incluso un avión Trakker. De esta forma, se consolidará un área de atracción turística en la Provincia Constitucional del Callao, compuesta por el Museo Naval del Perú, el Museo de Sitio ex *B.A.P Abtao*, el Cañón del Pueblo y el Real Felipe.

El líder indiscutible en museos de sitio, es Estados Unidos de Norteamérica, país con una cantidad considerable de unidades submarinas de baja, convertidos luego en museos administrados por diversas organizaciones, entre ellas: el Museo y el Archivo Histórico de la Fuerza de Submarinos de los Estados Unidos, ubicado en Norfolk, donde se encuentra el *USS Nautilius*, primer submarino de propulsión nuclear del mundo, que en 1952, al ser lanzada, inició una nueva era para el arma submarina.

Otro de ellos es el *USS Pampanito*, comisionado en 1943. Se ubica en el parque Marítimo de la ciudad de San Francisco. Esta unidad durante la Segun-

USS Nautilius, primer submarino de propulsión nuclear del mundo.

da Guerra Mundial realizó seis patrullajes exitosos, pasó a la reserva en 1945 y su baja definitiva fue en 1971. Al año siguiente, fue entregado a la Asociación del Parque Marítimo. Hoy, como Museo de Sitio recibe más de 250 mil visitantes al año.

En el puerto de Honolulu, en Hawai, se encuentra el Submarine Memorial Park, en donde se puede visitar al ex *USS Bowfin*, submarino de la clase *Balao*, construido en 1942, realizó nueve patrullajes exitosos durante la Segunda Guerra Mundial, hundió 39 mercantes enemigos y 4 buques de guerra.

En el lago Erie en Cleveland, Ohio, se ubica el *USS Cod*, submarino de la clase *Gato* de 1,525 toneladas. Fue comisionado en 1943, durante la Segunda Guerra Mundial y hundió 12 buques enemigos. Su casco resistente no permitió en la unidad modificaciones; por tal motivo, el público debe ingresar y salir por las escotillas originales.

El *USS Albacore*, lanzado en 1952, fue el primer submarino que introdujo el diseño de 'Gota de Agua' y probó los planos de popa en 'X'. Se exhibe en el Museo Marítimo del puerto de Porstmouth, New Hampshire.

En Chicago se puede visitar el *U-505*, submarino alemán de la clase *VIIC*. Este *U-Boot* tuvo una importante participación en la batalla del Atlántico,



USS Cod, submarino que hundió 12 buques durante la II Guerra Mundial.

hundió siete mercantes aliados, hasta su captura por el Grupo de Tarea del *USS Guadacanal*, el 4 de junio de 1944. Fue conducido a puerto hasta el fin de la guerra.

En el parque Collier ubicado en Providence, Rhode Island, se puede visitar al ex submarino soviético *Juliet 484*. A bordo de esta nave se tomaron muchas de las escenas de la película *K-19* Widowmaker, de la Paramount Pictures, protagonizada por Harrison Ford.



Interior del submarino soviético Juliet 484.

El *USS Blueback* (*SS-581*), submarino de la clase *Barbel*, que participó en la década del 80 en diversas operaciones UNITAS en nuestras aguas, forma parte de la exhibición de Museo de Ciencias e Industria de la ciudad de Oregon. Fue pieza fundamental en la producción cinematográfica intitulada: La caza del octubre rojo, representando al *USS Dallas*.

Otro de los que no podemos dejar de mencionar, es el Museo de Aire y Mar: *USS Intrepid*, localizado en Nueva York, en donde está además el submarino *USS Growler* (*SSG 579*), construido en 1958.

En Europa existen también una serie de museos de este tipo, el más conocido es el Marine Ehrenmal localizado en Laboe, balneario próximo al puerto de Kiel, donde está el *U-995*, submarino del tipo *VIIC*, hundido en Noruega durante la Segunda Guerra Mundial por el bombardero canadiense *Sunderland*. Luego de la guerra fue reflotado y sirvió hasta 1971 en la Real Marina Noruega con el nombre de *Kaura*. En dicho año fue trasladado a Alemania e instalado como museo.

La Real Marina Británica, tiene un museo como los anteriormente referidos, ubicado en Gosport, próximo al puerto de Portsmouth, en donde se aprecia al ex *HMS Alliance*. Una de las atracciones es el periscopio del *HMS Conqueror*, submarino que hundió al *General Belgrano* en la Guerra de las Malvinas. Otra alternativa para visitar es el primer submarino de la Marina Británica , el *Holland-1*.

La muestra museográfica contiene diversos tipos de torpedos y misiles, entre ellos, el torpedo *Whitehead* de 1868, el misil *Polaris* y los modernos *Marconi-Spearfish*, actualmente en servicio en los submarinos nucleares británicos.

En el puerto ruso de San Petersburgo, está el *Narodovolets D-2*, submarino construido en 1931, que integró la flota soviética del Báltico. Durante la Segunda Guerra Mundial hundió a los transportes *Deutschland* y *Jacobus Fritzen*; fue una de los más exitosos submarinos soviéticos. Continuó en servicio hasta 1956, en que fue adaptado en buque de instrucción. En 1987 lo dieron de baja definitivamente y lo convirtieron en Museo de Sitio Naval.

Merece destacar que el submarino brasilero clase *Oberon*, *Riachuelo*, construido en Inglaterra en 1975 y que estuvo en servicio hasta 1997, es el primer museo de sitio en sudamérica.

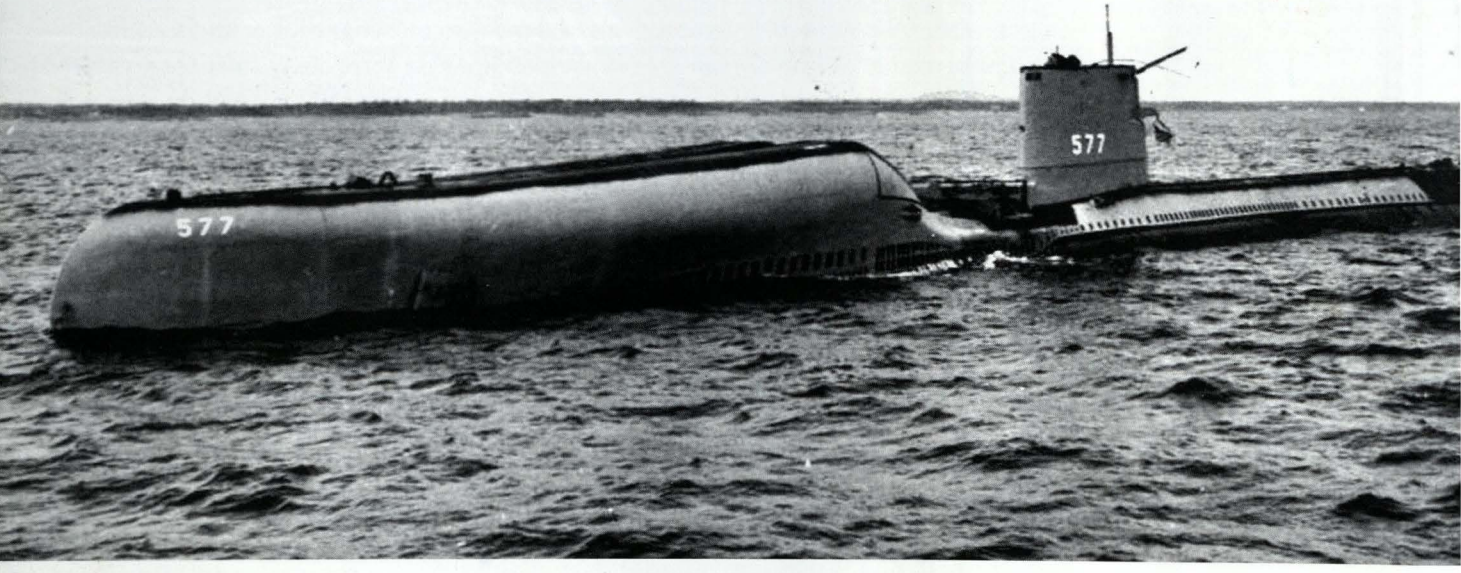


U-505, *submarino alemán de importante participación en la batalla del Atlántico.*



Luis Ego-guirre Villacorta *(Lima, 1950)*
Contralmirante en actividad. Estudió en el colegio Nuestra Señora del Carmen. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en enero de 1974. Es calificado en submarinos. Realizó el curso de Sistemas y Equipos Submarinos Tipo 209 en Kiel, Alemania. Los cursos: Básico de Estado Mayor, de Comando y Estado Mayor, y de Guerra Naval, en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como el Curso de Gerencia en ESAN.
Entre otros cargos se ha desempeñado como subjefe del Estado Mayor de la Sección de Planeamiento Estratégico de la Comandancia General de Operaciones Navales y director del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval. Actualmente, es Comandante de Submarinos.

USS Growler, submarino ubicado en el Museo de Aire y Mar USS Intrepid.



Asimismo, en el Patio de la Fuerza de Submarinos de Chile, en Talcahuano, llamado también 'Patio de la Vela', se ubica la vela del ex submarino *Simpson*, de la clase *Fleet*, que prestó servicios entre 1975 y 1982. En su banda figuran las placas recordatorias de todas las generaciones de submarinistas chilenos y en su interior se encuentra el Museo Histórico de la Fuerza. ⚓



Tramarsa

Operadores Portuarios

Líderes en Operaciones Portuarias en el Perú









Servicios ofrecidos

- Agenciamiento Marítimo
- Estiba / Desestiba
- Terminal de Contenedores
- Remolcaje
- Practicaje
- Salvataje

ABS Quality Evaluations Inc. Management System Certification

ISO 9001:2000
CN:69425.

GRUPO ROMERO

Av. Saenz Peña 177 Tercer piso, Callao Lima - Peru Teléfono: (511) 413 0400 Fax:(511) 453 4500
e-mail:tramp@tramarsa.com.pe www.tramarsa.com.pe



Petro-Tech es una empresa Peruana conformada por capitales extranjeros que inicia sus operaciones de exploración y producción de hidrocarburos en el lote Z2B, en el zócalo continental en el año 1994. Petro-Tech produce en la actualidad un promedio de 13,000 barriles diarios de petróleo y 65 millones de pies cúbicos de gas por día, ubicando a la empresa como el segundo productor de petróleo en el Perú. Los esfuerzos de Petro-Tech se orientan a la búsqueda de nuevas reservas de hidrocarburos utilizando estudios constantes de investigación y tecnología de avanzada. La conservación del ambiente marino y el equlibrio ecológico son los principales factores dentro de las actividades de Petro-Tech.

PETRO-TECH

PERUANA S.A.

Av. Los Incas 460 San Isidro , Lima - Perú
Central: (51-1) 440 9550 Directo: (51-1) 440 9915 Fax: (51-1) 222 4899 E-mail: cderueda@petro-tech.com.p

El Mar y la Costa del Perú en la visión de los Corsarios y Piratas* -Siglos XVI - XVIII

Edgardo Rivera Martínez

Entre los navegantes que incursionaron por nuestros mares entre los siglos XVI y XVIII ocupan un lugar especial los que vinieron por un afán de enriquecimiento, de figuración, de poder, como los corsarios y filibusteros ingleses, franceses y holandeses. Los corsarios, como es sabido, eran quienes capitaneaban naves armadas de propiedad privada, con patente de corso concedida por el gobierno cuya bandera exhibían, con autorización para detener e inspeccionar, y llegado el caso saquear, naves mercantes, cualquiera que fuese su nacionalidad. Eran piratas, en cambio, los que sin autorización se comportaban como asaltantes en el mar. Filibusteros se llamaban a los de las Antillas, y filibusteros del Pacífico, a los que recorrían nuestro océano.

Unos y otros se distinguían, más allá de sus características personales, por una gran vitalidad, codicia, amor a la acción y a la aventura. Podríamos agregar también –en el caso de los ingleses y holandeses– el odio a los católicos, y en especial a los españoles. Un autor de esos tiempos, Oexmelin, decía: "Cuán bravos son estos aventureros, determinados e intrépidos, no conocen ni fatigas ni peligros que los detengan [...todo ello], sin embargo, siempre con el deseo de botín, y nunca de gloria". Pero hay también entre ellos, como es el caso de Woodes Rogers, quienes idealizaban ese modo de vida, hablando incluso de "caballería errante".

No pocos de ellos escribieron y publicaron relatos de sus andanzas, en libros que en su mayor parte son rarezas bibliográficas, aunque algunos tuvieron varias ediciones. Lo que aquí decimos se basa en esos testimonios.

El mar. El paisaje costeño

El sentimiento del paisaje, tal como lo entendemos, y que tiene sus comienzos en el romanticismo, no existe en las relaciones de estos viajeros, que no buscan ni encuentran en la naturaleza una correspondencia efectiva de sus estados anímicos. Tampoco asumen frente a ella una actitud contemplativa, ni la hacen objeto de un exotismo sentimental. No hay nada más alejado a la actitud, por ejemplo, de un Chateaubriand. La naturaleza no es más que el escenario, a menudo hostil, de sus hechos y aventuras. Y, sin embargo, y de alguna manera, estos hombres reaccionaban frente al particular paisaje que veían sus ojos.

El mar, qué duda cabe, da a corsarios y filibusteros su leyenda, pero curiosamente en estas relaciones de viaje no aparecen, al respecto, otras referencias que las estrictamente náuticas, es decir mar agitado, mar tranquilo, mar tempestuoso. No hay adjetivos para describir la intensidad del azul de las aguas tropicales, ni se detienen en la coloración oscura de los mares australes. ¡Cuánta diferencia, hay, en ello, con la "Odisea" de Homero, con sus numerosos epítetos!

El adjetivo que con mayor frecuencia acompaña a la mención del litoral es el de "desértico". El narrador de la expedición de Drake habla de una costa "desnuda y montañosa". Tal idea se ve reforzada a menudo por una acumulación de negaciones: ausencia de agua, de verdor, de leña, de provisiones. El narrador de "The World Encompassed" (1628) dice que es un litoral "muy desnudo, sin agua ni madera", y su compatriota Shelvocke, quien estuvo por nues-



Toma de Paita por la expedición de Speilbergen.

tras costas hacia 1710, insiste en esa idea. Dampier manifiesta en 1697 que en esta "seca región" no se ve ningún verdor que crezca en las montañas ni en los valles, excepto aquí y allá..." Lionel Wafer, quien visitó este mar en la década de 1680, dice también que este litoral es "desnudo y desolado", y apunta que:

> "no hay nada que ver excepto arenas desérticas y rocas desnudas, excepto en un valle aquí y allá; ningún árbol ni hierba ni cosa verde" [...] Nada de gente ni señal alguna, excepto aquí y allá una pobre ciudad o aldea, o aun un puerto [...]". Y de los valles, el mejor era el de Ilo, "muy fértil y provisto con una multitud de vegetales [...] Hay un extraordinario tipo de naranjas, del tipo de las de China".

Desde luego, que la mención de esas carencias guarda estrecha relación con las necesidades que los autores de esas obras y sus compañeros experimentaban con urgencia, mucho más que con una reacción de índole estética frente a la naturaleza. Sólo el adjetivo "desolado" corresponde a una menos objetiva y más personal, y la emplea Wafer, quien parece haber sido, en ello, una excepción, como que es también el que se detiene en la descripción de los valles que interrumpen la franja desértica.

De las islas, aparte de los datos puramente náuticos, se dice cosas semejantes. Shelvocke, curiosamente, habla de que en ellas el suelo parecía "tan quemado", refiriéndose así, seguramente al guano, que parecía "ceniza". Y Speilbergen se admira ante las mirladas de aves, muchas de las cuales le parecían de forma y tamaño "maravillosos". Es también Shelvocke quien da más atemorizada descripción de una de las cavernas marinas que vio en ellas: "Hay aquí una espaciosa caverna de roca, refugio de lobos marinos, cuyos continuos aullidos al repetirse en eco por todas las oscuras paredes de la gruta, hacen de ella un sitio de tanto horror como puede imaginar la imaginación humana".

Mas no se vaya a creer que semejante actitud general aparece solo tratándose de la observación de nuestras cosas y de ocasionales desembarcos. Con la misma objetividad reaccionan frente a otros paisajes, y sólo de cuando en cuando se refleja, por ejemplo, una personal complacencia frente a la opulencia vegetal de las islas del trópico.

En cuanto a los Andes, hay que distinguir las apreciaciones que se refieren a los cerros de la costa de aquellas que se refieren propiamente a la cordillera. De los costeños nos dicen, como es de esperar,

que son desérticos, grises. Shelvocke habla de "colinas arenosas, perpetuamente quemadas por el calor del sol". Mas se refiere también a los "profundos precipicios y enormes peñascos cerca del mar", que a la distancia parecen de cal. En cuanto a la cordillera propiamente dicha –entrevista a la distancia, a veces por encima de la neblina– enfatizan más que nada su altura. Dampier pondera su "altura prodigiosa", y estima que sus cumbres deben ser las más altas de la tierra. Funnel también subraya que son "prodigiosamente elevadas", y Anson afirma en los años 1740 que son "inmensamente más altas que otras montañas del globo". Esa altitud es para Dampier, Anson, Betagh y otros, la causa del clima de la costa, especialmente de su ausencia de lluvias, que por lo demás determina, según el segundo, un "clima feliz". Betagh considera que los vapores que nublan el cielo de Lima tienen que ver con la condición delicada de los limeños, siendo todo el año una "feraz primavera", muy diferente de las brumosas regiones europeas.

Un detalle curioso. Oliver van Noort se encontró a la altura de Arequipa en abril de 1600, y él y sus hombres presenciaron desde su nave el extraño espectáculo de la caída de una suerte de fina arena, blanca como harina, que oscurecía el cielo, y que acaso era la ceniza de la erupción volcánica que tuvo lugar aquel año.

Vestigios del antiguo Perú

Al desembarcar en Huarmey, según cuenta Lionel Wafer, se dieron con una extraña sorpresa, que también conocieron algunos otros viajeros:

> "Caminamos por más o menos cuatro millas por una bahía arenosa, toda la cual encontramos cubierta por los cuerpos de hombres, mujeres y niños que yacían tan apretados que un hombre, si hubiese marchado por media milla, nunca habría dado un paso fuera de un cuerpo muerto. Estos cuerpos, por su apariencia, parecían haber finado hacía menos de una semana, pero si se los tocaba, resultaban estar tan secos y livianos como una esponja o un pedazo de corcho."

El Perú colonial. La riqueza

Resulta casi innecesario señalar la insistencia con que estas relaciones se refieren a la riqueza del Perú. Esta era el señuelo que los traía al Mar del Sur, salvando miles de kilómetros. La mayor parte de los tesoros de que se apoderan en Portobelo provenían del Perú, y eran proverbiales los tesoros de galeones como el 'Cacafuego' y el 'Rosario'. Raveneau de Lussan dice que el Perú, por cuyo mar navegó entre 1684 y 1688, es "uno de los países más ricos del mundo", y no solamente por el oro y la plata sino también por la "fecundidad de la tierra". Y en otra parte pondera la abundancia de plata, por la cual los utensilios comunes que en Francia eran de fierro o de cobre, aquí lo eran de ese metal. Y Rogers, refiriéndose a la incuria de los españoles, asegura en 1716 que "si hubiese aquí un pueblo industrioso, gobernado por buenas leyes, es de temer que el oro y la plata no se hiciesen tan comunes que habría necesidad de recurrir a otros medios para satisfacer la avaricia e intemperancia de los hombres".

Las ciudades. Lima

Las referencias a las ciudades costeras son escasas, en razón de los pocos desembarcos, con propósitos nada santos, que estos hombres de mar efectuaron. Así Cavendish bajó y saqueó Paita en 1587 y su relación la describe como "maravillosamente limpia en todas sus calles". También lo hizo William Dampier, quien recuerda el rico interior de algunas de sus casas: "Los interiores están recubiertos con ricas telas bordadas o pintadas. Tienen abundancia de hermosas pinturas, que añaden no poco ornamento a sus casas".

Pero el caso más destacado, por no decir novelesco, es el de un Captain of Marines de la expedición de Shelvocke, llamado William Betagh, cuya visión de Lima, y el testimonio que dio sobre su estancia en el Perú, son de veras excepcionales. Tripulaba un pequeño buque cuando fue capturado por los españoles a la altura de Paita, a fines de 1720, y llevado con sus compañeros a Piura, en un cautiverio que narra en su relación, tan rara como entretenida, *A Voyage round the World* (Londres, 1728). Allí fueron recluidos en casa de un hidalgo, con gran alboroto de la pobla-



Edgardo Rivera Martínez *(Jauja en 1933)*
Cursó estudios en la Facultad de Letras de la Universidad de San Marcos, y después en la de París, donde realizó investigaciones, en especial sobre literatura de viaje. Fue profesor en la Escuela de Literatura sanmarquina, y profesor visitante en universidades de Francia y los Estados Unidos de Norteamérica. Pero es, sobre todo escritor. Su novela "País de Jauja" ha alcanzado varias ediciones, y una segunda, "Libro del amor y de las profecías", muy bien recibida por la crítica. Ha escrito innumerables libros de relatos, reunidos en sus "Cuentos Completos", publicados por Alfaguara.

ción, que acudió a ver a tan temida gente. Ese caballero tenía cinco hijas, a cuya vista, y por el modo en que los acogieron, dice Betagh, "abrigamos la esperanza de que [...] resultaría grato nuestro cautiverio." Una de ellas, muy hermosa, tañía en el arpa canciones italianas e inglesas, a propósito de lo cual escribe nuestro autor: "y así, en virtud de la música y de ese pacífico modo, pudimos vivir en armonía con quienes tenían todo el derecho de tratarnos como enemigos."

Después fueron conducidos a Lima, donde tuvieron una recepción mucho menos calurosa. Sometidos a juicio, fueron condenados a prisión, mas la buena suerte los acompañó nuevamente, pues nuestro autor fue liberado gracias a la intervención de un valido del virrey. Sus compañeros también lo fueron, pues se convirtieron por interés al catolicismo. Y no sólo eso, sino que los nuevos católicos se reunieron, en cuanto les fue posible, para celebrar su conversión en casa de un paisano, John Bell, casado con una negra. Y tan bien regado fue el jolgorio, que pronto se embriagaron y se pelearon, y olvidando su catolicismo confundieron la imagen de un santo que había en la estancia con uno del grupo, y le dieron de golpes. La cosa llegó a oídos de la Inquisición, y volvieron a chirona, pero a poco salieron libres.

En la capital Betagh se dedicó a observar el país y a sus habitantes. Reparó en el buen trazo de la ciudad. Enumera las variedades raciales de los habitantes, y señala que los indios y los negros realizaban todos los trabajos fuertes, ya que "tener una cara blanca era suficiente motivo para no hacerlo." Tomó nota, por cierto, de la extremada afición al lujo que sentían los criollos. Dice al respecto: "De todas las gentes del mundo, las de aquí son las más dispendiosas en sus vestidos..." Y señala: "Pero el orgullo de ambos sexos se cifra más que nada en los encajes de Malines y Bruselas con que adornan su ropa blanca, de la más extravagante manera, sin omitir sus sábanas y almohadas."

Pero el aspecto que con más atención observó fue el de la vida amorosa, incitado sin duda por gratas experiencias personales. Las páginas que consagra al tema son las que dejan una imagen más original y novelesca. Escribe al respecto: "...la galantería y la intriga son llevadas aquí a la perfección, pues [los limeños] consagran tanto de su tiempo al servicio del bello sexo, que Venus parece tener asentada aquí su

Desembarco y toma de Huarmey, por la expedición.



corte. Es indecoroso no tener una amante, y escandaloso no mantenerla como se debe." Y nadie ha celebrado como él, en su época, y con tal galantería, a las limeñas:

> "En cuanto a las mujeres, tienen muchas cualidades, tanto naturales como adquiridas. Su conversación es desenvuelta y vivaz, sus movimientos llenos de gracia, su apariencia encantadora y sus palabras cautivantes. Tienen todas una figura delicada, no malograda por rígidos corsés, sino librada a la belleza de lo natural, de tal manera que no se ve entre ellas ningún cuerpo contrahecho. Sus ojos y dientes son particularmente excelentes, y su cabellera, por lo general de un color oscuro brillante, es peinada con elegancia y sujeta con cintas, pero nunca disfrazada con polvos, y así la claridad de su piel en torno a las sienes se ve bellamente sombreada, a través de su cabellera, como la luz a través de un paisaje."

El coloquio amoroso era, según Betagh, todo un rito que se realizaba a la hora de la siesta, y después nuevamente a la hora del anochecer, pero siempre en un clima de gran discreción. Más tarde, acabadas ya las plegarias, salían los hombres a ver a sus amadas:

> "...Constituye costumbre universal disfrazarse de una manera o de otra; ya que aquellos que no tienen una amante tienen vergüenza de ser considerados como demasiado virtuosos, y se ven forzados, con cualquier máscara, a seguir la corriente. Pero como todo esto es asunto nocturno, tienen establecida una regla para prevenir las riñas, cual es la de nunca dirigirse la palabra ni tomar nota de nadie, ya sea que vayan en pos de un simple escarceo amoroso, o que estén de visita con sus damas, de modo que, en suma, la mayor parte de la noche es toda una mascarada, y ello a lo largo de todo el año."

Como conclusión de todo ello, Betagh escribe una final y acaso nunca igualada apología de Lima:

> "Como resumen diré solamente que los españoles peruanos están más dotados para la felicidad en este mundo que ningún otro pueblo. Si son indolentes, la mucha riqueza lo determina así. Si son delicados, es porque la suave serenidad del clima contribuye en mucho a ello. No se necesita mucha economía y trabajo allí donde todo el año es una fructuosa primavera. [...] En nuestras neblinosas y diferentes regiones muchas [de sus] costumbres serían condenables, pero son aquí puro efecto de la naturaleza, pues el día y la noche son un feliz término medio entre el calor y el frío. [...] Por lo tanto, si la inclinación general de la naturaleza humana es hacia una permanente felicidad y liberación de todo sufrimiento, el hombre de placer debe trasladarse al Perú, y hacer de Lima su paraíso temporal." ⚓

* Ver, del autor, "El Perú en la literatura de viaje europea de los siglos XVI, XVII y XVIII". Lima, Facultad de Letras de la U.N.M.S.M., 1963. Allí figuran en detalle las precisiones bibliográficas. Los pasajes citados han sido traducidos por el autor.

Cinturón conductor: La gran corriente

Juan Juvenal Ponce de León Novoa

Descubra usted, el importante papel de los océanos en el control del clima de todo el planeta, la fragilidad del actual equilibrio climático y conozca los alarmantes pronósticos de las drásticas mudanzas globales.

Groenlandia es la gran isla del Ártico. La mayor parte de sus 2´000,000 Km^2, está cubierta por una gruesa capa de hielo, la cual está formada por la nieve acumulada que no se derrite ni siquiera en el verano. En la parte central de la isla, el hielo tiene tres mil metros de espesor, un enorme glaciar que le tomó 250 mil años formarse.

En una base de monitoreo en Groenlandia, participan del Proyecto 'Ice Core', científicos de 10 países, incluyendo Dinamarca y Japón. El trabajo de los investigadores, que concita la atención del mundo, consiste en la perforación de tres mil metros, al interior del glaciar. Ello implica, que una columna de hielo de 10 centímetros de diámetro por tres metros de largo, se perfora y retira por hora. Cada una de las finas capas que aparecen en su superficie representa el hielo de un año, contienen además un valioso registro sobre la historia de la Tierra, como son elementos que estaban en la atmósfera cuando se formó y cuyo análisis puede rastrear los cambios ocurridos en el clima a lo largo del tiempo.

Variaciones súbitas de casi 10ºC de las temperaturas anuales medias, se sucedieron a intervalos de pocas décadas. Los datos revelan que el clima de la Tierra cambió drásticamente durante 250 mil años, pero los últimos 10 mil años, la historia fue diferente pues las oscilaciones repentinas de temperatura desaparecieron, resultando un clima constantemente moderado. Este breve periodo de estabilidad, trajo a la Tierra una suspensión temporal de su inconstancia habitual.

En tal sentido, en el periodo referido, el hombre sacó provecho del clima estable para crear una civilización rica. La temperatura media de la Tierra gira en torno de 15ºC. En los últimos 10 milenios esa media no varió más de 1ºC. ¿Por qué solamente este corto espacio de tiempo fue tan estable? Por muchos años ese enigma permaneció sin respuesta; recientes investigaciones revelan que la respuesta se encuentra en las fuertes y profundas, corrientes marinas antes desconocidas, que avanzan lentamente por el suelo del océano a una profundidad de cuatro mil metros. Los científicos sostienen, que tales corrientes afectan tremendamente el clima de la Tierra. ¿Pero qué son exactamente y porqué están relacionadas al clima de la Tierra?

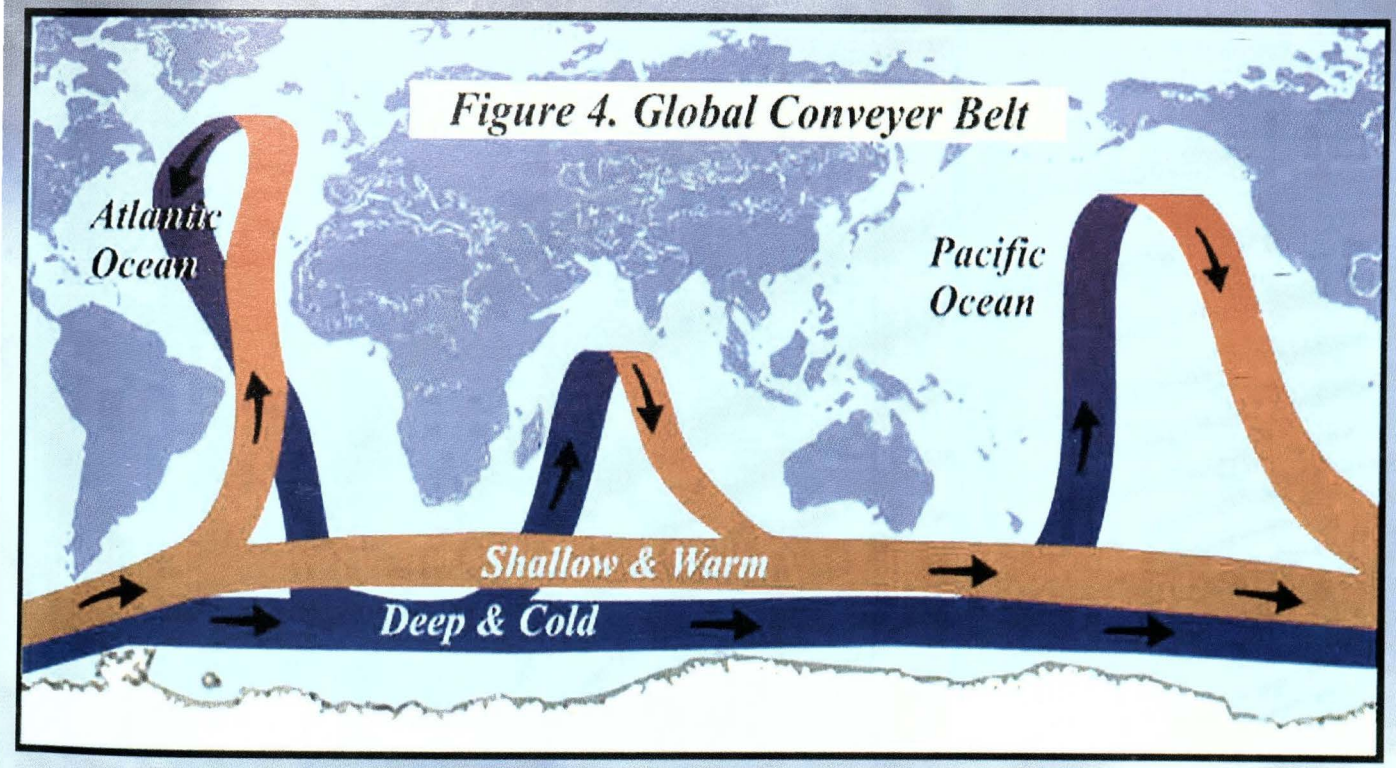
La jornada comienza en un grupo de pequeñas islas del Círculo Polar Ártico. Las Islas Lofoten al norte de Noruega en Lat. 68ºN y a pesar de su localización ártica son famosas por su buen clima. Esta región costera de Noruega es el único lugar de la región que no se congela durante el invierno.

La Corriente del Golfo es cálida y trae un clima temperado a estas islas. Un gran misterio por siglos.

Generalmente, las corrientes son originadas por los vientos, algunos fuertes y consistentes como los alisios y los del oeste, que mueven las aguas de la superficie creando grandes sistemas de circulación.

Sin embargo, la Corriente del Golfo se extiende hacia el norte hasta la costa Noruega como si fuese contra las corrientes movidas por los vientos.

¿Por qué la Corriente del Golfo llega tan lejos? La verdad, es que forma parte de un enorme sistema que controla el clima de todo el planeta.



Entre los años 50 y 60, los Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Soviética condujeron diversas pruebas nucleares, que ayudaron a los científicos a solucionar el enigma de la corriente del Golfo.

En la década del 70, investigaciones a bordo de buques, determinaron como los elementos radioactivos de las pruebas nucleares se habían esparcido en el mar. El resultado ayudó a los investigadores del Observatorio de la Universidad de Columbia a descubrir un fenómeno interesante que ocurre en el Atlántico Norte. Estos buscaban el elemento radioactivo denominado Tritium. En el mundo, este elemento permanece suspendido a pocas centenas de metros bajo la superficie, pero en donde la órbita del Golfo fluye en el Atlántico Norte, fue encontrado a una profundidad de tres mil metros. ¿Pero cómo este movimiento es generado? 1,000 kilómetros al oeste de las Islas Lofoten, el hielo flota cerca de Groenlandia y es aquí donde ocurre el movimiento descendente.

Cuando colocamos hielo en un tanque con agua, la que está en la superficie fluye en dirección al hielo como si fuese atraída por un imán y cuando contacta el hielo desciende; ello, porque el agua se vuelve más densa y pesada cuando se enfría. La distribución del Tritium probó que éste flujo descendente causado, por las diferencias en la temperatura del agua, también ocurre en los océanos. Pero la densidad del agua de mar no es obtenida sólo con la temperatura, sino que también depende de la salinidad, de tal manera, que cuanto más salada es el agua, será más densa y pesada. De todas las mezclas oceánicas del mundo, la del Atlántico Norte es la más salada.

Asimismo, el flujo fino de sal, que se desprende del hielo aumenta más la salinidad sobre la superficie congelada. Al congelarse el agua, la sal es expedida del hielo recién formado. Así, el Atlántico Norte que es salado de por sí, se vuelve más salado y denso que otros mares.

Ello lo comprobaron a través de simulaciones que muestran, cómo el agua salada densa crea una corriente. Enfriada por el viento, se vuelve aun más pesada y desciende en largas columnas. Los elementos radioactivos suspendidos en la corriente se profundizan miles de metros hasta el fondo del Atlántico Norte. En cuanto el agua pesada se profundiza, la que permanece en la superficie cubre el vacío. Este flujo compensatorio es lo que llamamos Corriente del Golfo y explica por qué corta las corrientes de la superficie y avanza rumbo norte, es decir, el agua de la superficie es empujada para cubrir el espacio creado por las aguas que se profundizan en el Atlántico Norte.

Es invierno en la costa de Groenlandia y la formación del hielo en la superficie aumenta la densidad del agua, provocando que ésta se profundice en columnas que miden desde cientos de metros hasta kilómetros de diámetro, hasta el fondo del mar. Las columnas cargan una cantidad de agua equivalente a 100 veces el río Amazonas hasta las profundidades oceánicas, en donde fluyen buscando zonas más profundas.

Este es el origen de la Corriente Profunda (Deep Sea Current), que crea enormes cascadas de agua al fluir sobre los peñascos abisales. Se dirige al sur, pegada a la costa este de los continentes americanos (desde Groenlandia). Este curso, es trazado por la rotación de la Tierra que fuerza el agua del mar contra la margen occidental del suelo marino. La corriente tiene cerca de 100 kilómetros de ancho y discurre, lentamente, con una velocidad aproximada de 10 cm/sg (0.2 nudos).

Investigadores del Centro de Ciencias y Tecnología de la Marina del Japón, colectan y analizan muestras de agua del Pacífico Norte, que es el destino final de la Corriente Profunda, para determinar cuanto tiempo estuvo sumergida sin ser expuesta a la atmósfera. Al obtener y estudiar el carbono concentrado en el agua de mar, determinaron que transcurrieron más de dos mil años para que el agua ascienda a la superficie desde Groenlandia hasta el Pacífico Norte.

Su recorrido se inicia en Groenlandia y le toma dos mil años alcanzar el Pacífico Norte. Estas aguas profundas suben hasta casi la superficie en los océanos Índico y Pacífico, y pasan por diversas corrientes de la superficie para finalmente retornar a la costa de Groenlandia. Esta gran circulación de agua es conocida como Cinturón Conductor Oceánico, cuya existencia es muy importante para el clima de la tierra; primero, porque lleva aguas tropicales calientes para el norte, creando un clima agradable en regiones que de otro modo serían extremadamente frías, y al mismo tiempo, previene que las temperaturas de las aguas tropicales se incrementen. La temperatura de la Corriente Profunda es de 2ºC y al ascender el agua helada constantemente, modera la temperatura de las aguas ecuatoriales. De esta forma, el Cinturón Conductor Oceánico enfría la región ecuatorial y calienta las regiones de latitudes más altas, en otras palabras, funciona como el aire acondicionado de la Tierra, dándole un clima templado. Aunque no siempre fue estable.

Las columnas de hielo perforadas en Groenlandia revelan que los cambios drásticos de temperatura ocurrieron con frecuencia en los últimos 250 mil años. Ahora, los investigadores intentan descubrir si hay una conexión cercana entre el Cinturón Conductor Oceánico y estos cambios en la temperatura atmosférica. Los científicos creen que el clima estable de la tierra de los últimos 10 mil años es consecuencia de la circulación constante del cinturón conductor, pero también sospechan que antes de ese periodo ocurrieron oscilaciones drásticas porque su movimiento fue interrumpido de alguna manera. De ser así ¿por qué sucedió?

Los investigadores refieren que pudo ocurrir hace 13 mil años.

El 'Joides Resolution' es un buque de perforación oceánica que se especializa en recoger muestras del fondo del mar que permiten estudiar la historia de la Tierra y cuyo análisis indica hasta el momento, que realmente ocurrieron grandes cambios en el Cinturón Conductor Oceánico.

Las referidas muestras de todo el mundo, son preservadas por el Instituto Woods Hole Oceanographic en Massachusetts, Estados Unidos. En el caso de las extraídas en el Atlántico Norte, con el fin de identificar la temperatura del mar en tiempos pretéritos, al cernirlas surgieron gránulos blancos semejantes a la arena, se trata de pequeños fósiles de plancton que contienen pistas, respecto a las condiciones en los mares antiguos. Esta especie de plancton llamada 'packyderma' posee una concha en forma de caracol. Cabe referir que crecen en espiral moviéndose del centro para afuera. Extrañamente, la dirección de la espiral de la referida especie cambia dependiendo de la temperatura del agua, de tal manera que a temperaturas altas resultan espirales para la derecha y a temperaturas bajas resultan en espirales para la izquierda. Para determinar la temperatura del mar de hace más de 10 mil años, calcularon las proporciones entre los dos tipos de conchas y descubrieron que el número de conchas para la izquierda aumentó en el Atlántico Norte hace cerca de 13 mil años, indicando que la temperatura del agua disminuyó. En ese sentido, los fósiles revelan la ocurrencia de un cambio de temperatura repentino; esto significa que la Corriente Profunda en dirección al Atlántico Norte perdió fuerza deteniendo el avance de la Corriente del Golfo. En otras palabras, el Cinturón Conductor Oceánico fue interrumpido hace 13 mil años.

Uno de los temas en los que se concentran los investigadores, al estudiar los mecanismos que mueven el Cinturón Conductor Oceánico, es la salinidad del agua del mar, la cual por algún motivo, se cree disminuyó en las costas de Groenlandia, reduciéndose la densidad, al punto de detenerse el descenso de las aguas. Evidencias que apoyan esta teoría fueron encontradas en un lugar poco probable: las montañas de Ontario-Canadá, en donde existen hondonadas poco comunes, con perfiles que parecen cortados con un cuchillo. Estos abismos se extienden por va-



Juan Juvenal Ponce de León Novoa

Capitán de Corbeta en actividad. Calificado en Hidrografía. Ha seguido el curso avanzado de Modelos Numéricos Oceánicos en el SENAMHI y de Modelos Numéricos Oceánicos y Oceanografía Operacional en la Universidad de Sao Paulo – Brasil.

Se ha desempeñado como oficial de dotación en distintas unidades navales e hidrográficas. Fue subjefe del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía, comandante del Buque Hidrográfico B.A.P. Stiglich (Amazonía Peruana), jefe de la División de Navegación durante la X Expedición a la Región Antártica abordo del B.I.C. Humboldt y jefe del Departamento de Modelamiento Numérico de la Dirección de Hidrografía y Navegación y Encargado del proyecto NAYLAMP (Boyas oceanográficas).

rios kilómetros, los peñascos llegan a tener más de 100 metros de altura y 5 kilómetros de distancia unos de otros. ¿Qué creó estas inusuales formaciones geológicas? La respuesta a esta pregunta puede explicar lo que pudo suceder con el Cinturón Conductor Oceánico. En cierta ocasión, toda esta región se incendió, y el fondo de las hondonadas –antes cubierto por árboles– quedó expuesto, mostrando su suelo compuesto por inmensos cantos rodados. Los estudios indicaron que una inundación ocurrió aquí hace 13 mil años, correspondiendo exactamente al periodo en que el cinturón se detuvo. Los investigadores suponen éste fenómeno, interrumpió la circulación de la corriente profunda.

La hipótesis refiere que poco antes que el Cinturón Conductor Oceánico se interrumpa, un largo periodo global llegó a su fin y la temperatura de la Tierra subió gradualmente y las zonas congeladas del continente norteamericano comenzaron a retroceder y el hielo derretido creó un lago gigantesco que ocupó un área de mas de 300,000 km^2 conteniendo una gran cantidad de agua dulce. Entonces, aproximadamente hace 13 mil años ocurrió una gran catástrofe: las áreas congeladas que represaban el lago se derritieron en la medida que aumentaba la temperatura de la Tierra, hasta que finalmente, la represa de hielo colapsó. La enorme inundación que siguió fue inimaginable. Una gran cantidad de agua dulce se vació en el mar y se expandió por todo el Atlántico Norte, reduciendo la salinidad del agua y provocando que la presión que la Corriente Profunda ejercía hacia el fondo del mar, perdiera su fuerza, por lo que finalmente el Cinturón Conductor Oceánico fue interrumpido. Es así, que grandes regiones sufrieron enfriamientos. Fue como si otra era glacial comenzara. Se cree, que en ciertos lugares la temperatura cayó más de 10°C en pocas décadas. Este cambio drástico y repentino causó un gran problema a nuestros ancestros dispersos por el planeta.

Hace 10 mil años, que el Cinturón Conductor Oceánico recuperó su impulso y se mantiene, permitiéndonos disfrutar un clima ameno. Una estabilidad algo milagrosa. La temperatura de la Tierra osciló muchísimo durante los últimos 250 mil años, esto significa, que el flujo del Cinturón Conductor Oceánico fue interrumpido frecuentemente en el pasado y al parecer puede suceder nuevamente.

Es probable, que los icebergs tengan un gran impacto sobre la Corriente Profunda. Los inmensos pedazos de agua dulce, que se desprenden de los glaciares y flotan hacia el mar, cuando se derriten disminuye la salinidad del agua de mar, lo que debilita por consiguiente la circulación del Cinturón Conductor Oceánico y en nuestra era, en que asistimos al calentamiento global, el número de icebergs esta aumentando.

Hasta 1970, una media de 400 icebergs flotaban, anualmente, del extremo norte (Ártico) hacia las aguas canadienses. El número aumentó a 600 en los años 80 y más de mil en los 90.

El incremento del dióxido de carbono en la atmósfera, por la acción contaminante de la industria y otros, provoca el calentamiento global, pero ¿cómo este aumento de temperatura afectará la Corriente Profunda? Con la ayuda de un súper computador, científicos de la Universidad de Princeton formulan predicciones al respecto. Descubrieron que puede interferir en la circulación de aguas profundas.

Con el calentamiento global, es mayor la cantidad de agua salada que se evapora a la altura del Ecuador, aumentando el vapor de agua en la atmósfera, que desembocará en lluvias torrenciales en la zona de la Siberia y Canadá. Como resultado, se estima que la cantidad de agua dulce que se desaguará en los océanos Ártico y Atlántico Norte sufrirá un incremento de 10 por ciento.

De esta forma, el calentamiento global aumentará la cantidad de agua dulce en el mar y por lo tanto disminuiría su salinidad, debilitando el Cinturón Conductor Oceánico como ocurrió hace 13 mil años.

Según la simulación realizada, el calentamiento global debilitará el Cinturón Conductor Oceánico a inicios del siglo 21 y para mediados del mismo, su fuerza habrá caído para apenas dos tercios de la actual.

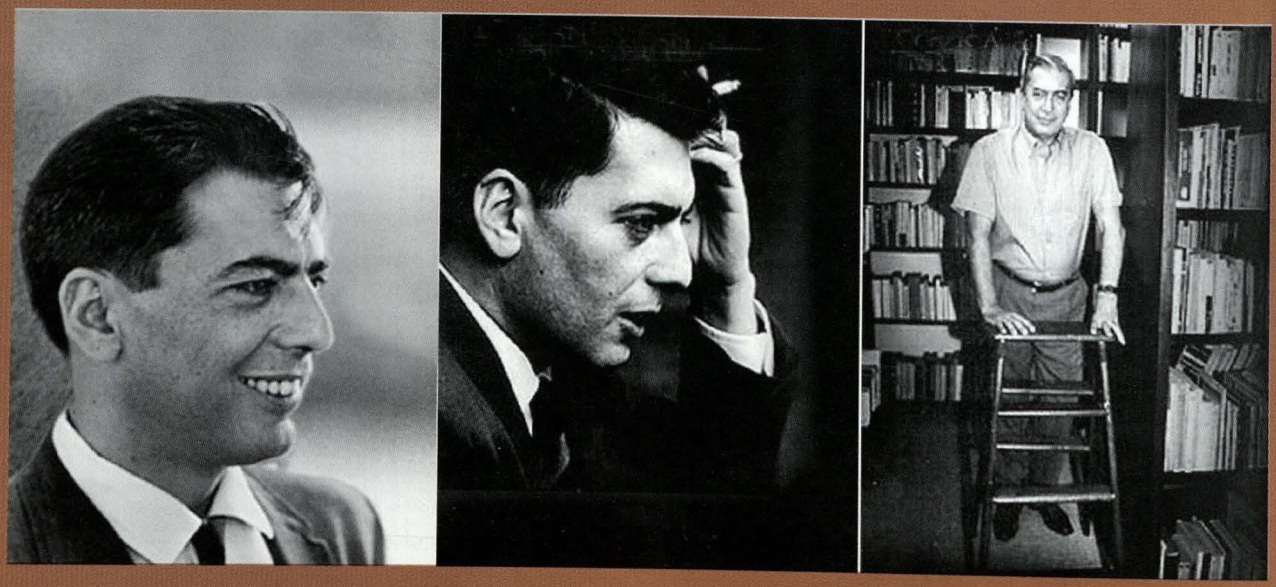
Es difícil preveer si el detenimiento del Cinturón Conductor Oceánico, causado por el calentamiento global, iniciará a un enfriamiento drástico en el clima de la Tierra como sucedió hace miles de años, pero es muy probable que ocurra algún cambio climático brusco.

El Cinturón Conductor Oceánico se mantiene milagrosamente estable en los últimos 10 mil años, pero el delicado equilibrio puede acabar por el calentamiento global, el 'progreso industrial' será el mayor responsable.

Casi seis billones de personas habitan nuestro planeta y el clima temperado que permite la prosperidad y supervivencia del ser humano, es debido al gran flujo de agua que circula a miles de metros bajo la superficie del mar. ¿Puede usted comprender ahora, la fragilidad del equilibrio que crea este flujo tan vital? ¿Puede el ser humano reflexionar y tomar cartas en el asunto a tiempo, para asegurar su supervivencia?

La ética y el mal en la obra de Vargas Llosa

Francesca Denegri



En "La literatura y el mal", uno de los ensayos que quizás más profundamente haya influenciado la obra literaria de Mario Vargas Llosa, el escritor surrealista francés Georges Bataille sostiene que la esencia de la literatura es su capacidad de establecer una relación de complicidad con el conocimiento del mal, es decir con aquello que se opone a la razón y al bien común, en aras de cuya sobrevivencia se dictan las leyes y se sedimentan las convenciones y los tabúes sociales. Bataille insistía en que los seres humanos no parecemos ser capaces de alcanzar la plenitud, excepto cuando nos atrevemos a liberar nuestras pulsiones más violentas, transgrediendo las normas sociales, porque es en el acto mismo de la trasgresión que podemos proclamar nuestra soberanía individual.

Como los grandes personajes de la literatura universal, los personajes de las novelas que Mario Vargas Llosa publica durante su etapa de compromiso socialista (La ciudad y los perros, La casa verde y Conversación en La Catedral), como aquellas que publica a partir de los ochenta –en lo que se ha dado en llamar su etapa neoliberal– (La guerra del fin del mundo, La Fiesta del chivo, El paraíso en la otra esquina), son memorables en la medida en que su rebelión contra el orden social y simbólico establecido por la razón, es llevada hasta sus límites, desencadenando así una tragedia.

Pero si por un lado, la sobrevivencia de la colectividad exige la represión de los impulsos destructores del individuo, por el otro, el espíritu humano no se resignará fácilmente a abdicar de la dimensión dionisiaca de su vida. Es en este marco ético conceptual que se inserta la búsqueda narrativa de Mario Vargas Llosa para encontrar una práctica que le permita al individuo afirmar su soberanía personal, pero evitando simultáneamente socavar la estabilidad social. La literatura y el erotismo, según Vargas Llosa, constituyen espacios legítimos donde la trasgresión del bien común y la complicidad con el mal pueden ser elaborados con toda libertad de espíritu, sin el peligro de destruir el cuerpo social. En el caso

de la literatura, porque discurre en el mundo de la imaginación y de la fantasía, y en el caso del erotismo, porque éste es vivido en la intimidad del individuo y no pretende desbordarse a la colectividad.

Otra influencia importante en el pensamiento de Mario Vargas Llosa, sobre todo a partir de la década de los ochenta, es aquella ejercida por la obra del filósofo británico Karl Popper (La sociedad abierta y sus enemigos, 1995), para quien la doctrina irracionalista de la trasgresión propuesta por Bataille resulta inaceptable, entre otras razones, porque la verdad objetiva, y no la subjetiva que promueve Bataille, es indispensable para el florecimiento de una sociedad libre basada en el respeto mutuo. Las explicaciones irracionalistas del comportamiento humano, sostiene Popper, atentan contra el espíritu crítico de las sociedades abiertas al ubicar las pulsiones irracionales en las capas 'profundas' de la naturaleza humana, como si el pensamiento de la razón fuera superficial y el de la sinrazón profundo. Así, el irracionalismo –una de cuyas expresiones más entrañables al espíritu humano sería aquella de la utopía–, justificaría de este modo cualquier desviación de la moralidad apelando a niveles profundos e inconmensurables de la experiencia humana, difícilmente comprobables mediante la argumentación racional, lo que conduciría a afirmar posiciones de irresponsabilidad y, por ende, de inmoralidad.

Pero Vargas Llosa no pretende que la literatura sea inocente. Al contrario, emanando, como él sostiene, del fondo oscuro y más antisocial de la mente humana, la literatura no puede sino proclamarse culpable. Sin embargo, no se trataría de una culpa inmoral. Antes bien, la literatura exigiría de sus practicantes una hipermoralidad que sobrepase los códigos negociados del contrato social para alimentarse de las fuentes más inalienables de la mente humana.

Este concepto de literatura, como espacio privilegiado e hipermoral, donde el ser humano puede ejercer su soberanía a través de la imaginación, es la columna vertebral de la poética de Vargas llosa, desde sus primeras novelas hasta las últimas. Si bien es cierto que el objetivo principal y manifiesto de las novelas que publica el escritor peruano durante la época del llamado 'boom' es el de denunciar la inmoralidad de los pilares de las instituciones nacionales (ejército, iglesia y Estado), el autor afirma que al transgredir el pacto social de su propio entorno se liberó de los demonios y obsesiones que lo acosaban, no sólo de aquellos de índole social, sino también, y sobre todo, de aquellos de naturaleza más íntima y personal que se mueven en el terreno sexual.

Vargas Llosa acepta la tesis principal de Popper en cuanto a que sólo la sociedad abierta posee los mecanismos necesarios para regular la violencia, pero cuestiona la propuesta de que el único método accesible para pensar acerca de un sistema social viable sea el método racional. El intento de Vargas Llosa por reconciliar la crítica a las utopías de Popper con las doctrinas irracionalistas de Bataille son problemáticas, pero al novelista nunca lo han amilanado las contradicciones y es justamente en el punto de encuentro entre el irracionalismo que rechaza Popper y aquel que propugna Bataille, que se instalan las mejores novelas de su etapa neoliberal.

En su ensayo "La verdad de las mentiras" (Barcelona, 1990), Vargas Llosa intentará reconciliar el irracionalismo de su maestro Bataille con las ideas sociológicas que Karl Popper planteara en La sociedad abierta y sus enemigos. Y lo hará argumentando que las transgresiones inherentes al arte literario son, en verdad, útiles para la salud de una sociedad abierta y moderna siempre y cuando las fronteras entre lo histórico y lo ficticio, lo social y lo literario, queden claramente demarcadas.

> Estas fronteras bien delimitadas entre literatura e historia –entre verdades literarias y verdades históricas– son una prerrogativa de las sociedades abiertas. En ellas, ambos quehaceres coexisten, independientes y soberanos, aunque complementándose en el designio utópico de abarcar toda la vida. Y quizá la demostración mayor de que una sociedad es abierta, en el sentido que Karl Popper dio a esta calificación, es que en ella ocurre así: autónomas y diferentes, la ficción y la historia coexisten, sin invadir ni usurpar una los dominios y las funciones de la otra.

El esfuerzo de Vargas Llosa por reconciliar las doctrinas de Bataille con las corrientes más pluralistas del pensamiento posmoderno ha tenido un impacto directo en su visión acerca de la libertad creativa. El novelista insiste en subrayar la importancia de los elementos irracionales de la creación literaria, pero sugiere también que las fuerzas irracionales responsables por la creación literaria ofrecen una válvula de escape para nuestros impulsos más peligrosos. La literatura, de acuerdo a este planteamiento, no sería más un instrumento para diagnosticar los males de una sociedad basada en la injusticia social, como lo planteara con su primera novela, La ciudad y los perros, sino más bien una compensación por las imperfecciones inherentes a la condición humana. Así, la literatura vendría a ser un espacio donde el individuo puede exorcizar los aspectos mas oscuros de su ser, sin amenazar la integridad de las sociedades abiertas.

> Cuando leemos novelas no somos los que somos habitualmente, sino también los seres hechi-

zos entre los cuales el novelista nos traslada. El traslado es una metamorfosis: el reducto asfixiante que es nuestra vida real se abre y salimos a ser otros, a vivir vicariamente experiencias que la ficción vuelve nuestras. Sueño lucido, fantasía encarnada, la ficción nos completa, a nosotros, seres mutilados a quienes ha sido impuesta la atroz dicotomía de tener una sola vida y los apetitos y fantasías de desear mil. Ese espacio entre nuestra vida real y los deseos y las fantasías que le exigen ser más rica y diversa, es el que ocupan las ficciones. En el corazón de todas ellas llamea una protesta. Quien las fabuló lo hizo porque no pudo vivirlas, y quien las lee encuentra en sus fantasmas las caras y aventuras que necesitaba para aumentar su vida. Esa es la verdad que expresan las mentiras de las ficciones: las mentiras que somos, las que nos consuelan y desagravian de nuestras frustraciones. La novela es un género amoral, o más bien, de una ética *sui generis*, para la cual verdad o mentira son conceptos exclusivamente estéticos... La literatura es un derecho que debemos defender sin rubor. Porque jugar a las mentiras, como juegan el autor de una ficción y su lector, a las mentiras que ellos mismos fabrican bajo el imperio de sus demonios personales, es una manera de afirmar la soberanía individual y de defenderla cuando está amenazada; de preservar un espacio propio de libertad, una ciudadela fuera del control del poder y de las interferencias de los otros, en el interior de la cual somos de veras los soberanos de nuestro destino.

La rebelión de los cadetes del Leoncio Prado, espacio donde se sitúa La ciudad y los perros, está dirigida contra el rígido código moral militar de la escuela a la que pertenecen; aquella del sargento Lituma y de Fujia en La casa verde, es contra el capitalismo occidental que empieza a penetrar la región amazónica y el norte peruano; la de Zavalita en Conversación en la Catedral, es contra el oportunismo y la venalidad de la clase política peruana; aquella de Antonio el Conseleiro en La guerra del fin del mundo, es contra la secularización de la sociedad republicana brasileña de fines del siglo XIX; en el caso de la Ucrania de La fiesta del chivo, se trata de una movilización íntima y profunda contra la ley del padre, que permite el uso y abuso de sus jóvenes mujeres como objetos de crudo trueque entre los poderosos de turno. Dentro de este tema, también se perfila la Flora Tristán de El Paraiso en la otra esquina, quien lanza su grito de rebelión contra la racionalidad de una sociedad que aspira a un orden liberal e igualitario pero que expresa sus anhelos en leyes que niegan el ejercicio de sus derechos a los dos sectores más débiles de la sociedad: mujeres y obreros, así como su nieto Paul Gauguin, quien dirige su energía transgresora contra la ética misma de la racionalidad democrática y liberal de finales del siglo XIX.

El filósofo francés Paul Ricoeur define la moralidad como el anhelo de vivir bien con y para los otros, dentro de instituciones justas. Todo ser humano que busque ser feliz, deberá dirigir sus acciones y prácticas hacia ese *telos*, el del vivir bien con y para los otros. Pero para que esa visión del bien merezca el nombre de ética, debe ser evaluada por criterios razonados que establezcan qué define una acción como buena o como mala. Acceder a esa ética de la 'buena vida' implica alcanzar ciertas virtudes y simultáneamente someterse a una moral de interdicción que prohíbe la intemperancia, la injusticia, la mentira, la lujuria, la violencia y una larga lista de etcéteras, interdicciones que aquellos quienes –como los personajes mencionados– buscan afirmar su propia soberanía, deben saber resistir.

Es en este punto de conflicto, entre el bien común y el anhelo del individuo donde emerge el sentido trágico del destino humano, base de la tragedia griega y de aquellos personajes que mayor resonancia tienen en nuestra cultura occidental, desde el Prometeo de Esquilo hasta el Edipo y la Antígona de Sófocles. Porque si se ha de insistir en cumplir con el destino personal, con el que el sujeto se identifica en sus fueros más internos, se habrá de pagar con el precio más alto posible, como lo hacen Lear al perder la cordura, Edipo los ojos, y Antígona la libertad.

¿Pero qué puede haber en un destino personal que resulte tan ineludible y urgente que empuje al sujeto a romper filas y enrumbar al desastre? Es en ese nudo gordiano en el que se instala la obra narrativa de Mario Vargas Llosa, para sugerir que ese rumbo trágico, pero ineludible lo toman los seres privilegiados en el instante mismo en que han percibido la imperfección de la vida que les ha tocado vivir, y que al mismo tiempo han vislumbrado el paraíso privado, ese sueño de la ciudad alternativa y superior de la que hablara Tomás Moro hace 400 años, y mucho antes Platón en su República –ese sueño de la utopía donde de verdad sea real el amor, posible la felicidad y total la libertad–.

Lo interesante es ver qué pasa cuando esa convicción y ese sueño del paraíso se topan con los muros infranqueables de una historia que obstaculiza sistemáticamente las rebeliones personales y las luchas por las utopías. Aquellos personajes creados por el escritor cuya utopía privada no emana de una visión suficientemente personal y arraigada, como es el caso de los cadetes de su primera novela, La ciudad y los perros, terminarán contaminados por la misma

inmoralidad de una sociedad a la que se oponían al inicio con vehemencia, convirtiéndose así en epítomes de la subjetividad servil: en seres al servicio de los intereses de otros. En cambio, aquellos quienes como Flora Tristán y Paul Gauguin, protagonistas de su última novela, poseen la convicción de que no está en ellos resignarse al destino que parece haberles tocado, afirmarán su soberanía a lo largo de una vida de búsqueda heroica y constantes frustraciones, de combates íntimos y desafíos públicos en pos de sus propias utopías. Ellos nos recuerdan aquello que Paul Valery señala en el epígrafe de la novela, a propósito de que el ser humano no es capaz de alcanzar su soberanía personal sin la ayuda de lo que no existe. Sin la ayuda de los mundos de ideas, recuerdos, deseos y sueños que crea constantemente la mente humana para plasmarlos en el arte, o acaso en la literatura. ⚓



Francesca Denegri *(Lima, 1957)*
Doctora en Literatura Hispánica en la Universidad de Londres, donde luego ejerció la cátedra de Lengua y Literatura Hispanoamericana hasta el 2001, año en que retornó a Lima. Entre sus publicaciones destacan El abanico y la cigarrera (Lima, 1996) sobre la primera generación de mujeres ilustradas en el Perú, y Soy señora (Lima, 2000), sobre la vida de la dirigente vecinal Irene Jara. Ha publicado diversos artículos sobre cultura y literatura peruana en revistas nacionales y europeas. Fue conductora del programa literario de televisión En Blanco y Negro. Actualmente es profesora en la Pontificia Universidad Católica del Peru, y escribe una novela sobre el despertar a la edad adulta de una niña de la clase media limeña.

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"45 años contribuyendo al desarrollo de la Marina y del país"

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao 05

Teléfonos: (00511) 453-0281 - (00511) 845-0370
(00511) 453-0724 - (00511) 845-0353

Facsímil: 465-0305
E-mail: flotanaviera@infonegocio.net.pe

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios

PETROLERA TRANSOCEANICA S.A.
EMPRESA NAVIERA

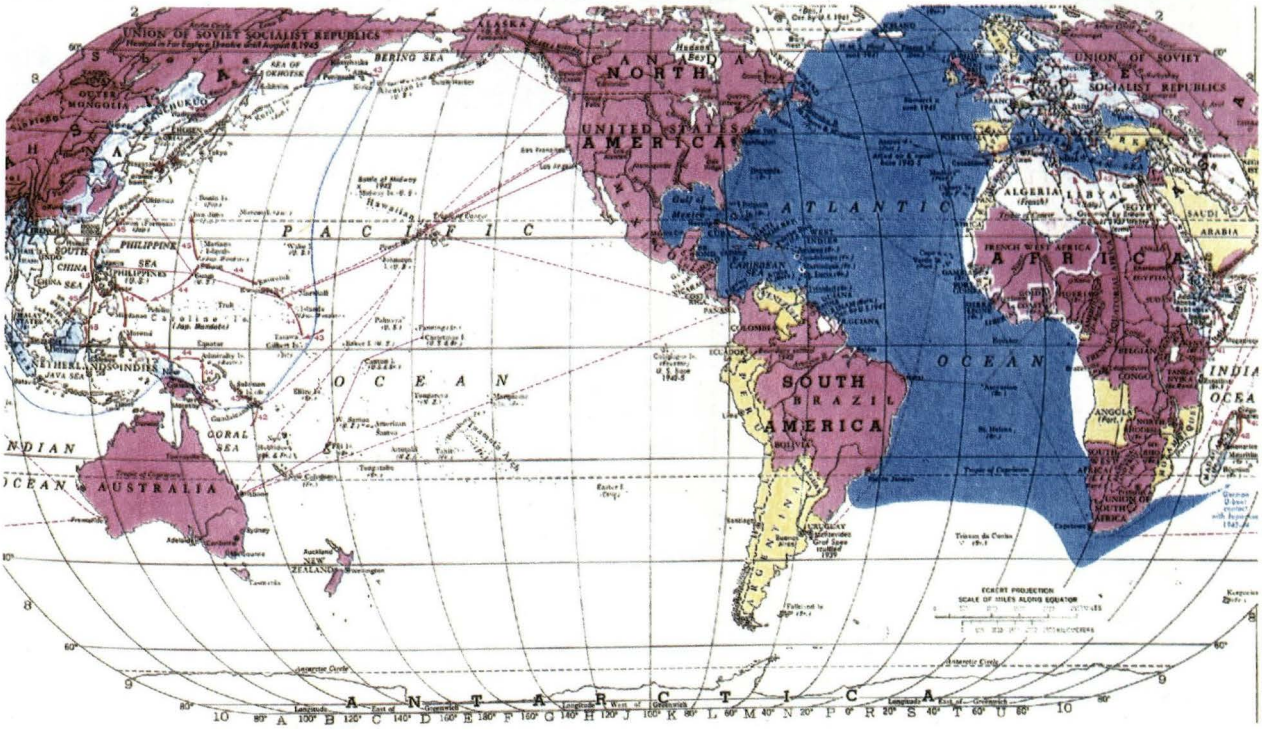


B/T "HUASCARAN"

Víctor Maúrtua 135, Lima 27, PERU Telf: (511) 442-2007, Fax: (511) 440-3929

El Perú y el Estado Continente

José García Valdivieso



Cuando Arquímedes de Siracusa enunció su principio: "Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo", lejos estaba de elucubrar que la evolución del pensamiento del ser humano, la investigación, el desarrollo y la tecnología, así como, el atrevimiento de los científicos y pensadores, harían que dicho punto necesario para mover el mundo se encontrara en el propio planeta. Se trata de la política, cuyas bases fueron establecidas por su contemporáneo Aristóteles.

La política, es la ciencia y el arte de lo posible, es la que mueve el mundo, como consecuencia de la relación de espacio-poder, donde el espacio esta dado por la dicotomía tierra-mar y el poder es el *leit motiv* del ser humano, definido por el sociólogo, economista y político alemán Max Weber como: "La posibilidad de imponer la voluntad propia al comportamiento de otras personas", siendo ésta, el fin por sobre todas las cosas, con independencia de la forma de aplicación, así como, de la relatividad del mismo.

No podemos dejar de citar a Carl Schmitt, quien sostiene que: "La existencia del poder esta supeditada, entre otras cosas, a la existencia de una obediencia disciplinada de unos hombres a otros, como consecuencia de una relación entre dicha obediencia y la protección proporcionada a cambio, donde el poderoso y los protegidos (sometidos), están ligados en una relación política; donde el poder termina cuando los protegidos dejan de obedecer".

A su vez la política, otorga por delegación, el poder de gobernar a un grupo integrante de la sociedad, para lograr esta última, satisfacer las grandes aspira-

ciones que le permitan alcanzar el bienestar general, finalidad y objetivo por excelencia de los gobiernos y anhelo de los pueblos.

De otro lado, tenemos que la siempre presente dicotomía tierra-mar, fue desde antiguo, insumida por la relación espacio-poder, sin que ello signifique menoscabo alguno, puesto que, en el concepto del espacio está lógicamente contenida la dualidad tierra-mar.

Esta dicotomía tierra-mar, presente desde los inicios de la humanidad, en su intima relación con el hombre y con los espacios vitales, se hace más intensa desde el momento en que el ser humano penetra en los océanos, aventurándose mas allá del horizonte, en búsqueda de otras tierras y con la finalidad de probar nuevas teorías relacionadas con la forma del planeta.

Dualidad, que en sus inicios sienta las bases ideológicas entre los imperios continentales y marítimos, concepción heredada por los actuales Estados, originando en su momento estas diferencias ideológicas, las dos grandes corrientes geopolíticas: ciencia y arte, esta última denominada también como la "doctrina del espacio vital", donde la naturaleza, tal como lo expresara el filósofo inglés Francis Bacon, "para ser dominada debe de ser obedecida".

La primera de estas corrientes es la liderada por el geógrafo y parlamentario inglés Sir Halford Mckinder, quien en su brillante trabajo "el pivote geográfico de la historia", resaltó la importancia de lo que denominó como la "isla mundial en el dominio del mundo"; resumiendo su doctrina, predicaba: "Quien domina la Europa Oriental-Rusia, controla el corazón continental; quien domina el corazón continental, controla la isla mundial; quien domina la isla mundial, controla el mundo".

La segunda, sustentada por el marino e historiador norteamericano Alfred Thayer Mahan, quien con su libro cumbre La influencia del poder naval a través de la historia, en 1892, inauguró, la siempre candente polémica relacionada con la superioridad de los mares respecto al dominio de los continentes en las grandes guerras de la historia. Mahan afirmaba que: "El océano era la clave del poder en la tierra y que la potencia, dueña de los mares, señorearía el mundo".

Estas son las dos grandes corrientes geopolíticas existentes, con las variables que se pudieran dar, como consecuencia de su estudio y aplicación, no abarcando en el concepto del suscrito, la creación e introducción de una nueva terminología o seudo corrientes, tales como la de océano política, puesto que ella no tiene otra finalidad prioritariamente, que la de sustentar la teoría del mar presencial, la que marcha a contrapelo del nuevo derecho del mar y secundariamente, justificar de alguna forma el crecimiento talasocrático de su poder naval, sin existir razón alguna que lo justifique, pretendiendo entre otros el convertirse en el policía regional por delegación de la potencia hegemónica.

Es pertinente señalar que la antigua dicotomía tierra-mar perdurará en el tiempo y que, a pesar de las tendencias de las doctrinas geopolíticas por establecer, demostrar y lograr la supremacía de una de ellas, existe una estrecha relación entre las mismas, una especie de cordón umbilical que establece una interdependencia entre ambas, la cual es independiente del avance que se logre conseguir como consecuencia de la evolución tecnológica, dado que tal relación estará siempre presente.

Sin embargo, lo inerte se subordina de alguna forma a lo dinámico, debido a que el poder de las naciones tiene que expresarse en forma de proyección ultracontinental; de allí la existencia del poder marítimo, compuesto por los intereses marítimos y el poder naval; donde el primero representa al desarrollo y el segundo a la seguridad. Ninguna nación puede darse el lujo de prescindir o soslayar su poder naval, quienes lo hacen se subyugan y subordinan a quienes no, pudiendo llegar a la extinción de las mismas naciones o a permitirse la expoliación de parte de su territorio y de sus riquezas. Esta es la razón *sine qua non* de la necesidad de la existencia de un poder naval, de una Armada de aguas azules, que contribuya a la seguridad nacional mediante la disuasión, que esté perfectamente aprovisionada, entrenada y lista para la acción, caso de ser necesario.

El filósofo chino Confucio, al referirse a la historia manifiesta: "Quien no conoce la historia vive en el pasado" –y su desconocimiento nos hace cometer los mismos errores– proporciona el conocimiento y la experiencia de acontecimientos y hechos memorables, de los cuales deben de extraerse enseñanzas. Para que su estudio sea válido, debe aplicarse el método autocrítico, es decir, el historiador debe retrotraerse a la época, a fin de juzgar de acuerdo con el escenario presente en la misma. Sin embargo, no debe de olvidar el enunciado de la poca conocida ley de Wolf, quien en la segunda parte de la misma, manifiesta que: "Quienes estudien el pasado encontrarán nuevas formas de equivocarse". Esto significa, que tanto la historia como la política, que son pilares fundamentales de la otra ciencia arte, la estrategia, proveen a esta, de los elementos que le permitan desarrollar el 'cómo hacer', para lograr los objetivos trazados, sin que los elementos proporcionados representen algún tipo de dogma. Finalmente, debemos decir que la historia nos recuerda, desde un contexto temporal, que la estrategia efectiva, es siempre un

calculado empleo de la fuerza y el arte de gobernar para obtener un objetivo político.

La historia es la que nos permite analizar la evolución en el tiempo de los grandes espacios regionales, como relaciones de espacio-poder; así vemos que los tres grandes combates que deciden la suerte del mundo antiguo ocurren en el Mediterráneo: las de Pelusio –actual Port Said– en el 1200 a.C., la de Salamina en el 480 a.C. y la de Actium en el 31 a.C., que permitió el dominio del mediterráneo a Roma y con ello, el predominio de Occidente sobre Oriente.

Posteriormente, viene la era de importantes exploraciones y descubrimientos y, como consecuencia de ello el desarrollo y engrandecimiento de los grandes imperios coloniales de la época, los cuales tocan a su fin con las batallas de San Vicente, Abukir y Trafalgar, que otorgaron el predominio británico por más de un siglo, llamado Pax Británica.

Llegamos así a 1914, signado por dos grandes acontecimientos: la apertura del Canal de Panamá y el inicio de la Segunda Guerra Mundial, que trasladan el predominio del Mediterráneo hacia el Atlántico, generando el segundo gran espacio regional donde evoluciona el mundo. Posteriormente, tras una pausa de combate entre guerras de 20 años, se traslada al término de la Segunda Guerra Mundial a lo que actualmente se denomina como el Hemisferio Pacífico, en donde se desarrolla la historia del mundo del presente milenio.

El término de la Segunda Guerra Mundial encuentra al mundo dividido en dos ideologías, la primera, la occidental democrática y capitalista y la segunda, la imperialista soviética, ambas ideologías luchan por la supremacía mundial. Se establecen cuatro hemisferios perfectamente marcados, los hemisferios norte y sur o de países ricos y pobres respectivamente, los que estaban perfectamente definidos, ya que la línea geográfica que los divide es la del Ecuador terrestre y, los hemisferios este y oeste, donde se encontraban contenidos dentro del primero de ellos, los países integrantes del imperialismo comunista y en el segundo las democracias capitalistas, los que geográficamente se distinguían por tales tendencias ideológicas, diseminadas en el amplio mapa mundial.

Esta lucha termina en 1990 con la caída del muro de Berlín y coincide con el surgimiento de un nuevo orden mundial y el auge del hemisferio Pacífico, el cual contiene a cuatro de las cinco o seis grandes potencias del futuro: China, Japón, Rusia y Estados Unidos de Norteamérica, algunas potencias intermedias como: Canadá y Australia y el resto de naciones-Estado que tienen posibilidades de desarrollo en el presente milenio, como Chile empeñado en lograrlo y el Perú en camino, si realiza el esfuerzo, quedando quienes no lo logren como países periféricos, destinados a subsistir o a ser insumidos por otros.

Como consecuencia de la culminación de la Guerra Fría se generan una serie de cambios geopolíticos en el mundo, la nueva visión, según Cohen, está conformada por las potencias de primer y segundo orden, y las áreas de influencia de las regiones geopolíticas y geoestratégicas, donde están contenidos los dos grandes espacios regionales de interés nuestro. El primero correspondiente al hemisferio Pacífico y el segundo al continente sudamericano, en el que puede visualizarse como parte de uno de los dos cuadrantes de marginalidad existentes; cabe señalar, que el perteneciente al continente sudamericano es el único donde no existe una potencia nuclear.

Este gran espacio regional correspondiente al hemisferio Pacífico, cuenta con el litoral más extenso del mundo, y tiene la mayor masa poblacional del planeta, ello debido a que aproximadamente el 75 por ciento de la población del planeta se ubica en una franja, que va del litoral hasta cien kilómetros tierra adentro, independientemente de otros lugares dentro de los continentes que permiten la habitabilidad y desarrollo del hombre debido a las características propias del terreno, tales como: clima, agua, tierras fértiles, abundancia de fauna. El hemisferio Pacífico es a la vez, la despensa más grande del planeta por la riqueza ictiológica que encierra, aquí se habla tres de los idiomas más difundidos: el chino,



José García Valdivieso (Lima, 1942)
Contralmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1964.
Es calificado en Comunicaciones, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Diplomado en el Naval War College de Newport, Rhode Island, USA, en Estrategia y Guerra Naval. Siguió los cursos de Logística Gerencial, Contabilidad Gerencial y Gerencia Financiera en ESAN. Diplomado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura.
De amplia experiencia docente en la Escuela Naval, en la Escuela Nacional de Marina Mercante, Escuelas de Calificación de Oficiales, Escuela Superior de Guerra Naval, Universidad de Ciencias Aplicadas UPC. Conferencista en diversas instituciones sobre Estrategia y Geopolítica.
Es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y secretario permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

el inglés y el castellano, además de innumerables dialectos derivados o no de los enunciados, se practican tres de las religiones que congregan al mayor número de creyentes: el cristianismo, el budismo y el islamismo.

El Perú se encuentra geoestrategicamente posicionado en Sudamérica. Está enclavado simultáneamente en dos de los grandes espacios regionales mundiales, el primero es el hemisferio Pacífico, llamado el espacio de poder del tercer milenio y el segundo es el continente sudamericano, el único que no cuenta con una potencia militar con capacidad nuclear. Nuestro país es privilegiado en el contexto mundial, cuenta con el 95 por ciento de los micro climas existentes en el mundo, tiene el mar más rico del planeta, posee el 16 por ciento del bosque húmedo más grande del orbe, y con aproximadamente cinco mil kilómetros de ríos navegables, los que a su vez representan un rico potencial para el desarrollo de la acuicultura y pasan a través de él los dos elementos de integración continental sudamericana, la cordillera de los Andes en el eje longitudinal y el río Amazonas en el eje transversal, cuyas nacientes le pertenecen.

Un factor importante en la constelación de poder de la era que se inicia, es el redimensionamiento de los titulares posibles de una autentica y eficaz soberanía. Sí en Grecia la unidad soberana fue la *Polis*, en la edad media el Feudo y en la edad moderna el Estado-Nación, hoy la planetarización exige actores de dimensión continental.

La historia, la geopolítica, la globalización y la naturaleza misma demandan la alianza estratégica entre el Perú y Brasil, dejando de lado recelos creados por enunciados geopolíticos de épocas pretéritas, insertándonos en las tendencias actuales y proyectándonos hacía el futuro.

O Sudamerica se integra como un Estado-Continente más, con un mercado potencial de alrededor de 350 millones de habitantes, el cual, sólo con fines de comparación es superior al de Japón y Rusia juntos, mayor que el de los Estados Unidos de Norteamérica, similar al de la Comunidad Europea constituida por quince países y representa la tercera parte del chino; liderada por sus potencias centrales Brasil y Perú, que constituyen el núcleo geopolítico sudamericano, al cual por acción centrípeta se uniría Bolivia, consolidándose dicho núcleo, lo que representaría el 62 por ciento del territorio continental sudamericano, conteniendo a su vez el 63 por ciento de la población que lo habita. Esto quiere decir que o Sudamérica se une como un Estado Continente más, o estará condenada al atraso y la dependencia sin posibilidades de futuro.

Finalmente, quisiera recordar la frase acuñada por nuestro gran historiador don Jorge Basadre: "No importa lo que fuimos, sino lo que podríamos ser, si de veras lo quisiéramos", y es aquí donde estriba lo más importante, pues nuestra realidad y potencial nacional nos dan el poder y la capacidad de hacerlo posible, sólo falta la decisión y la acción para lograrlo y esa es la misión del actual gobierno y de todos los peruanos. ⚓

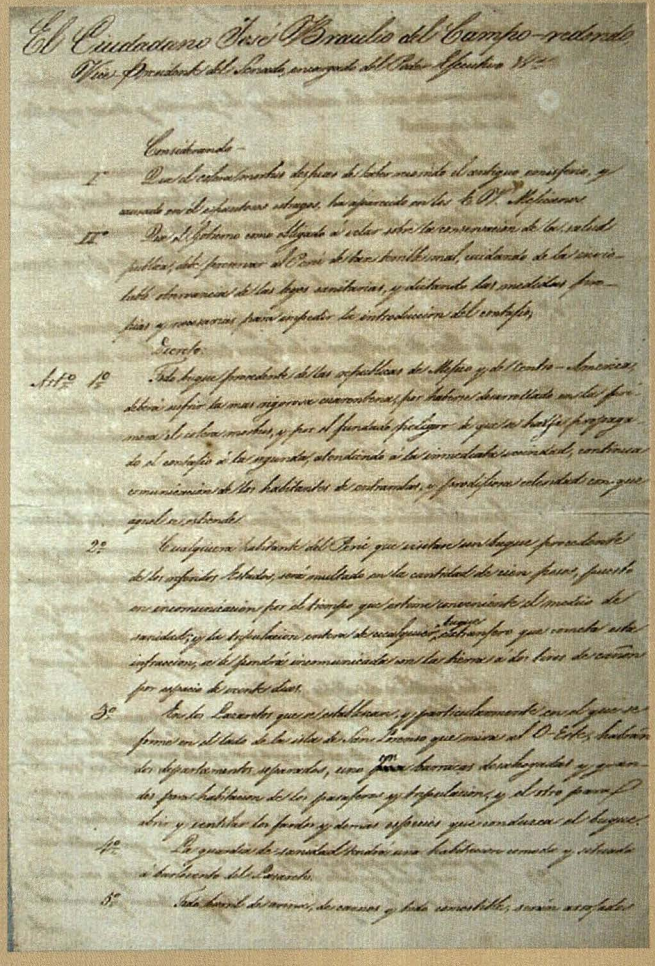
El Cólera y la Isla de San Lorenzo en la Historia de la Medicina Social Peruana Comentarios sobre un decreto precursor

Uriel García Cáceres

En el Perú, en 1833, se propagó el pánico ante la noticia de la llegada del Cólera Asiático a Méjico y Centro América. Ya estaba en el nuevo continente después de arrasar, desde 1831, el Medio Oriente, parte de Asia y Europa.

Ante esta amenaza el gobierno peruano reaccionó con prontitud y eficacia, teniendo en cuenta la escasa información sobre las reales características de esta enfermedad. Las medidas que tomó, en el contexto de la historia médico social, probaron ser las más eficaces para la realidad peruana. Además, la cuarentena marítima que se adoptó, como prevención para conjurar una enfermedad exótica y que nunca antes había salido del territorio de la India, fue una primicia en el contexto mundial. Lo adicionalmente curioso es que el decreto, que en este trabajo se comenta, fue dictado durante una etapa de desorden, lindante con el caos, de la vida política y social del país. No hacía sino unos escasos nueve años de la batalla de Ayacucho.

Los objetivos del presente trabajo son: primero, comentar las ideas sobre salud pública de la época, que se deducen leyendo el Decreto Supremo dictado por un presidente provisorio (uno de los tantos que



Manuscrito del decreto que hasta ahora permanece inédito para la historia médica.

este país tuvo), Braulio del Campo-redondo. Y, segundo, exponer el contexto político social del momento en el que ocurrieron estos hechos.

El indicado decreto está formulado en un documento[1] manuscrito, que hasta ahora permanece inédito para la historia médica. Se trata de un folio compuesto por dos hojas de cuatro carillas, de tamaño A4, manuscritas en caligrafía impecable, pero con garrafales errores ortográficos. Los escribientes del gobierno eran expertos con la pluma pero no muy doctos en el correcto manejo de la gramática. En esos tiempos no existía aún la máquina de escribir. Para este artículo su contenido se transcribe, con correcciones ortográficas, pero respetando el texto original. Dice así:

El Ciudadano José Braulio del Campo-redondo, vicepresidente del Senado

Encargado del Poder Ejecutivo.

Considerando:

Primero. Que el cólera morbus después de haber recorrido el antiguo hemisferio, y causando en él espantosos estragos, ha aparecido en los EE.UU. Mejicanos.

Segundo. Que el Gobierno como obligado a velar sobre la conservación de la salud pública, debe preservar al Perú de tan terrible mal, cuidando de la inviolable observancia de las leyes sanitarias, y dictando las medidas propias y necesarias para impedir la introducción del contagio;

Decretó:

1° Todo buque procedente de las repúblicas de Méjico y de Centro-América, deberá sufrir la más rigurosa cuarentena, por haberse desarrollado en la primera el cólera morbus, y por el fundado peligro de que se haya propagado el contagio a la segunda, atendiendo a la inmediata vecindad, continua comunicación de los habitantes de entre ambas y la prodigiosa celeridad con que aquel se extiende.

2° Cualquier habitante del Perú que visitase un buque procedente de los referidos Estados, será multado en la cantidad de cien pesos, puesto en incomunicación por el tiempo que estime conveniente el médico de sanidad; y la tripulación entera de cualquier buque extranjero que cometa esta infracción, se le pondrá incomunicada con la tierra a dos tiros de cañón por espacio de veinte días.

3° En los lazaretos que se establezcan, y particularmente en el que se forme en el lado de la isla de San Lorenzo que mira al oeste, habrá dos departamentos separados, uno con barracas desahogadas y grandes para habitación de los pasajeros y tripulación, y el otro para abrir y ventilar los fardos y demás especies que conduzca el buque.

4° La guardia de sanidad tendrá una habitación cómoda y situada a barlovento del lazareto.

5° Todo barril de harina, de carnes y todo comestible, será arrojado al agua sin abrirlos; las cartas se picarán y empaparán con vinagre antes de pasarlas a la estafeta.

6° Durante el tiempo de la cuarentena se observará una perfecta incomunicación entre los contagiados y los guardas, y demás empleados de sanidad.

7° El buque será fumigado con azufre, se pondrá incomunicado y no podrá entrar al puerto hasta concluida la cuarentena, la que se prolongará si del reconocimiento que el médico de sanidad debe practicar antes para suspenderla, resultase que hay motivo para recetar que no se ha disipado absolutamente el contagio.

8° En los puertos donde no haya lugares para establecer los lazaretos se obligará a los buques a hacer en el mar la cuarentena, a sotavento y a distancia de dos tiros de cañón.

9° Habrá un bote destinado para recibir los víveres de tierra atado a una distancia proporcionada, para que lo puedan tirar luego que haya sido provisto.

10° Los buques procedentes de los Estados del Ecuador y de Nueva Granada harán, a sotavento del puerto y a juicio del médico de sanidad, una cuarentena de observación de quince días cuando más, y de diez a lo menos; y mientras ella dure no podrán desembarcar nada; los pasajeros y equipaje quedan incomunicados con la tierra, y con respecto a la remisión de víveres, recibo y envío de correspondencia, se guardarán las mismas precauciones que con los buques de las repúblicas de Méjico y Centro América.

11° Toda persona que venga por tierra a la provincia de Piura de la distancia de tres leguas del litoral del Ecuador hará una cuarentena de observación, de seis días cuando más y de dos cuando menos, en el lazareto que se establecerá en la frontera, y a ninguna se le permitirá ingresar en ella sin acreditar con el respectivo pasaporte, o en otra forma auténtica, el paraje de su procedencia. La correspondencia que venga por aquella vía se picará y empapará con vinagre.

12° Los subprefectos de las provincias fronterizas, y con especialidad el de Piura, quedan autori-

---

1 *En la biblioteca del autor de este artículo se encuentra el original de este documento. Fue adquirido en 1994 de un coleccionista de libros y manuscritos.*

zados para tomar provisionalmente las medidas y precauciones que le sugiera su celo para evitar la aparición del cólera morbus y aún para cortar la comunicación con los Estados que rayan con el territorio de las subprefecturas de su cargo, siempre que por desgracia se introduzca en ellas el contagio.

13° Los infractores de las disposiciones anteriores quedan sujetos a las más severas penas de las leyes sanitarias.

El ministro de Estado del despacho de Gobierno y Relaciones Exteriores queda encargado a la ejecución de este decreto y de mandarlo imprimir, publicar y circular.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a 22 de octubre de 1833.

(firmado) José Braulio del Campo-redondo
p. o de S. E.
(firmado) Manuel del Río

Comentarios

La época en la que este decreto fue promulgado, en el Perú, es digna de ser comentada. Igualmente la figura del personaje que ejercía la presidencia de la república y firmante del decreto.

Hacía sólo once años de la jura de la independencia y nueve de la batalla de Ayacucho. La idea de patria y de nación recién se concretaba pero aún era borrosa. La mayoría de los peruanos, es decir, todos los nativos andinos (los llamados indios), los afro-andinos (negros y sus descendientes) y buena parte de los mestizos (europeos con andinos), quedaron marginados del movimiento independentista. Tan solo recordar, qué costumbres instituidas durante el coloniaje, estaban vigentes, como los 'pongos'[2] con los llamados indios y con los esclavos africanos. Todos los 'próceres' de la independencia eran practicantes de esos usos y costumbres. Nada menos que Hipólito Unánue tenía, en su hacienda de Cañete[3], 500 esclavos.

En gran medida los españoles nacionalizados, los criollos –descendientes de españoles– así como los mestizos emergentes sustituyeron al yugo español en la conducción de los asuntos de gobierno. La estructura y organización del Estado fue muy similar a la colonial, salvo el establecimiento del Congreso, al que, por supuesto, nunca tuvieron acceso las mayorías marginadas.



José Braulio del Campo Redondo, en un óleo realizado por José Gil de Castro, pintado en 1831. Este cuadro se encuentra en el Museo Nacional de Historia.

Criollos (españoles nacionalizados o sus descendientes) y mestizos emergentes, limeños o provincianos –los de mayor cultura o los que habían escalado a los rangos superiores de la carrera militar, principalmente– fueron los que diseñaron la política y la estructura de la nación peruana. Ellos llenaron los cuadros de los poderes del naciente Estado peruano. De allí salieron los miembros del Congreso, ministros, vocales, jefes de las fuerzas armadas o jefes de

2 *El 'pongo' era el indio obrero agrícola que estaba obligado a servir un semestre de doméstico en la casa del propietario de una hacienda, sin renumeración y de manera obligatoria.*

3 *Unánue, H.:* Observaciones sobre el clima de Lima y sus influencias en los seres organizados, en especial en el hombre. *Segunda Edición, 1815. Imprenta de Sancha, Madrid, pp. : 145 – 146. En una larga nota, a pie de página, Unánue, al comentar las virtudes del 'Bálsamo de Copaiba', que según él eran excelentes para el tratamiento del Tétano del recién nacido. Es así, que menciona que tuvo una satisfactoria experiencia con niños recién nacidos negros: En el valle de Cañete, donde está a mi dirección un ingenio de azúcar de quinientos esclavos, comenzó a extinguirse el Trismus Mascetium... Unánue mantuvo a sus esclavos hasta su muerte y los dejó en 'herencia' a sus descendientes. Cuando él, después de la independencia, formó el Consejo Supremo de Gobierno, promulgó un Decreto Ley, similar a los que hoy se dictan para proteger a los animales, consagrando un trato 'más humanitario' a los esclavos negros. (Véase: Alayza y Paz Soldán, L.: Unánue Geógrafo, Médico y Estadista. 1954, pp. : 28 – 30)*

gobierno. La democracia tuvo un sesgo vernáculo muy interesante. Baste un ejemplo, Felipe Pardo y Aliaga (1808-1868), un criollo paradigmático (su padre, nacido en España, fue un alto funcionario en los últimos años del régimen colonial, no aceptó la independencia, regresando a su país), escribió quejoso, precisamente en la época que nos ocupa, estas letrillas:

Zar de tres tintas, indio, blanco y negro
Que rige el continente americano,
Y que se llama – Pueblo Soberano[4]

Don José Braulio del Campo-redondo (1783-1837), típico criollo provinciano, nativo de Chachapoyas, fue miembro del Congreso Constituyente de 1827, representando a su pueblo natal. Luego fue senador por el departamento de La Libertad, en 1829. Parece que tuvo una bien fundamentada fama de hombre probo, constitucionalista y jurista.

El 10 de agosto de 1833, para conjurar una de las 17 revueltas y motines que estallaron durante los tres años de su gobierno, don Agustín Gamarra (1795-1841), tuvo que dejar el mando supremo en manos de un sustituto. Había estallado, en julio de 1833, una revuelta en Ayacucho, que entonces quedaba a cinco días de viaje desde Lima. Gamarra fue un soldado (mariscal) y político típico representante del 'militarismo autoritario', como tan certeramente lo denominó Basadre[5].

El gobernante sustituto resultó ser don Braulio del Campo-redondo, que en su calidad de primer vicepresidente del Senado, fue encargado por el Congreso a ejercer la jefatura del Estado. Hay, en la historia de los gobernantes, escasos datos sobre su actuación como presidente provisorio, que sólo duró 104 días. En el *Diccionario Histórico Bibliográfico del Perú*[6] consta que cuando se hizo cargo emitió una proclama en la que manifestaba que: "todo buen ciudadano, que todo patricio honrado y amante de su país, se acerque, me instruya y me pida... Que por sus órganos legítimos se me haga oír incesantemente la opinión pública, para marchar siempre al unísono con ella"[7].

Así parece que fue; al llegar la aterradora noticia del 'cólera morbus', alguien aconsejó al diligente presidente provisorio para tomar medidas de prevención contra esa epidemia. Posiblemente, fue Miguel Tafur, como rector de la Universidad de San Marcos y, al mismo tiempo, protomédico general de la República, una de las varias instituciones que perduraron después de la independencia pues, el anterior protomedicato, con Tafur como su presidente, siguió funcionando. Lo mismo sucedió con la Universidad de San Marcos; Tafur, el rector del régimen virreinal, continuó y, no sólo eso, recibió a San Martín y a Bolívar con las mismas ceremonias de ridículo boato con las que en los tiempos del coloniaje fueron recibidos los virreyes.

Tafur, posiblemente, fue consultado, a pedido de parte o de oficio, para la elaboración de este decreto, este funcionario, en octubre de 1833 –hay evidencia– pues aún gozaba de buena salud. Una *violenta enfermedad* lo llevó a la tumba en diciembre de ese mismo año[8] y un mes después del término del mandato del presidente provisorio Campo-redondo. El presidente del Tribunal del Protomedicato era la autoridad máxima en todos los asuntos médicos, como la vigilancia para el buen ejercicio de la profesión, la calificación y la acreditación de los profesionales de la salud, pero, sobre todo, era el consultor oficial del gobierno en todos los asuntos referentes a la salud pública. No hubo, hasta fines de ese siglo, una agencia del gobierno central que se ocupase de los asuntos de salud y medicina. Recién, a fines de la década de 1890, se creó la Dirección de Salubridad, dentro del nuevo Ministerio de Fomento y no es hasta 1939 que se crea el Ministerio de Salud.

Otro prestigioso consejero pudo ser Hipólito Unánue, pero él falleció un mes antes, en julio de 1833[9], que el aludido presidente provisorio entrara a gobernar. Unánue, además, desde su regreso de España, en 1817, ya no ejerció la docencia ni menos la profesión médica. Para entonces era un acaudalado hacendado, además de albacea de la inmensa fortuna de la familia Landaburu. Es casi seguro que él, antes

---

4 *Pardo, F.:* Poesías y Escritos en Prosa. 1869, *(Obra póstuma) A. Chaix et Cie., París , pp. : 43*

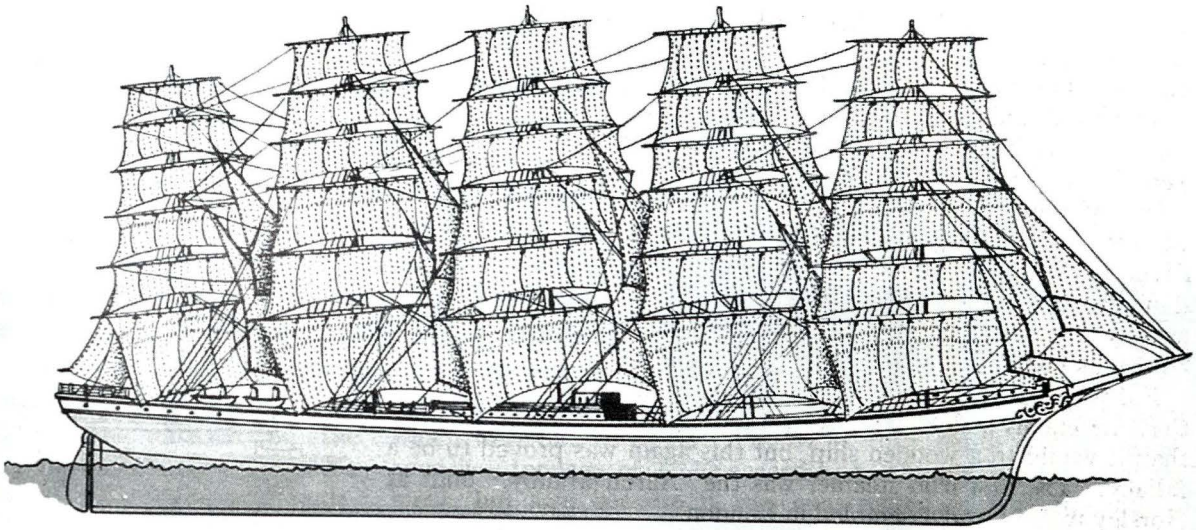
5 *Basadre, J.:* La Iniciación de la República. Contribución al Estudio de la Evolución Política y Social del Perú. *1929, F y E Rosay, Lima, pp. : 217- 249. También en los capítulos XIV y XV del Tomo I, de la Historia de la República del Perú, del mismo autor., Ediciones Historia, 1961.*

6 *Editorial Milla Batres:* Diccionario Histórico Biográfico del Perú *(Siglos XV-XX). Tomo II, 1986. Barcelona, pp.: 245-246*

7 *(Op. Cit) Milla Batres.*

8 *Necrología del D. D. Miguel Tafur y Zea, rector de la Universidad de San Marcos y protomédico general de la República, Lima 1833. Imprenta del Constitucional por Lucas de la Lama, Colección Zegarra, Miscelánea. Tomo No. 228 (Biblioteca Nacional)*

9 *Avendaño, J.:* Hipólito Unánue y su Época. *1961 Revista Médica del Hospital Obrero. Vol. X, p.: 85*



En veloces barcos como éste – con cinco mástiles de velamen y quilla afilada para cortar las aguas con menos resistencia - el Cólera fue transportado de un puerto a otro. Al salir de Bengala, en la India, los contagiados con cólera tenían tiempo para desembarcar en un puerto fuera de dicho país. En las lentas embarcaciones anteriores los enfermos morían antes y entonces sus cadáveres eran arrojados al mar.

de morir en julio de 1833, tuvo noticias de la pavorosa epidemia que salió de la India e invadió Europa y América.

El cólera asiático (*C. morbus*, a diferencia del *cólera nostra*, que era una afección diarreica común, de etiología distinta) se mantuvo, por siglos, confinado en Bengala, India. No se propagó fuera de ese país por dos razones. Una, por que es una enfermedad aguda que tiene un corto período de incubación y duración. Se caracteriza por diarreas profusas, las más abundantes de la patología digestiva; esto conduce a la deshidratación con un grave trastorno metabólico por pérdida de electrolitos, especialmente de sodio y potasio. La muerte o la curación espontánea se producen, en los enfermos sin tratamiento adecuado, a las 48 o máximo 72 horas de iniciadas las diarreas. El contagio es por vía fecal oral; por consiguiente, se propaga con rapidez cuando no hay servicios de agua potable y desagüe con obras de alcantarillado que garanticen que sus aguas no contaminen los alimentos. Como complemento se recomienda hábitos higiénicos escrupulosos después de defecar.

La otra razón, para el inicial confinamiento en la India, fue la lentitud de los barcos veleros comerciales. Los enfermos que subían a un buque sucumbían mucho antes de llegar a un puerto fuera del subcontinente indio. Pero a fines de la década de 1820 los armadores norteamericanos, primero, y luego los europeos, construyeron veleros más veloces, con quillas agudas que cortaban fácilmente las aguas; además, los dotaron de velámenes de gran superficie. Por muchas décadas estos veleros, llamados 'Clippers', fueron las más veloces embarcaciones, aún después de la aparición de los vapores. La consecuencia fue que el cólera viajó con la velocidad requerida para propagarse *urbi et orbi*. Pasó a El Cairo y de allí a Europa. Hay que tener en cuenta que la mayoría de las grandes ciudades del viejo continente carecían de obras de ingeniería sanitaria para el suministro de agua y desagüe. Por Irlanda llegó a Canadá (Québec) y de allí a toda Norte América[10]. Salió de la India al Cairo y de allí a Europa y el resto del mundo, en el corto plazo de unas semanas.

Al año siguiente, en El Cairo, la primera epidemia de esta plaga produjo, en pocos meses, 14 por ciento de disminución de la población total[11]. La mortalidad fue pavorosa y luego se esparció el terror. La medicina, como disciplina científica, todavía estaba en pañales. Para el tratamiento se recomendó alucinantes recetas, enemas, sangrías profusas, productos opiáceos, inclusive morfina[12]. William Osler, en 1892, en su afamado libro *The Principles and Practice of Medicine*, fue el primero en darse cuenta de los beneficios de administrar suero salino a pacientes con cólera asiático en grave estado de deshi-

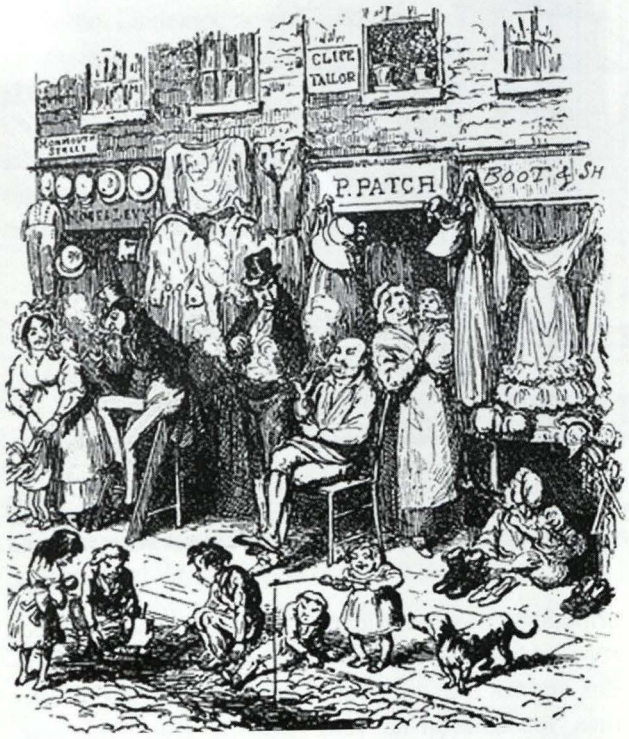
---

10 *Rosen. G.* A History of Public Health. *Expanded Edition, 1993, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, pp.: 251-263.*

11 *Laverne Kuhnke.:* Response and Modernization: Preventive Medicine and Control in Egypt, 1825-1850. *(Unpublished Ph.D. dissertation, Chicago, 1971). Citado por: McNeill, W. H.: Plagues and Peoples. 1976, Anchor Press/Doubleday, New York, p.: 263.*

12 *Álvarez, F.:* Formulario Universal. *1841 Tomo Tercero, Viuda de Calleja e Hijos, Madrid, p.: 486. Aquí se puede encontrar, en el capítulo de terapéutica, una larga lista de recetas para el tratamiento de (sic) el cólera morbo asiático; desde sangrías hasta infusión de yerba buena o enemas que contenían opio.*

13 *Osler, W:* The Principles and Practice of Medicine. *1892, D. Appleton and Company, New York, p.: 124.*



Grabado de la época en la que la luchadora social, de ancestro peruano, Flora Tristán, visitó Londres, en la década de 1850, dejando testimonio escrito sobre las condiciones infrahumanas en las que vivían los desposeídos de fortuna.

dratación[13]. Hasta la década de 1930 no se tuvo una idea concreta sobre la fisiopatología de la deshidratación por diarreas.

El cólera dejó de ser una amenaza después que John Snow[14], en 1849, hiciera la certera observación de las aguas de un pozo para uso doméstico, en la calle Broad, en el barrio Soho, de Londres, las que estaban contaminadas con heces. El aludido médico inglés, en un sencillo estudio de seguimiento de los consumidores de esa fuente y su relación con la presencia del cólera, demostró que quitando la manija de la bomba, para evitar que se siguiera consumiendo esa agua, la enfermedad desapareció[15]. Así, mucho antes que Roberto Koch descubriese la bacteria causante de la enfermedad, el cólera fue combatido exitosamente y prácticamente erradicado de las grande ciudades como Londres, Edimburgo París, Nueva York, Chicago y Buenos Aires.

Ese lugar, el barrio Soho de Londres, era un asqueroso muladar cuyas condiciones de vida infrahumanas fueron descritas vívidamente por Flora Tristán[16]. Un grabado de la versión castellana de la obra de Flora Tristán es muy parecido a la conocida lámina de las calles de Lima dibujada por Leonce Angrand, casi al mismo tiempo. Lima y todas las ciudades de la costa eran, en 1833, una invitación abierta al cólera. No hubo, hasta 1908, agua potable ni desagüe y, en la época de la presidencia de Del Campo-redondo, las bacinicas con deyecciones (inclusive las de palacio de gobierno) eran arrojadas a las acequias que corrían a tajo abierto por el centro de las calles de todos los centros poblados del Perú. Claro está, que esto era común ver, también, en las capitales europeas y norteamericanas.

A Londres, Paris, Milán, Barcelona, Québec, Montreal, Nueva York o Méjico llegó el cólera, por primera vez, entre 1831 y 1833. ¡Al Perú sólo llegó en febrero 1991! Más de un siglo y medio después. Se puede colegir alguna explicación analizando el Decreto Campo-redondo (DCr.). La observación de John Show, en 1854, sirvió para que en el transcurso de los siguientes 25 años, en todas las ciudades de Europa y América se construyeran grandes obras de agua y desagüe. El cólera fue controlado mucho antes que se demostrase que las enfermedades epidémicas eran causadas por gérmenes. Se comprobó, que era una enfermedad cuya verdadera etiología era la pobreza, la ignorancia y la injusticia social.

Pero en el Perú, concretamente en la costa peruana, hay un parámetro interesante. El arenal sulfuroso del desierto ribereño peruano constituye una barrera infranqueable para el viaje del cólera, de un oasis a otro, desde Tumbes hasta Tarapacá. Aún, desde la isla San Lorenzo al Callao. El *Vibrio Cholerae* no puede vivir en el desierto, porque necesita mucha agua para sobrevivir y propagarse. Su medio ambiente es el agua dulce o marina; por consiguiente, las deyecciones en el desierto conteniendo los gérmenes causantes dejan, rápidamente, de ser peligrosos. En la costa peruana no existió sistemas de eliminación de deyecciones por agua, excepto en la poblaciones de mayor importancia como Lima. Hasta muy entrado el siglo XX, la mayor parte de los pobladores, especialmente los campesinos, defecaban en el desierto. Por ello, el decreto del presidente provisorio Del Campo-redondo fue, para la realidad peruana, de una eficacia muy grande.

Posiblemente se tomó esta medida por imitación con las antiguas prácticas de aislamiento de enfer-

---

14 *John Snow (1813-1858) fue un higienista y anestesista británico. Introductor del éter en su país. Le administró cloroformo a la reina Victoria, en dos de sus alumbramientos. Su obra On the Mode of Comunication of Cholera (1849) es considerada como fundadora de la epidemiología moderna. (Tomado de The Oxford Companion to Medicine, 1988, editado por Walton, J. Y col. Gryphon Editions, Inc. , Birmimham, Alabama, p.: 1315.*

15 *McNeill, W.H.:* Plagues an Peoples. *1976, Anchor Press/Doubleday, Garden City, N.Y. pp.: 266-267*

16 *Tristán, F.:* Paseos en Londres. 1970. *Biblioteca Nacional del Perú, Lima, pp. : 4 –6. Esta obra es una traducción de la edición original, en francés, que apareció en 1840, con el título: Promenades dans Londres.*

mos 'contagiosos'. Cuando no se tuvo sino la borrosa idea que el contacto con los atacados por una enfermedad epidémica facilitaba su propagación, se pensó que aislando a los pacientes se podía controlar una epidemia.

La cuarentena decretada inicialmente en 1833, tuvo la virtud de ser, para el Perú, de una extraordinaria importancia. Un enfermo de cólera en Paita no podría esparcir esa enfermedad a las ciudades vecinas porque el desierto, con sus arenas sulfurosas, impedía una rápida propagación de una población a otra o de un valle a otro. Las deyecciones, que por milenios acostumbraban eliminar, eran dejadas en el desierto por los viajeros.

Mientras que las cuarentenas no sirvieron para detener el cólera en otras partes del mundo, en el Perú fueron eficaces. Hasta las primeras décadas del siglo XX, para movilizarse de un valle costeño a otro había que 'viajar' por dos o tres días, atravesando los inhóspitos arenales. Por ejemplo, entre Lima y Cañete el viaje duraba un día y medio; y, varios días más para otros lugares.

Pero Max Josef von Pettenkofer (1818-1901) se encargó de demostrar que la dominante etiológica en la producción de la enfermedad producida por el *vibrio cholerae* no era el germen sino algún otro factor. El ácido clorhídrico del estómago constituye una barrera infranqueable para esa bacteria. Por ello resulta importante proponer una explicación más coherente para la súbita aparición del cólera en el Perú, en febrero de 1991. Produjo una epidemia que es la más extendida jamás recordada antes en la historia de las epidemias del mundo. Causó 380 mil casos en un solo país y en un solo año. Por este motivo, el Perú fue objeto de un escrutinio mundial. La opinión pública fue sacudida y las observaciones sobre los diversos orígenes produjeron enormes pérdidas económicas para la industria pesquera.

Para buscar una explicación hay que recurrir a la medicina social, a esa descuidada disciplina que busca la interrelación entre los fenómenos socioeconómicos y las enfermedades, especialmente, las epidémicas. Aquí, para el caso del cólera, hay que leer a A.T.W, Simeons que, en su *Man's Presumptuos Brain,*[17] dijo:

"Trabajando en medio de un brote epidémico de cólera uno no puede dejar de observar este extraño hecho: los que más son afectados por la epidemia son los adolescentes, los jóvenes trabajadores, la madre ama de casa, el jefe de familia sostén del hogar. En cambio es raro que caiga el niño pequeño o los ancianos y decrépitos. El cólera se produce por la deglución de un microbio denominado 'vibrio' y es bien conocido que este microbio es altamente sensible a los ácidos. El ácido clorhídrico está presente en el estómago de las personas normales en cantidades

17 Simeons, A. T. W. : The Man's Presumptuos Brain (London, 1960). Citado por Brian Inglis en A History of Medicine. 19 65, The World Publishing Company, New York; pp. : 181-182.



Acuarela de D'Angard, mediados del siglo XIX mostrando una calle de Lima con las deplorables condiciones sanitarias. Era una invitación a la aparición del cólera asiático; sin embargo, las arenas sulfurosas del desierto fueron una eficaz barrera contra ésta enfermedad.

suficientes como para matar cualquier cantidad de microbios del cólera. ¿Cómo entonces el vibrión colérico atraviesa esa barrera tan formidable?".

La respuesta a esta observación epidemiológica puede estar en el hecho, de que el pánico produce una supresión de la secreción del ácido clorhídrico en el estómago. Esa sería una lógica explicación para la aparición de cólera, cada vez que ocurren catástrofes en las que hay condiciones de destrucción de las instalaciones sanitarias al mismo tiempo que el pánico, que ataca principalmente a las personas que son las más responsables de los núcleos sociales afectados. Podría especularse que, en febrero de 1991, pocos meses después de una súbita alza del costo de vida, en agosto del año anterior, los peruanos estaban con una sensación terrorífica de inseguridad. Pudieron darse las condiciones ideales para la propagación de la enfermedad.

En resumen, el documento que aquí se comenta invita a comentar y reflexionar sobre el cólera, una enfermedad sobre la que, apenas salió de la India en 1830, su lugar de origen, el Perú tomó medidas sanitarias para su control. Sin embargo, al contrario de lo que ocurrió en otras latitudes, sólo en 1991 se presentó con caracteres verdaderamente pavorosos. ⚓



Uriel García Cáceres
Profesor de Patología en las universidades Cayetano Heredia y San Martín de Porres. Dedicado a la investigación y la docencia; ha contribuido a la literatura médica en los campos de especialidad. En los últimos tiempos, de manera creciente, cultiva la Historia de la Medicina y la Paleopatología con contribuciones originales.

La importancia de la Educación en valores

Giséle Velarde La Rosa



Los valores son 'conceptos-guía', cuya relación por parte de ser humano hacen la vida mejor.

El tema que desarrollo, sólo puede ser abordado en la medida en que esclarezcamos las preguntas que le son sustanciales: ¿qué es un 'valor'?, ¿dónde reposa su validez?, ¿qué significa 'educar en valores'?, ¿tiene sentido hablar de una educación en valores en el Perú?, ¿se pueden aprender los valores o son inherentes al ser humano y se trata sólo de descubrirlos en nosotros? Estas son las interrogantes fundamentales que trataré de explicar, con miras a su justificación.

Los valores y la ética: naturaleza y sentido

La primera pregunta es aquella que indaga por el valor: ¿qué es un 'valor'?, ¿qué hace que 'algo' se considere como un valor? Pensemos en valores reconocidos por todos: la honestidad, la veracidad, la sinceridad, la justicia, el respeto, la integridad, la valentía. ¿Qué tienen todos estos conceptos en común? Más preciso: ¿cuál es el 'común denominador' de los comportamientos que sustentan, o dan vida, a estos conceptos, sin los cuales estos términos sólo serían palabras vacías? El común denominador aquí es que todos estos conceptos tienen como correlato, comportamientos o acciones que *permiten*, *mejoran* y *engrandecen* la vida humana. Los 'valores', entonces, –también llamados 'virtudes' o 'ideales'– se caracterizan por ser 'conceptos-guía' cuya realización por parte del ser humano hacen la vida mejor, digna de ser vivida.

Podemos así, definir un 'valor' como *aquel concepto-guía de la conducta humana que apunta a la realización de una vida buena y feliz*. De allí, que



consideremos 'buenas' o 'morales' las conductas que dan muestra de la verdad o que respetan al otro y que descartemos como 'malas' o 'inmorales' las que fomentan la mentira o que denigran a los demás, entre otras. Vale decir, que el reto de la ética está en conciliar los intereses de la sociedad con los del individuo, de manera tal que, el actuar individual y particular, se reconozca en la mayor medida posible dentro de la moral social.

Detengámonos ahora en este tema de la 'vida buena' o de la 'vida feliz'. *Establecer una vida 'buena' o 'feliz' es el objetivo de la ética* y los valores son entonces los 'conductos' que nos llevan a ella. Lo que la ética –o la moral– busca como disciplina, a través de las distintas teorías que la componen, es que los seres humanos alcancemos una realización plena a lo largo de nuestras vidas. Esa realización plena, o moral, fue inscrita en ciertos conceptos que constituyen el *telos* o finalidad de las acciones humanas. Estos conceptos son: 'el bien', 'la felicidad', 'la justicia', 'la dignidad' y 'el sentido de la vida', más allá del significado atribuido a estos conceptos, en las diferentes épocas y culturas. Comparativamente, podemos decir que así como la 'acción buena' es el correlato del 'valor'; la 'vida feliz' es el correlato de la 'ética'.

Sobre la ausencia de ética en los peruanos

La razón principal por la que a los peruanos, nos es difícil seguir valores es porque somos un país que *ha heredado la autonomía* propia a la modernidad occidental, *pero no la ha hecho propia.* Es decir, no somos, nosotros mismos, autónomos –racional y emocionalmente autónomos–. Esto es fácil de percibir si revisamos la manera cómo aprendimos en general y cómo recibimos los valores en particular: a la mayoría de los peruanos, nos trasmitieron los valores por tradición (familia, colegio, iglesia) y de una manera memorística, o irreflexiva, y hasta impositiva.

Esta forma acrítica y pasiva de transmisión de valores, que implica la enseñanza memorística, nos dificulta seguirlos o que los quebrantemos con facilidad, pues no *interiorizamos* la *necesidad de* tener valores –de tener normas-, lo cual es un paso *previo* al establecimiento y seguimiento de un valor. Primero, debe surgir *la conciencia de la necesidad* de la norma, del valor, para que después surja el valor, o la norma específica, y podamos finalmente seguirla. Estas carencias explican por qué los valores se nos presentan cada vez más como conceptos vacíos que poco, o nada, tienen que ver con nuestras acciones y realizaciones cotidianas.

Igualmente, y como parte de nuestras carencias educativas, el tema de la *fundamentación* del valor también nos resulta ajeno y este desconocimiento colabora en nuestra ausencia de ética. No sabemos de dónde proviene el sustento de los valores que afirmamos y supuestamente seguimos, y muchas veces tampoco sabemos que deben estar fundamentados. Esto explica además, que diversas personas a lo largo de su vida hagan suyo un sustento popular con miras a ordenar sus vidas y establecer una suerte de fundamento moral que los oriente en sus acciones y les ayude a delimitar el bien del mal. Se trata del conocido 'no hagas a otro lo que no quieres que te hagan' que, en la práctica, para muchos constituye el fundamento de sus acciones.

La fundamentación de los valores

Es preciso señalar que, si bien es posible tener distintas maneras de fundamentar los valores –y de hecho las tenemos a través del tiempo y las culturas–, es necesario que dicha base exista en toda propuesta ética, para que ésta tenga validez y pueda regir como tal. Asimismo, debe tomar en cuenta a todos los seres humanos y no la conveniencia de algunos en particular, dado su interés en la vida buena.

En nuestro caso particular, las dos propuestas éticas que forman parte de nuestro bagaje histórico-social occidental, es principalmente la cristiana –cuyo fundamento es Dios– y la de Thomas Hobbes –en la que el fundamento es el 'consenso' o 'pacto social'–. La diferencia más importante entre ambas propuestas está en que la cristiana se cimenta en la fe y la del pacto social en la razón, siendo esta diferencia uno de los motivos por los cuales hay una gran irresponsabilidad y contradicción en los comportamientos de los peruanos, así como considerable confusión en torno a la ética.

Cabe agregar, que en la práctica, los valores de ambas propuestas no discrepan en gran medida. Sin embargo, es muy distinto que el ser humano *reciba*

esos valores de su Dios (recordemos a Moisés recibiendo de Dios los *Diez Mandamientos*) a que *crea* en ellos por un proceso racional –lo cual no excluye su creencia en Dios, sino que lo sitúa en un nivel diferente de comprensión y lo hace más comprometido, autónomo y responsable–. El proceso de autonomía requiere que nos responsabilicemos de nuestra vida y que no deleguemos en otros, ni en Dios, nuestras decisiones fundamentales. De allí, que la 'autonomía' se asocie con la 'adultez'.

Hacia la formación de una conciencia moral

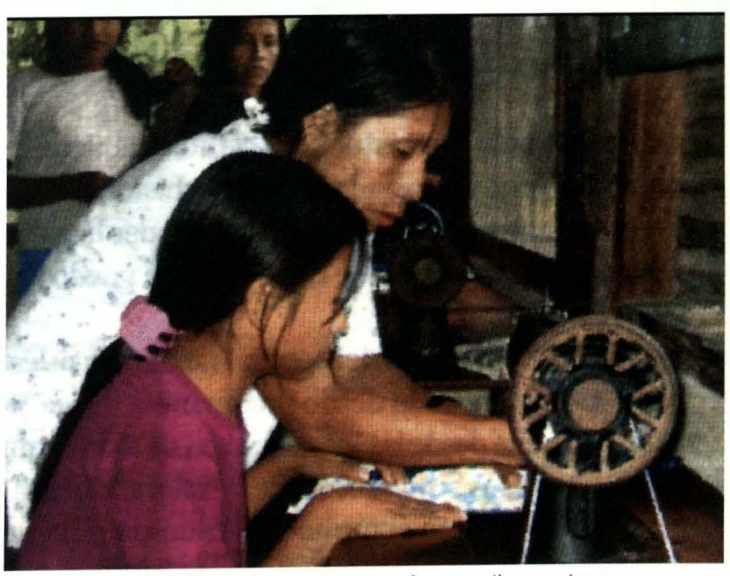
Es importante detenernos en el tema de la interiorización del valor, o de la norma en general, dado que mientras que los peruanos no comprendamos su necesidad, la vida entre nosotros no tendrá posibilidad de mejorar y seguiremos viviendo presos de la violencia, la injusticia y la prepotencia.

Por otro lado, pretender hoy insistir en que hay que inculcar, o recuperar, valores de una manera acrítica, o impositiva, no dará mayores resultados porque habiéndonos llegado la autonomía como un 'bien ajeno' no la sabemos ejercer responsablemente. El peruano actual, posmoderno, se siente libre para ejercer su deseo de disfrute como mejor le guste y no es sino a través de un proceso de concientización –en el que este ser libre se *involucre activamente*– que la situación que vivimos actualmente, se puede revertir en el tiempo. Adicionemos, los hechos vividos en los últimos años en el país, que deterioran más nuestra ya precaria *conciencia moral,* que es la que *nos indica cómo debemos 'comportarnos bien'* ante las diversas circunstancias que se nos presentan en la vida.

Es por este motivo, que urge idear algún ejercicio que nos ayude a *interiorizar la necesidad del valor* y a formar –o fortalecer–, así, nuestra conciencia moral. Por ejemplo: los peruanos deberíamos preguntarnos *qué nos motiva a actuar.* Es decir, tratar de esclarecer, para nosotros mismos, nuestra intención en la acción: por qué vamos a hacer lo que estamos pensando hacer –oportunismo, bondad, sólo mi propio bienestar, mi bienestar y el de los demás, salir del apuro, utilidad–. Este ejercicio tiene una inspiración kantiana, dado que lo que Kant propugnó fue que antes de realizar una acción pensemos si las máximas (principios particulares) que la rigen podrían acceder al *status* de leyes universales (principios válidos para todos).

Otro ejercicio fundamental, esta vez de inspiración aristotélica, es preguntarnos *qué consecuencias tendrá la acción que realicemos.* Dicho de otra manera, ¿qué voy a lograr con lo que quiero hacer?, ¿cómo va a repercutir mi acción sobre mí mismo y sobre los demás? ¿Va a ser un logro correcto, elogiable, dignificante, positivo, o, más bien, va a ser un logro incorrecto, sancionable, indigno y negativo? ¿Vamos a dañar a otros con nuestros actos ó los vamos a dejar ser en su voluntad? Las preguntas planteadas en estos dos ejercicios son las que, de diversa manera, están presentes en una persona que tiene 'conciencia moral'.

Y si nos detenemos en ellos, veremos que tienen *una constante:* estamos haciendo una *reflexión. En efecto, la ética presupone siempre reflexión o capacidad reflexiva.* La moral no surge en un pueblo, hasta que sus miembros acceden a un nivel de reflexión frente a sus acciones y vivencias. Esto no sólo apoya nuestra idea de que no hay que transmitir valores de manera memorística o acrítica, sino también permite entender por qué los peruanos nos comportamos cada vez de manera más inmoral. La respuesta aquí está en que los peruanos somos cada vez más 'cortoplacistas' y *el* 'cortoplacismo' *es una actitud pre-reflexiva* –e inclusive, a veces, hasta irreflexiva–.

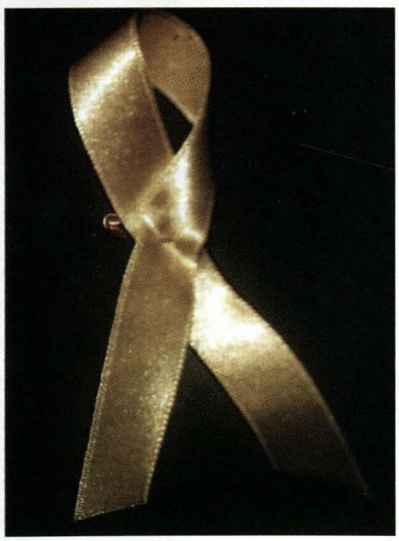


Los peruanos deberíamos preguntarnos qué nos motiva a actuar.



Gisèle Velarde La Rosa.
Filósofa social, especialista en ética y filosofía política, es Licenciada en Filosofía y egresada de la Maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en donde fue docente de filosofía y ética durante más de diez años. Ostenta, también, un postgrado en Relaciones Internacionales de l'École des Hautes Études Internationales, París, Francia. Su trabajo se caracteriza tanto por la docencia e investigación académica como por la proyección social de las ideas, a través de actividades culturales (CCPUCP, Alianza Francesa, Petroperú, Antares) y de consultorías y proyectos de desarrollo (UPC, Fundación Ferreyros, Escuela Naval, Apoyo, GRADE). Ha dictado múltiples conferencias y publicado diversos artículos. Actualmente, escribe su primer libro.

Que nada nos importe, salirnos a cualquier precio con nuestro gusto, que lo mismo dé 'Chana que Juana', que sólo me interese mi provecho inmediato y personal, son los rasgos claros de un 'cortoplacismo' que evidencia la ausencia de reflexión propia de la inmediatez de la acción. La 'viveza criolla' que nos caracteriza, responde precisamente a esta mentalidad 'cortoplacista', donde sólo importo yo y no los demás. 'El vivo' se mueve sólo motivado por su interés inmediato, personal y autosubsistente. Con el tiempo, el negociante que hace negocios sucios y compra a todo el mundo, sufre el rapto de un hijo o la intimidación de su familia; la autoridad que abusa de su poder es sancionada por el sistema o, peor aún, sufre la venganza del que suele tomar la justicia en sus propias manos. Y cuando el caos moral es tan grande, como es el caso actual en el Perú, los inocentes son juzgados como culpables y los culpables aparecen como inocentes. La vida, entonces, pierde su valor y el ser humano se denigra hasta el nivel de una cosa, que puede ser manipulada al antojo de unos y ante la pasiva mirada de todos.



El sentido de la educación en valores

¿Tiene entonces sentido educar en valores? Por todo lo dicho hasta aquí, es evidente que no sólo sí tiene sentido una educación moral, sino que en el Perú es urgente realizar un trabajo de esta naturaleza en los diversos niveles y en todos los sectores de la sociedad. Una forma de hacerlo, es comenzar a esclarecer los temas que le son pertinentes, reflexionar y dialogar al respecto.

Hoy en día, no se considera que los valores sean inherentes al ser humano. En general, esa creencia corresponde a los periodos premodernos previos al siglo XVI, en los que se pensaba que los valores eran otorgados al hombre por Dios (cristianismo), o que el alma los conocía antes de nacer pero los olvidaba al unirse al cuerpo, y que era a través de la educación que los recordábamos y reconocíamos en nosotros (Platón). A partir del siglo XVI se abrió paso a la autonomía racional y el ser humano comenzó a establecer –él mismo– qué es un valor. Podríamos decir que 'crea los valores racionalmente', sea a través de un consenso racional empírico (Hobbes, Locke) o a través de un consenso racional *a priori* (Kant).

No obstante, lo importante ahora, y *para los fines de la vida,* no es tanto si los valores son inherentes ó creados por el hombre, sino que su existencia es necesaria para la vida en común. *Lo que es fundamental para la vida es que tengamos valores*. Es decir, más allá de nuestras creencias particulares y culturales sobre el origen de los valores, *resulta necesario que* los valores tengan una *existencia* y *viabilidad* en la realidad a través de nuestras acciones. Y que 'educar en valores' sea siempre una tarea necesaria para toda vida en comunidad.

Ahora bien, ¿quiénes deben o pueden educar en valores? Más allá de las diversas disciplinas que educan o discuten sobre la ética, el tema de la 'educación en valores' es una preocupación fundamentalmente ligada al ámbito de la educación, mientras que 'la ética' es una rama de la filosofía. Entonces, en principio, el educador –en valores– debe trabajar sobre lo aportado por el filósofo, cuya especialidad es la ética. No obstante, esto no restringe la 'educación en valores' sólo al educador y al filósofo, y menos aún cuando *en la práctica* pocos de ellos asumen esta responsabilidad o son coherentes con sus principios. Por otro lado, personas de diversas vertientes del conocimiento pueden educar en valores y de hecho lo hacen.

Un *real* 'educador en valores' es quien ha internalizado en sí la diferencia entre el bien y el mal, y que está consciente de que esa diferencia debe existir para que la vida sea vivible; tiene una conciencia *moral*. Y sobre todo, un 'educador en valores' es una persona dispuesta a 'ejercer' o hacer valer sus valores cuando la situación lo requiere: está dispuesto a decir la verdad cuando los demás mienten; está dispuesto a no robar cuando los demás roban; está dispuesto a respetar al otro cuando la mayoría lo discrimina, lo maltrata y no lo reconoce.

Así, e*l verdadero educador en valores se muestra en las circunstancias límite,* cuando todos claudican y cuando el bien y el mal se han vuelto indiferenciables para la mayoría. Son estas personas las que no claudican, las que le dan existencia y sentido a los valores. La gran tarea de la 'educación en valores' es lograr que estas personas crezcan en número e intención. La diferencia en la calidad de una vida está en cómo la vivimos, y una vida con ética debe resultarnos claramente mejor, aunque como todo lo que vale en la vida implique un esfuerzo constante. ⚓

El Acuerdo Marco para la conservación de los recursos pesqueros en la alta mar del Pacífico Sudeste: un importante desafío

José Luis Guerola Lazarte



Las unidades de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, son factor importante en la conservación de los recursos pesqueros en alta mar.

En la VI Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados Miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) celebrada en Santiago de Chile del 14 al 15 de agosto del 2000, se suscribió el Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Pesqueros en la Alta Mar del Pacífico Sudeste. Instrumento, que constituye un importante paso en el ordenamiento jurídico de los océanos y que busca además, regular la pesca en una extensa zona de alta mar del Pacífico Sudoriental. Se trata de una medida adicional destinada a restringir la doctrina de *mare liberum*, libertad de los mares, –tenazmente defendida en 1609 por el holandés Hugo van Groot, conocido como Grocio–, destinada a brindar a los Estados ribereños una mayor competencia a fin de asegurar la conservación de sus recursos pesqueros.

El Acuerdo Marco fue formulado en respuesta a una decisión adoptada en la V Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados Miembros de la CPPS, celebrada en Santa Fe de Bogotá el 4 de agosto de 1997. En esa reunión, a instancias de Chile, los cancilleres encargaron a la CPPS la preparación de un acuerdo sobre Pesca en Alta Mar en el Pacífico Sudeste, destinado a implementar las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (Convemar),

las cuales sujetan la pesca en alta mar a determinadas condiciones, incluida la de tener en debida consideración los intereses de los Estados ribereños. Específicamente, convinieron en formular un Acuerdo Marco basado a los lineamientos básicos que fueron incluidos en un anexo de la declaración ministerial.

La formulación del Acuerdo Marco, sobre pesca en alta mar, fue encargada a la CPPS, teniendo en cuenta de las funciones que este organismo cumple en la subregión. Como se recordará, con el propósito de asegurar la conservación y el debido aprovechamiento de los recursos naturales existentes frente a sus costas, en agosto de 1952 –hace ya más de 50 años-, mediante la denominada Declaración de Santiago de 1952, Perú, Chile y Ecuador proclamaron soberanía y jurisdicción exclusivas en una zona marítima de 200 millas marinas desde sus respectivas líneas de base. Colombia se adhirió más tarde a dicha declaración.

Tal como lo señala uno de los considerandos del Acuerdo Marco, en esa oportunidad estos países "sentaron las bases para la aceptación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) como una de las instituciones fundamentales del nuevo Derecho del Mar". Pero además, y esto es importante, la "Declaración de Santiago de 1952" reconoció el deber de los Estados ribereños de prevenir que fuera del alcance de su jurisdicción nacional, se pueda producir una explotación excesiva de los recursos naturales susceptible de poner en peligro su existencia y conservación[1]. La Declaración de Santiago de 1952 al aludir a los recursos naturales se refiere a todos los recursos y no sólo a los pesqueros. Aunque es posible que dicha declaración, señala a los recursos fuera del alcance de la jurisdicción nacional y centraliza su atención en los no inmersos en el mar territorial de ese entonces, para incluir los recursos pesqueros de la actual ZEE. Es probable que, con gran visión de futuro, los autores de la Declaración de Santiago 1952 se hayan referido a la necesidad de conservar los recursos pesqueros más allá de las 200 millas marinas.

Considerando que no era suficiente una simple declaración o proclamación, sino que ella debía ser seguida de la adopción de los instrumentos necesarios para darle eficacia, tras la Declaración de Santiago de 1952 y para coordinar sus políticas marítimas, los Estados ribereños de la subregión constituyeron la CPPS. A ésta se le asignó también la responsabilidad de preservar el medio ambiente y proteger la integridad del ecosistema marino del Pacífico Sudeste. No obstante, no ser la CPPS una organización de ordenamiento pesquero, sino una organización esencialmente de coordinación de políticas marítimas, con la reciente adopción del Acuerdo Marco, hasta que constituya definitivamente sus mecanismos institucionales, la Reunión de las Partes de la CPPS desempeñará las funciones de Comisión del Acuerdo y la Secretaría General de la CPPS las de Secretaría del Acuerdo[2].

El problema

El Acuerdo Marco busca resolver el problema de la pesca no regulada en alta mar, particularmente, en el Pacífico Sudeste, cuya excesiva explotación de recursos vivos marinos y los excesos de capacidad de pesca, capturas y descartes, se constituyen en preocupación de la comunidad internacional.

Además, la pesca ilegal, no regulada y no reportada (IUU) es uno de los problemas más severos que afecta en la actualidad a las pesquerías del mundo. Como lo subrayó el Comité de Pesquerías de la FAO (COFI) en febrero de 1999 y como lo reconoció la Conferencia Ministerial de Pesquerías y la Comisión de Desarrollo Sostenible en su decisión 7/1 de marzo de 1999, es probable que ella tenga profundas consecuencias para el manejo sostenible, a largo plazo, de las pesquerías[3]. Además de amenazar ciertas poblaciones de peces, afecta especialmente la pesca en las zonas jurisdiccionales de los Estados ribereños, es decir de sus ZEEs.

De conformidad con las normas pertinentes del Derecho Internacional, todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción, entre otras cosas, a los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños[4]. Esto es particularmente aplicable a la pesca de las poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios.

---

1 Aunque la parte resolutiva de la Declaración de Santiago no se refiere a medidas fuera del alcance de la jurisdicción nacional, en su tercer considerando señala lo siguiente: "Por lo tanto, es también su deber impedir que una explotación de dichos bienes [los recursos naturales aludidos en el considerando 2], fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos que, por su posición geográfica, poseen en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que le son vitales."

2 El Artículo 11 del Acuerdo Marco – Mecanismos institucionales, considera el establecimiento de una organización para la conservación de los recursos naturales pesqueros, que en principio comprenderá una comisión, un comité científico-técnico y una secretaría.

3 Informe del secretario general de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, 1999.

4 La ministra de Relaciones Exteriores de Chile, Soledad Alvear, durante la inauguración de la VI Reunión de Cancilleres señaló que "efectivamente hay libertad de pesca en alta mar, pero se encuentra expresamente sujeta a los derechos, deberes e intereses de los Estados ribereños" [Efe] 15, agosto del 2000.

Señala uno de los considerandos del Acuerdo Marco[5] que el Derecho Internacional reconoce a favor de los Estados ribereños un *status* preferencial, justificado por la relación existente entre las poblaciones de peces de tales especies y los ecosistemas marinos de dichos Estados, como también por los efectos que su pesca acarrea a ciertas poblaciones costeras de peces.

Aunque la Convemar abordó el problema de la pesca en alta mar lo hizo de forma muy general, sin definir plenamente los mecanismos necesarios específicos para resolver este problema. Por ello, y atendiendo fundamentalmente a requerimientos de los Estados ribereños fue formulado el Acuerdo de Nueva York de 1995. Sin embargo, este Acuerdo recibió serias observaciones, particularmente de parte de Chile y, en nuestro caso, especialmente de la Sociedad Nacional de Pesquería (SNP)[6].

Como bien lo indica uno de los considerandos del Acuerdo Marco "la explotación incontrolada de recursos pesqueros en áreas de alta mar adyacentes a zonas bajo jurisdicción nacional representa una seria amenaza para la conservación y uso sostenible de dichos recursos, así como de las poblaciones de peces dependientes o asociadas a ellos, y podría invalidar la eficacia de las medidas adoptadas por los Estados ribereños con respecto a las mismas especies dentro de sus ZEE de 200 millas marinas."

Por ello, al adoptar el Acuerdo Marco, los Estados ribereños del Pacífico Sudeste se basan: "en el derecho y el deber de asegurar la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros existentes en la subregión, incluidos en particular aquellos que migran desde las zonas bajo su jurisdicción nacional hacia la alta mar, y viceversa".

Los autores del Acuerdo Marco precisan que: "los Estados ribereños del Pacífico Sudeste administran una de las mayores pesquerías del mundo y que están adoptando medidas eficaces para promover la sostenibilidad a largo plazo de los recursos pesqueros. Es por ello, que tienen especial interés en que las medidas que se apliquen en la alta mar adyacente no sean menos estrictas que las establecidas en las zonas bajo su jurisdicción."

Desde que se trata de regular la pesca en alta mar, la cual no es jurisdicción de ningún Estado, se necesita de un Acuerdo entre los países ribereños y los países pesqueros de aguas distantes. Los países ribereños no pueden adoptar unilateralmente reglamentos para controlar la pesca en una zona de alta mar. Si lo hicieran estarían contraviniendo las normas generales del Derecho del Mar. La adopción singular de regulaciones para alta mar y la compulsiva exigencia de su cumplimiento podría suscitar un inadecuado clima de confrontación entre países ribereños y países pesqueros de aguas distantes que es necesario evitar, utilizando los mecanismos de cooperación que el Derecho Internacional pone al alcance para ello.

En este sentido y teniendo presente que la Convemar y el Acuerdo de Nueva York de 1995 constituyen, en realidad, la legislación internacional en la que el Acuerdo Marco se basa, es sensible que en este instrumento no se mencione ni a una ni a otro por su nombre. A la Convemar, porque tres Estados ribereños que formularon el Acuerdo Marco (el Perú incluido) no se adhieren todavía a ella. Al Acuerdo de Nueva York de 1995, por las observaciones planteadas contra dicho instrumento por importantes sectores de cuando menos dos Estados de la CPPS. El evitamiento de conflictos entre los Estados ribereños y los Estados pesqueros de aguas distantes sólo será posible a través del establecimiento de un Acuerdo Marco, equilibrado que tenga en cuenta soluciones de compromiso entre unos y otros intereses.

Los intereses del Perú en la pesca de alta mar

En la actualidad el Perú no es un Estado pesquero de aguas distantes; es decir no tiene flotas pesqueras que pesquen en la alta mar adyacente a ZEEs de otros países. Ello, probablemente porque los recursos pesqueros están principalmente concentrados en

---

5 *El Acuerdo Marco no menciona ni a la Convemar ni al "Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convemar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios" (Acuerdo de Nueva York de 1995).*

6 *Hace algún tiempo el diario "El Comercio" publicó dos artículos del gerente general de la Sociedad Nacional de Pesquería, en los que recomendó que el Perú se adhiera a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) pero, que se abstenga de suscribir el Acuerdo de Pesca de las Naciones Unidas relativo a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios de 1995 ó Acuerdo de Nueva York. En dichos artículos se señaló que el Acuerdo "representa un peligroso retroceso frente a lo alcanzado por la convención; no significa ninguna ventaja para el Perú y su pesquería; y, lo que es más grave, genera la obligación de tener que negociar con países de pesca distante la asignación de cuotas máximas de captura permisible, niveles de esfuerzo pesquero y otras modalidades de regulación de pesquerías que en el Perú se encuentran en pleno desarrollo, como es el caso del jurel, la caballa, el calamar gigante o pota, para citar algunos ejemplos, lo cual representa frenar su potencial y sacrificar la facultad discrecional en la administración de nuestros recursos en la denominada Zona Económica Exclusiva".*
Según esa opinión, "el Acuerdo desnaturaliza la convención y origina serias posibilidades para que países de pesca distante perforen la soberanía y jurisdicción de las 200 millas de los países costeros como el Perú", por lo que, se instó a adoptar "medidas que permitan enfrentar en un futuro la presencia en alta mar de flotas extranjeras, que afecten la riqueza existente en nuestra zona". Sin embargo, hay importantes y versadas opiniones que no coinciden con tal posición y el asunto es ciertamente materia de debate.

nuestro dominio marítimo. Sin embargo, existe la posibilidad que al producirse una indiscriminada pesca en la alta mar adyacente a la que deberá ser nuestra ZEE, cuando el Perú se adhiera a la Convemar, la pesca en dicha zona pueda verse afectada por la presión que los nuevos métodos y equipos de pesca de las flotas de los países pesqueros de aguas distantes, pueden ejercer sobre nuestros recursos pesqueros. En particular, sobre las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

Como acertadamente lo subraya la SNP, el Perú tiene potencial para aprovechar algunas especies de tales poblaciones, como el calamar gigante o pota, la caballa, y el jurel, que actualmente en cierta magnitud explota[7]. Además, del atún, que es una población de peces altamente migratorios. El Perú ha adoptado, entre otras, medidas destinadas a asegurar la conservación y el ordenamiento del atún. Sin embargo, no es del conocimiento común el número de empresas que se dedican a la pesca de alta mar, la cantidad y capacidad de los buques de pesca que tales empresas emplean, las áreas de la ZEE y alta mar en las que dichos buques operan, los volúmenes de pesca que capturan y el grado de comercialización que realizan. De allí, que no sea fácil evaluar este importante aspecto de la pesca que ayudaría a definir la real magnitud de los intereses pesqueros del Perú, efectivamente en juego.

Lo que sí se sabe es que cuando menos desde 1970 el Perú otorgó licencias para pescar en la ZEE a buques pesqueros extranjeros, tanto jurel como caballa, especies éstas que el Instituto del Mar del Perú (IMARPE) consideró subexplotadas. Conviene recordar que algunos de los convenios pesqueros celebrados con Estados extranjeros fueron sumamente criticados, como los acuerdos celebrados con la ex – URSS y también con Polonia y Cuba.

Objetivo del Acuerdo Marco

Según lo expresado en el Acuerdo Marco, su objetivo es la conservación de los recursos pesqueros y particularmente de las poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios en un área de alta mar comprendida entre el límite exterior de las zonas bajo jurisdicción nacional de los Estados ribereños, el meridiano 120° oeste y los paralelos 5° norte y 60° sur. De dicha área están excluidas las zonas bajo jurisdicción nacional correspondientes a las islas oceánicas de alguno de los Estados ribereños[8]. No obstante, los instrumentos complementarios, que son los que los Estados partes o los Estados pertinentes deberán concertar, mediante acuerdos, protocolos o anexos, según sea apropiado, con la finalidad de desarrollar o reglamentar las disposiciones del Acuerdo Marco –se podrán aplicar también a otras áreas– "según la naturaleza, características, desplazamientos y relaciones ecológicas de las poblaciones de peces reguladas"[9]. De allí que el área de aplicación del Acuerdo Marco pueda ser aún más grande que el área anteriormente delimitada.

El objetivo, que el Acuerdo Marco enuncia, no parece estar en armonía con el considerando que dice: "Los Estados ribereños del Pacífico Sudeste sostienen el derecho y deber de asegurar la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros existentes en su propia *subregión*, incluidos aquellos que migran desde las zonas bajo su jurisdicción nacional hacia la alta mar, y viceversa".

Efectivamente, en base a ese importante considerando, el objetivo del Acuerdo Marco debió ser el aseguramiento de la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros, no sólo en el área de alta mar definida como área de aplicación del Acuerdo sino en toda la subregión, aunque sea evidente que para alcanzar tal cometido el Acuerdo Marco debe establecer las medidas de conservación aplicables sólo a alta mar, en el área de aplicación del Acuerdo, y no a las zonas bajo jurisdicción nacional, en las cuales la pesca debe seguir siendo regulada por las reglamentaciones que formulen soberanamente los Estados ribereños.

El carácter del Acuerdo Marco

Si se examina detalladamente el Acuerdo de Nueva York de 1995, llegará a la conclusión de que dicho instrumento es en esencia un acuerdo marco. De allí, que no debe sorprendernos, la reproducción, en el Acuerdo Marco de un gran número de las cuestiones consideradas en el acuerdo de referido inicialmente. Ello, nos motiva a preguntarnos si era necesario formular un Acuerdo Marco para la subregión, cuando en base al Acuerdo de Nueva York de 1995, se pudo elaborar directamente acuerdos específicos para la conservación de las especies de poblaciones de peces que era necesario regular. Sin embargo, el

---

7 *Según la "Revista Pesca Responsable" del 15 de mayo del 2000 durante el primer trimestre del referido año se desembarcó 2´629,500 TM de los cuales 82.5% correspondió a anchoveta, 6.9% a jurel, 4.6% a sardina, 1% a merluza, 0,9% a caballa y 4.1% a otros.*

8 *Aunque no se las mencione por su nombre, probablemente se trate de las islas Galápagos, del Ecuador, y de las islas de Pascua y Sala y Gómez, de Chile.*

9 *Artículo 1.2 del Acuerdo Marco.*

Acuerdo Marco parece requerir ese carácter: primero, porque se aplica a una zona específica, el Pacífico Sudeste; y segundo, porque es necesario evitar la aplicación de algunas normas del Acuerdo de Nueva York de 1995, que erosionarían las facultades soberanas de los Estados ribereños de regular la pesca en sus jurisdicciones nacionales, si bien, tal facultad debe ejercerse de acuerdo al derecho internacional. No obstante, es posible que el Acuerdo Marco lo critiquen, por no mencionar –ni siquiera en la parte considerativa–a la Convemar y al Acuerdo de Nueva York de 1995, aunque se refiera en forma general a "recientes instrumentos adoptados en el sistema de Naciones Unidas, los que deberán evaluarlos y adecuarlos a las realidades del Pacífico Sudeste".

Especies a ser reguladas

Siendo un Acuerdo Marco, no define qué especies regulará. Aunque refiere específicamente a las poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios, no excluye en modo alguno la posibilidad de su aplicación a otras poblaciones de peces u otras especies, según corresponda. Ello, posiblemente considerando que las medidas de regulación asegurarán la conservación no sólo de las especies objetivo, sino también de aquellas especies pertenecientes al mismo ecosistema o dependientes de ellas o que están asociadas con ellas, que es uno de los principios del Código de Conducta de Pesca Responsable de la FAO.

De otro lado, el Acuerdo Marco especifica que la prioridad de las especies se asignará teniendo en cuenta las necesidades especiales de conservación o su interés comercial[10]. Considerando que el objetivo del Acuerdo Marco es la conservación de los recursos pesqueros, resulta contradictorio que como criterio alternativo para determinar la prioridad de las especies reguladas se estipule un interés comercial, aspecto éste que puede restarle credibilidad al objetivo enunciado.

Procedimiento para la toma de decisiones

Según el Acuerdo Marco, las decisiones se sujetarán a un procedimiento, que también es posible que genere críticas de parte de los países pesqueros de aguas distantes. Efectivamente, en el caso de medidas cuya aplicación, un Estado ribereño considere "pueda afectar la conservación de las poblaciones de peces existentes dentro de la zona bajo su jurisdicción nacional", le otorgarán a dicho Estado la facultad virtual de 'vetar' la medida. Ello, porque se requerirá el 'voto afirmativo de dicho Estado'[11]. Será bastante improbable, que los Estados pesqueros de aguas distantes se avengan de buena guisa a aceptar tal procedimiento.

Medidas de conservación

Aunque la Convemar y el Acuerdo de Nueva York de 1995, en los cuales el Acuerdo Marco virtualmente se basa, estipulan la necesidad de adoptar medidas de conservación y ordenación, el Acuerdo Marco sólo considera medidas de conservación[12].

Para garantizar la conservación de las especies reguladas en el área de aplicación del Acuerdo Marco, éste establece siete clase de medidas, sin que ello impida que adicionalmente se pueda adoptar otras. Será la calidad de esas medidas y el grado en que ellas sean cumplidas, lo que le determinará la eficacia del Acuerdo Marco.

En efecto, se requiere no sólo que las medidas adoptadas sean apropiadas, sino plenamente cumplidas por todos los buques pesqueros que realizan actividades de pesca en alta mar. Es probable que en la aplicación del Acuerdo Marco el mayor esfuerzo lo demande la ejecución de las medidas de control necesarias para asegurar el debido cumplimiento del Acuerdo.

Entre las principales medidas de conservación previstas se incluyen las siguientes:

a) Designación de sub-áreas en las que se aplicarán las medidas

Al parecer, el área de aplicación del Acuerdo, no necesariamente, coincidirá con el área en la que aplicarán medidas específicas para la conservación de una especie específica. La determinación del área de aplicación de cada especie, se basará en criterios científicos, los que tendrán en cuenta consideraciones fundamentalmente biológicas. En este sentido, el Acuerdo permite subdividir el área de aplicación en sub-áreas. Sin embargo, tal subdivisión para fines de seguimiento, vigilancia, control y ejecución puede originar un problema, por la posibilidad de que se intente adoptar los paralelos geográficos como criterio de delimitación de las zonas marítimas, y el impacto que ello pueda tener en la determinación de nuestras fronteras marítimas, no obstante la apropiada inclusión en el Acuerdo Marco de una cláusula de salvaguarda que estipula que "ninguna de las disposiciones de este Acuerdo prejuzgará, afectará o mo-

---

10 Artículo 4.2 del Acuerdo Marco
11 Artículo 12 del Acuerdo Marco.
12 Por medidas de conservación se definen las destinadas a asegurar el uso sostenible de una o más poblaciones de peces que se adopten en el área de aplicación del Acuerdo (Art. 1.11).

dificará las posiciones de los Estados partes con respecto a la naturaleza, límites o alcances de sus respectivas zonas bajo jurisdicción nacional, ni sus posiciones acerca de los instrumentos internacionales que versan sobre estas materias"[13].

b) Niveles de captura

Como otra importante medida de conservación, el Acuerdo Marco considera la fijación de niveles de captura de las poblaciones de peces 'reguladas' aplicables al área o las sub-áreas.

c) Esfuerzo pesquero

El Acuerdo Marco también, señala que tendrá facultades para reglamentar el 'esfuerzo pesquero' a fin de prevenir su concentración sobre una especie o sobre una área determinada.

d) Temporadas de captura y veda

En virtud al Acuerdo Marco se podrá establecer 'temporadas de captura y veda', cuando corresponda.

En la actualidad, el IMARPE asesora al Ministerio de Pesquería en el establecimiento de temporadas de captura y veda en las áreas marítimas de jurisdicción nacional. Sus recomendaciones se basan en cruceros de investigación que programa regularmente en zonas que serán nuestra ZEE. Desde que el área de aplicación del Acuerdo sería aproximadamente, 20 veces más grande que la de nuestro dominio marítimo (incluido el mar territorial y la ZEE, cuando el Perú se adhiera a la Convemar) IMARPE afronta un gran desafío para aumentar su capacidad de investigación.

Además, para determinar las temporadas de captura y veda en el área de aplicación del Acuerdo, IMARPE coordinará con otros institutos del mismo tipo de la subregión y también de los Estados pesqueros de aguas distantes, que tengan un 'interés establecido'.

e) Métodos de captura

También establecerá la adopción de 'métodos de captura', incluido el uso selectivo de artes y aparejos de pesca y maniobras pesqueras adecuados.

f) Tallas mínimas perceptibles, edad, sexo

En el contexto del Acuerdo Marco, fijarán las 'tallas mínimas permisibles', como también de edad y, si fuese aplicable, de sexo de las especies reguladas, y cualquier otro 'parámetro biológico' de utilidad para la conservación de esas especies.

g) Pesca accidental, excesos de pesca y exceso de capacidad de pesca

Entre las medidas de conservación podrán asimismo incluirse, aquellas necesarias para prevenir la pesca accidental, así como los excesos de pesca y capacidad de pesca. Estos son importantes aspectos operacionales pesqueros.

Principios

Las medidas para la conservación de las especies se sujetarán a ciertos principios, estipulados de manera general en el Artículo 5. Entre ellos figuran los siguientes:

a) Compatibilidad de las medidas con aquellas vigentes en las jurisdicciones nacionales

Dispone que las medidas adoptadas en la zona de alta mar adyacente, ámbito de aplicación del Acuerdo, no serán 'menos estrictas' que las establecidas para las mismas especies en las zonas bajo jurisdicción nacional adyacentes al área de aplicación del Acuerdo.

Con ello, queda claramente establecido: primero, que las medidas adoptadas en el marco del Acuerdo sólo serán válidas en el área de aplicación del Acuerdo y no en las zonas marítimas jurisdiccionales, una importante definición que además de despejar las preocupaciones presentes en el sector pesquero en relación al Acuerdo de Nueva York de 1995, virtualmente establece que dichas medidas serán 'más estrictas' que aquellas aplicadas en las áreas jurisdiccionales, aunque, en todo caso, 'plenamente compatibles'. El empleo del término 'compatibilidad' supone que las medidas vigentes en la ZEE y en las zonas de alta mar adyacentes no necesariamente tengan que ser las mismas.

b) Información científica y técnica

Las medidas se basarán en información científica y técnica. Como se indica, dada la enorme extensión del área de aplicación del Acuerdo será necesario un mayor esfuerzo científico y técnico por el IMARPE y otros institutos de investigacion marina de la subregión, para proveer a los mecanismos gestores del Acuerdo Marco de la requerida información científica y técnica. En este sentido, el Acuerdo Marco considera uno de los principios del Código de Conducta que dice: "las decisiones sobre conservación y ordenación en materia de pesquerías deberían basarse en los datos científicos más fidedignos disponibles". Sin embargo, omite, lo que como segunda parte, dicho enunciado del Código de Conducta, establece: "teniendo en cuenta también los conocimientos tradicionales acerca de los recursos y su hábitat, así como los factores ambientales, económicos y sociales pertinentes."

Conviene recordar, que los principios internacionales recomiendan que los Estados asignen prioridad a las actividades de investigación y recolección de datos, a fin de mejorar los conocimientos científicos y técnicos sobre la pesca y su interacción con el eco-

---

13 Artículo 15 del Acuerdo Marco.

sistema y que reconociendo la naturaleza transfronteriza de muchos ecosistemas acuáticos los Estados alentarán, según proceda, la cooperación bilateral y multilateral en la investigación.

d) Criterio de precaución

Aunque no exactamente con las mismas palabras, el Acuerdo Marco establece que la falta de información científica adecuada no es argumento para aplazar la adopción de medidas de conservacion o para no adoptarlas. Con ello, recoge plenamente el criterio de precaución recomendado en el Código de Conducta que dice: "Los Estados y las organizaciones subregionales y regionales de ordenación pesquera deberían aplicar ampliamente el criterio de precaución en la conservación, la ordenación y la explotación de los recursos acuáticos vivos con el fin de protegerlos y de preservar el medio ambiente acuático, tomando en consideración los datos científicos más fidedignos disponibles. La falta de información científica adecuada no debería utilizarse como razón para aplazar o dejar de tomar medidas para conservar las especies que son objeto de la pesca, las especies asociadas o dependientes y aquéllas que no son objeto de la pesca, así como su medio ambiente".

Obligaciones de los Estados partes

Además de los Estados ribereños (Colombia, Chile, Ecuador y Perú) podrán serán partes en el Acuerdo otros "Estados interesados"[14]que suscriban y ratifiquen el Acuerdo o se adhieran a él. El Acuerdo Marco estipula las obligaciones de los Estados partes, en su calidad de Estados de pabellón, en el caso de los Estados ribereños el Acuerdo Marco prescribe, además, las funciones en su calidad de Estados del puerto.

Sin embargo, en un artículo distinto a los que fijan las obligaciones de los Estados Partes del Acuerdo, en su calidad de Estados de pabellón y de Estados rectores del puerto, el Acuerdo se refiere a las funciones de seguimiento, vigilancia, control y ejecución, que deben cumplir tanto los Estados ribereños y los pesqueros de aguas distantes. Ello, aunque no lo señale así expresamente.

Obligaciones de los Estados parte en su calidad de Estados de pabellón

a) Cumplimiento de las normas por los buques que enarbolen su pabellón

El Acuerdo Marco estipula que los Estados partes "adoptarán las disposiciones que sean necesarias para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las medidas de conservación previstas en este Acuerdo, y para que esos buques no realicen actividades que puedan menoscabar la eficacia de tales medidas"[15].

El texto de este artículo es muy similar al adoptado por el Acuerdo de Nueva York de 1995 que prescribe que: "Todo Estado cuyos buques pesquen en alta mar adoptará las medidas que sean necesarias para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las medidas subregionales y regionales de conservación y ordenación y para que esos buques no realicen actividad alguna que pueda ir en detrimento de la eficacia de esas medidas"[16]. La diferencia entre ambos textos, estriba en que el Acuerdo Marco fue formulado sólo para conservar las especies y no para ordenarlas y conservarlas, como es el caso del Acuerdo de Nueva York de 1995.

b) Autorización para pescar

El Acuerdo Marco estipula también que los Estados partes otorgarán "autorización para pescar en el área de aplicación del Acuerdo a los buques que enarbolen su pabellón, establecer[án] un registro de dichos buques y ejercer[án] sobre ellos un control eficaz para asegurar el cumplimiento de las medidas adoptadas"[17].

El Acuerdo de Nueva York de 1995 parece ser más exigente al respecto pues prescribe que "Todo Estado autorizará a los buques que enarbolen su pabellón a pescar en alta mar sólo en los casos que pueda asumir eficazmente sus responsabilidades con respecto a tales buques en virtud de la Convención y del presente Acuerdo"[18].

Como se aprecia, existe una importante diferencia de matices entre ambas normas. El Acuerdo de Nueva York de 1995 es más exigente.

Entre las obligaciones de los Estados partes, en su calidad de Estados de pabellón se prescribe la

---

14 *Según el Artículo 1.3 "otros Estados interesados" son los Estados pesqueros de aguas distantes que tengan un interés establecido respecto de determinados recursos en esta subregión, incluyendo, en su caso, a organizaciones intergubernamentales competentes.*

15 *Artículo 7 a) del Acuerdo Marco.*

16 *Artículo 18.1 del Acuerdo de Nueva York de 1995.*

17 *Artículo 7 b) del Acuerdo Marco.*

18 *Artículo 18.2 del Acuerdo de Nueva York de 1995.*

obligatoriedad de que cuenten con reglamentos sobre registro de buques y comunicación oportuna de la posición de buques, las capturas de poblaciones de peces reguladas, las capturas incidentales, y el esfuerzo pesquero realizado, todas ellas, normas de indudable efectividad que requerirán una detallada reglamentación.

Obligaciones de los Estados partes tanto en su calidad de Estados de pabellón como Estados del puerto.

El Acuerdo Marco obliga a los Estados partes, ya sean Estados de pabellón o Estados de puerto, el establecimiento de sistemas de seguimiento, vigilancia, control y ejecución para regular las actividades de pesca en alta mar[19]. Respecto de estas obligaciones el Acuerdo Marco no distingue entre las obligaciones de unos y otros Estados.

¿Está incluida entre los deberes del Estado de pabellón el aceptar "la puesta en práctica de programas de observación nacionales y subregionales que incluyan la obligación para los buques pesqueros de dichos Estados de autorizar el acceso a bordo de observadores de otros Estados para que cumplan las funciones convenidas en virtud del programa? ¿Está incluida entre los deberes del Estado de pabellón la "reglamentación del transbordo en alta mar" a fin de asegurar que no se menoscabe la eficacia de las medidas de conservación y ordenación?

Estas son dos cuestiones que parecen merecer alguna aclaración.

Obligaciones de los Estados partes en su calidad de Estados del puerto

El Acuerdo Marco establece que "En ejercicio de la soberanía que les corresponde con arreglo a las normas pertinentes del derecho internacional, los Estados partes que sean Estados del puerto adoptarán, entre otras, las medidas siguientes[20]: "Inspeccionar los documentos, los aparejos de pesca, y la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa."

Al respecto, el Acuerdo de Nueva York de 1995 incluye una disposición idéntica: "El Estado del puerto podrá, entre otras cosas, inspeccionar los documentos, los aparejos de pesca la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa"[21].

El Acuerdo Marco, no establece obligaciones para los Estados en su condición de Estados ribereños, pero sí lo hace en lo que respecta a la condición de Estados de pabellón y Estados del puerto. ¿En qué espacios marítimos debe un Estado de puerto ejercer su jurisdicción? En los mismos espacios marítimos que en los que ejerce jurisdicción un Estado ribereño. Es decir, en sus puertos, mar territorial, mar adyacente y en la Zona Económica Exclusiva. En este sentido, ni los Estados ribereños ni los Estados del puerto, pueden tratar de ejercer su jurisdicción con fines de regulación pesquera en alta mar, porque ello sería contrario a lo dispuesto en el derecho internacional, a menos que tal jurisdicción ejerza como resultado de un Acuerdo con los Estados pesqueros de aguas distantes.

El Acuerdo Marco también, otorga a los Estados del puerto la facultad de inspeccionar los documentos, los aparejos de pesca y a capturar los buques pesqueros "que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa". Ello, indicaría que los Estados del puerto no tienen facultades para realizar tales acciones cuando los buques pesqueros se encuentren en alta mar. Además, el hecho de que podrán realizar estas acciones sólo cuando los buques pesqueros se encuentren "voluntariamente" en sus puertos, parece sugerir que no lo harán cuando dichos buques pesqueros no se encuentren "voluntariamente" en puerto. Tal será el caso de buques pesqueros arrestados por realizar operaciones ilícitas en alta mar.

a) Prohibición de desembarcos y transbordos

Dos de las medidas más eficaces que adoptarán los Estados del puerto, serán prohibir los 'desembarcos' y 'transbordos' a los buques pesqueros extranjeros, que pescando en alta mar pretendan realizar tales 'desembarcos' y 'transbordos' en puertos de los Estados ribereños. En efecto, el Acuerdo Marco establece que los Estados partes "podrán prohibir desembarcos y transbordos cuando existan motivos razonables para creer que las capturas de poblaciones de peces en el área de aplicación del Acuerdo se han efectuado contraviniendo las normas y medidas de conservación adoptadas por los Estados Partes o, en ausencia de tales medidas, cuando las capturas han menoscabado la eficacia de las medidas vigentes en las zonas bajo jurisdicción nacional de los Estados ribereños, con respecto a las mismas poblaciones de peces."[22]

En lo que respecta a esta medida, es más severa que la prescrita en el Acuerdo de Nueva York de 1995, pues, para que un Estado de puerto prohiba 'desembarcos' y 'transbordos' requiere "demostrar que la captura se ha obtenido de una manera que menoscaba la eficacia de las medidas de conservación y ordenación en alta mar".[23]

---

19 Artículo 8 del Acuerdo Marco.
20 Artículo 9 a) del Acuerdo Marco.
21 Artículo 23.2 del Acuerdo de Nueva York 1995.
22 Artículo 9 b) del Acuerdo Marco.
23 Artículo 23 .3 del Acuerdo de Nueva York

Parece obvio que la prohibición de los 'transbordos' sea aplicable a éstos cuando ellos tengan lugar en aguas jurisdiccionales y no en alta mar. Una cuestión que se mantiene en duda y que merece investigarse es la siguiente: ¿Hacen transbordo los buques pesqueros que operan en alta mar adyacente a nuestra ZEE? Si lo hicieran, la medida adoptada en el Acuerdo Marco no tendría mucha eficacia, a menos que también sea aplicable en la alta mar.

Infracciones y sanciones

El asunto de las infracciones[24] merece algunas aclaraciones. Aunque se entiende que los Estados partes en el Acuerdo Marco, de común acuerdo, definirán conjuntamente la lista de infracciones y que el régimen de sanciones, incluirá desde multas hasta decomiso de la captura y suspensión o cancelación de las autorizaciones para pescar en el área de aplicación del acuerdo respectivo, tratándose de infracciones y sanciones en una zona de alta mar, surge la pregunta: ¿Qué Estados estarán facultados para imponer las sanciones: los Estados de pabellón a los buques que enarbolan su pabellón, o los Estados ribereños a los buques de cualquier Estado parte? Tratándose del 'decomiso de la captura' parece que por razones prácticas esta acción le corresponde únicamente a los Estados ribereños; de otro modo, ¿cómo el Estado parte de un buque pesquero en aguas distantes efectuará tal 'decomiso'?

El interés relativo del Perú frente a otros países ribereños

Aunque el Acuerdo Marco contribuye significativamente a resolver un importante problema en la región del Pacífico Sudeste, es evidente, sin embargo, que para el Perú la pesca no regulada en alta mar no tiene el mismo grado de significación, por ejemplo, para Chile.

Según se conoce, Chile tiene una importante flota pesquera que opera activamente en la alta mar. ¿Tiene el Perú una flota pesquera de alta mar y si la tiene, qué especies captura? ¿Cuál es la importancia relativa de la pesca en alta mar para Colombia, Chile, Ecuador y Perú? ¿Existe información sobre exportaciones relacionadas con la pesca en alta mar? Estas son cuestiones que el Ministerio de la Producción y la SNP ayudarían a contestar y que al momento de elaborar este informe aún no se habían consultado.

Área de aplicación del Acuerdo Marco y medios requeridos para ejercer funciones de vigilancia y control

El área en la que los Estados ribereños deberán ejercer seguimiento, vigilancia, control y ejecución es un área marítima con una extensión de 30.4 millones de millas cuadradas; es decir 78 millones de kilómetros cuadrados. Se trata de un área marítima 60 veces más grande que el área de todo nuestro territorio.

Se estima que al Perú le correspondería la vigilancia de una zona marítima de aproximadamente 15 millones de kilómetros cuadrados. Si se compara esa extensión con la de su actual dominio marítimo es un área aproximadamente 20 veces mayor. ¿Si para la vigilancia de aproximadamente 800,000 kilómetros cuadrados se requerían 16 patrulleras[25], para la vigilancia de un área 20 veces mayor, cuántas patrulleras se requerirán? No se necesita ser matemático para encontrar la respuesta, aunque ciertamente no se trata de una relación lineal.

¿Cuáles son los criterios para definir un área tan extensa? Indican que se trata de criterios científicos. En realidad tales límites del área parecen coincidir con un área estadística de la FAO. Además se dice que el paralelo 5° norte es el límite de Colombia y Panamá, mientras que el paralelo 60° sur es el límite de la Antártida. Chile define su denominado 'Mar Presencial' en la alta mar comprendida entre el límite de su ZEE y el meridiano que, pasando por el borde occidental del zócalo continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del Hito N° 1 de la frontera internacional entre Chile y el Perú y va hasta el Polo Sur[26]. Dicha área oceánica constituye un vasto triángulo de aproximadamente 19,967,337 Km^2. ¿Guarda alguna relación el meridiano 120° oeste con el borde del zócalo continental de la Isla de Pascua?

El área de aplicación del Acuerdo Marco será mayor, ya que los instrumentos complementarios podrán aplicarse en otras áreas, la que a su vez es necesaria para asegurar la eficacia del Acuerdo Marco.

De otro lado, el Acuerdo Marco estipula que con un criterio operativo, entre otros, esa área de aplicación puede subdividirse en sub-áreas. ¿Cómo se delimitarán las áreas para fines de seguimiento, vigilancia, control y ejecución por cada uno de los Estados ribereños? Teniendo en cuenta que para definir el área de aplicación se utilizaron paralelos geográficos, es probable que también se pretenda subdividir

---

24 *Artículo 10 del Acuerdo Marco.*
25 *"La capacidad de control de las actividades pesqueras y los aspectos de seguridad" del vicealmirante Alberto Indacochea en "Los convenios pesqueros entre el Perú y la Unión Soviética en debate", CEPEI e IEHMP.*
26 *"El Mar Presencial Chileno: ¿un concepto inofensivo o un precedente peligroso?, doctora Jane Gilliband Dalton, Revista del IEHMP, N° 14, 1995.*

el área asignando a los Estados ribereños responsabilidad operativa en base a los paralelos. Aunque la delimitación de las áreas geográficas utilizándolos puede ser bastante pragmática, lamentablemente, tiene algún impacto en relación con la fijación de los límites marítimos. ¿Por lo demás, cuál sería la situación si Chile plantea ejercer medidas de vigilancia, control y seguimiento en una zona marítima limitada, en el norte, por el paralelo del Hito N° 1 de la frontera internacional entre Chile y el Perú?

La capacidad operacional de DICAPI y las medidas de seguimiento, vigilancia, control y ejecución

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI), como Autoridad Marítima está obligada a garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación de la pesca adoptadas en el Marco del Acuerdo y debe ejercer para ello las medidas de seguimiento, vigilancia, control y ejecución en una extensa zona marítima. A la altura del Callao, la anchura del área de aplicación es aproximadamente 2,580 millas marinas.

Para cumplir esta función DICAPI cuenta en la actualidad con un número muy reducido de patrulleras y aeronaves. El radio de acción de las patrulleras es de aproximadamente 4,320 millas. A una velocidad de 12 nudos, debe navegar 215 horas para llegar al extremo del área de aplicación del Acuerdo Marco; es decir aproximadamente nueve días.

¿Cuántas patrulleras son necesarias para complementar apropiadamente los esfuerzos de la vigilancia que pueda ser ejercida mediante la utilización probablemente conjunta de helicópteros, aviones, dirigibles o satélites y asegurar la presencia física de unidades de policía marítima en un área tan extensa? Para una área 20 veces menor, se estimaba que se necesitan 16 patrulleras[27]. Pero, además, como se ha dicho, el actual radio de acción de las patrulleras construidas en el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) es muy reducido[28]. Con ese radio de acción sólo pueden alejarse hasta una distancia máxima de 2,160 millas marinas desde su base, sin posibilidad de efectuar operaciones de barrido sino sólo durante su tránsito.

En consecuencia, para asegurar la eficacia del Acuerdo Marco es necesario no sólo aumentar significativamente el número de patrulleras de costa, sino además adquirir patrulleras con mayor capacidad operacional. Además será necesario establecer en esa enorme extensión marina, un apropiado sistema de vigilancia y control constituido por helicópteros, aviones, dirigibles, satélites (incluidos radares satelitales) u otros medios.

¿Cuál será el costo de tal esfuerzo y qué organismo lo asumirá, teniendo en cuenta que en la actualidad DICAPI se sostiene exclusivamente en base a las tasas que cobra y que el nivel de las mismas está seriamente cuestionado por los usuarios?

Seguramente, los organismos pertinentes efectuaron una seria evaluación de los requerimientos operativos para implementar un eficaz sistema de seguimiento, vigilancia, control y ejecución, indispensable para asegurar que las medidas de conservación adoptadas sean cumplidas. Se puede concluir en que será sumamente necesario incrementar la capacidad de la DICAPI y de la Marina de Guerra en general, para desempeñar la tarea resultante de la adopción del Acuerdo Marco.

El desafío que afronta el IMARPE

El Acuerdo Marco requiere que las medidas de conservación se basen en una apropiada información cientifica y técnica[29]. Desde la determinación del área de aplicación del Acuerdo, que no se circunscribe a la determinada por el límite exterior de la zonas económicas exclusivas, y el meridiano y los paralelos ya mencionados, sino que puede extenderse a otras áreas, "según la naturaleza, características, desplazamientos y relaciones ecológicas de las poblaciones de peces reguladas por ellos"[30], hasta la determinación de las especies que serán reguladas y consideradas prioritarias[31], la determinación de las medidas especiales de conservación, el estudio del equilibrio ecológico en la relación entre poblaciones de peces de las especies reguladas y poblaciones de peces asociadas o dependientes y otras importantes consideraciones científicas, se requerirá que el IMARPE realice un notable esfuerzo de investigación, adicional al que actualmente despliega, si se

27 *Ibid 23.*

28 *Un funcionario de DICAPI indicó en una reunión reciente que el radio de acción de las patrulleras era de 15 días. Si la velocidad económica fuera 12 nudos el radio de acción sería el indicado.*

29 *Artículo 5.1.a) del Acuerdo Marco*

30 *Artículo 4.2 del Acuerdo Marco.*

31 *Artículo 4.1 del Acuerdo Marco.*

desea que los mecanismos institucionales a los que se refiere el Acuerdo Marco[32], puedan adoptar apropiadamente las medidas de conservación requeridas.

Necesidad de cooperación de los Estados pesqueros de aguas distantes

El objetivo del Acuerdo Marco sólo se alcanzará si se adoptan medidas de conservación eficaces y si se logra que dichas medidas sean cumplidas, no sólo por los Estados ribereños sino también por los Estados pesqueros de aguas distantes que tengan un 'interés establecido' respecto de determinados recursos en esta subregión.

Para ello, el Acuerdo Marco estará abierto inicialmente a la firma de los Estados ribereños del Pacífico Sudeste, que podrán ratificarlo dentro de los doce meses siguientes de la firma o adherirse a él después de ese plazo. Entrado en vigor el Acuerdo Marco, lo que ocurrirá, luego de 30 días en que el cuarto Estado ribereño deposite su instrumento de ratificación o adhesión, quedará abierto por un plazo de doce meses a la firma de otros Estados interesados, y después de ese plazo estará abierto a la adhesión[33].

Ciertamente, además de los Estados ribereños existen dos clases de Estados que podrían tener interés en ser partes del Acuerdo. Países que no son necesariamente Estados pesqueros de aguas distantes y países que son Estados pesqueros de aguas distantes y que tengan un 'interés establecido'. Aunque es bastante probable que países vecinos que no son Estados pesqueros de aguas distantes, puedan desear adherirse al Acuerdo, también es posible que los Estados pesqueros de aguas distantes no tengan voluntad de hacerlo.

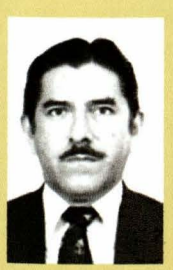
¿Cabe preguntarse, cuál sería la situación del Acuerdo si los Estados pesqueros de aguas distantes no ratifican o se adhieren al Acuerdo por considerar que sus disposiciones fundamentales fueron formuladas sin su participación, o que sus intereses no los tomaron debidamente en cuenta en el Acuerdo Marco? ¿Estando vigente el Acuerdo Marco para los Estados ribereños, pueden tales Estados, sin ser partes del mismo, realizar actividades pesqueras en el área de aplicación del Acuerdo Marco, particularmente si ellas no menoscaban la eficacia de las medidas de conservación adoptadas por los Estados ribereños? ¿De qué instrumentos dispone el Acuerdo Marco para obligar a los Estados de pesca distante a cumplir las disposiciones sobre pesca en alta mar que en él se establezca?

De conformidad con el Acuerdo Marco "los Estados partes adoptarán, individual o colectivamente, acciones apropiadas compatibles con el derecho internacional, para disuadir a los buques que enarbolen el pabellón de Estados no partes, de realizar actividades que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación adoptadas"[34]. Debe tomarse nota del énfasis puesto en las dos últimas líneas. El incumplimiento de las temporadas de veda, de los niveles de captura, del esfuerzo pesquero, de los métodos de captura, de tallas mínimas permisibles y otros puntos susceptibles de ser adoptados, pueden considerarlos como elementos que menoscaban tal eficiencia.

El Acuerdo Marco, destaca además la facultad que tienen los Estados partes de adoptar acciones, siempre que sean compatibles con el derecho internacional. Paradójicamente, y pese a que el Acuerdo Marco no lo menciona, es el Acuerdo de Nueva York de 1995, el instrumento internacional que con más extensión y detalle prescribe las acciones que pueden adoptar los Estados partes para asegurar, que los Estados no partes de un acuerdo pesquero cumplan con las medidas de conservación, adoptados para la alta mar adyacente a las ZEEs.

Por lo demás, ese artículo del Acuerdo Marco guarda muchísima armonía con uno del Acuerdo de Nueva York de 1995 que dice "los Estados partes tomarán, de conformidad con el presente Acuerdo y el derecho internacional, medidas para disuadir a los buques que enarbolan el pabellón de Estados no par-

32 *Artículo 11 del Acuerdo Marco.*
33 *Artículo 19 del Acuerdo Marco.*
34 *Acuerdo 13 del Acuerdo Marco.*



José Luis Guerola Lazarte
Capitán de navío en retiro. Espada de honor de su promoción. Desde su retiro de la Armada se ha desempeñado como funcionario de la Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas, asesor en Seguridad Marítima para América Latina, Jefe de la Sección América Latina de la División de Cooperación Técnica de la OMI. Fundador de ENTELPERU (1969) y Director Técnico cuando se construyó la Estación Terrena de Comunicaciones vía Satélite de Lurín. Previamente, fue director fundador del Comité Interino de Comunicaciones Internacionales. Tras su jubilación de la OMI fue asesor marítimo de la Comisión Binacional que formuló el Tratado de Comercio y Navegación Perú-Ecuador firmado en 1998, asesor de la Dirección de Intereses Marítimos y director de ENAPU S.A. Actualmente, es consultor de la OMI y asesor internacional marítimo portuario.

tes de realizar actividades que menoscaben la aplicación eficaz del presente Acuerdo"[35]. También está en armonía con un párrafo del artículo del Acuerdo de Nueva York de 1995 que prescribe que los Estados, miembros de una organización o participantes en un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera "adoptarán medidas compatibles con el presente Acuerdo y el derecho internacional para disuadir a esos buques de realizar actividades que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación subregionales o regionales"[36].

De otro lado, los Estados partes, en su condición de Estados rectores del puerto, pueden prohibir los 'desembarcos' y los 'transbordos'. Probablemente, éstas sean dos medidas eficaces para lograr los objetivos del Acuerdo.

Chile, el Acuerdo Marco y el concepto de 'Mar Presencial'

Chile desea asumir un papel activo en la explotación y reglamentación de la pesca, la investigación marina y la explotación reglamentaria de minerales en los fondos marinos[37]. En lo que se refiere a la pesca, Chile considera que la presencia de flotas pesqueras extranjeras constituye una amenaza estatégica que crea tensiones geopolíticas serias y que las flotas pesqueras de aguas distantes ejercen una fuerte presión sobre los recursos pesqueros del Pacífico Sudeste, por lo que existe necesidad de hacer frente a la explotación 'abusiva e indiscriminada' de los recursos vivos en la alta mar[38].

La adopción del Acuerdo Marco de conservación de los recursos pesqueros en alta mar del Pacífico Sudeste, le brinda en bandeja al vecino país la oportunidad de satisfacer el objetivo señalado en lo referente a la pesca. Chile actúa como país líder en la promoción de la adopción del Acuerdo Marco y desde tiempo atrás lidera con eficacia los esfuerzos de la subregión frente a la amenaza que constituye la pesca no regulada en alta mar por los países pesqueros de aguas distantes. En la formulación del Acuerdo Marco, Chile muestra perseverancia y tenacidad, en la medida en que coincidan con los intereses del Perú en su condición de país pesquero y ribereño.

Pero por encima de esos legítimos intereses económicos comunes, es evidente que en relación al Acuerdo Marco existen para Chile intereses especiales subyacentes. Sin duda, con la adopción del Acuerdo Marco y el establecimiento de una enorme área marítima de aplicación, sobre la cual será necesario seguimiento, vigilancia, control y ejecución, Chile posee un sólido fundamento para fortalecer su concepto doctrinario del 'Mar Presencial'. Además, los requerimientos operacionales vinculados con el ejercicio de vigilancia y control sobre un área de alta mar tan extensa, justificarán plenamente su determinación de mantener una "Marina fuerte, bien equipada, bien entrenada, móvil y tecnológicamente sofisticada.[39]"

El interés especial de Chile por consolidar de ese modo, aunque sea en parte, su concepto doctrinario sobre el 'Mar Presencial' es concurrente con sus intereses como nación pesquera. En realidad el concepto sobre su 'Mar Presencial' no debería afectarnos, pero nos afecta. Y es que el área que Chile señala como su 'Mar Presencial', está limitada en el norte por un paralelo del hito que señala la frontera terrestre entre el Perú y Chile.

En aplicación del Artículo 6 a) del Acuerdo Marco y con fines 'operativos' Chile puede proponer que se subdivida el área de aplicación del Acuerdo Marco para efectos del seguimiento, vigilancia, control y ejecución, de modo tal que dicho paralelo divida también la zona de control que les corresponda al Perú y a Chile, hasta llegar al meridiano 120° oeste.

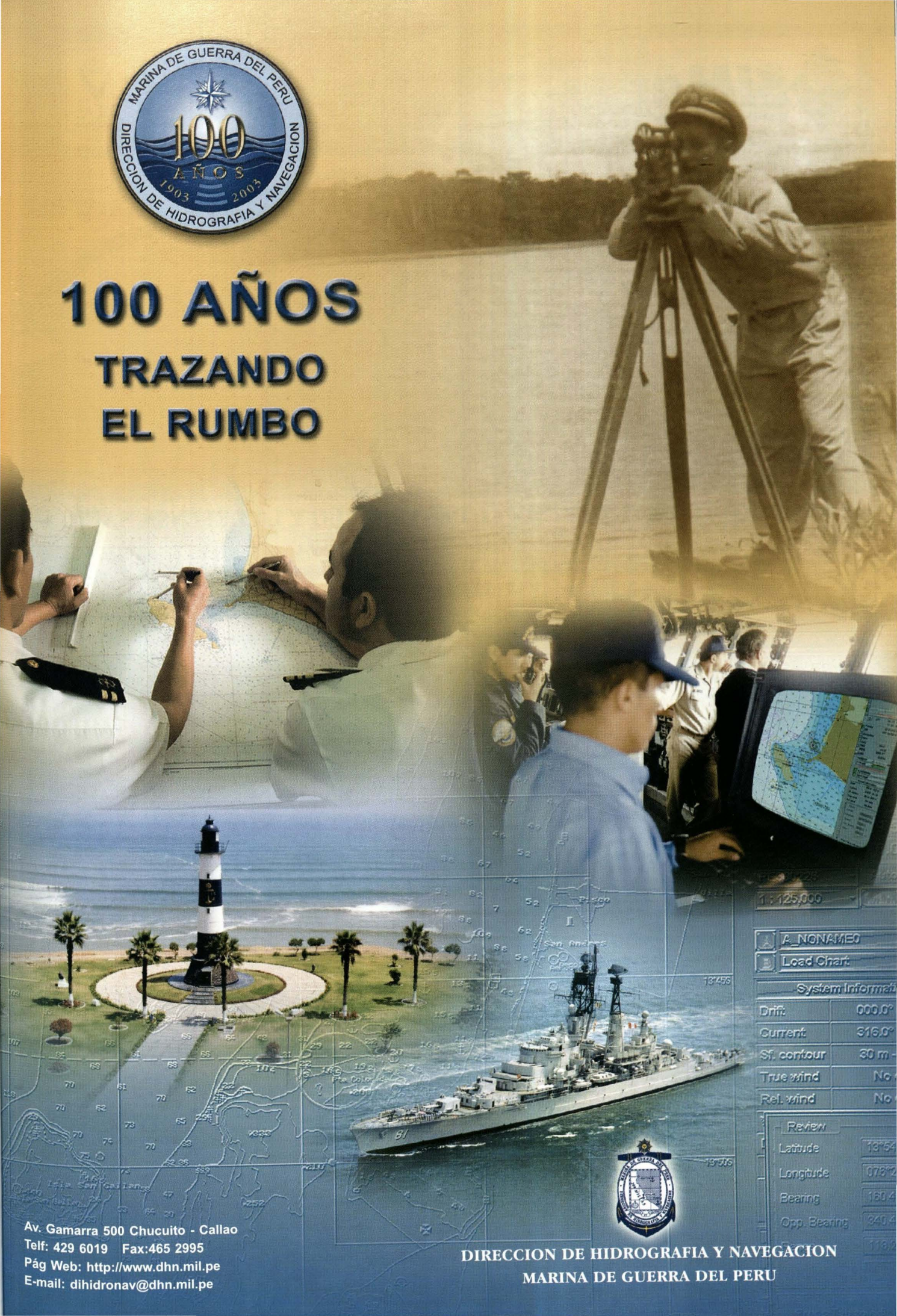
Si ello ocurre, debemos encontrar la solución a un problema. Habrá llegado el momento de solucionar por la vía pacífica correspondiente, la cuestión de los límites marítimos entre nuestro país y Chile.

El Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Miguel A. Vergara Villalobos, con ocasión de la visita realizada por el Comandante General de la Marina del Perú, Almirante Ricardo Arboccó Liceti, en abril del presente año, señaló que tienen la "íntima convicción de que el mar es efectivamente un factor de integración y desarrollo para el Perú y Chile, que son naciones marítimas con un océano que baña sus respectivas costas que debe servir para unirlos, además de ser vínculo con el resto del mundo" y postula que ambos países vivan en "la paz y armonía que se merecen".

Palabras que deben ser subrayadas y que permiten reflexionar respecto a que no será difícil encontrar un acuerdo equitativo al problema de los límites marítimos entre ambos países, cuya solución debe encontrarse en el marco de "amistad, confianza y solidaridad" que el Almirante Vergara preconiza debe subyacer a "una relación franca y abierta" entre nuestros países.[40]

---

35 *Artículo 33.1 del Acuerdo de Nueva York 1995.*
36 *Artículo 17.4 del Acuerdo de Nueva York 1995.*
37 *Ibid 25.*
38 *Ibid 25.*
39 *Ibid 25.*
40 *Discurso del Comandante en Jefe de la Armada de Chile Almirante Miguel A. Vergara Villalobos, con motivo de la condecoración al Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Ricardo Arboccó Liceti. "Revista de Marina". Año 96, N° 1 – Abril del 2003.*



100 AÑOS

TRAZANDO EL RUMBO

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao
Telf: 429 6019 Fax:465 2995
Pág Web: http://www.dhn.mil.pe
E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
MARINA DE GUERRA DEL PERU

SIMA
INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





53 AÑOS CONTRIBUYENDO CON EL DESARROLLO Y LA DEFENSA NACIONAL

GERENCIA DE MARKETING

Avda. Contralmirante Mora 1102 Base Naval - Callao

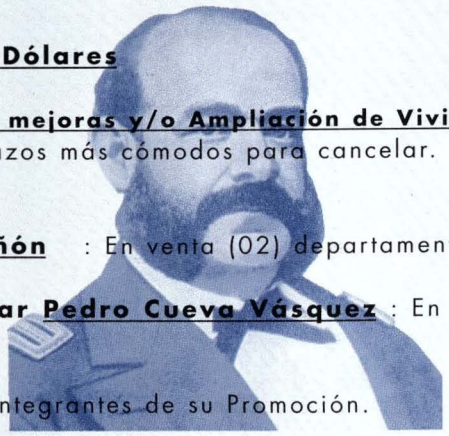
Teléfono: 413-1152 / 413-1129 Fax: 413-1130

Web: www.sima.com.pe

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Somos una Institución sin fines de lucro dedicada a proporcionar los siguientes beneficios a nuestros Asociados:



Cuentas de Ahorros en Soles y Dólares

Préstamos en Soles y Dólares para mejoras y/o Ampliación de Vivienda
La más baja tasa de interés y los plazos más cómodos para cancelar.

DEPARTAMENTOS EN VENTA

- **Edificio Manuel Bañón** : En venta (02) departamentos con 2 Estacionamientos cada uno.
- **Edificio Multifamiliar Pedro Cueva Vásquez** : En venta (11) departamentos.

Descuentos de Promociones
Permite descontar los aportes a los integrantes de su Promoción.

Servicio de Auxilio Mutuo
Beneficio a los deudos por fallecimiento del titular

Si todavía no eres Asociado, te esperamos en nuestro local

Av. Rafael Escardo 665 Maranga – San Miguel Telef. 451-7849 4-51-58-84
E-Mail: Apagger@infonegocio.net.pe

Tragedia a bordo del HMS Thetis

Fernando Elías Aparicio

Los hombres a bordo del Royal Navy *Thetis* no tuvieron tanta suerte como quienes protagonizaron el hundimiento del USS *Squalus*.

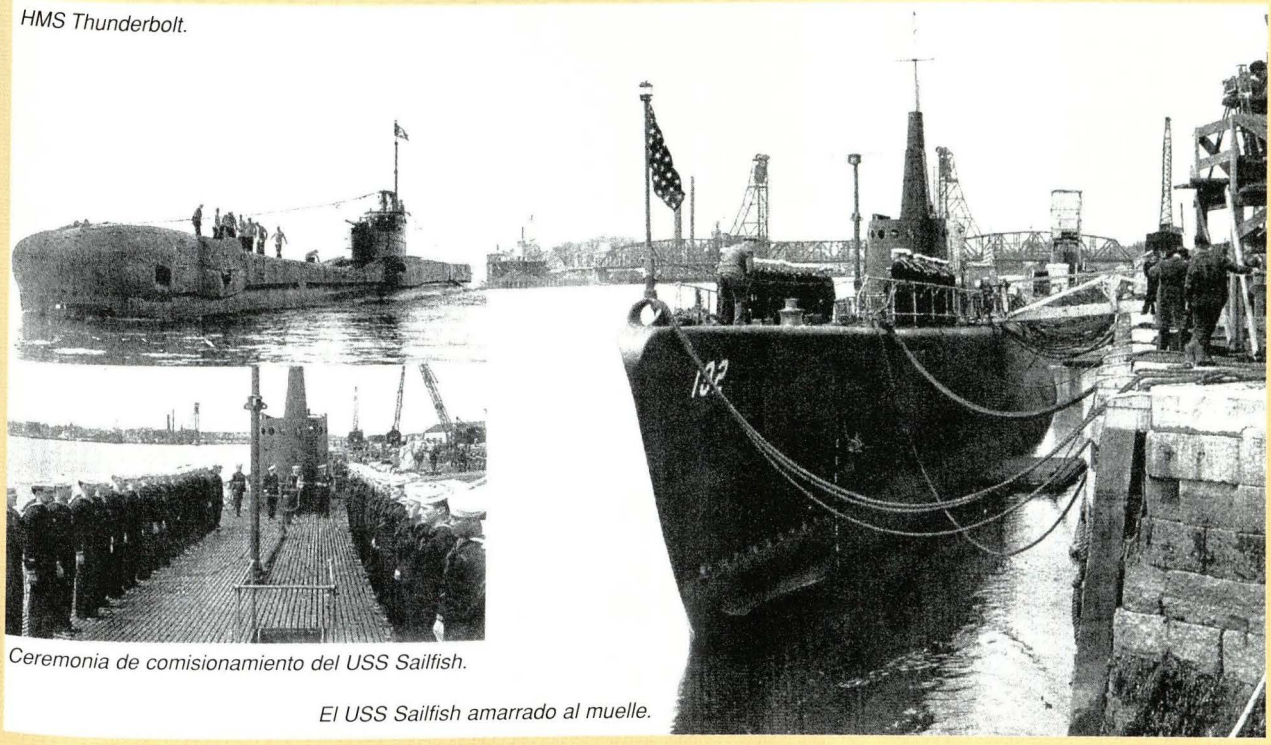
El *Thetis* fue un submarino británico de la clase T, considerado entre los más modernos del mundo, pues poseía diez tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas. Se hizo a la mar en 1938, sin embargo, fue el *Tritón*, el primero de ellos en ser lanzado un año antes.

Luego de las pruebas premiliminares encontraron un problema con los planos hidraúlicos del *Thetis*; el constructor Cammel Laird trabajó durante el invierno y la primavera en resolverlo. En junio de 1939, el submarino estaba listo para su primera inmersión en la bahía de Liverpool. Para la ocasión, invitaron a bordo a un inusual grupo, el cual habían excedido el límite permitido de 52 a 103 personas. Como era costumbre, se preparó refrescos para los invitados; el tiempo era bueno y la atmósfera agradable.

A la 1:40 pm. del 1 de junio, el capitán Guy Bolus, transmitió su intención de permanecer en inmersión por tres horas. Los observadores a bordo del buque escolta *Grebecook* se sorprendieron al ver que, en vez de sumergirse, el submarino flotaba con la proa hacia abajo, posición en la que permaneció aproximadamente treinta minutos. ¿Qué sucedió? Posiblemente, el buque estaba muy ligero y necesitaba el peso del agua en sus tubos LT´s y en sus tanques de lastre, para que se sumergiera.

el capitán del *Thetis*, inmediatamente, ordenó verificar si el submarino tenía suficiente agua en sus tanques. Al comprobar que estaba ligero, mandó a que abrieran los cierres de los tubos Nº 5 y Nº6 con el fin de inundar los dos tubos LTs inferiores. El oficial de Torpedos, el teniente Frederick G. Woods, se dirigió a la proa y verificó cada uno de los tubos, abriendo los grifos ubicados en sus cierres posteriores. Sólo el tubo Nº 6 tenía agua en su interior. El oficial torpedista no se percató que el grifo del tubo LTs Nº 5 estaba taponeado con pintura, por lo que reportó: 'tubo seco', pero en realidad estaba inundado.

HMS Thunderbolt.



Ceremonia de comisionamiento del USS Sailfish.

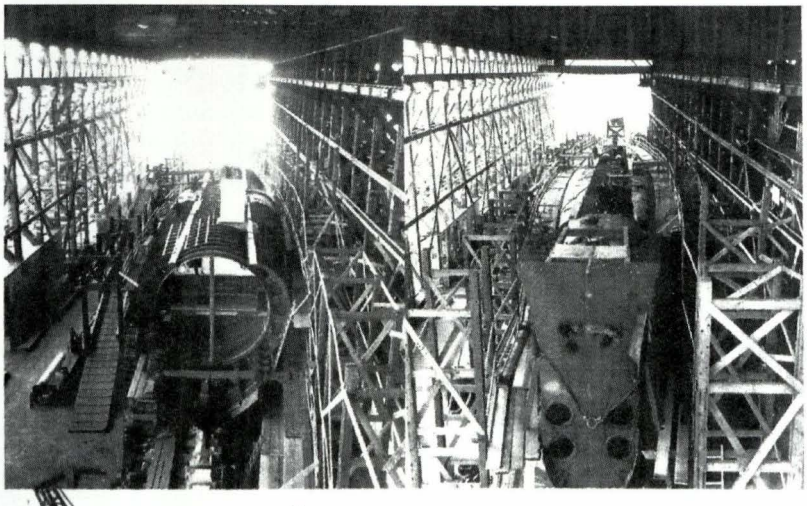
El USS Sailfish amarrado al muelle.

Recientemente, un pintor había cubierto el interior del cierre posterior con una capa de esmalte, pero olvidó proteger el orificio del grifo, simplemente lo cubrió, obstruyendo la pequeña pero vital abertura que no permitió ver al interior del mismo.

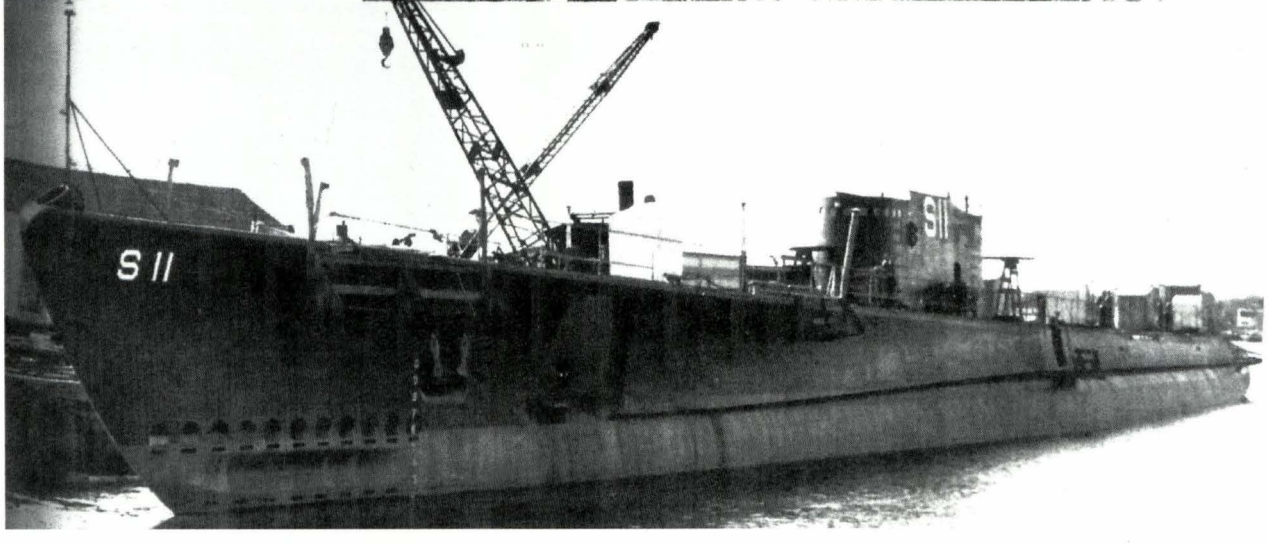
El oficial torpedista se aseguró de que los tubos LTs estuvieran cerrados, ya que el sistema que indicaba esta acción estaba parcialmente cubierto por una barra metálica, que dificultaba la lectura de ésta. Verificó las palancas de los cierres y los de los tubos 5 y 6 trabajaban en dirección opuesta a los otros cuatro; es así que cuando las palancas estaban alineadas, los tubos del uno al cuatro permanecían cerrados, mientras que el cinco y seis estaban abiertos. Probablemente, el oficial al observar que las palancas permanecían alineadas, era señal de que todo estaba en orden. Lo único que separaba el interior del *Thetis* y el mar, era el cierre posterior del tubo N°5. Woods ordenó a un tripulante verificar cada tubo LTs. Los cuatro primeros se encontraban vacíos, el quinto estaba algo duro. Cuando finalmente, dos tripulantes giraron la palanca y el agua entró en el compartimiento a través del tubo LTs de 21 pulgadas de diámetro, ahora abierto al mar.

El *Thetis*, repentinamente se sumergió. Los tripulantes se tambaleaban y no se mantenían de pie. Los equipos sueltos caían estrepitosamente. Los tímpanos dolían a medida que la presión del aire subía; la gente trataba de sostenerse, cogiendo cualquier objeto que encontraba a su alcance: candeleros, tuberías, palancas y cualquier otro. El submarino se estremeció, daba bandazos a medida que descendía hasta tocar fondo a 150 pies de profundidad. Allí permaneció inamovible, en el fondo compuesto de fango y arena, inclinado a 40 grados como una gran flecha errada en su blanco. La tripulación trató de inyectar aire de alta presión en los tanques de lastre, sin embargo, el agua continuaba entrando al compartimento de torpedos.

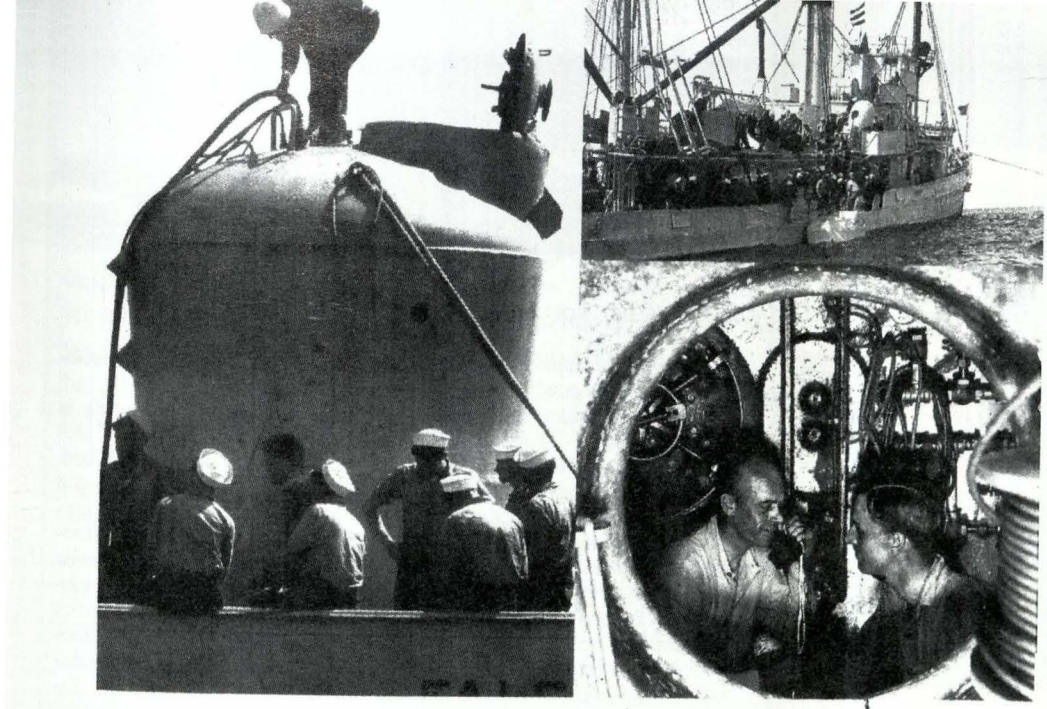
Si la inundación se limitaba sólo a aquella área, el submarino se hubiera salvado, pero los tripulantes no pudieron cerrar la puerta estanca entre el espacio del tubo y el compartimento donde se estibaban los torpedos, debido al singular dispositivo de seguridad. El ángulo en el que se hallaba el submarino hundido y el atascamiento de uno de los 18 templadores, no lo permitieron. Los tripulantes pasaron al compartimento contiguo donde lograron cerrar la puerta estanca.



USS Squalus, enero de 1938, durante su construcción en el astillero de Portsmouth. En esta vista, mirando hacia atrás se aprecia una parte del casco resistente y los tanques principales de lastre (a la derecha) la proa tomando forma, alrededor de los tubos lanza torpedos.



El submarino fue lanzado al agua el 14 de setiembre de 1938. Su número se cambió por SS192, antes de ser comisionado.



El buque de rescate USS Falcon a la derecha y el USS Wandak, a la izquierda, sobre el lugar del hundimiento del Squalus. La campana de rescate Mc Cann (visible en la cubierta de popa, es preparada para ser arriada.

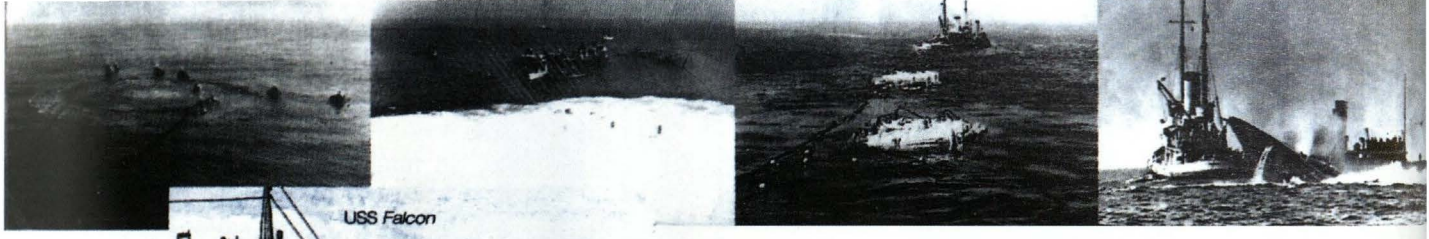
Comandante Allan R. Mac Cann, durante las pruebas iniciales de la campana de rescate en el astillero Naval de Brooklyn a comienzo de los años treinta. (El peruano: 23-08-03).

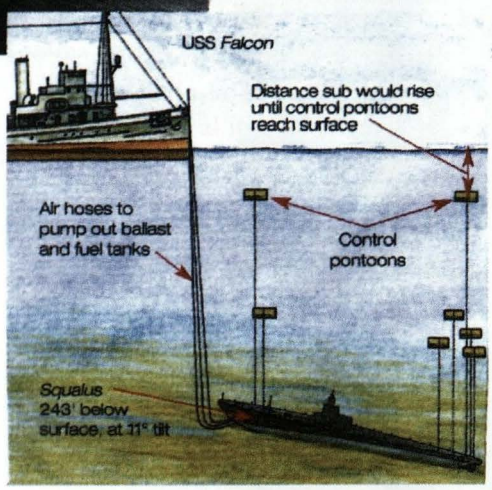
La incompetencia en la superficie incrementó el problema. El remolcador *Grebecock* fondeó en el punto equivocado, lo cierto era que el submarino estaba a cuatro millas del lugar donde el *Thetis* había tocado fondo El hecho de que la RAF (Royal Air Force) mal interpretara por una diferencia de siete millas la posición de la boya de marcar del submarino, aumentó la confusión.

El *Thetis* estaba equipado con dos boyas indicadoras que eran operadas manualmente desde su interior. Cuando las sueltan, éstas salen a la superficie aseguradas por un cable, adicionalmente, con dos lanza-cohetes submarinos, que disparan granadas de humo, al alcanzar la superficie producen una llamarada que indica que el submarino hundido está en problemas. Pocos minutos antes de las cuatro de la tarde, dispararon las granadas rojas. Los tripulantes atrapados pensaron que tan pronto vieran desde el *Grebecock* las boyas y las llamaradas rojas, las operaciones de rescate se iniciarían de inmediato, pero la boya del compartimento de popa nunca llegó a la superficie, se enredó alrededor de la popa y el cable de la boya de proa, la fuerte corriente marina la rompió.

Para entonces, gran parte de los compartimientos de proa del *Thetis* estaban inundados, Pero todo no estaba perdido. La clase T, de los submarinos británicos, fueron diseñados con una cámara de escape Davis (DSEA), que permitía a los miembros de la tripulación salir de un submarino hundido, empleando el aparato. La cámara poseía dos entradas principales, una apertura a cada lado del mamparo estanco que dividía el área inundada del resto del submarino. Uno de los tripulantes sugirió el empleo de la cámara de escape como un medio para salvar el submarino hundido. La idea era que un tripulante con el aparato de escape Davis, ingresará al área inundada para cerrar la puerta estanca atascada, entonces el agua en la sección de proa podía bombearse hacia fuera. El plan era peligroso –había solamente oxígeno en el aparato Davis para 30 minutos– pero la esperanza surgió como una brisa fresca, a través de la enrarecida atmósfera al interior del submarino.

El primer teniente de a bordo se ofreció como voluntario. Después de colocarse el aparato de escape, entró a la cámara y el agua brotó a borbotones, elevándose casi a la altura de su cabeza, ello lo obligó a salir. Estaba mareado por la elevada presión del



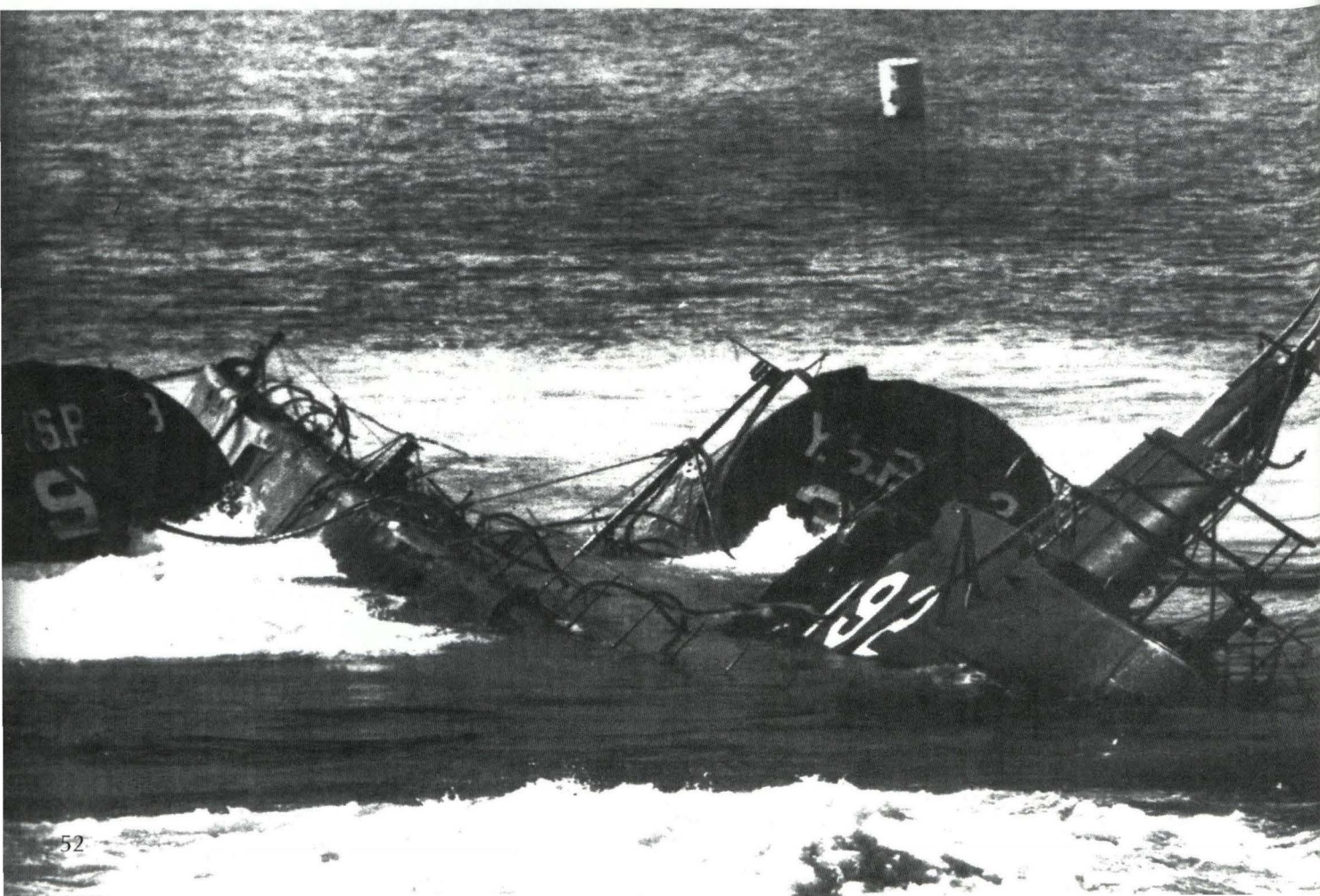


SALVATAJE DEL SQUALUS

- *Después que el último de los sobrevivientes fue rescatado y se inspeccionó la sección de popa se inició la operación de salvataje.*
- *El buque se encontraba a 243 pies bajo la superficie. Afortunadamente, la mezcla de helium – oxígeno permitió a los buzos trabajar a mayores profundidades. Durante tres meses, se hicieron 648 operaciones de buceo. El Plan era levantar al Squalus con pontones y su propia flotabilidad. Sin embargo, debido a la profundidad era difícil determinar el centro de gravedad con exactitud o la flotabilidad necesaria para izar el buque horizontalmente. Si se levantaba primero un extremo, el personal de salvataje tendría que controlar cuidadosamente el ángulo con que se traería el submarino a la superficie. Para limitar la distancia de cada izada, los buzos colocaron los pontones a diferentes niveles, entre la superficie y el submarino. Los pontones más altos controlarían la altura de la izada. La primera fue después de 50 días, el 13 de julio pero resultó accidentada. Según el Comandante Momsen la proa salió como un tornado fuera de control. Los pontones se rompieron y las mangueras se cortaron. Tomó otros 20 días preparar el equipo para otro intento, una segunda izada tuvo éxito y llevó al Squalus a 90 pies de la superficie del agua. Después fue izado y puesto en dique seco en Portsmouth el 13 de setiembre de 1939.*

El gráfico de la izquierda muestra la posición de los pontones de salvataje. A mediados de agosto, el Squalus fue finalmente llevado a 92 pies de profundidad. (Arriba) Después de que soplaron los levantaron agitando el agua, hacia arriba el peso del submarino. Los pontones de control flotan en el agua (derecho medio) mientras el Squalus es remolcado.

Reflotamiento del submarino de la USN Squalus.

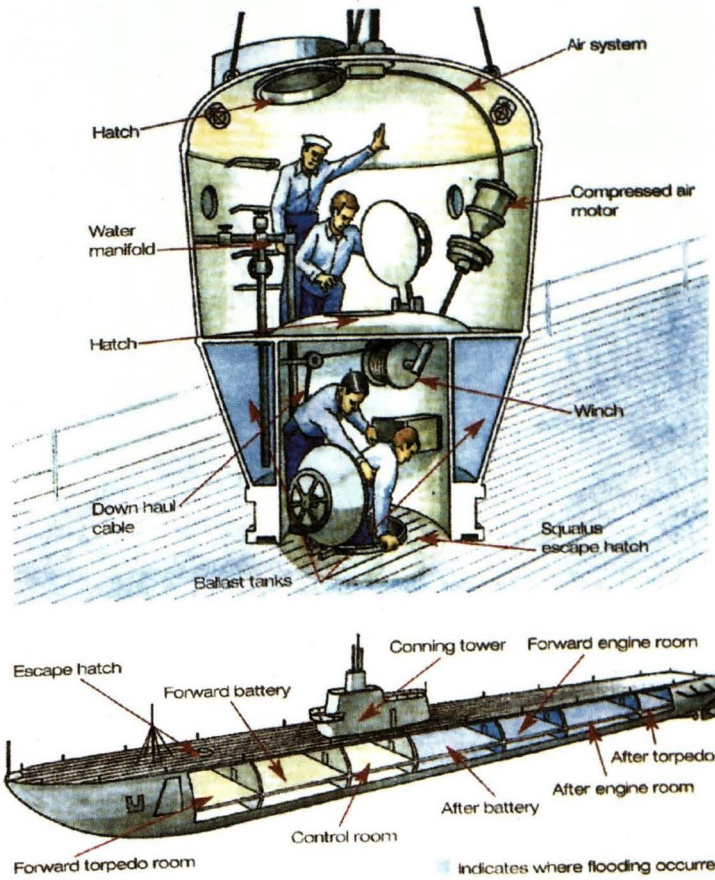


agua. Otros lo intentaron, pero tampoco tuvieron éxito. Además, existía el problema de disponer del agua dentro de la cámara de rescate. Era evidente, que la única forma de tener éxito era a mano, los tripulantes en línea pasaban baldes llenos con agua hacia popa. La tarea consumía el tiempo y el trabajo abrumaba a los hombres y consumía el preciado oxígeno, pero era la única forma de vaciar el compartimiento inundado, de manera que el *Thetis*, estuviera lo suficientemente ligero para recibir aire a presión que le proporcionara la flotabilidad positiva.

Sólo quedaba esperar y conservar las fuerzas. A las ocho de la noche, los signos de actividad en la superficie cesaron. Parecía que el mundo los había olvidado. Poco a poco los hombres caían en letargo mortal, dificultando la concentración en los problemas presentes. El aire disponible era escaso, a pesar de ello, los tripulantes pasaron una noche tranquila. Pero intentarían, otra vez, la cámara de escape al día siguiente. A la mañana, la tripulación del destroyer *Brazen* divisó la popa del submarino proyectándose hacia fuera, rápidamente se aproximaron y se asombraron al ver a dos hombres salir de las profundidades: el capitán H. P. Oram, comandante de la Quinta Flotilla de Submarinos, uno de los invitados abordo y el teniente Woods, oficial de torpedos, ambos usando el aparato de escape Davis. Aproximadamente, una hora después aparecieron otros dos hombres, El maquinista principal, Walter Arnold y el ajustador Frank Shaw, proveedor del astillero Canmell Lair.

Los sobrevivientes informaron que las condiciones a bordo del *Thetis* se deterioraban cada hora. Los tripulantes débiles y desorientados y algunos inconscientes, no resistirían mucho tiempo. Mientras tanto, abajo sucedió algo grave. El tripulante encargado de la cámara de escape, sin lugar a dudas se aturdió y apenas consciente, olvidó soltar el engranaje de la escotilla superior, impidiendo abrirla desde el interior y no cerró la válvula de inundación al retornar al compartimento de motores. Fue el final. El agua de mar entró rápidamente, aumentó el nivel de dióxido de carbono y las 99 personas aún con vida en el *Thetis*, entraron en estado de inconsciencia hasta morir tranquilos y sin sufrir.

En la superficie los esfuerzos por rescatar al submarino continuaron. Los buzos intentaron ganar la entrada al submarino, pero fatalmente, el mal tiempo y los cables que conectaban al *Thetis* con el remolcador de salvataje de repente se soltaron.

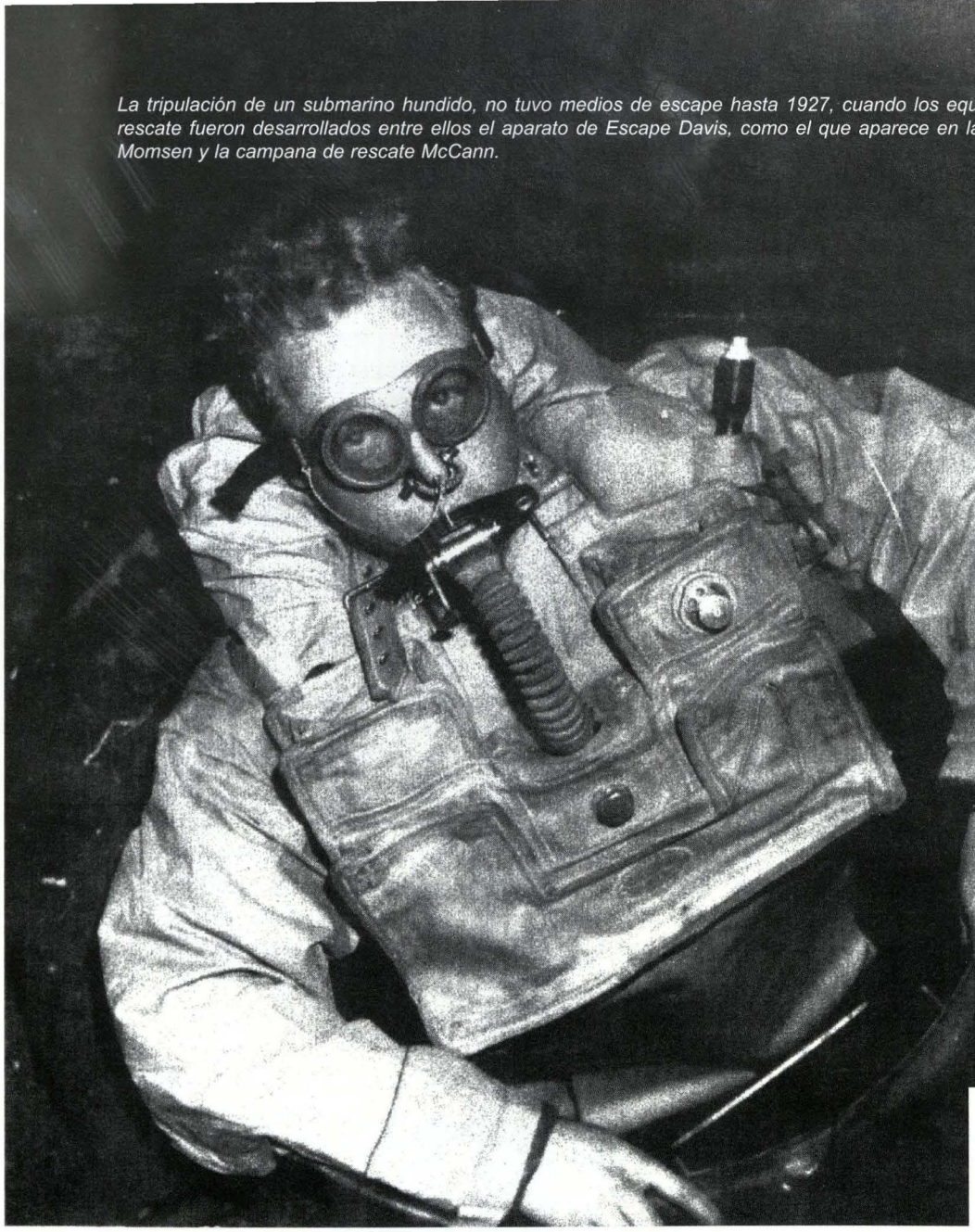


El diario London News, informó acerca del importante papel que desempeñó la campana en el exitoso rescate de los sobrevivientes del Squalus.

Descripción de la Campana de Rescate McCann

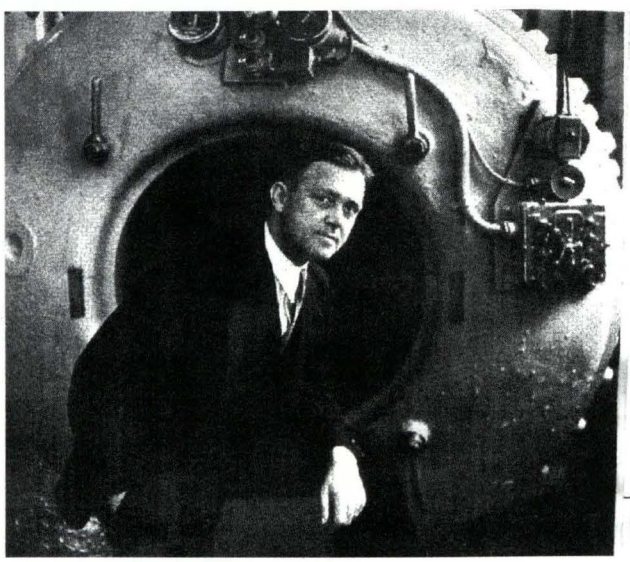
Consta de dos compartimientos divididos horizontalmente, el superior presurizado; recibe de la superficie la manguera de aire para el motor compresor que acciona el winche del cable de bajada, así como los cables eléctricos para teléfono y luces.
Un mamparo horizontal con escotilla estanca en el medio, separa los dos compartimientos. También se encuentra en éste el winche: el cable de bajada y en la parte baja se muestra la escotilla de Escape del "Squalus".
El diagrama inferior muestra los compartimientos inundados a popa del puesto central a saber: batería de popa de máquina de proa y popa así como el de torpedos de popa.

La tripulación de un submarino hundido, no tuvo medios de escape hasta 1927, cuando los equipos standards de rescate fueron desarrollados entre ellos el aparato de Escape Davis, como el que aparece en la figura, el pulmón Momsen y la campana de rescate McCann.

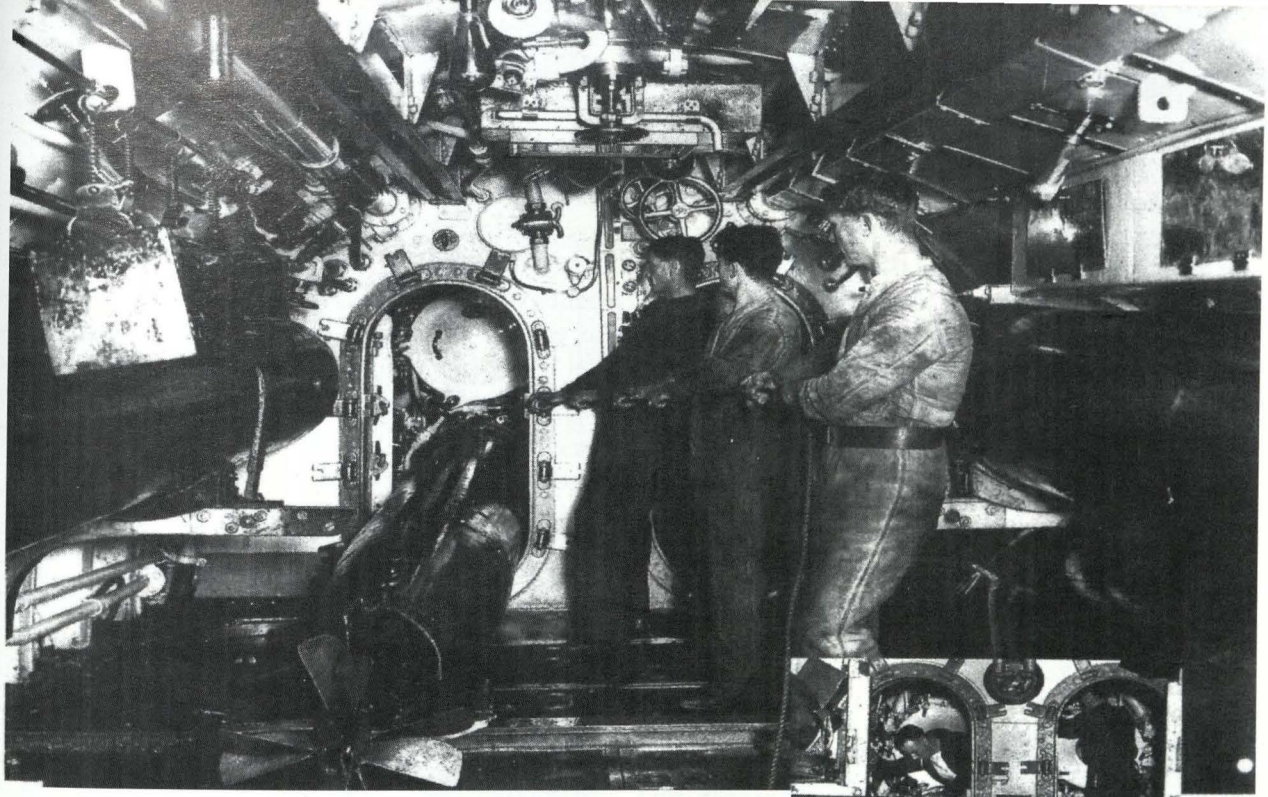




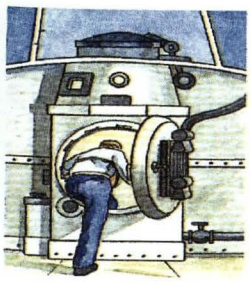
Charles B. Momsen demuestra su pulmón de escape, aparato portátil que permite a los atrapados en submarino hundido salir a superficie.

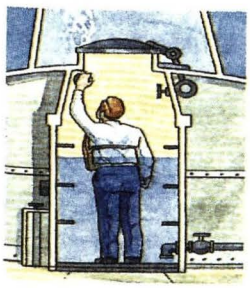


Monsen con la cámara de descompresión que él ayudo en su desarrollo.

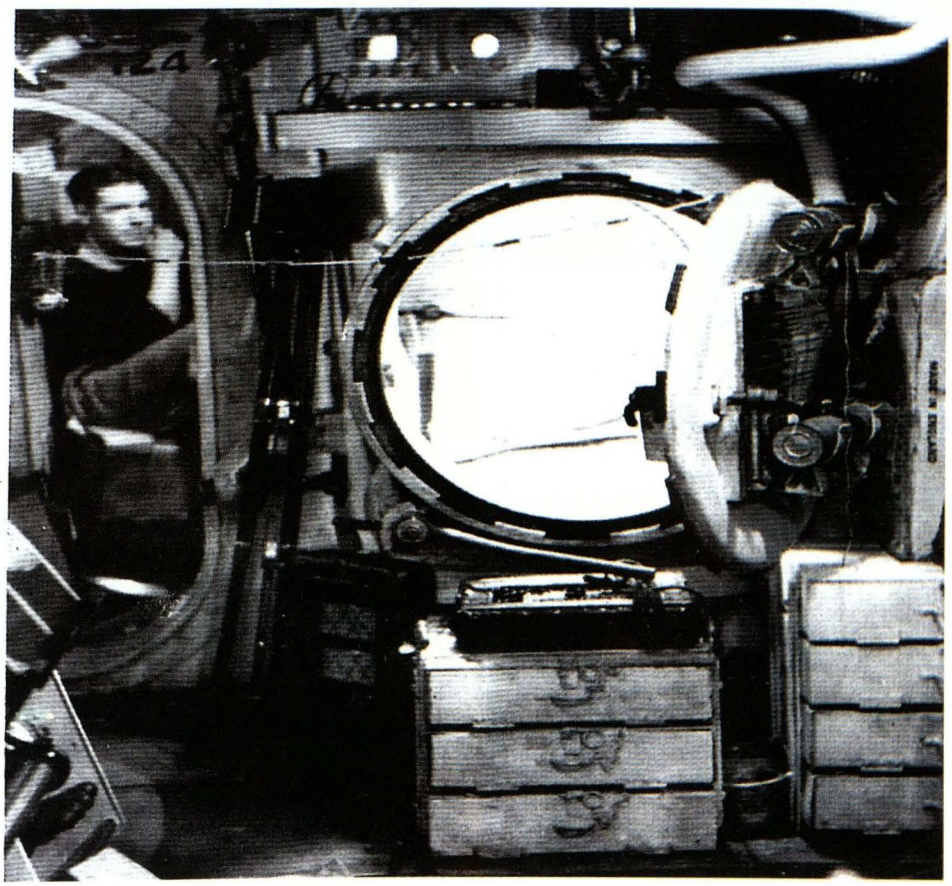


Fotografías tomadas frecuentemente de la proa de un submarino de la Marina británica, durante 1930.
Arriba: tripulantes cargan un torpedo a través de la puerta estanca del mamparo al tubo Nro. 4, los cierres de los tubos LT Nro. 5 y 6 están bajo el nivel de la cubierta y muy difíciles de alcanzar. Cuando se navega, la puerta (derecha) del mamparo se mantenía cerrada y asegurada todo el tiempo.







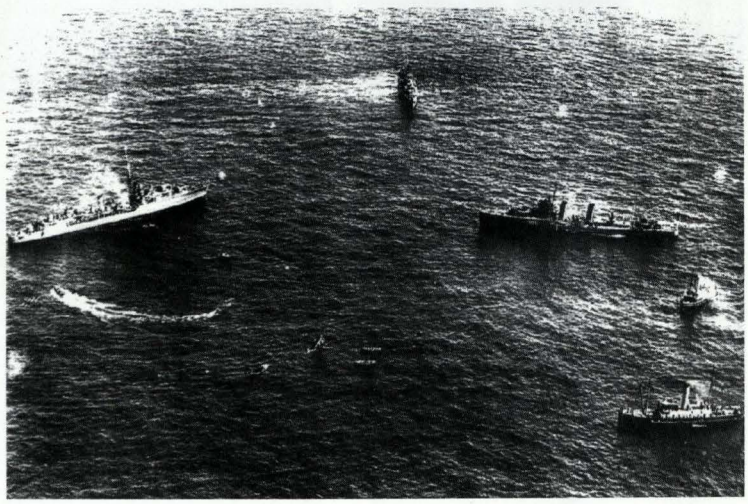


DESCRIPCIÓN DE LA CÁMARA DE ESCAPE DE LOS BRITÁNICOS

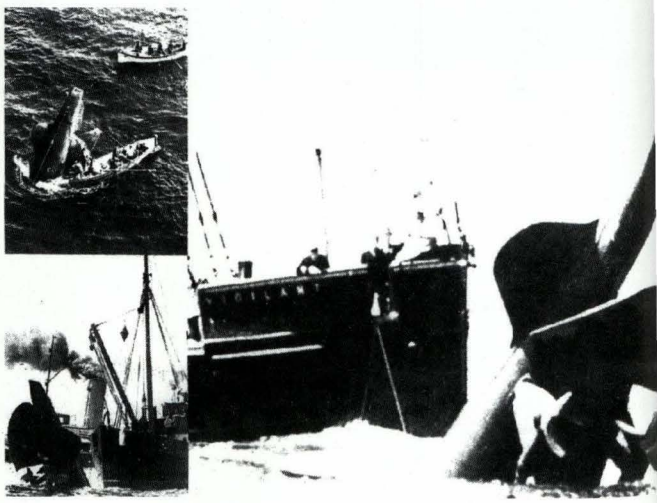
La cámara de escape de un submarino británico clase T, tiene puertas estancas circulares dan acceso por ambos lados. Las cajas que se encuentran estibadas a la derecha del diagrama contiene los aparatos de escape.
Usando el aparato de escape Davis - versión del pulmón Momsen – un tripulante entra a la cámara de escape (figura superior izquierda) y cierra la puerta estanca detrás de él, (figura central izquierda) el tripulante suelta la agarradera de la escotilla superior, después abre una válvula para inundar la cámara con agua de mar, (figura inferior izquierda) una vez que la cámara está inundada, el tripulante abre la escotilla superior y nada hacia la superficie. Después que la cámara ya no tenga agua otro tripulante entra y repite el procedimiento.

El *Thetis* y el *Squalus* fueron reflotados y reconstruídos extensivamente y se incorporaron nuevamente, en la guerra naval. Mientras que el *Thetis* fue comisionado como el HMS *Thunderboldt* y sirvió en el Mediterráneo hasta que fue hundido con toda su dotación en las costas de Sicilia por un buque escolta italiano el 14 de marzo de 1943, el *Squalus* fue recomisionado como el USS *Sailfish* y su carrera fue exitosa en el Pacífico.

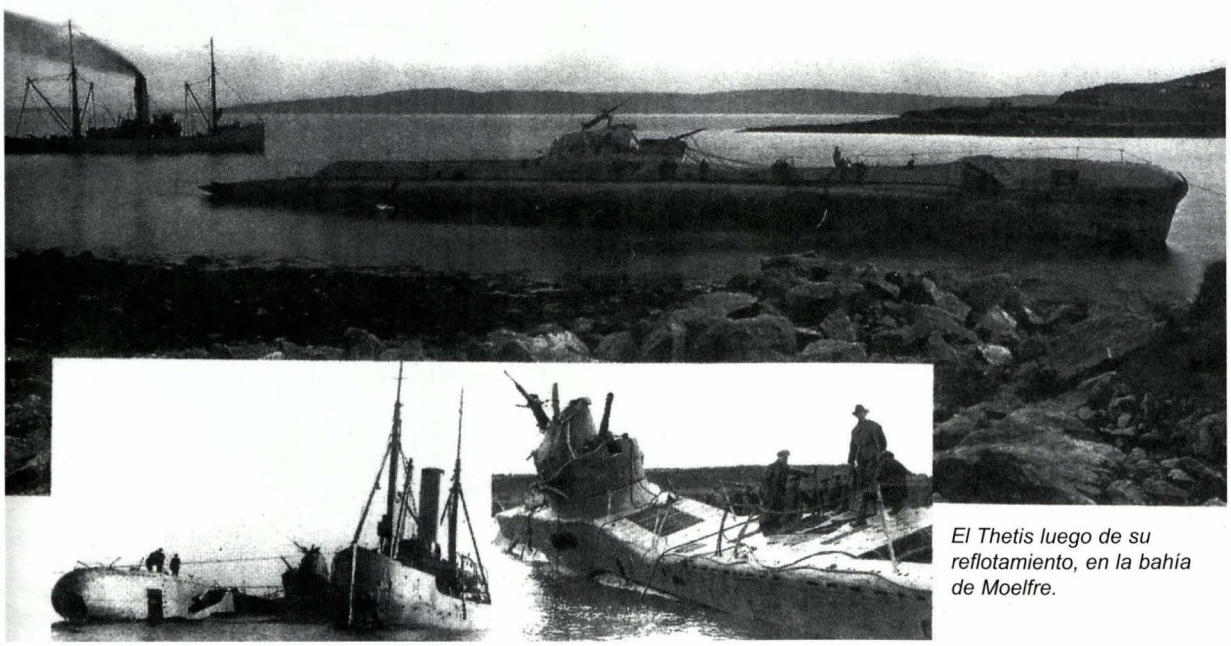
En diciembre de 1943, hundió un portaaviones japonés y luego rescató a los náufragos. Increíblemente, entre ellos se encontraban algunos sobrevivientes del USS *Seulpin*, tomados prisioneros por los japoneses un mes atrás. ⚓



Buques de Rescate convergen cerca de la emergente popa del Thetis, *aproximadamente al centro de la foto.*



Después que el último sobreviviente fue rescatado se amarraron cabos a la popa del submarino (foto alta izquierda) y un remolcador trató de izarlo (fotos parte baja izquierda y derecha) para que los buzos ingresaran al submarino hundido.



El Thetis luego de su reflotamiento, en la bahía de Moelfre.

El Thetis durante su salvataje.

PERDIDOS EN TIEMPOS DE PAZ

Entre la década del 20 e inicios de los 30 las marinas del mundo no incrementaron sus flotas submarinas, debido en parte a tratados que restringían la construcción de los mismos. Aquellos que fueron construidos ganaron en tamaño, lo que les faltaba en número. Además los nuevos submarinos británicos de la clase *M,* terminados a fines de la Primera Guerra Mundial se jactaban de tener cañones de 12 pulgadas, más apropiados para un acorazado que para un submarino. Uno de la clase *M-2*, posteriormente cambió su cañón de gran calibre por un hangar con catapulta para aviones 'explorador'. Los franceses aumentaron su flota en 1929 con el poderoso *Surcouf.* Con 360 pies de eslora, fue por muchos años el submarino más grande, un honor al que no renunciaron, poco antes de la Segunda Guerra Mundial.

Al término de la década de los 30, las posibilidades de otra guerra parecían aún poco probables. Alemania, desde que Hitler tomó el poder, reinició secretamente la construcción de los submarinos clase *U* y los japoneses e italianos también activaron sus flotas de guerra. Temerosos de lo que podía venir y con las lecciones de la Primera Guerra Mundial, aún frescas en sus mentes los Estados Unidos de Norte América y Gran Bretaña iniciaron la construcción de mayor número de submarinos de patrullaje que esperaban les daría la supremacía en futuros combates bajo el agua.

Dos desastres de submarinos, dominaron las primeras páginas de los diarios durante esos días. Ambos, con tecnología avanzada, ejemplos de las clases que tendrían más éxito en tiempos de guerra. El que se hundieran en tiempos de paz fue un triste recuerdo de los peligros todavía existentes, especialmente para sus tripulaciones.

Nota: De los dos desastres arriba mencionados el del *USS Squalus* fue tratado anteriormente en la Revista de Marina de julio – diciembre 2002.

Bibliografía

Spencer Dunmore. Lost subs from the Hunley to the Kursk, the grestest submarines ever cost and found. *Impreso por Da Capo Press, 2002.*



Fernando Elías Aparicio

Vicealmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1936. Ha servido en diversos buques y dependencias de la Marina. Es calificado en Submarinos e Hidrografía. Entre otros cargos, fue director de Hidrografía, Comandante de la Base Naval del Callao, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Comandante General y Ministro de Marina en el período de abril a diciembre de 1971.

¡Zarpar en plan de lucha y regresar sanos, pero frustados!

Manuel Gonzales Corcuera

¿Sabe el lector que nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú, en el periodo comprendido entre 1933 a 1954, tuvo en su flota dos destructores estonianos? Efectivamente, ellos fueron el B.A.P. *Guise* y el B.A.P. *Villar,* que en sus 21 años de servicios se constituyeron en excelentes escuelas flotantes para actuar en las más diversas circunstancias, logicamente con sus excepciones.

Ambos, los adquirieron en 1933 –ante el inminente conflicto con Colombia–, durante el gobierno del general de división Óscar R. Benavides y siendo ministro de Marina, el Dr. Luis A. Flores. Su costo fue de 210.000 libras esterlinas. Fueron sus primeros comandantes, del B.A.P. *Villar* y del B.A.P. *Guise*, los capitanes de fragata Grimaldo Bravo Arenas y Federico Díaz Dulanto, respectivamente, en tanto que el jefe de la división fue el capitán de navío Tomas Pizarro.

El afirmado del pabellón en los dos casos fue el 24 de agosto de 1933 en el puerto Tallin, Estonia, desde donde partieron con destino a Iquitos para actuar en el conflicto con Colombia. Restablecida la normalidad en las relaciones con aquel país, los destructores zarparon rumbo al Callao, a donde arribaron el 5 de julio de 1934.

El B.A.P. *Villar* fue, en la marina rusa, el S*partak* y tomó parte en la Primera Guerra Mundial; luego, en honor a un héroe ruso lo llamaron *Mikla Makley* y entre 1928 y 1930 participó en la Revolución Rusa. Al ser transferido a la marina de Estonia lo rebautizaron como *Wanbola.* Adquirido por el Perú, recibió su nombre en honor a nuestro ilustre marino, vencedor en el combate de Abtao.

El B.A.P. *Villar* era un destructor de 1,150 toneladas de desplazamiento, 96 metros de eslora, 9.30 metros de manga y 3.70 metros de calado. Tenía dos turbinas Aeg-Curtis, una por eje, y seis calderas Vulkum, que proporcionaban una potencia total de 32,000 HP para desarrollar una velocidad máxima de 30 nudos y una velocidad económica de 15. Su radio de acción era de 2,500 millas y su armamento estaba constituido por cuatro cañones Oboukov de 4" (101.6mm), instalados dos en proa y dos en popa; dos cañones antiaéreos Madsen de 20mm y nueve tubos lanzatorpedos. La dotación estaba integrada por 12 oficiales y 130 tripulantes. Su construcción y disposición estaba prevista para navegar en climas fríos, de allí que cuando operaba en las aguas norteñas peruanas, el personal sufría de un calor insoportable debido a que las cubiertas metálicas, sin aislamiento alguno, se comportaban como verdaderas planchas calientes que achicharraban a quienes estaban bajo ellas.

Ahora a lo anecdótico. Talara era el puerto designado para abastecer de combustible a los buques aliados en la Segunda Guerra Mundial. Diariamente, enormes petroleros arribaban a tomar su cargamento en las instalaciones portuarias administradas por la entonces International Petroleum Company, que mantenía a la población peruana claramente separada del lado exclusivo estadounidense. Esa odiosa discriminación, en nuestro propio territorio, nos indignaba y era motivo de permanentes reclamos.

Al regresar de cada patrullaje, los oficiales y tripulantes en condición de franco paseaban por las calles de Talara, visitaban el Club Peruano y el Comisariato (tienda de la IPC, en donde vendían artículos importados a precios bastante cómodos), asistían al cine o al hotel 'Royal', a charlotear y bailar con algunas amigas contemporáneas, o a los restaurante del puerto a comer un apetitoso 'bistec de mero' o de 'ojo de uva', con su correspondiente 'arrocito del norte'.

En cuanto a la seguridad, los estadounidenses establecieron sus planes de evacuación de la ciudad en caso de emergencia, como podía ser una invasión o un ataque armado de parte de los japoneses, entonces sus enemigos.

Pues bien, eran como las tres de la tarde, de un cierto día de marzo de 1944, cuando el piloto de un avión Panagra –compañía estadounidense de aquellos tiempos–, durante su retorno de Panamá, reportó su posición (latitud y longitud) y el avistamiento de lo que en su opinión eran tres submarinos japoneses con rumbo a Talara. ¡Para qué les cuento el barullo que armó tan temida noticia! ¿Se imaginan el alboroto que se formó en el pueblo? Se dieron las señales de alarma y los autos con las familias estadounidenses comenzaron a evacuar la ciudad en forma ordenada, pero acelerada. Se vivía un clima de enorme tensión.

Coincidieron esos momentos, con el hecho de que el B.A.P. *Villar* estaba amarrado al muelle de petróleo para reabastecerse de combustible, agua y víveres. Ante la emergencia, dio toques de sirena a fin de que su personal franco retornara al buque. Todos acudieron de inmediato a bordo, con el corazón en la boca. Una vez completa la dotación, los oficiales fueron convocados a la cámara. No sé de dónde ni de quién, pero salió a relucir una botella de champaña que descorcharon rápidamente y sirvieron en vasos, ya que la premura no daba lugar a demoras en sacar las copas. El comandante lanzó una arenga en el brindis: ¡"Todos a seguir el ejemplo de Grau"; luchar hasta morir! Era la consigna.

"Puesto de maniobra"... El B.A.P. *Villar* desatracó del muelle y raudamente puso proa a 310 grados y velocidad de 20 nudos, para llegar a la zona señalada por el piloto de Panagra. Ordenaron "zafarrancho de combate"... ¡Esta vez, era de verdad! Las dotaciones en sus puestos, de las santabárbaras pronto comenzaron a asomar los brillantes proyectiles, los apuntadores; ronzaban los cañones en la dirección en que podrían encontrar al supuesto blanco, tratando de contrarrestar, con hábiles movimientos de las volantes, el balance y el cabeceo. En el puente, a cada oficial les asignaron sectores de observación con sus prismáticos, listos para avisar la aparición de algún periscopio. El clima que se vivía era de profunda concentración; los ojos parecían salirse de los prismáticos... El deseo de combatir y destruir al submarino enemigo producía el más profundo silencio; que se escuchaba hasta el vuelo de una mosca.

De pronto, irrumpió un ruido que delataba a alguien subiendo de prisa la escala del puente. Era el alférez Jorge Lazarte, quien se cuadró y saludó marcialmente al comandante y a todo pulmón le espetó "comandante... anclas listas". La sorpresa fue general, pues navegaban en alta mar. El comandante, intrigado, le preguntó: "¿para qué las anclas listas? A lo que el alférez Lazarte –reconocido palomilla y muy ocurrente–, con la mayor naturalidad y voz fuerte, le contestó: "señor, como no tenemos nada que lanzarle al submarino, entonces usted se coloca encima de él y me grita 'top', entonces yo le largo las dos anclas encima... ¡cuando menos los asustamos!

Para qué les cuento la respuesta del comandante: "¡alférez Lazarte, vaya a su camarote, está arrestado!", orden que dicho oficial, siempre sonriente, cumplió. Ya se imaginarán los comentarios, las risas de la tripulación, las habladurías y bromas sobre lo ocurrido que terminaron disipando las tensiones y los temores.

El alférez Lazarte tenía razón y todos comprendimos lo indefenso que resultaba nuestro inerme buque ante esa situación. Así lo comprendió, también, el comandante, quien, sonriendo, dispuso caer al rumbo recomendado por el jefe de navegación para retornar al fondeadero, en Talara a una velocidad normal de 15 nudos.

Corolario. El alto mando naval, al enterarse de lo sucedido –apostaría que también festejó la anécdota del alférez Lazarte–, afrontó la realidad, y ordenó que el B.A.P *Villar* regresara al Callao, y que en el Arsenal Naval, le colocaran dos mesas lanza cargas de profundidad de espoletas graduables a mano. Tiempo después, en dique, le instalaron un sonar de la época, con el que los operadores se ejercitaron en operaciones de detección y calificación de ecos con efecto Dopler. Es así, como se inicia a las 'patadas', el aprendizaje técnico sobre la guerra antisubmarina. ⚓

La Batalla de Mogadishu, diez años después

El Legado del Halcón Negro

Héctor López Aréstegui

"Mogadishu, Somalia, 3 de octubre de 1993 : Paso los domingos en mi casa del complejo residencial de las Naciones Unidas tranquilamente. Tengo el aire acondicionado prendido todo el día, duermo hasta tarde y pretendo que el día transcurre como si estuviese en mi casa en Ann Harbour. Leo en el techo y veo el sol ponerse sobre la ciudad y el Mar Rojo. Luego enciendo la radio y sintonizo la estación de las Fuerzas Armadas..."[1] Así escribía en su diario el funcionario de las Naciones Unidas Kenneth L. Cain cómo había pasado el domingo tres de octubre de 1993, mientras que un sector de Mogadishu empezaba una feroz batalla entre comandos norteamericanos y milicianos somalíes cuyo resultado determino el retiro de las fuerzas de pacificación de las Naciones Unidas y las tropas norteamericanas involucradas en el operación "Devolver la Esperanza", marcando así un hito en la historia y doctrina de la utilización de las fuerzas especiales.

Las fuerzas de pacificación de las Naciones Unidas y las tropas norteamericanas se encontraban en Somalia desde el comienzo del invierno 1992 - 1993, en el marco de la operación "Devolver la Esperanza", que tenía como meta la restauración del orden y la paz en Somalia, que había caído en la anarquía dos años antes, al huir del referido país el dictador Siad Barre, en enero de 1991. La participación norteamericana en el operación constituía todo un acontecimiento en la política exterior de los Estados Unidos, considerando de que se trataba de una decisión inédita para una administración republicana: la saliente del presidente George Bush padre. Para muchos era un sueño que se hacia realidad, una decisión de política exterior largamente postergada por el aislacio-



Helicóptero del piloto que estuvo prisionero, Michael Durand, sobrevolando Mogadishu antes de la batalla de octubre de 1993.

1 *Kenneth L. Cain.* The Legacy of Black Hawk Down. *The New York Times. 3 de octubre del 2003.*



Grupo de soldados norteamericanos entrenando en el desierto de Somalia.

nismo primero, y luego por la Guerra Fría. El ideal del presidente Woodrow Wilson se concretaba: Estados Unidos llevaría con sus soldados la paz, la democracia y los derechos humanos a uno de los pueblos más pobres y olvidados del planeta. Tal ilusión se convirtió en pesadilla la tarde del domingo 3 de octubre y la madrugada del lunes 4. ¿Qué pasó? ¿Por qué ocurrió eso?

Retomamos el diario de Kenneth Cain para saber que paso. "Lunes 4 de octubre: Solo se escucha interferencia en la radio. De pronto llega al complejo un mensaje del oficial de observación de las Naciones Unidas: todas las operaciones se cancelaban; el personal debía permanecer en sus casas hasta nuevo aviso. Los guardaespaldas somalíes empuñaban sus armas con mayor nerviosismo que el habitual, mientras que los helicópteros sobrevolaban el complejo y sus tripulantes hacían señas a los curiosos en los techos para que volvieron a sus casas..."

En una de las batallas más terribles y sangrientas desde la ofensiva del Tet durante la Guerra de Vietnam, 18 comandos norteamericanos habían muerto en acción y dos helicópteros Black Hawk derribados por fuerzas irregulares somalíes, al mando del general Mohammed Farah Aidid, Dos de los cuerpos de los caídos norteamericanos fueron arrastrados y mutilados por la multitud, que frenéticamente buscaba un recuerdo de aquella batalla. Un piloto de helicóptero, Michael Durand, cayó prisionero y fue torturado y humillado infinidad de veces hasta que fue rescatado por sus compañeros de armas. La liberación de Michael Durand fue la última acción de combate de las fuerzas norteamericanas en Somalia, pues la orden de retirada llegó prontamente desde Washington. La ilusión de llevar la democracia y los derechos humanos a los países pobres acabó esa tarde, hace diez años.

Más allá del análisis político-internacional del resultado de la batalla de Mogadishu, ésta debe recordarse porque mostró los límites operativos y estratégicos de la utilización de las fuerzas especiales. En Mogadishu los comandos norteamericanos tenían una misión, capturar al general Mohammed Farah Aidid y sus lugartenientes, para que respondan por la masacre de 25 soldados pakistaníes de la fuerza de pacificación de la ONU. La fuerza de comandos estaba formada por Rangers del Ejército, SEALs de la Marina y miembros de la Fuerza Delta de la Fuerza Aérea. Habían llegado a Mogadishu el pasado agosto para la cacería del general Farah Aidid, siendo la batalla en la que lucharon por sus vidas palmo a palmo el séptimo raid contra los posibles escondites del general Farah Aidid. En el curso de la batalla no pudieron actuar, de acuerdo, para lo que tanto habían entrenado: moverse con rapidez, tomar prisioneros y volver a su base. En lugar de ello tuvieron que quedarse y defender un reducido perímetro donde protegían a sus heridos y a los tripulantes sobrevivientes de los dos helicópteros derribados.

¿Cómo quedaron reducidos a tan difícil situación? En nuestra modesta opinión se cometieron tres terribles errores:

En primer lugar, hay que tener en cuenta la naturaleza de su misión, la captura del general Farah Aidid. ¿Cabía encargarles esta misión? Si y no. Los comandos actúan en números reducidos, y en esencia son infantería ligera, cuya efectividad depende del efecto sorpresa. La sobre-exposición de estos puede

llevarles al fracaso. Como se ha mencionado líneas arriba, la llamada "batalla de Mogadishu" fue el séptimo raid de los comandos norteamericanos en búsqueda del general Farah Aidid. En el curso de los seis anteriores los somalíes tuvieron tiempo de familiarizarse con sus tácticas y prever sus movimientos*.

En segundo lugar, la falta de cobertura aérea y blindada. En Mogadishu los comandos no contaban con la cobertura aérea y de blindados, pues la Administración Clinton no autorizó el envío de aviones de ataque AC –130 Spectre y de blindados. Poco o nada podían lograr al verse rodeados de un enemigo que los superaba en número y luchaban en su propio terreno, muchos menos suprimir con facilidad la resistencia enemiga en los techos de los edificios de la ciudad.

En tercer lugar, la pobre inteligencia con la que se planteó y se llevó a cabo la misión. El resultado fue que la emboscada tuvo éxito por tierra y por aire. Las estrechas calles de Mogadishu fueron trampa mortal para el convoy de apoyo a los comandos sitiados. Muchos camiones y Humvies fueron destruidos hasta que el arribo de la unidad blindada malaya de las fuerzas de la ONU permitió limpiar la ruta hasta donde estaban los comandos. En el aire ocurrió lo mismo, pues tras largos meses de sobrevolar la ciudad muy bajo y confiadamente, los helicópteros estaban amenazados por los misiles tierra-aire de las fuerzas irregulares somalíes. El temor a los misiles tierra-aire continua hasta ahora, y en Iraq el ejército norteamericano ofrece 500 dólares por misil tierra-aire que sea entregado y 250 dólares por partes de estos. Del éxito de la operación de compra de misiles dependerá la reapertura del aeropuerto de Bagdad.

Todos estos graves errores logístico–estratégicos están detallados en el libro del escritor y periodista Mark Bowden, "Black Hawk Down", de 1999, sobre el cual se desarrollo el guión de la película del director inglés Scott Ridley del mismo título, que se estreno el año pasado. En la película poco de lo expuesto hasta el momento se puede constatar, pues el guión de ésta –por confesión del mismo director en una entrevista a CNN– se negoció con funcionarios del Pentágono página por página.

Quienes eran conscientes de lo que realmente sucedía a su alrededor eran los periodistas occidentales que recalaron en Somalia durante la intervención. Uno de esos cientos de periodistas fue el entonces reportero de guerra del Daily Telegraph de Londres, Scott Peterson, autor del libro "Yo y mi hermano: Memorias de guerra de Somalia, Rwanda y Sudán". Entre los hechos que recuerda Peterson está el linchamiento de cuatro periodistas, luego de un ataque norteamericano contra una base de los clanes somalíes. El fue uno de los pocos sobrevivientes de ese ataque, resultando herido con un corte de machete en la cabeza[2].

¿Cuáles son las lecciones se pueden sacar de la Batalla de Mogadishu?

1. La improvisación y el caos son señales de debilidad que conducen siempre al desastre. En Somalia la descoordinación y rivalidades entre las tropas de los países de la fuerza de pacificación de la ONU fueron una primera señal de debilidad. Lo mismo ocurría entre las norteamericanas. El testimonio al respecto del ex – embajador norteamericano en Somalia y Pakistán Robert B. Oakley lo dice todo: "Fue el mal manejo de la situación por parte de las Naciones Unidas y los Estados Unidos mas que el innato odio de los somalíes lo que nos condujo al desastre":

2. El despliegue de fuerzas especiales en combate debe ser ponderado seriamente por la naturaleza de su misión y entrenamiento. Ellas deben ser desplegadas con unidades de enlace con la población civil, policía militar y de operaciones sicológicas. Las fuerzas especiales sirven para ganar terreno, que luego deben abandonar para cumplir otras misiones. Las demás unidades afirman y aseguran su presencia en el terreno conquistado, ganan mentes y corazones, una tarea fundamental en el contexto de la actual lucha antiterrorista a escala global;

3. No se puede ni se debe desaprovechar las ventajas tecnológicas propias. En la batalla de Mogadishu el raid tuvo lugar a media tarde, desperdiciándo-

---

* *Al respecto debe tenerse en cuenta la revisión del papel táctico – estratégico de los SAS (Special Air Service) de la Real Fuerza Aérea Británica, cuyo Estado Mayor estudia la posibilidad de volver a su misión inicial en la época de su creación, el espionaje, el sabotaje y el asesinato. Ver The Daily Telegragh. 28 de setiembre del 2003.*

2 *Grupo de soldados norteamericanos entrenando en el desierto de Somalia.*



Héctor López Aréstegui *(Lima, 1972)*

Estudió en el colegio José Olaya en Miraflores. Es Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad de Lima y traductor en los idiomas inglés y francés. Tiene en su haber la publicación de diversos artículos sobre temas de actualidad en los diarios El Peruano y El Comercio.

se la ventaja de los comandos en equipos de visión nocturna, armadura, etc. Asimismo se debe disponer de la tecnología apropiada en comunicaciones, que en el mejor de los casos debe ser digital o celular, para evitar las interferencias que ocurren en los equipos de comunicación de radio FM[3];

4. Las operaciones de fuerzas especiales no pueden hacerse sin el debido apoyo aéreo y blindado. Como se ha mencionado líneas arriba, fueron los blindados malayos los que permitieron romper el cerco a los comandos. Pero no se trata de utilizar a los blindados por su potencia de fuego, como lo hicieron los rusos en Grozny, Chechenia. Este error les significó la perdida de 200 tanques durante los largos meses de combate contra los guerrilleros chechenos en 1994 y 1995. Los tanques que se utilicen deben ser multipropósito, de gran maniobrabilidad y muy rápidos. En Mogadishu, en Grozny, en la Franja de Gaza e Iraq actualmente, la hoja de carga de un bulldozer puede ser tan importante como un cañón y la ametralladora**;

5. Toda operación de fuerzas especiales debe realizarse con un sólido apoyo de inteligencia en todos los niveles. Desde la selección del blanco, acopio y análisis de información y la evaluación de daños en combate, se debe evitar un elevado número de bajas civiles y de daños materiales, que sensibilizan y muchas veces predisponen en contrario a la prensa y opinión publica, como ocurrió en Vietnam y en Somalia tras la batalla de Mogadishu;

La operación "Devolver la Esperanza" quedó registrada en la historia reciente como un gran fracaso. Sin duda alguna, lo fue para las Naciones Unidas y para los partidarios del multilateralismo como política exterior de los Estados Unidos. Sin embargo, para muchos estrategas militares norteamericanos no lo fue, pues probó en una situación límite el valor y resistencia de las fuerzas especiales. Algunas de las lecciones de Somalia se están aplicando en Afganistán y en Iraq. Otras –que escapan del medio militar– no lo están siendo. Quedan por ver, entonces, hasta donde llega la actual administración norteamericana en la comprensión de las lecciones de la batalla de Mogadishu y el criterio político que guió a George Bush padre a enviar tropas a Somalia: "hacer la obra de Dios en la tierra". ⚓

---

3 *James Kittfield.* War in Urban Jungles. *US Air Force Magazine.Diciembre de1998 Volº 1 Nº 12.*

** *Tómese como ejemplo el proyecto británico de minitanque, una versión más ligera del tanque pesados Challenger 2 de 50 toneladas, con el mismo cañón de 120 milímetros y con ametralladoras capaces de disparar 550 rondas por minuto. Ver The Sunday Telegraph del 5 de octubre del 2003.*



Una de las calles de la ciudad durante la batalla.

Bibliografía

- *James Kittfield.* War in Urban Jungles. *US Air Force Magazine. Diciembre de 1998 Volº 1 Nº 12.*
- *Scott Peterson.* Black Hawk Down – Good Box Office But Bad History. *The Daily Telegraph. 21 de enero del 2002.*
- *Nicholas D. Christof.* The Wrong Lessons Of The Somalia Debacle. *The New York Times. 5 de febrero del 2002.*
- *Kenneth L. Cain.* The Legacy Of Black Hawk Down. *The New York Times. 3 de octubre del 2003.*
- *Mark Bowden.* Urban War, the Right Way. *LA Times. 30 de agosto del 2002.*

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

ESTUDIOS DE DOCTRINA MARÍTIMA

Un desafío institucional a la superación personal y profesional

El Comité de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (INSMAR), tiene el agrado de invitar a los señores oficiales de Marina en situación de actividad y retiro con estudios de nivel superior al del curso de Comando y Estado Mayor, a suscribirse para iniciar sus actividades institucionales de estudio e investigación que INSMAR realiza en los diversos aspectos de la doctrina marítima nacional e internacional en forma libre y autodidáctica.

Para solicitar su inscripción u obtener mayores informes dirigirse al correo electrónico:

insmarceem@telefonica.net.pe

Lima, 30 de setiembre del 2003

Suscríbete ahora






REVISTA DE MARINA

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

- **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
- **Otros suscriptores** **U$ 18,00**

Opciones de pago

- Descuento por planilla (sólo personal naval):
  Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envie la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Intereses Marítimos e Información.

Apellido		Nombres			
Grado		Ocupación			
Calle		Número		Código Postal	
Localidad		Provincia		País	
Teléfono		Celular		E-mail	

Número de CIP:

FIRMA

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú
Av. Salaverry Cdra. 24,
Lima 11, Perú
Teléfono: 463 5151 - Anexo: 1160 - 1208

Email:
revismar@marina.mil.pe

CHILE

Senado de los EE.UU. autoriza venta de destructor USS *Fletcher* a la Armada de Chile

El 17 de noviembre último, el Senado de los Estados Unidos de Norteamérica autorizó la venta del destructor USS *Fletcher* a la Armada de Chile. Aún no se han precisado detalles de la operación, pero se tiene conocimiento, a través de la prensa, que el citado buque sería el primero de dos destructores de la clase *Spruance* que probablemente serán transferidos a la armada del país del sur.

Respecto al USS *Fletcher*, se trata de una de las últimas unidades de su clase, comisionadas en la armada norteamericana, la misma que entró en servicio en julio de 1980. (JRA)



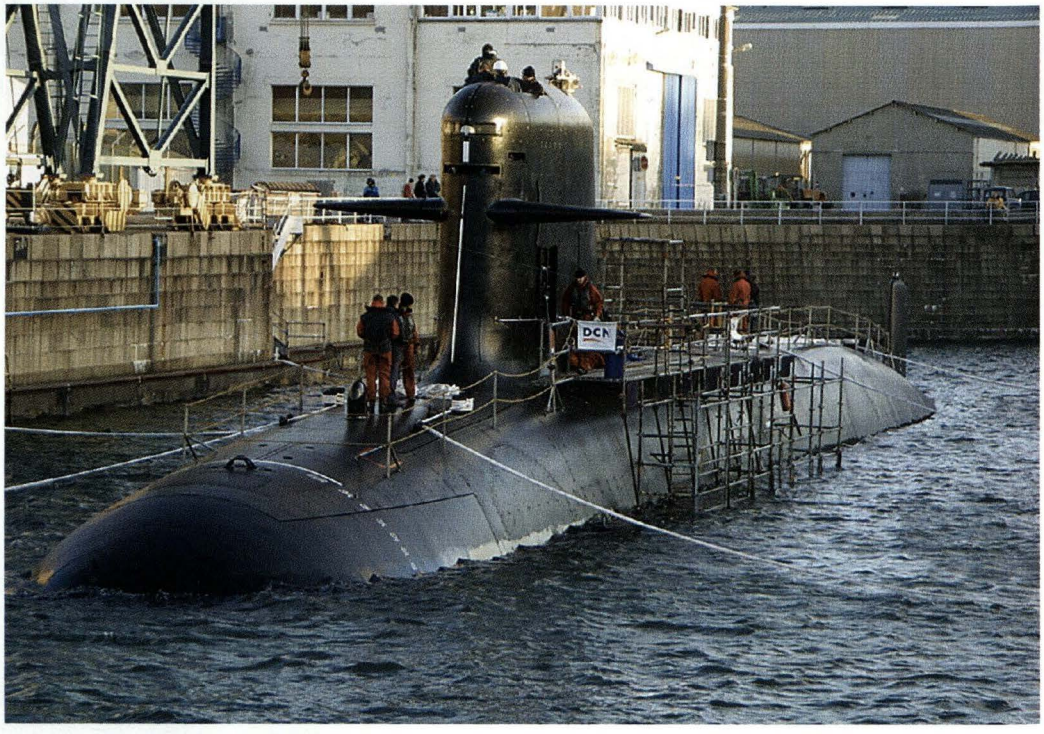
USS Fletcher.

US Navy

Submarino *O'Higgins* es lanzado al mar

El 15 de noviembre, en el astillero DCN de Cherburgo fue lanzado al mar el submarino *O'Higgins*, el primero de los dos que se encuentran actualmente en construcción a cargo del consorcio franco-español IZAR-DCN, proyecto que representa un contrato de 500 millones de dólares.

De acuerdo a la programación del astillero, el *O'Higgins* iniciará sus primeras pruebas en la mar a principios del próximo año, teniendo como base las instalaciones de DCN en Lorient. Su incorporación se estima a mediados del 2004. En cuanto a su gemelo, el *Carrera,* al momento está en proceso de construcción en las instalaciones de IZAR en Cartagena, España. Su entrega se presume será para el 2006.(JRA)



DCN

El O'Higgins luego de ser lanzado al mar en el astillero DCN de Cherburgo.

Armada de Chile modernizará a un costo de 40 millones de dólares los submarinos *Thomson* y *Simpson*

La Armada de Chile ha iniciado un programa para mejorar y extender la vida útil de sus dos submarinos *Tipo 209,* de construcción alemana, hasta el año 2025.

La ejecución del programa de modernización, que contempla a los dos submarinos *Tipo 209 Thomson* y *Simpson,* está fijado para el bienio 2006-2007 y costará aproximadamente, entre 30 y 40 millones de dólares.

El trabajo consistirá en dotarlos con el sistema de combate *SUBTICS*, el mismo que equipa a los submarinos *Scorpene,* junto con un nuevo Sistema de Control de Tiro de diseño local.

Los *Tipo 209* recibirán además un nuevo sistema de control de planta de ingeniería y nuevas baterías. Los sensores submarinos instalados a mediados de los noventa serán conservados, sin embargo los tubos lanzatorpedos y los sistemas asociados serán acondicionados para disparar el torpedo pesado *Whitehead 184/BlackShark* y misiles antibuque como el *Exocet SM-39.*

La Fuerza de submarinos chilena contará para el 2006 con cuatro unidades, una vez que los dos nuevos *Scorpene* se incorporen a su flota, los mismos que actualmente, se encuentran en un proceso de construcción acelerada en los astilleros del consorcio franco-español IZAR-DCN. Como se recordará, estos submarinos, que serán los más modernos en Sudamérica cuando entren en servicio, fueron ordenados en 1997 según un contrato que ascendió a 460 millones de dólares.

El *O'Higgins,* arribará a Chile luego de cumplir con sus pruebas en la mar –inicios del próximo año–, y tras un periodo de entrenamiento táctico en Gran Bretaña. El astillero español IZAR culminará el *Carrera* en sus instalaciones de Cartagena, en el 2006. (JRA)

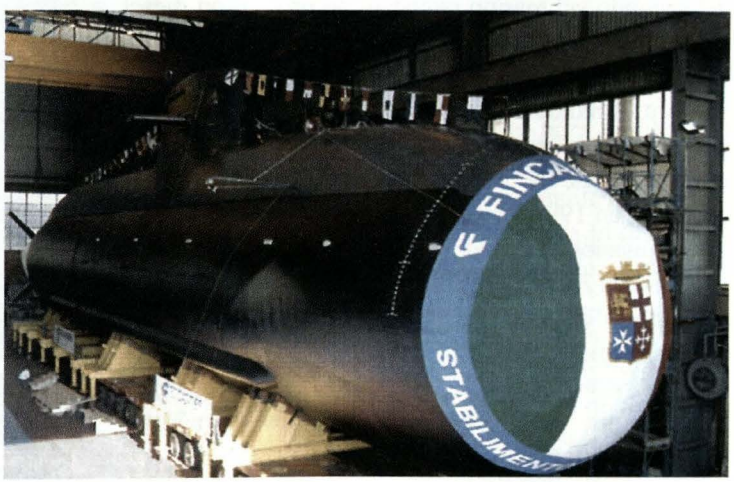
ITALIA

Astillero Fincantieri lanza submarino *Tipo 212* para la Marina Militar Italiana

El *Salvatore Todaro*, el primero de dos submarinos del tipo *212 A*, fue lanzado al mar el pasado 6 de noviembre, en las instalaciones del astillero Fincantieri de Muggiano.

Está previsto que este submarino inicie sus pruebas en la mar en junio del próximo año, y que el segundo haga lo propio a fines del 2005.

Como se sabe, ambos submarinos son similares a los de la clase *U 31,* actualmente en construcción para la Marina Alemana, y que tienen como principal característica, un sistema de propulsión independiente del aire. (JRA)



Fincantieri

El Salvatore Todaro momentos antes de su botadura.

MÉXICO

Armada de México contrata la construcción de dos helicópteros

La Armada de México suscribió un contrato, a principios de octubre, con el consorcio franco-alemán Eurocopter para la construcción de dos helicópteros utilitarios *AS 565 PANTHER*.

El acuerdo, contempla una opción para la construcción de ocho helicópteros adicionales. Según trascendió, dichos helicópteros serán empleados a bordo de los buques de la Armada de México y efectuarán diversas misiones como patrullaje costero, búsqueda y rescate, transporte de personal e interdicción contra el tráfico de drogas.

Se conoce además, que Eurocopter efectuará el repotenciamiento de 11 helicópteros *BO 105 CB*, adquiridos en 1982 y que actualmente se hallan en servicio en la Armada de México. (JRA)



Eurocopter

Helicóptero utilitario AS 565 PANTHER.

PAKISTAN

Segundo submarino paquistaní clase *Agosta* realiza pruebas

El segundo submarino pakistaní de propulsión diesel – eléctrica clase *Agosta 90B*, bautizado *Saad*, completó satisfactoriamente sus pruebas de inmersión a máxima profundidad. La adquisición de este submarino responde a un programa de renovación de la flotilla submarina de la Marina Pakistaní y al contrato suscrito, en 1994, con el consorcio francés DCN para la adquisición de tres de estos ingenios. El primero de su clase (el *Khalid*) que entró en servicio en 1999, fue construido en los astilleros de Cherburgo (Francia), mientras que el *Saad* y el tercero de la clase construidos en los astilleros pakistaníes Karachi Shipyard & Engineering Works, son los primeros submarinos oceánicos que se construyen en ese país. (JAE)

DCN



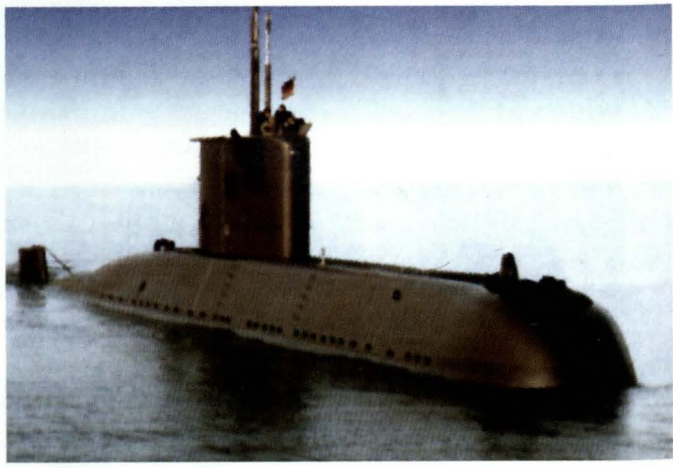
Submarino Agosta 90B.

PORTUGAL

Armada selecciona submarinos alemanes

El ministro de Defensa portugués anunció oficialmente la selección de la propuesta del consorcio GSC (German Submarine Consortium), principalmente por ser, unos 100 millones de Euros (115 millones de dólares) más barata que la ofertada por su par francesa DCN (Direction des Constructions Navales).

La oferta del consorcio francés, materializada por dos submarinos *Scorpene* estuvo cercana a los 949 millones de Euros, mientras que la del consorcio germano fue de 845 millones de Euros por dos submarinos *Tipo 209*, los mismos que contarán con sistema AIP (propulsión Independiente de Aire). Se conoce también que la oferta alemana triunfó sobre la francesa en cinco de los seis criterios impuestos por las autoridades portuguesas: precio, capacidad operacional, fechas de entrega y condiciones de pago, por su parte la oferta francesa ganó en lo concerniente a las compensaciones industriales las que ascendían al 200% del precio del contrato en contraparte con el 100% que ofrecía el consorcio alemán. (JAE)



Submarino Tipo 209.

REINO UNIDO

Real Armada Británica estudia modernización de fragatas *Tipo 23*

El Ministerio de Defensa británico viene impulsando un plan para modernizar un número determinado de sus fragatas *Tipo 23*, Clase *Duke*.

Originalmente construidas para realizar operaciones antisubmarinas en el área de Gran Bretaña – Islandia – Groenlandia y diseñada para casos de conflicto con la ex Unión Soviética y evitar el paso de submarinos hacia áreas del Atlántico donde pudieran efectuar en mejores condiciones ataques misileros y destrucción de convoyes, cumplieron en los últimos años, despliegues en las distintas posesiones de ultramar y zonas de conflicto para realizar misiones de

propósito general.

Este tipo de unidad reemplazó en la Real Armada Británica a las fragatas Clase *Leander*, inicialmente diseñadas para un tiempo de vida útil de 18 años. Se espera, con esta modernización, asegurar la viabilidad operacional de la plataforma mas allá del 2020. (JAE)

Consideran capacidad de ataque a tierra para los destructores *Tipo 45*

Los planificadores del Ministerio de Defensa británico, evaluan la posibilidad de dotar a los futuros destructores *Tipo 45,* así como el beneficio operacional de que generen una capacidad de ataque contra objetivos terrestres.

Las medidas en estudio, comprenden una mejor disposición de fuego naval de apoyo, e incorporación de misiles de ataque a tierra.

Mientras, las primeras tres unidades, que entrarán en servicio en el 2007 estarán dotadas con un cañón de 4.5 pulgadas (114 mm.), y la reserva de espacio y peso permitirán, a las posteriores unidades, mejorar las capacidades de ataque terrestre.

Se estima que las posibilidades para mejorar las referidas capacidades, se lograrán luego de la evaluación e incorporación de los siguientes sistemas:

- Cañón *Mk 45 Modelo 4* asociado a la munición guiada de alcance extendido de *Raytheon EX–171.*
- Concepto de cañón naval de 155 mm.
- Misil Táctico de crucero *Tomahawk*, asociado a un lanzador de 16 celdas verticales de *Raytheon Mk 41.*
- El Misil del consorcio Europeo MBDA *Scalp Naval* asociado a un lanzador vertical de 16 celdas *Sylver A70.* (JAE)



Bae Systems

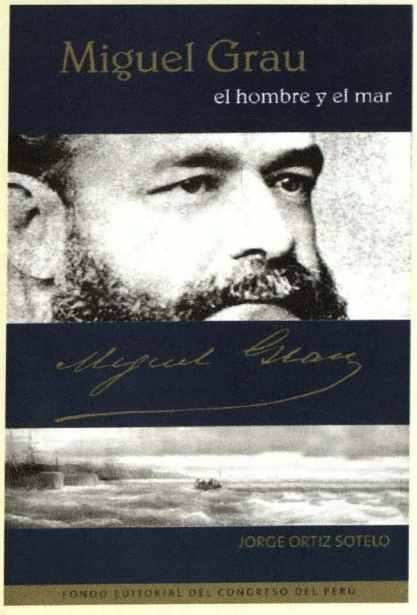
Destructor Tipo 45.

Colaboradores: ***C. de F. John Rodríguez Asti (JRA)***
C. de C. Jorge Andaluz Echevarria (JAE)


CONSORCIO NAVIERO
PERUANO S.A.
CSAV
www.csav.com
LIBRA
Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

Libros y revistas

Ortiz Sotelo, Jorge
Miguel Grau, el hombre y el mar. Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003. 318 p. ilus.



Dos biografías del notable marino don Miguel Grau han visto la luz en el presente año. A la valiosa obra del doctor José Agustín de la Puente presentada en febrero, le sucedió en octubre la del historiador naval Jorge Ortiz Sotelo.

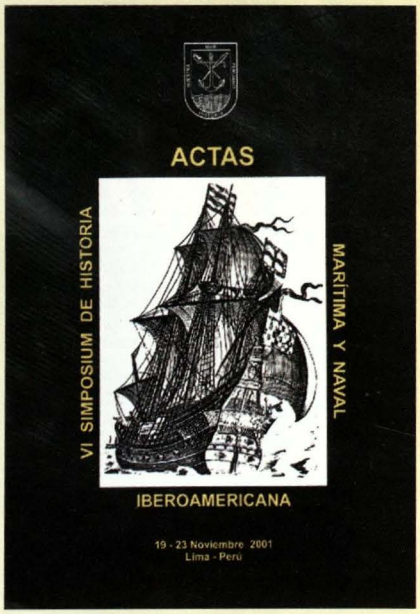
La biografía del doctor de la Puente recrea la vida y personalidad de nuestro máximo héroe en un exhaustivo trabajo de investigación bibliográfico y documental cuyo fruto es el hermoso trabajo, magistralmente relatado, en el que aparece la clara imagen del héroe como hombre de su época, en la carrera profesional y política, como civil, padre y esposo. En el volumen de Ortiz, aparece esencialmente el Grau marino; el autor ilumina periodos de la vida de Grau hasta ahora no esclarecidos, referidos a su vida como hombre de mar; primero en la época temprana de su vida, aún niño, al lado de su mentor, el capitán Herrera; y, luego, haciéndose hombre, como grumete, a bordo de los balleneros americanos. Más tarde, como marino en el servicio naval, y esporádicamente, en la marina mercante nacional y en la Pacific Steam Navigation. Evidentemente, estamos ante una biografía naval; es la vida del Grau marino.

El Congreso de la República, con la edición y presentación de la obra de Ortiz Sotelo, rinde homenaje a quien fue un ilustre parlamentario y figura ejemplar en la vida pública, familiar, y en el momento de la heroicidad. El libro, con una hermosa y pulcra presentación, de esmerada y artística diagramación, con sugerentes ilustraciones y viñetas, hace honor al insigne personaje biografiado.

Ortiz Sotelo, publicó en 1999 el libro El Almirante Miguel Grau (1834 -1879): una aproximación biográfica, en el que ofrecía información inédita sobre pasajes hasta entonces desconocidos de la vida de Grau, su experiencia mercante, entre 1858 -1863, el episodio del naufragio del bergantín Apurímac, a su mando en 1862, fletado para llevar a cabo un viaje a la Polinesia en busca de colonos canacas. El barco naufragó en la isla Tongareva en noviembre del mismo año; las incidencias de ese viaje las reconstruyó minuciosamente Ortiz con el seguimiento de la información del diario El Comercio, en su ediciones de la época, así como de la documentación del Archivo General de la Nación en la Serie Aduanas de la Sección Histórica. Pues bien, esta nueva producción incluye dos nuevos capítulos, el III, A la mar con el capitán Herrera (1843-1846) y IV, A Europa, China, San Francisco y New York (1848-1853), resultantes de nuevas pesquisas del autor en el Archivo Nacional de Estados Unidos, el Museo de la Ballenería de Kendall, la Biblioteca de la Universidad de Stanford y el Museo Marítimo de San Francisco, dan una nueva información sobre los años juveniles de Grau, particularmente sobre su presencia en el ballenero norteamericano Oregon, y sobre sus numerosos viajes por el Pacífico y el Atlántico en buques mercantes de distintas banderas.

El autor manifiesta que, sobre los años formativos de Miguel Grau en la marina mercante, se requiere aún de mayor investigación, lo que nos hace anticipar una ampliación de esta rigurosa y bien documentada biografía de don Miguel Grau.

Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 19 – 23 noviembre 2001. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2003 340 p. ilus.



La sexta versión del Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana se realizó en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Táctico Naval (CENTAC), en La Punta, el 19 y 23 de noviembre del 2001. Al evento asistieron historiadores expositores de Argentina, Chile, Ecuador, España, Francia, Gran Bretaña, Santo Domingo y Perú. El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú presenta en la actual publicación los trabajos de los conferencistas, reunidos en los cuatro grandes rubros que se desarrollaron en la reunión. En el tema del Comercio marítimo, aparecen los siguientes trabajos: La banca y el mercado de negros de Cartagena de Indias, de Julián B. Ruiz Rivera, de la Universidad de Sevilla, España; Los precedentes medievales del comercio marítimo colonial: legislación e instituciones. La Torre del Oro de Sevilla, testigo mudo de la carrera de Indias, del capitán de navío de la Armada Española, Fernando González de Canales y López-Obrero; Rutas comerciales: convoyes de galeones entre España, Nueva España y Tierra Firme, del ingeniero Adolfo Kunsch Oelkers de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Apuntes de la expedición Malaspina acerca de la actividad comercial entre Valparaíso y el Callao: 1790-1793, por Alessandro Monteverde Sánchez, de la Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, chile; Movimiento en el puerto de Montevideo: el factor guerra, personalidades y correspondencia, 1808-1817, por el Dr. Juan Villegas, S.J., de Montevideo, Uruguay.

Sobre Exploraciones marítimas: Notas sobre la expedición del Conde de Argelejo y la presencia española en el Golfo de Guinea, del licenciado Luis Fernando Furlan, de la Argentina; La navegación al Atlántico Sur y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI hasta la tercera década del siglo XIX, trabajo de Dora Noemí Martínez de Gorla, del CONICET – Argentina, con información sobre la pesca de ballenas y caza de elefantes y lobos marinos.

Asimismo, Las armadas y sus actuaciones en tiempo de paz y guerra: Medios y armas submarinos en el área platense: tentativas, proyectos y realizaciones, conferencia del Dr. Daniel Castagnin Lacassagne, del Uruguay, quien se remonta hasta una temprana propuesta del norteamericano Samuel William Taber para fabricar una máquina submarina, en 1810; Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-79): en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau, por Teodoro Hampe Martínez, del Perú; El teniente general Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos: un virrey ilustrado del Perú, trabajo de José Cervera Pery, de España, quien se refiere a la trayectoria del virrey en sus más esenciales cometidos: como gobernador de las Malvinas, como virrey de Nueva Granada y Perú, y como ministro de Marina, en la azarosa época de la guerra contra el invasor francés; Drake y la defensa del Perú, de Peter Bradley, catedrático de Historia Latinoamericana en la Universidad de Newcastle upon Tyne, Inglaterra; La batería Sirena y el sistema norte de fortificación de la bahía de Valparaíso, por Fernando Andrés Wilson Lazo, licenciado en Historia y magíster en Ciencia Política, de la Pontificia Universidad Católica de Chile; La Misión Naval Francesa en el Perú (1905-1914): una ocasión perdida, por Philippe Lasterle, del Servicio Histórico de la Marina Francesa (Vicennes), quien centra su investigación en torno a las siguientes pautas: los motivos de la constitución, en 1905, de la Misión naval francesa, los oficiales que



Esperanza Navarro *(Ica, Perú)*

Egresada de la especialidad de Lengua y Literatura de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Formó la actual biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, repositorio de la bibliografía marítima y naval del Perú, en donde labora desde 1975.

la componían, las actividades que desarrollaron, y las razones de su disolución en 1914; La navegación naval lacustre en el Perú, de la doctora Hilda Elías Zevallos, del Perú, contiene información sobre las cañoneras Yavarí y Yapurá; Seguridad y comercio en la Comandancia General de Maynas, 1770-1820, por el doctor Alejandro Reyes Flores, del Perú; Las campañas navales contra el Imperio del Brasil por parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata, por el capitán de navío (CAA) Roberto Américo Lettieri Rodríguez, miembro de número de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; El Ecuador y su Armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866), por el capitán de fragata Mariano Sánchez Bravo, del Ecuador; El grumete Miguel Grau a bordo del ballenero Oregon (1846-1848), por el doctor y capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, del Perú; La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial, por el capitán de fragata John Rodríguez Asti, del Perú; La participación de los submarinistas norteamericanos a favor de Chile en la guerra contra España en 1866, por Mario Guisande Pelic, de Chile; Submarinos alemanes en el Mar Caribe, por el contralmirante (r) César A. Windt Lavandier, de la Marina de Guerra Dominicana; Francisco Segundo Sánchez Alvaradejo, enigma histórico, tema del capitán de fragata chileno Patricio Herrera López, sobre uno de los oficiales que se encontraba a bordo de la Esmeralda en el combate de Iquique.

En el rubro de las ciencias náuticas y su difusión, aparecen los siguientes trabajos: Aportes de la Marina Argentina para el aprovechamiento de las corrientes de marea en base a los estudios del capitán de fragata José A. Oca Balda, de la doctora Emilia Edda Menotti; Métodos modernos de navegación, del contralmirante Héctor Soldi Soldi, del Perú. ⚓

GUARDACOSTAS

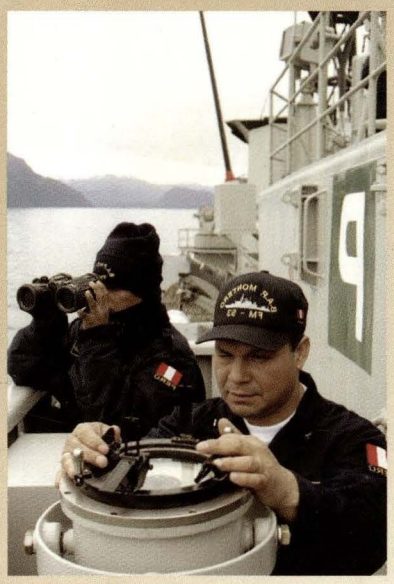
...Protegiendo nuestro mar y su ecosistema...

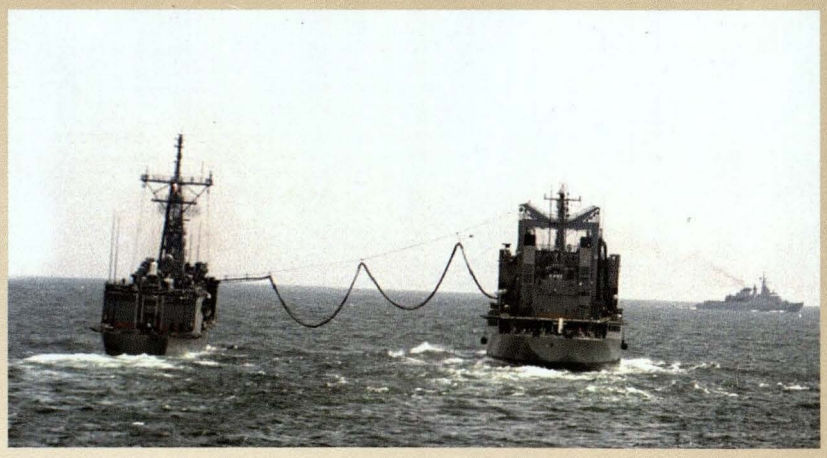
Marina de Guerra del Perú



Poder Naval en el Pacífico Sur

BAP MONTERO EN OPERATIVO UNITAS







Luego de una exitosa participación en el operativo multinacional Unitas, en su versión 45-2003 Fase Atlántico, la Fragata Misilera B.A.P *Montero* arribó al puerto del Callao.

El desarrollo del amplio operativo, en aguas del Atlántico Sur, finalizó el 26 de octubre, con el ejercicio denominado "Problema Final de Batalla", en el que participaron además del B.A.P *Montero*, unidades de EEUU, Argentina, España y Uruguay. Este operativo, estuvo al cargo del Comandante del Grupo de Tarea 138.10 (EEUU.), Capitán Klatt.

La tripulación del *Montero*, efectuó además recaladas operativas en los puertos chilenos de Talcahuano y Valparaíso. Al zarpar del puerto de Valparaíso, inició un ejercicio PASSEX con la fragata chilena *Condell*, y durante siete horas, efectuaron ejercicios de guerra antiaérea, transferencia de carga ligera, crossdeck, ratificando la performance de las anteriores acciones en la mar.





