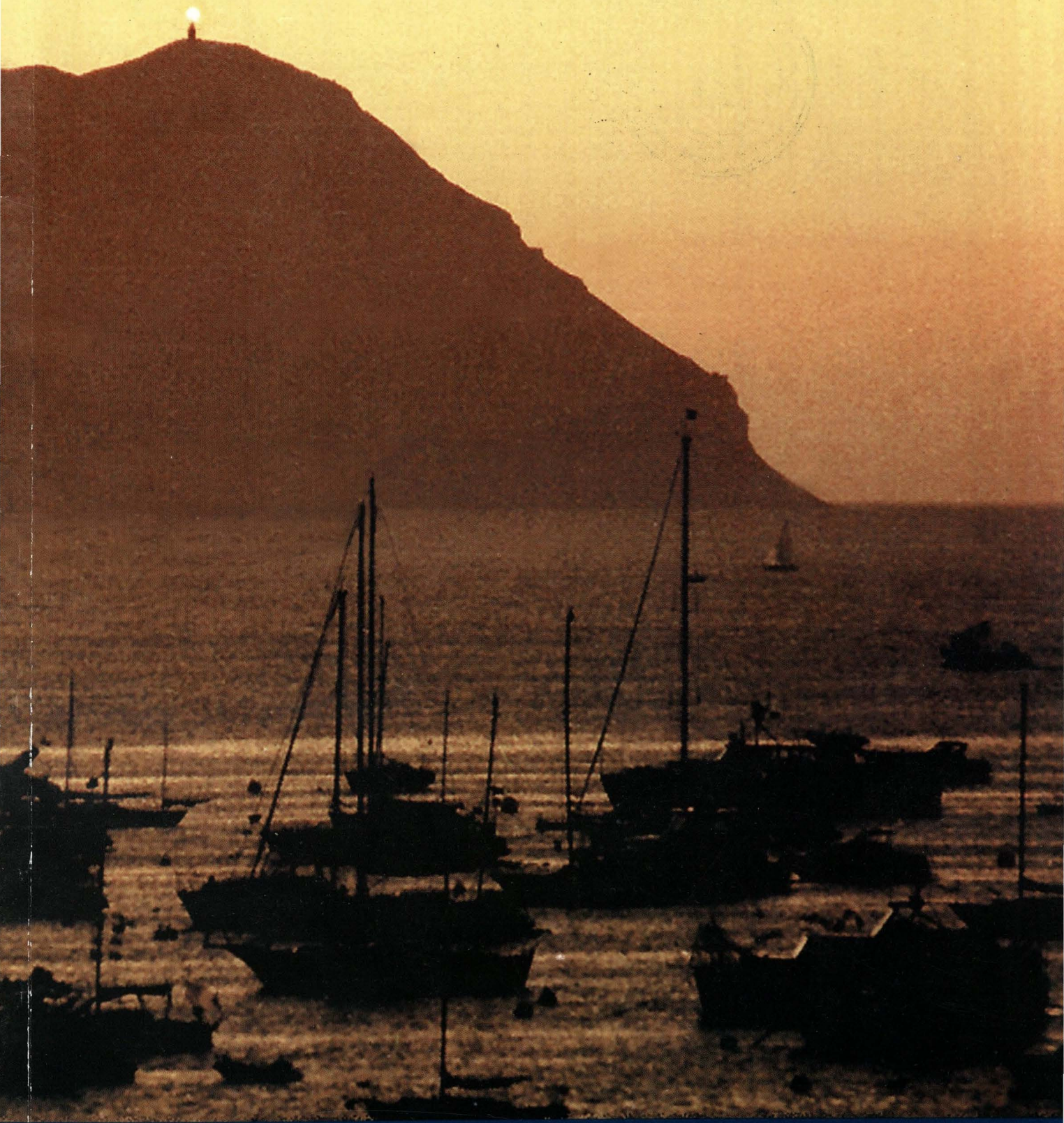
REVISTA DE MARINA



Año 97, N° 1 - 2004

SUMARIO

1 Editorial

2 Hacia el uso y desarrollo sostenible de los Océanos
José Luis Guerola Lazarte

15 Las fragatas holandesas de las clases *Jacob van Heemskerck* y *Karel Doorman*
John Rodríguez Asti

23 Nemecio Bonhomme: Nada ni nadie debe ser olvidado
Liliana Saurré de Muñiz

27 El debido proceso en el marco de la normatividad común y en la privativa militar
Carlos Schenone Castillo

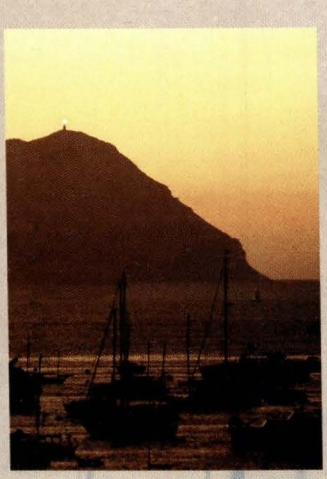
32 Los usos de la Historia Marítima
John B. Hattendorf

47 Isla San Lorenzo: Puesta en valor del patrimonio natural y cultural
María del Pilar Fortunic

55 Chorrillos: los inicios de un histórico balneario
Héctor López Martínez

63 Actualidad Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

69 Comentarios de libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Atardecer en la bahía del Callao

REVISTA DE MARINA

Año 97, N° 1 Abril 2004
SSN 1012-8287

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao.
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340 Telefax 452-7062
Web: http//: www.marina.mil.pe. 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.

Director: Contralmirante José Cueto Aservi, Subdirector: C. de N. Juan Carlos Quesada Chiarella,
Editor: C.de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez
Impresión: FIMART S.A.C. Editores e Impresores

EDITORIAL

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra Naval

El espíritu de nuestra Institución halla en la Revista de Marina expresión que número a número debe enfatizar en lo que de una u otra manera constituye la temática naval. Los artículos que la revista publica desde 1907, año de su fundación, son responsabilidad de sus autores, pero es un hecho que en su mayoría ellos analizan y discurren sobre temas de actualidad.

En los tiempos que corren es de uso común el tratamiento de determinados tópicos dentro de los que cabe mencionar: la Convención del Mar y la renovación de la flota.

En lo que respecta a la Convención del Mar, el tema ha venido a colación con determinado énfasis a raíz del desentendimiento producido entre las cancillerías del Perú y de Chile respecto a los límites marítimos: en esto es un hecho que no existe un tratado de límites marítimos entre nuestras naciones.

La III Conferencia del Mar que concluyó en 1982 sin ser suscrita por el Perú, debido a una decisión política que no compartió la delegación técnica conformada por personajes de reconocido prestigio como el embajador Alfonso Arias Schereiber - quien daba por hecho que el Perú firmaba el documento internacional- deviene en lo que la Marina de Guerra, institucionalmente, consideró siempre vital y que es participar con la comunidad mundial en la Convención del Mar, suscripción, que por lo demás, debe reafirmar las características de un esfuerzo peruano compartido con otras naciones de la región, en tanto 200 millas entre doce de mar territorial y 188 de zona económica exclusiva tiene origen en aquel esfuerzo pionero de hace ya más de 50 años y en tanto también la defensa de nuestras riquezas hidrobiológicas y mineras exigían una acción conjunta frente a depredadores internacionales.

Más allá del tema de límites marítimos con Chile, es mandatorio considerar que la Convención del Mar da por igual, a todos los Estados del mundo, participación en la minería del futuro, en la explotación de los fondos marinos. No es utopía avizorar que en no lejanos años pudiera ser que la minería terrestre pase a ser historia cuando las casi incalculables reservas de mineral nativo que guarda el océano, se comercialicen y así como patrimonio común de la humanidad, el Perú no quede marginal.

Recientemente, el 18 de marzo, el presidente de la República del Perú acaba de confirmar la adquisición de cuatro unidades de segundo uso para la Marina de Guerra. En los años 1982 y 1987, SIMA - PERÚ concluyó la construcción de las fragatas tipo Lupo B.A.P. *Montero* y B.A.P. *Mariátegui*, respectivamente. Antes, en 1979 y 1980 las B.A.P. *Carvajal* y B.A.P. *Villavisencio* habían iniciado esta saga en la que diversas generaciones de marinos se han formado. Halla pues consonancia la continuidad en el empleo de este tipo de buques que deben acrecentar el inventario de la Institución en los próximos años. Voces en contrario deberían considerar que si una empresa privada vela por su seguridad, acierta en un aspecto vital de su organización.

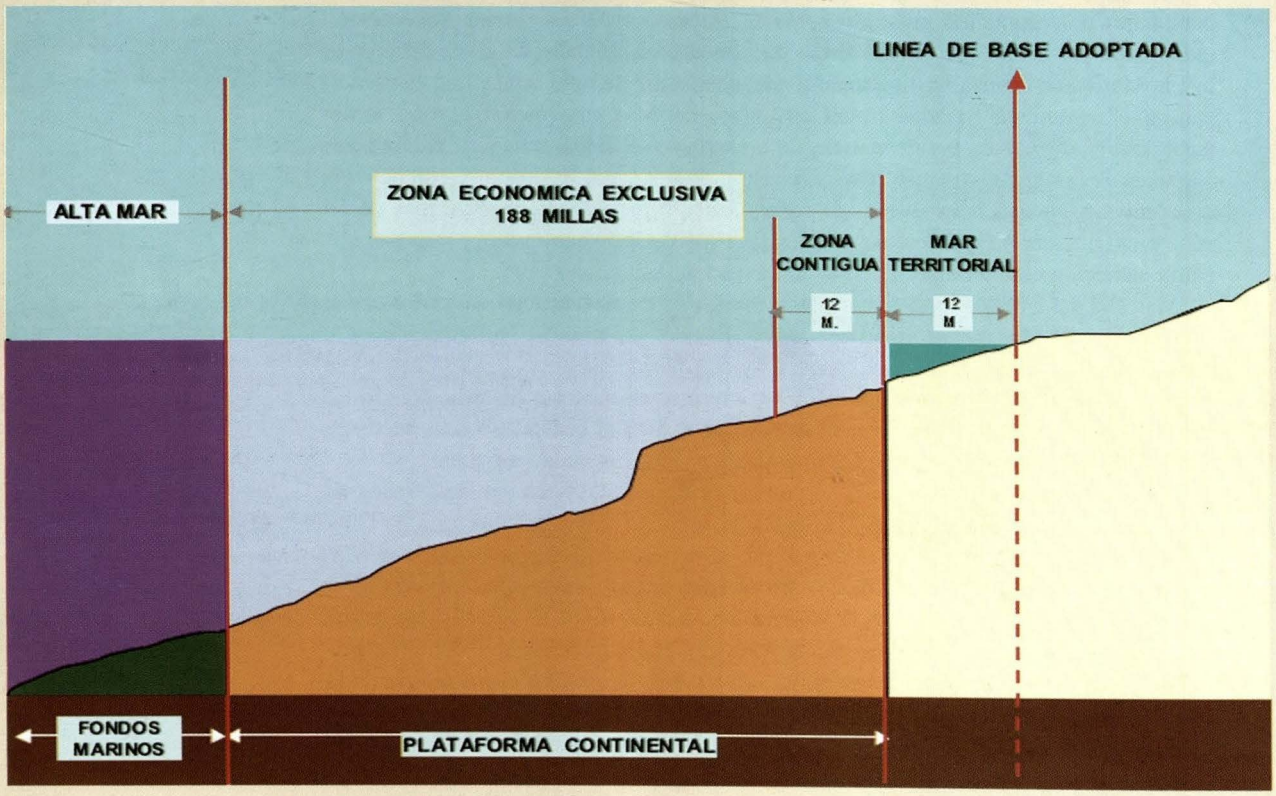
Las fuerzas armadas del Perú constituyen la seguridad interna y externa de la nación, consecuentemente, y en lo que respecta a la Marina de Guerra, un planeamiento de largo plazo que alcanza más allá del año 2020 considera incrementar la flota con unidades de superficie tipo fragata. El mismo planeamiento aplica, en lo que son las unidades submarinas, aeronaves, infantería de marina y operaciones especiales.

Es un hecho la preocupación gubernamental por nuestras fuerzas armadas, más allá de voces que confunden cuestiones de naturaleza tan diversa como son: salud, educación y seguridad. El Ministro de Defensa y el Comandante General de la Marina cumplen con su misión al servicio de la nación al presentar al Supremo Gobierno sus requerimientos y éste al atenderlos en el contexto de las posibilidades presupuestales. La Nación confía en sus fuerzas armadas. Sus hombres y mujeres son conscientes de la responsabilidad que conlleva cumplir con eficiencia la tarea impuesta, su propia vida les va en ello, pero a la generosidad de su vocación debe aparejarse una logística suficiente.

El Director

HACIA EL USO Y DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS OCÉANOS

José Luis Guerola Lazarte



Espacios oceánicos que contempla la Convención sobre el Derecho del Mar.

Visión general de los océanos

Los océanos cubren alrededor del 72% de la superficie del planeta que habitamos[1]. Se da la gran paradoja de que no obstante que sólo el 28 % de la superficie de nuestro planeta está cubierto por continentes, lo denominamos "Tierra" en vez de llamarlo tal vez "Oceanía".

Desde siempre, los océanos han fascinado a la humanidad y sus diversos usos han constituido para el género humano un permanente desafío. Se utilizaron en el pasado, primero como fuente de alimentación, después, como vía de comunicación para el desarrollo del transporte y comercio marítimos internacionales y puentes de conquista y colonización, y luego, como instrumentos que facilitaron el imperialismo marítimo, la migración y el turismo. Ahora, son herramientas esenciales de los procesos de integración y globalización.

Los océanos también han desempeñado,s desde antiguo un papel muy importante en la seguridad y defensa de las naciones. Ellos han sido escenario de grandes epopeyas navales, entre las que siempre habrá que con-

1) *Ross, David A.* Opportunities and Uses of the Oceans. *Springer-Verlag, New York, Heidelberg, Berlín. 1980*

siderar el glorioso Combate de Angamos, en el que el Almirante Miguel Grau y su valiente dotación se inmortalizaron durante la infausta Guerra del Pacífico (1879-1884).

Sin embargo, en los últimos cincuenta años los océanos se han hecho aun más importantes. Y es que pueden brindar solución a muchos de los modernos problemas que aquejan a la humanidad.

Por ejemplo, utilizando las riquezas pesqueras y otros recursos biológicos albergados en su seno es posible satisfacer la deficiencia proteínica que aqueja a un enorme porcentaje de la población mundial, particularmente de la región africana.

El petróleo y el gas, provenientes tanto de la plataforma continental como de áreas oceánicas más profundas, vienen contribuyendo a resolver, desde hace ya varias decenas de años, muchos de los problemas energéticos que afronta la humanidad.

También, sujetos a control, los océanos pueden ser utilizados para verter los desechos producidos en tierra[2].

Aunque es posible que ninguno de esos propósitos sea plenamente alcanzable, el intento por hacer realidad tales sueños está originando severos problemas ecológicos sobre el medio ambiente en general y el medio ambiente marino en particular.

Además, no es improbable que en la disputa por la explotación de los espacios oceánicos, puedan surgir diferendos internacionales capaces de amenazar seriamente la paz internacional.

Sin duda, los océanos y sus riquezas pueden ser fuente de futuros conflictos entre naciones. Los gobiernos de muchos Estados están planificando cómo obtener el mayor provecho y cómo aprovechar mejor las oportunidades que los océanos ofrecen tratando de asegurar en el reparto y utilización de los espacios oceánicos su "parte adecuada", algunos, y su "parte equitativa", los más.

Los economistas, políticos, científicos y otros formulan, casi a diario, puntos de vista optimistas o pesimistas sobre los océanos y sus recursos en consonancia con sus conocimientos y ópticas personales.

Del mismo modo, medioambientalistas y conservacionistas y organismos intergubernamentales, entre otros, emiten continuos informes respecto de la gravedad de la contaminación del medio marino, e inclusive, advierten de una posible potencial destrucción de los océanos.

Pero ¿cuál es la verdad sobre los océanos?, ¿cuáles son los problemas y oportunidades realmente asociados a ellos?, ¿qué es desarrollo sostenible?, ¿cuál es la responsabilidad que nos compete respecto de asegurar que el desarrollo de los océanos se lleve a cabo en forma sostenible?

En este documento se intenta echar un brevísimo vistazo –el espacio no permite más– a las actividades que se están desarrollando en los océanos, las oportunidades que brindan y lo que se podría hacer en ellos en el futuro.

El destino de los océanos es importante, no sólo porque son significativa fuente actual y futura de recursos alimenticios y potencial suministro de recursos minerales y energéticos, sino también porque constituyen importante medio de comunicación y esparcimiento.

Mas un deber de la humanidad frente a los océanos es cuidarlos. A ese respecto se debe tener presente que "el déficit en la alimentación, la extinción de los recursos naturales y el deterioro del medio ambiente, son los tres grandes problemas a los que debe hacer frente la humanidad en el presente siglo[3]" .

Papel de las Naciones Unidas en relación con los océanos

La importancia de los océanos para la humanidad y la interrelación de sus diferentes aspectos ha obligado a la comunidad internacional a coordinar esfuerzos con el fin de lograr la más eficaz cooperación en la utilización y el desarrollo sostenible de los océanos.

En el marco de tales esfuerzos, se ha adoptado una integral "Constitución de los Océanos" que aborda todos los aspectos de la interacción del hombre con los océanos. Se trata de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 que establece el marco jurídico con sujeción al cual se deben llevar a efecto todas las actividades en los océanos y mares del planeta[4].

Fue la Asamblea General la que convocó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en que se adoptó dicha Convención, referida también como "la Convención" o "Convemar".

Aunque al Perú le cupo un activo papel en el establecimiento de nuevos espacios oceánicos, incluida la Zona Económica Exclusiva (ZEE), la aprobación a la adhesión a dicho instrumento aún espera el sueño de los justos en el Congreso Nacional. Y es que, lamentablemente, parece que unos pocos, pero importantes voceros quisieran seguir manteniendo vivo el absurdo debate entre territorialistas y zonistas respecto a la adhesión del Perú a la Convemar[5]. La actual posición de al-

---

2 *The London Dumping Convention* – The First Decade and Beyond.- *IMO,1991*

3 *Guerola. J.L.*. Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Tomo 15, 1996*

4 *ONU.* Preámbulo de la Resolución 54/33

gunos medios de prensa no contribuye a aclarar esta innecesaria discusión y en algunos casos, más bien, confunde a la opinión pública, la que merecería ser mejor informada sobre las muchas ventajas que trae aparejadas la adhesión del Perú a la Convemar[6].

De otro lado, se ha puesto en operación el Plan de Acción internacional sobre el desarrollo sostenible de las franjas marítimas y costeras. El capítulo 17 de la Agenda 21 adoptada en Río en 1992, sigue siendo el programa de acción fundamental para lograr el desarrollo sostenible de los océanos y mares del planeta. La Asamblea General convocó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y Medio Ambiente de Río de 1992 en la que se adoptó dicha Agenda 21.

Los organismos internacionales y los organismos nacionales están promoviendo a nivel global, interregional, regional, subregional y nacional, un gran número de actividades oceánicas. Entre ellas:

- la seguridad de la navegación
- el desarrollo sostenible de los recursos marinos
- la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad costera
- la protección y preservación del medio marino
- un mejor entendimiento científico de los océanos y mares y de sus recursos, así como de su interacción con el ecosistema de la tierra.

Aunque estas medidas y los logros que se está alcanzando son dignos de elogio, los desafíos que sigue encarando la comunidad internacional en relación con los océanos son también numerosos. Mientras que en algunos casos persisten los problemas, en otros surgen asuntos que requieren atención. Así, preocupa a la comunidad internacional, entre otros:

- la sobreexplotación de los recursos vivos marinos
- la degradación del medio ambiente
- la incapacidad de muchos Estados para alcanzar los beneficios que se derivan de sus derechos y cumplir las obligaciones que les compete, de conformidad con el régimen jurídico internacional
- la vulnerabilidad de muchos países insulares y costeros frente a los fenómenos oceánicos
- la creciente criminalidad en el mar.

Desde su incepción, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha estado administrando los océanos mundiales. Y es que dicho organismo está en una posición singular para hacer eficaz el principio fundamental adoptado en la Convención de que "los problemas de los espacios oceánicos están estrechamente interrelacionados y se requiere considerarlos como un todo". La Asamblea General es el organismo apropiado para garantizar la coordinación necesaria para un enfoque integrado de todos los aspectos de las cuestiones oceánicas, tanto a nivel intergubernamental como interagencial.

La importancia de los océanos es tan grande que las Naciones Unidas se han visto obligadas a establecer un proceso consultivo informal abierto para tratar los asuntos oceánicos. Por ello, la Asamblea ha decidido, "consistente con el marco jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y las metas del capítulo 17 de la Agenda 21, establecer un proceso consultivo informal abierto con el fin de facilitar la revisión anual por la Asamblea General"[7].

Esta decisión de la Asamblea General refleja, a co-

---

5 *El prestigioso diario "El Comercio" de Lima publicó el 15 de enero del 2004 una carta del Dr. Alfonso Benavides Correa contra la adhesión del Perú a la Convemar, aduciendo que con ello "se produciría una mutilación del Mar de Grau de 200 a 12 millas". El comentario del diario es de que "Ciertamente, la adhesión a la Convemar echaría a perder la tesis peruana de las 200 millas y podría ser ventajosa para nuestro vecino marítimo del sur..." [y que] "le haría bien a la Comisión de RREE del Congreso, que ha manifestado simpatía por la adhesión, plantear un debate al respecto".*

6 *Ibid. 5*

7 *Resolución 54/33 de 24 de noviembre de 1999*



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 y presidente de la Autoridad Portuaria Nacional.

mienzos del nuevo milenio, la importancia para la humanidad de una apropiada administracion de los océanos. Con el fin de facilitar las deliberaciones sobre los océanos y de conformidad con la resolución 54/33, el Secretario General de las Naciones Unidas debe presentar, a la Asamblea General, un informe anual.

Resulta claro de dicha resolución y de las deliberaciones en la Comisión de Desarrollo Sostenible y la Asamblea General que el proceso consultivo informal sobre los océanos de las Naciones Unidas, referido como "UNICPO", tiene por objeto llevar a efecto tres tareas interrelacionadas:

- estudiar el desarrollo de los asuntos oceánicos, consistente con el marco jurídico proporcionado por la Convemar y las metas del capítulo 17 de la Agenda 21
- sobre el telón de fondo del desarrollo general de todas las cuestiones oceánicas relevantes, identificar –en particular– las cuestiones que debe considerar la Asamblea General
- mientras se identifica tales cuestiones, fortalecer a nivel intergubernamental e interagencial el énfasis en las áreas donde se necesita la coordinación y la cooperación.

Este documento intenta referirse a las principales tendencias en el período reciente y a los desarrollos más específicos en cuestiones oceánicas. Sobre todo, intenta sintetizar aspectos relevantes de los océanos. No obstante, un integral análisis de los mismos está más allá de las pretensiones de este artículo. Tal análisis debería incluir aspectos políticos, jurídicos, económicos, sociales, medioambientales, científicos y técnicos.

Transporte marítimo mundial

El uso más importante de los océanos en la actualidad parece seguir siendo el de facilitar el transporte marítimo mundial, mediante el cual tiene lugar el comercio internacional. Efectivamente, a nivel mundial alrededor del 80 por ciento del comercio internacional se efectúa por la vía marítima. En algunos países, como el Perú, la cifra se eleva aproximadamente al 95 por ciento.

¿Pero, cuáles han sido los principales y recientes desarrollos del transporte marítimo mundial?, ¿cuál es la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y las actividades de transporte marítimo en general?, ¿cómo se está llevando a cabo las actividades del transporte marítimo en las naciones desarrolladas en comparación con otras?

En lo que sigue se intenta dar respuesta, aunque sea parcial, a algunas de estas importantes cuestiones. A tal efecto, se propone hacer un esfuerzo de imaginación para visualizar el escenario político, institucional, económico y jurídico en el que tienen lugar, en la actualidad, las actividades de transporte marítimo.

En el fondo del escenario se debe distinguir a los océanos con todas las bondades y peligros que ellos encierran. Las actividades oceánicas siempre han sido peligrosas. La superficie oceánica es un medio impredecible en constante cambio que a veces se torna violento e incontrolable.

En los océanos se debe considerar a los distintos espacios marítimos, tanto a los espacios marítimos tradicionales como a los recientemente establecidos jurídicamente por la Convemar. Esto es, los mares territoriales, mares adyacentes, Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) y plataformas continentales, de cada uno de los países ribereños. También, a la alta mar y, por debajo de ella, a los fondos marinos, "el patrimonio común de la humanidad", como acertadamente lo denominó el Embajador maltés Irvid Pardo.

Al identificar los diversos espacios marítimos, se debe tener en cuenta las características especiales de cada uno de ellos respecto a las diferentes libertades en el mar: libertad de navegación, libertad de pesca, libertad de investigación científica, libertad de tendido de cables y tuberías submarinas, libertad de construcción de islas artificiales y libertad de sobrevuelo, reguladas todas ellas por la Convemar.

Se notará que las características atribuidas por la Convemar a la "Zona Económica Exclusiva" son las mismas que reclama el Perú desde 1947 con su tesis de 200 millas. Es decir que las características respecto de las libertades en el "mar territorial", aludido en el Decreto Supremo de 1947, son virtualmente las mismas que las consagradas por la Zona Económica Exclusiva.

Como parte importante de ese escenario, se debe identificar a las vías de navegación o principales rutas marítimas del mundo, y la libertad de navegación en ellas. Las vías de navegación cruzan en algunos casos los canales interoceánicos de Suez, Panamá y Kiel, regulados por sus respectivos tratados: la Convención de Constantinopla, el Tratado Hay-Pauncefote entre Estados Unidos y Gran Bretaña y el Tratado de Versalles. Las vías cruzan también el Estrecho de Magallanes, el Paso Drake y otros importantes pasos internacionales en los que existe libertad de navegación.

Y se debe tener presente aspectos relacionados con la nueva organización del tráfico marítimo y el establecimiento del importante esquema naviero denominado "sistema alrededor del mundo" y la pragmática organización jerárquica de los puertos comerciales en "puertos pivote" y "puertos alimentadores", estos últimos tanto intermedios como finales.

Se debe identificar, asimismo, a los más de 100 importantes estrechos internacionales, así como las vías

de navegación dentro de los espacios archipielágicos, donde los buques deben observar no sólo los derechos de paso inocente o de paso en tránsito, según corresponda, sino también prescripciones especiales relacionadas con la seguridad y protección del medio marino.

Se debe considerar, igualmente, el marco internacional regulatorio integral. Es que en ese escenario físico, además de la Convemar son de aplicación, entre muchas otras, las normas formuladas por diversas organizaciones internacionales incluyendo los importantes tratados de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Hasta agosto del 2001, de los 42 tratados, de los cuales la OMI era responsable, 35 estaban en vigor. Los más importantes tratados relacionados con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, el SOLAS 1974 y el MARPOL 73/78, estaban ratificados ya por más de 100 Estados que representaban más del 90% del tonelaje marítimo total mundial. Es realmente impresionante la labor desempeñada por la OMI para lograr la aceptación global de estándares y normas internacionales.

En ese escenario se debe identificar, asimismo, a los principales actores: entre ellos a los países marítimos. A comienzos del siglo XX, las actividades de transporte marítimo, consideradas en la actualidad desde el punto de vista estratégico sumamente importantes y hasta vitales para todo país ribereño y aun mediterráneo eran efectuadas sólo por unos pocos países: los denominados "países tradicionalmente marítimos".

Sin embargo, desde la 1ª. Guerra Mundial, pero más aun desde la 2ª Guerra Mundial, las actividades de transporte marítimo son efectuadas, en una importante proporción, con flotas comerciales preferentemente de propiedad privada, pertenecientes a muchas naciones, incluidas las denominadas de "registro abierto".

En 1914 doce Estados de abanderamiento eran dueños del 90% de la flota mercante mundial. En 1990 esos doce Estados sólo poseían 30% de dicha flota y el número de Estados de abanderamiento se había incrementado a 156. Las Naciones Unidas han contribuido decisivamente a ese cambio auspiciando tenazmente durante casi tres décadas el surgimiento de flotas mercantes nacionales de los países en desarrollo, y buscando generar capacidad para que ellas transporten un porcentaje apropiado de su comercio exterior.

Aunque con el apoyo de las Naciones Unidas las flotas mercantes de los países en desarrollo constituían hace una década casi el 25% de la flota mercante mundial, cifra que superaba el 20% fijado como uno de los objetivos del nuevo Plan Económico Mundial preconizado por las Naciones Unidas, en la Segunda Década del Desarrollo, los radicales cambios de política económica recomendados a los países en vías de desarrollo por el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional (FMI) y otros organismos económicos internacionales, ha dado lugar a que en muchos países, el Perú incluido, sus flotas mercantes nacionales hayan disminuido sustancialmente y en algunos casos hayan desaparecido.

Efectivamente, con la nueva política de apertura total de los servicios y la desaparición de los últimos vestigios de protección de las flotas de los países en desarrollo, a diferencia de los incentivos y protección "pragmática" que las grandes potencias marítimas siguen brindando a sus marinas mercantes, las flotas mercantes de los países en desarrollo actualmente constituyen menos del 25% de la flota mundial[8].

Sin embargo, en ese cambio del escenario marítimo no sólo han influido las políticas económicas de apertura de la economía y liberalización del comercio recomendadas por el Banco Mundial y el FMI, sino también la aparición de nuevas tecnologías y, con ellas, el surgimiento de necesarias economías de escala que exigen ahora el establecimiento de flotas mercantes poderosas y de grandes buques.

Hoy, la comunidad marítima, denominada como tal al conjunto de líneas navieras, es significativamente más pequeña de lo que fue hace una década. Y es que muchas líneas navieras se han visto obligadas a cerrar, vender sus buques o fusionarse, continuando la reingeniería, el apropiado dimensionamiento y la contratación de *services* para realizar las funciones operativas. Como resultado, cada vez es menor el número de líneas navieras existentes en el mundo.

La reestructuración organizacional y la búsqueda de rentabilidad sigue adelante en un sector que en los últimos años no había podido generar una rentabilidad comercialmente aceptable. Para poder sobrevivir en la feroz lucha de precios originada por la sobrecapacidad de la flota mercante mundial, fue necesario efectuar importantes acuerdos empresariales entre compañías que antes eran competidoras. Es verdad que la sorprendente demanda comercial de China durante el último año parece estar revirtiendo ahora esa situación y los fletes marítimos en específicos sectores de la in-

---

8 *J.L. Guerola. J. L.* Política de Transporte Marítimo. *Documento formulado para la Marina, Dirección de Intereses Marítimos, 1994.*

dustria, buques petroleros, por ejemplo, han subido exorbitantemente.

En ese escenario, vale la pena examinar algunas importantes cifras estadísticas. El comercio mundial sigue creciendo, la tasa de crecimiento del comercio marítimo mundial sigue siendo mayor que la tasa de crecimiento del producto bruto mundial.

Aunque en relación al año 1999, en el 2000 el producto bruto mundial creció 4 % –la tasa más alta registrada en esa década– en el 2001 la producción mundial creció solamente 1,3% respecto del 2000, es decir sólo un tercio del notable crecimiento del año anterior[9].

En el 2000 la tasa de crecimiento de los países desarrollados de economía de mercado fue, en promedio, 3,5%, mientras que la tasa de crecimiento de los países en desarrollo fue, en promedio, 5,1 %[10]. En el 2001 dichas tasas bajaron a 1% y 2,1%, respectivamente.

Por su parte, el crecimiento mundial del volumen de las mercancías de exportación en el año 2000 aumentó 11,9 % frente al aumento de 5,0 % registrado el año anterior. A su vez, las importaciones crecieron 11,3 % en comparación al 6,1 % registrado en 1999.

Ese alto crecimiento se basó en el desempeño de los países en desarrollo y también en el desempeño de los Estados Unidos de América. Sin embargo, el deterioro de la economía estadounidense redujo significativamente el crecimiento del comercio en el año 2001[11]. En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías disminuyeron 1,5%[12].

De otro lado, el comercio marítimo mundial (mercancías cargadas) registró en el 2000 su décimo quinto aumento anual consecutivo, alcanzando la cifra record de 5.880 millones de toneladas. La tasa de crecimiento anual aumentó en 3,6 % en comparación a la magra tasa de 0,9 % lograda en 1999[13].

Después de 15 años consecutivos de incrementos anuales, en el 2001 dicho comercio se contrajo, nivelándose en 5.830 millones de toneladas.

¿Y cómo está constituida actualmente la flota mercante mundial?

En el 2000 el registro de buques de los países desarrollados de economía de mercado y el de los países de registro abierto constituyeron 25,2% y 48,5% de la flota mercante mundial, respectivamente. Los denominados "registros abiertos" aumentaron su tonelaje en 1,9%.

Dos tercios de los propietarios beneficiarios de esa flota son de países de economías de mercado y de países en vías de desarrollo. Los países en vías de desarrollo comparten 19,4% o 157 millones de toneladas de peso muerto, estando registradas en Asia 115,7 millones de toneladas[14].

Los principales indicadores de productividad operacional de la flota mundial, esto es, toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto y miles de toneladas-millas transportadas por tonelada de peso muerto, han aumentado a 7,19 y 28,38, respectivamente. En relación a 1999 esos aumentos fueron de 1,0% y 3,3%[15].

En 1999 el monto total de los fletes, como parte del valor total de las importaciones (factor de fletes), disminuyó a 5,39%, una cifra menor que la de 5,69% registrada en 1998.

La tasa del factor de fletes en los países desarrollados de economía de mercado, disminuyó en 4,5%, en comparación con la disminución de 4.83% lograda en 1998, mientras que en los países en vías de desarrollo dicha tasa fue de 8,21% frente al 8,34% logrado en 1998. En los países en vías desarrollo la variación de la tasa del factor de fletes fue variable. En África aumentó 12,0%; en América 7,9%; en Asia 7,8%; en los países de Oceanía ese factor permaneció inmutable en 12,0% [16].

Desarrollo portuario mundial

El desarrollo de contenedores ha sido el más importante logro desde la aparición del vapor.

Hoy el tráfico portuario mundial está dominado por los contenedores. Aunque resulte difícil creerlo, la tecnología de contenedores, y particularmente la utilización de grúas de pórtico al costado del muelle para trasferir los contenedores, uno a uno, entre el buque y tierra, tiene ya más de 40 años.

---

9 *Informe de la Secretaría de la UNCTAD* El transporte marítimo en 2002. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*

10 *Informe de la Secretaría de la UNCTAD.* El transporte marítimo en el 2000. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*

11 *Ibid 6*

12 *Ibid 6*

13 *Ibid 6*

14 *Ibid 6*

15 *Ibid 6*

16 *Ibid 6*

Es realmente insólito que en el 2004 nuestros puertos, incluido el importante puerto del Callao, no cuenten con grúas pórtico. Las losas de los muelles no tienen resistencia suficiente para soportar, sin que se efectúe primero acciones de refuerzo, el peso de las grúas. Ello, no obstante que uno de los objetivos públicamente anunciados del programa de gobierno es duplicar las exportaciones para el 2006. ¿Con tanta lentitud en el desarrollo de los puertos, cómo se espera lograr esa meta?

Es el caso que el primer terminal moderno dedicado exclusivamente a contenedores del mundo, diseñado y construido por Sea Land en Puerto Nuevo, Puerto Rico en 1960, es muy similar a los terminales de contenedores recientemente diseñados y construidos.

En esa época, aunque también ahora en algunos terminales, los contenedores se almacenaban sobre trailers con ruedas, listos para su movilización hacia el interior o para ser colocados al costado del buque para su carga.

Hace 40 años ya se utilizaban grúas de patio y cargadores frontales y laterales y éstos eran muy similares a aquellos que en la actualidad se emplean.

Claro está que tanto los buques como los contenedores y las grúas son ahora más grandes y rápidos. El número de contenedores manipulado en un puerto por un buque portacontenedores transoceánico frecuentemente es ahora de miles de TEUs (Twenty Equivalent Unit - unidad equivalente a 20 pies) por visita del buque, usualmente un orden de magnitud mayor que el que se alcanzaba con la utilización de pequeños buques en el pasado.

De otro lado, los puertos no son ahora solamente puntos de partida y llegada de los viajes comerciales, sino virtualmente enlaces de trasferencia intra o intermodal sinfin, donde se realiza la integración de los buques que llegan intermitentemente con los servicios de transporte marítimo de corto alcance o de transporte terrestre, de menor capacidad. Los costes y los tiempos de entrega de mercancías puerta-a-puerta se han reducido grandemente, una tendencia que habrá de continuar demandada en el futuro.

Similarmente, todos los modos de transporte están necesitando cadenas integradas, frecuentemente sin papeleo, en las que sólo se tolerará inventarios intermedios si ellos permiten una entrega y distribución "justo-a-tiempo".

¿Cuál fue el tráfico de contenedores a fines del siglo pasado? En 1999 el tráfico mundial de contenedores en los puertos continuó expandiéndose a una tasa de 7,3% respecto a 1998, alcanzando 192.3 millones de TEUs. Los puertos en los países y territorios en vías de desarrollo manipularon 80.9 millones de TEUs o 41,4% de ese total. En 1999 hubieron 48 países y territorios en desarrollo con terminales que manipularon más de 100.000 TEUs[17].

No obstante la carencia de grúas y equipos modernos para la manipulación portuaria, en el 2001 y también en los años 2002 y 2003 el puerto del Callao se ubicó entre los 100 principales puertos de contenedores del mundo, en función del volumen de TEUs manipulado[18].

A este respecto estuvo por encima de San Antonio, Valparaíso, Buenaventura y Guayaquil, todos puertos de la costa occidental de América del Sur, movilizando cerca de medio millón de TEUs, un logro, sin duda alguna, significativo que lamentablemente no está siendo debidamente capitalizado, pues el puerto carece de infraestructura y equipamiento adecuados. El puerto del Callao necesita importantes inversiones y el mejoramiento de su productividad. De allí la necesidad de un cuidadoso análisis para determinar el modelo de concesionamiento que conviene. ¿Un solo operador o dos operadores?

La expectativa inicial de la performance de puertos y terminales de contenedores del mundo para el 2001 era de que "la penumbra, la fatalidad y el desaliento", en las palabras del experto analista Sid Cass de "Cargo International", serían los factores prevalecientes. Ello, a la luz de la desaceleración económica tanto mundial como de los EE.UU., los efectos posteriores a los pavorosos eventos del 11 de setiembre, los continuados problemas de Japón y las crisis económicas y políticas de Latinoamérica, particularmente de Argentina y Venezuela.

Sin embargo, según la misma fuente, se han producido hechos interesantes no todos ellos negativos, y que en algunos casos, considerando las circunstancias, hasta pueden ser calificados como positivos. En el 2001, el volumen total de los 100 principales puertos de contenedores del mundo mostró un sorprendente resultado. Justo un poco menos de 200 millones de TEUs (199.763.775 TEUs), una tasa de disminución de –3.6, que si se traduce en volúmenes mundiales constituye un aumento ligeramente superior a 7 millones de TEUs. No sólo fue ése un resultado sorprendente. Existen indicativos reales de que los números generales continuaron aumentando en el 2002. Ciertamente, hubo algunas variaciones regionales en el rendimiento. El análisis de esas variaciones es importante.

Geopolíticamente, China es, sin duda, la segunda potencia mundial. En el aspecto portuario, según "Car-

---

17 Ibid 6
18 Ibid 6

go International", los puertos de China siguen manteniendo un desarrollo sin precedentes. El puerto chino de Hong Kong sigue siendo el puerto de contenedores líder del mundo y manipula 17.8 millones de TEUs. En el resto de la China continental todas las demás instalaciones de contenedores están logrando crecimientos de dos dígitos, desde el 13% logrado en Shangai, que por primera vez rompió la barrera de 6 millones TEU, hasta el de 27% alcanzado en Shenzhen. El crecimiento comercial de China es incomparable y los efectos que está produciendo en el comercio y el transporte internacionales son impactantes.

En el aspecto portuario, Singapur, que es el principal rival mundial de Hong Kong, sufrió una pérdida de 1.5 millones de TEUs llegando sólo a 15.2 millones TEUs, la más grande caída numérica en volumen de TEUs en el mundo durante el año, principalmente debido a la competencia de Tanjung Pelepas en Malasia. Aunque a nivel mundial Singapur todavía mantiene el segundo lugar, está ahora por debajo de Hong Kong.

De otro lado, aunque en los EE.UU. los volumenes totales del año cayeron justo 1%, los puertos de Savannah, Miami, Nueva York/Nueva Jersey y Los Angeles crecieron en 14, 10, 9 y 6% respectivamente.

En Japón la situación fue más bien deprimente: en general cayó 3%. Salvo Osaka y Hakata que registraron pequeños aumentos de 2% y 3% respectivamente, la mayoría de los puertos registraron pérdidas. Con una economía deteriorada y una industria portuaria que en muchas áreas aun no es competitiva, se estima que será necesario efectuar muchos reajustes antes que se produzca una significativa recuperación.

Con el aumento general de 6% a más de 6.8 millones de TEUs, Latinoamérica mostró algunos resultados positivos. Sólo Buenos Aires registró una caída del 10%, lo que no debe sorprender en vista del casi total colapso político y económico ocurrido en Argentina en ese período. Sin embargo, parecería que la crisis económica argentina está ya superada.

No obstante un aumento general en los volúmenes de contenedores de un poco más de 31 millones de TEUs, la situación de Europa es más bien compleja. Rotterdam experimentó otra caída de 3% y una pérdida de posición en el ranking mundial, pasando de un quinto al sexto lugar. Hamburgo y Bremerhaven registraron aumentos de 10% y 7% respectivamente, sin más signos que los de una tendencia a crecer en el futuro.

¿Con rendimientos globales tan desiguales, qué ocurrirá después? se pregunta Sid Cass. En los próximos 20 años, el comercio marítimo mundial se debe duplicar, lo que sigue demandando la modernización de los puertos. Sin embargo, sin que importe lo que pueda ocurrir, parecería que a nivel mundial seguirá en vigor la determinación de continuar invirtiendo y expandiendo los puertos comerciales. La determinación de invertir en ellos es una filosofía que se está repitiendo en numerosos puertos del mundo. La filosofía de "si se construye, ellos vendrán" sigue en vigor, aunque muchos observadores tengan dudas sobre su actual relevancia.

El Perú no puede mantenerse al margen de esa tendencia. Enormes progresos se ha logrado en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México Panamá y otros países de Latinoamérica en relación con el mejoramiento de su infraestructura y equipamiento portuarios, adaptándolos a las nuevas demandas del transporte marítimo moderno. ¿Por qué en este sector no podemos progresar?

Desarrollo y gestión de recursos marinos y protección y preservación del medio marino: desarrollo sostenible

Para la eficaz implementación de la Convemar, el desarrollo sostenible de los océanos y los mares debe ser integral e incluir la medición de las dimensiones económicas, ecológicas y sociales de los océanos.

Se ha estimado que el valor económico de los océanos varía entre 1 y 7 trillones de dólares. Se ha estimado también que el valor ecológico de los océanos varía entre 3 y 21 trillones (21 mil millones de millones de dólares).

Para lograr el desarrollo sostenible de los océanos se debe adoptar un enfoque integral. A este respecto es útil recordar el resultado de una revisión crítica realizada por el Comité de Desarrollo Sostenible Inter-Agencias (IACSD) sobre las experiencias logradas por el Sistema de las Naciones Unidas en el área del desarrollo sostenible.

Pero ¿qué es "el desarrollo sostenible"? La Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo lo define como: "el desarrollo que satisface las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias".

El IACSD fue establecido en noviembre de 1992 por el Comité Administrativo de Coordinación de las Naciones Unidas con el fin de promover la cooperación y la acción conjunta del Sistema de las Naciones Unidas para apoyar a complementar la Agenda 21 y otros resultados de la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las NN.UU. También, con la intención de coordinar las respuestas del Sistema de Naciones Unidas, tanto del propio Comité sobre Desarrollo Sostenible, como de otros organismos intergubernamentales y procesos en el área de desarrollo sostenible.

Los resultados de la revisión llevada a cabo por el IACSD subrayan que el concepto de desarrollo sostenible proporciona un marco de política general para todo el espectro de actividades del amplio Sis-

tema de las Naciones Unidas, en los niveles global, regional y nacional, y demanda la implantación de políticas interrelacionadas que promuevan el desarrollo económico, mejoren el activo social y la sostenibilidad medioambiental.

Conservación y gestión de los recursos vivos marinos: pesquerías marinas

En la actualidad, la comunidad internacional sigue gravemente preocupada respecto a la sobreexplotación de los recursos vivos marinos, el mantenimiento de un exceso de capacidad de pesca, la pesca concurrente (by-catch) y el descarte.

Además, se considera que uno de los problemas más severos que actualmente afecta a las pesquerías del mundo es la pesca ilegal, no regulada y no reportada (la pesca IUU = "illegal", "unregulated" and "unreported").

Como ha sido subrayado por la FAO y reconocido por la Conferencia Ministerial sobre Pesquerías de la FAO y la Comisión de Desarrollo Sostenible es probable que tenga graves consecuencias en la gestión sostenible de largo plazo de las pesquerías.

Lo anteriormente dicho es alarmante para un país pesquero como el Perú, cuya economía depende significativamente de la contribución del sector pesquero, que en el pasado ya ha afrontado una profunda crisis por una mala administración.

En relación con este problema, la Asamblea General ha solicitado a la OMI a que, en cooperación con la FAO, las organizaciones de gestión de pesquerías regionales y otras organizaciones internacionales relevantes, y en consulta con los Estados y entidades, defina el concepto de vinculación genuina entre los buques pesqueros y los Estados con el fin de ayudar a complementar el Acuerdo de 1995 sobre *stock* pesqueros.

Se ha formulado un pedido urgente para que los Estados consideren la ratificación del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO tan pronto sea posible, y pendientes de su entrada en vigor, adopten medidas adicionales para hacer frente a la pesca IUU, incluido un pedido para la atención de la OMI sobre la cuestión de los buques pesqueros que cambian de bandera y registro.

Tras ese pedido, se ha adoptado varias iniciativas a nivel internacional, incluido el desarrollo de un plan internacional de acción para combatir la pesca IUU.

En su exposición al Congreso Nacional, el 13 de enero del 2004, el presidente del Consejo de Ministros, Dr. Carlos Ferrero, señaló que se estima que buques piratas están capturando 200.000 toneladas de pescado ilegalmente desde espacios oceánicos bajo la jurisdicción nacional. ¿Es esto concebible?

De otro lado, respecto de los acuerdos de pesca entre los Estados costeros y los Estados de pesca en aguas distantes, existe renovada preocupación sobre la extensión de los beneficios netos para los Estados costeros, resultado de tales acuerdos. Así, recientemente Marruecos ha estimado que desde la conclusión de su primer acuerdo pesquero con Estados de pesca en aguas distantes, en 1988 ha perdido $3,5 billones y más de 60,000 puestos de trabajo. Durante el mandato de otros gobiernos, el Perú celebró acuerdos de pesca con otros Estados que fueron severamente criticados por la opinión pública. Una revisión de la política pesquera es necesaria teniendo en cuenta los intereses nacionales y no sólo los intereses sectoriales.

Desarrollo de la maricultura

De otro lado, está el asunto de la maricultura. La maricultura ha sido el sistema mundial de producción de alimentos con más rápido crecimiento en la década pasada. Aunque se ha registrado avances al respecto, éste es un aspecto que no parece haber recibido la debida y total atención en nuestro medio[19].

La maricultura es parte de la acuicultura. La acuicultura es el cultivo de organismos, incluido peces, moluscos, crustáceos y plantas acuáticas.

La producción de la acuicultura creció de 7.4 millones de toneladas en 1980 a 16.80 millones de toneladas en 1990 y a más de 42 millones de toneladas en 1999 y fue valorizada en más de 53 mil millones de dólares.

La producción está creciendo a una tasa promedio mayor del 10% por año, en comparación con el crecimiento de alrededor de 3% de la producción de carne en tierra y 1,5% de captura en la producción de las pesquerías.

Desde 1984, la contribución de la acuicultura a la alimentación mundial se ha duplicado. En 1997, más del 30% de la alimentación pesquera consumida por la humanidad, sobre un promedio total de alimentación pesquera de 16,1 kg. per cápita, fue suministrada por la acuicultura. En la actualidad, la maricultura contribuye con más del 25% al suministro mundial de alimentos marinos.

Las proyecciones mundiales sobre el suministro futuro de la producción de acuicultura estiman, por ejemplo, un suministro en el año 2010 de 47 millones de toneladas. El continente asiático continúa contribuyendo con casi 90% de la acuicultura mundial.

---

19 *Rocha, Álvaro.* La Nueva Ola. *Revista Somos, Empresa editora El Comercio N° 893 del 17 de enero del 2004.*

El debate entre los beneficios resultantes de la maricultura comercial y la pesca tradicional recientemente ha saltado a la palestra. De un lado, existe preocupación de que los pescadores tradicionales pierdan el modo de ganarse la vida frente a los inversionistas extranjeros y al personal no pescador, y también del posible impacto medioambiental adverso sobre los ecosistemas costeros. De otro lado, se reconoce que la maricultura puede aumentar la producción, crear empleos y elevar las ganancias e ingresos de divisas extranjeras.

En India, por ejemplo, los gobiernos estatales y el gobierno federal están estudiando fuentes alternativas de ingresos para los pescadores y el desarrollo de tecnologías para una maricultura medioambientalmente sostenible. Pero en la República Unida de Tanzania un proyecto de maricultura multimillonario de camarones fue suspendido en enero del 2000 debido a la preocupación respecto a una degradación medioambiental.

También, la Agenda 21 está alentando acciones destinadas a promover esquemas de consumo que reduzcan la tensión medioambiental y satisfagan las necesidades básicas de la humanidad.

Con respecto a las pesquerías marinas y la maricultura se ha diseminado varias guías para orientar la selección de los consumidores. Las más recientes incluyen, la Guía de Alimentos Marinos publicada por el Programa de Vida Oceánica de la Sociedad Nacional Audubon de los Estados Unidos y la Guía de Alimentos Marinos publicada por el Acuario de la Bahía de Monterrey, de California. La primera cubre 34 especies con rangos que fluctúan entre calificaciones que van desde "cantidad suficiente para el consumo humano" a las que consideran que los "*stock* están en un nivel bajo peligroso". El Acuario de la Bahía de Monterrey, en su programa Vigilancia de Alimentos Marinos, enumera 11 especies que denomina "las mejores selecciones", 14 que considera "potenciales problemas" y 15 a las que califica como "es mejor evitar". Estas últimas incluyen al bacalao, la langosta americana, el pez mono, el rougy naranja, el róbalo marino chileno, el tiburón, el camarón, el pez espada y la tuna de aletas azules.

Biodiversidad marina y costera

Como ha informado la Secretaría de la Convención sobre Diversidad Biológica, además de la implementación del Programa de Trabajo del Mandato de Jakarta sobre biodiversidad marina y costera, la creciente preocupación en relación al problema del "blanqueo o descoloración de los corales" ha determinado que la Secretaría de la Convención inicie actividades para abordar este asunto. A tal efecto, entre el 11 y el 13 de octubre de 1999 se convocó en Manila una Consulta de Expertos en "blanqueo de corales" para identificar -en base a los hallazgos más recientes- los más importantes aspectos científicos, técnicos y tecnológicos de la cuestión.

En dicha reunión, se identificó varios asuntos, como la importancia ecológica, cultural y económica de los arrecifes de coral para los Estados isleños pequeños en desarrollo; los principales factores que amenazan la supervivencia de los arrecifes de coral (en adición a los factores antropogénicos, como el aumento de la temperatura de la superficie del mar); el papel del "blanqueo del coral" como causa potencial de severa pérdida de la diversidad biológica, y las consecuencias socioeconómicas del fenómeno.

De otro lado, conviene subrayar la relación extremadamente compleja entre los ecosistemas marinos y la biodiversidad marina. Un ejemplo de esta complejidad es el reciente descubrimiento de hábitats apoyados por "megaplumas" submarinas. En efecto, erupciones volcánicas bajo el agua proyectan roca fundida cargada de minerales y extrañas formas de vida bajo el lecho marino.

Un efecto colateral de tales erupciones, recientemente descubierto, son los gigantescos "tornados submarinos" de agua caliente llamadas "megaplumas", observados por primera vez en 1986. Se ha informado que durante las erupciones submarinas del lecho oceánico algunas veces emerge agua hirviendo que llega a formar un disco de 10 millas de ancho o más. Al mismo tiempo, comienza a rotar y a desplazarse viajando durante meses y cubriendo distancias de cientos de millas.

Recientes hallazgos relacionados con el estudio de las "megaplumas" indican que su movimiento vertical puede proporcionar energía y alimentos a la superficie del mar, permitiendo que áreas marítimas, previamente consideradas yermas, puedan sostener después vida marina. Estas formas de vida, denominadas termofilas (thermophiles), solamente pueden sobrevivir en "áreas calientes" cerca del lecho marino. Recientes estudios de las "megaplumas" indican que ellas podrían ser ecosistemas móviles que se trasladan horizontalmente transportando termofilas hacia áreas donde no existe actividad volcánica.

El asunto general de la biodiversidad del mar profundo, así como las cuestiones específicas de los recursos genéticos del lecho marino profundo, más allá de la jurisdicción nacional y en alta mar, constituyen cuestiones importantes. Ellas se relacionan no sólo con la protección y preservación del medio marino, incluida el área del lecho marítimo internacional y la alta mar, sino también con cuestiones tales como la aplicación del régimen de investigación científica marina, el derecho a conservar y gestionar los recursos vivos en alta mar y la conservación y uso sostenible de la biodiversidad marina en general.

Los recursos marinos no vivos: los minerales, el petróleo y el gas mar adentro

Desde su incepción justo hace poco más de 50 años, la industria de petróleo y gas mar adentro ha estado aumentando crecientemente su cuota en la producción total de petróleo y gas. En la actualidad, constituye alrededor del 25 al 30 % de la producción total de estos vitales elementos. La industria está considerando la producción de petróleo y gas a profundidades de hasta 10.000 pies y hasta 250 millas de distancia mar adentro.

Los expertos creen que, además del constante aumento de la demanda mundial de energía, un elemento que estaría jugando un papel significativo en el crecimiento de la industria mar adentro es la aplicación de nuevas tecnologías, especialmente de las denominadas tecnologías tridimensionales (3D) y cuatridimensionales (4D) (incluido el tiempo), adquisición, procesamiento e interpretación de datos sísmicos; técnicas de perforación horizontal, y la utilización de instalaciones de producción y almacenamiento flotantes e instalaciones mar adentro.

Con la creciente demanda mundial de petróleo y gas, la exploración y el desarrollo mar adentro se ha desplazado desde lugares remotos y difíciles donde en el pasado habían tenido lugar pocas actividades de investigación y desarrollo hacia zonas de aguas profundas y áreas seleccionadas, donde algunas veces los estratos de sal oscurecían lo que estaba por debajo de ellos.

Actualmente, las cuatro regiones de mayor actividad a este respecto son el Golfo de México, el Mar del Norte, África Occidental y el Sureste de Asia. En África Occidental, en mar adentro frente a Angola, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Namibia y Nigeria, se ha producido la más intensa actividad de petróleo y gas mar adentro, la mayor parte de ella en aguas profundas.

La empresa Texaco recientemente ha informado de un campo mar adentro en Nigeria que está siendo perforado desde una profundidad de 4.800 pies hasta una profundidad total de alrededor de 15.700 pies. Se ha informado que las reservas de este campo podrían exceder el billón de barriles de petróleo (alrededor de 140 millones de toneladas métricas de petróleo equivalente), una cifra que lo ubica entre los campos más grandes explotados hasta la fecha en aguas profundas frente a África Occidental.

De otro lado, la OMI ha tomado nota de la necesidad de que la industria de petróleo y gas mar adentro y todas las partes concernidas desarrollen directrices sobre la mejor práctica medioambiental en las actividades de petróleo y gas mar adentro y ha acordado mantener la cuestión bajo revisión. Se ha propuesto el desarrollo de directrices mejoradas de práctica medioambiental tomando en cuenta todos los aspectos relevantes de la prevención de la contaminación marina de actividades mar adentro, incluida la provisión de planes de contingencia para la preparación y respuesta a la contaminación por hidrocarburos, la provisión de equipos de combate de petróleo y la elaboración ulterior de un régimen de responsabilidad para hacer frente a derrames de petróleo.

El Grupo Conjunto de Expertos en Aspectos Científicos de Protección del Medio Marino (GESAMP) en su reunión de agosto de 1999, al considerar asuntos de preocupación particular en relación a la degradación del medio marino, tomó nota que en las áreas del Asia Sudeste, las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas continuaban siendo efectuadas sin tener en cuenta, como un prerrequisito, la evaluación del impacto ambiental (EIAs).

El desarrollo de instalaciones y estructuras mar adentro, usualmente asociadas a la industria de petróleo y gas mar adentro, pero no limitadas a esta industria, incluye aspectos de seguridad, contaminación de las actividades mar adentro, cuestiones relacionadas con la remoción y disposición y reglas y estándares internacionales aplicables a las unidades móviles mar adentro.

En ese conjunto de obligaciones y particularmente en lo que concierne a las obligaciones sobre remoción de las instalaciones y estructuras mar adentro que han terminado su operación, un reciente descubrimiento puede ser de importancia. Y es que se ha encontrado colonias de una especie de coral en peligro, creciendo en las estructuras de concreto de algunas viejas plataformas de petróleo y gas en el Mar del Norte, alrededor de 100 a 200 pies por debajo de la superficie del mar.

El hallazgo del coral ha tenido implicaciones importantes en relación con el futuro obligado desmantelamiento de las plataformas obsoletas de petróleo y gas, cuyo ciclo de producción ya ha pasado. Algunos expertos sugieren que una alternativa podría ser dejar en su lugar algunas partes de las estructuras –por ejemplo, las grandes bases– con el fin de preservar las colonias de coral existentes y sostenerlas así para que ganen un lugar en el área marítima.

Otras fuentes de energía marina

Aunque se reconoce su alto potencial, las actividades de investigación y desarrollo respecto a las fuentes no convencionales y renovables –olas, mareas, corrientes, vientos de aguas profundas, gradientes térmicas oceánicas y gradientes de salinidad– están todavía en etapas experimentales. Por ejemplo, los recursos de energía explotable de las olas se estiman conservadoramente en 400 billones de vatios.

El interés de la investigación también está dirigido hacia la recuperación de hidratos de metano, como los compuestos helados de gas metano. Sobre los márgenes continentales, 600 a 1.500 pies por debajo del lecho oceánico, vastos depósitos se mantienen a alta presión. Los científicos estiman que la cantidad de carbón orgánico contenido en los hidratos de metano del piso oceánico es el doble del encontrado en todos los depósitos terrestres de petróleo, gas y carbón, recuperables y no recuperables.

Conclusiones

El espacio disponible es pequeño para poder delinear, aunque sea esquemáticamente, la situación de los océanos. No obstante, de todo lo anteriormente dicho –en realidad, unos cuantos brochazos sobre el desarrollo de los oceános– se puede extraer rápidamente algunas conclusiones:

Primera. Aunque se está realizando extraordinarios esfuerzos, en la actualidad sigue existiendo gran incertidumbre, inclusive entre los científicos, sobre cuál es la salud real de los océanos.

Segunda. El problema es de tal categoría que la propia Asamblea de las Naciones Unidas ha decidido encargarse ella misma de coordinar todas las actividades oceánicas del sistema de Naciones Unidas y supervisar la solución del problema.

Tercera. Además, un grupo de científicos de ocho organismos de las Naciones Unidas, GESAMP, lleva a efecto, por encargo de la Asamblea, estudios periódicos sobre el estado de los océanos y proporciona importantes recomendaciones que se están complementando a través de una acción intergubernamental, multisectorial y multiagencial.

Cuarta. Se ha identificado que las cuatro más grandes amenazas a los océanos del mundo son:

- la introducción de especies marinas invasoras en nuevos medio ambientes por el agua de lastre de los buques, junto a los cascos de los buques y a través de otros vectores
- las fuentes terrestres de contaminación marina
- la sobreexplotación de los recursos vivos marinos
- la alteración/destrucción física del hábitat marino.

Quinta. El medio ambiente, y particularmente el medio oceánico, debe ser utilizado teniendo en cuenta el principio de "desarrollo sostenible". Esto implica la necesidad de "satisfacer las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias".

Sexta. Para la preservación del medio ambiente en relación con el transporte marítimo se debe tener en cuenta que:

- el transporte marítimo es una industria internacional, y para que el comercio marítimo pueda llevarse a efecto se debe cruzar líneas jurisdiccionales
- las regiones son esencialmente mares cerrados y los entornos marinos y costeros de los Estados ribereños están inextrincablemente unidos por la circulación natural y las corrientes y por el transporte marítimo dentro de las regiones. Por lo tanto, acciones individuales de los países son de eficacia limitada
- existe un gran historial de eficaz cooperación regional en cuestiones marítimas y de gestión de los recursos marítimos.

Algunas reflexiones finales: ¿Perú está cumpliendo, cómo país ribereño y Estado rector de puerto, sus responsabilidades en relación con el uso de los océanos y el desarrollo sostenible? ¿Se ha establecido una clara política oceánica que tenga en cuenta las diversas actividades que se desarrollan en los océanos? ¿Estamos garantizando para nuestros hijos el mantenimiento de las condiciones favorables para la utilización de los océanos o estamos depredando sus actuales riquezas, con un criterio de economía cortoplacista que realmente no toma en cuenta su futuro?

Respuestas sinceras y objetivas a estas preguntas deberían servirnos de norte para contribuir a fijar metas y objetivos que orienten nuestra acción como nación de tradición marítima, en el marco de una racional política oceánica. ⚓



48 años orgullosos de ser Peruanos

48 años brindando a nuestros clientes eficiencia, seriedad y confianza. Maquinarias mas de 300 peruanos comprometidos con Usted.

Siempre le damos más

Maquinarias

Las fragatas holandesas de las clases *Jacob van Heemskerck* y *Karel Doorman*

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra

John Rodríguez Asti

El 30 de enero del 2004, la ministra de Defensa de Chile anunció que el gobierno chileno había autorizado el inicio del proceso de negociación para adquirir cuatro fragatas holandesas de segunda mano declarando desierta la licitación para construir tres fragatas en el marco del proyecto 'Fragata'. Adicionalmente, se ha conocido también que el gobierno holandés ha ofrecido dos unidades más, con lo que la adquisición chilena se concretaría en un total de seis unidades.

Como se recordará, el proyecto 'Fragata', junto al proyecto 'Puente', aún en proceso de ejecución, nacieron a principios del 2002, luego que el actual gobierno de Ricardo Lagos cancelara definitivamente el proyecto 'Tridente' que contemplaba la construcción de cuatro fragatas de la clase *Meko A-200.*

En esta inesperada decisión por parte del gobierno chileno, que ha postergado indefinidamente la construcción de buques nuevos, habría gravitado de manera decisiva la necesidad, por razones que no son del dominio público, de contar al más corto plazo con unidades de superficie que reemplacen a los dos destructores de la clase *County* aún en actividad, así como incrementar sustancialmente las unidades en servicio de su Escuadra.

Esta gran oportunidad para la Armada de Chile, de reemplazar antes de lo previsto a la mayor parte de sus unidades, se ha debido principalmente a que el actual gobierno holandés viene complementando una serie de cortes presupuestales en el sector Defensa. Entre las medidas adoptadas está el retiro prematuro del servicio de varias de sus unidades de superficie, entre ellas, la última de las fragatas de la clase *Kortenaer*, las dos fragatas de la clase *Jacob van Heemskerck*, y cuatro fragatas de la clase *Karel Doorman.*



Koninklijke Marine

Fragata multipropósito Hr.Ms. Tjerk Hiddes (F-830). Esta unidad, perteneciente a la clase Karel Doorman o Clase "M" será transferida a la Armada de Chile en junio del 2005.

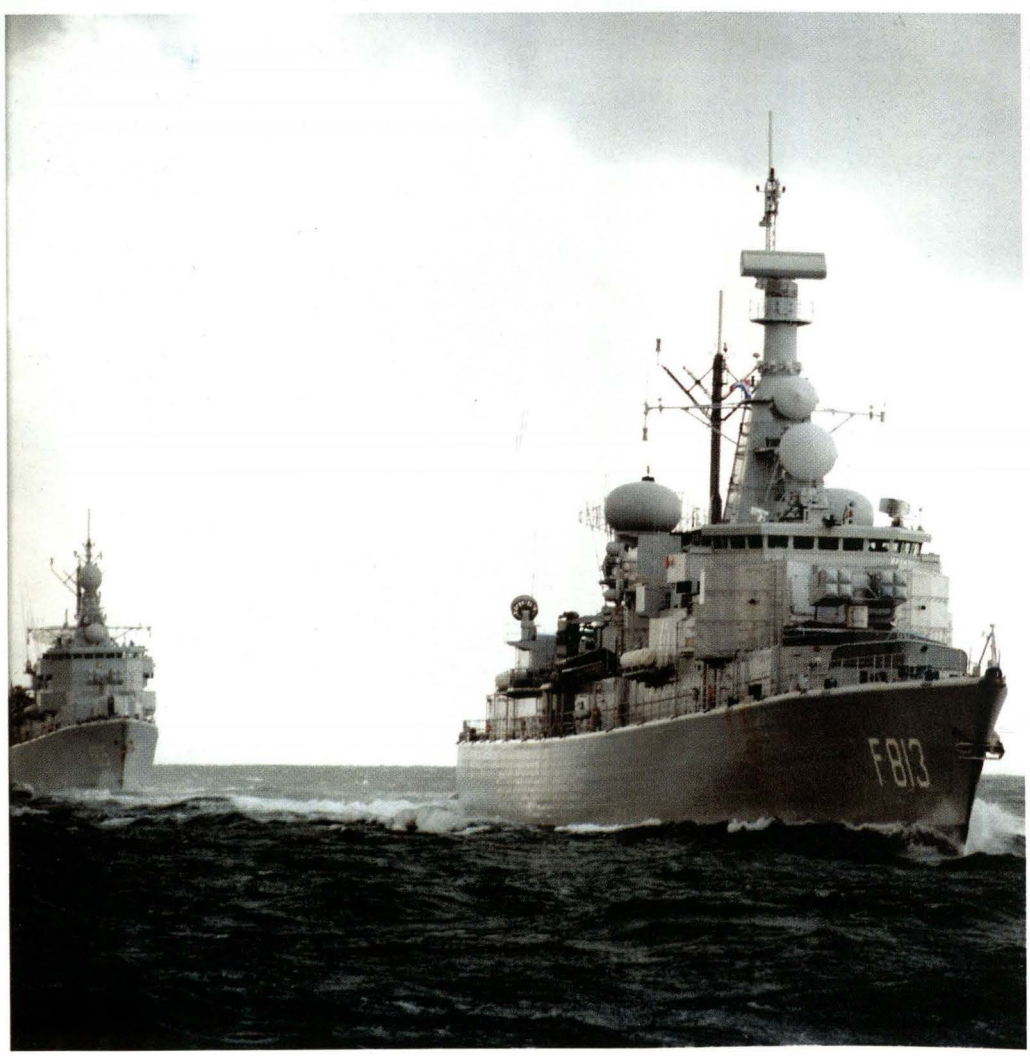
Conforme a lo anunciado oficialmente por el Gobierno y la Armada de Chile, los buques adquiridos en los Países Bajos, son dos fragatas multipropósito de la clase *Karel Doorman* o clase 'M' y dos fragatas de defensa aérea de la clase *Jacob van Heemskerck* o clase 'L', como parte de los planes renovación de la flota naval chilena, cuyo costo es de 350 millones de dólares, cifra que es menos de la mitad del coste previsto por el Gobierno. Lo destacable de esta operación, es que la armada chilena obtendrá en un relativo corto plazo, cuatro excelentes unidades de superficie a un coste muy por debajo del estimado para la ejecución de los proyectos '*Fragata*' y '*Puente*'.

El contrato para la compra de las cuatro fragatas, fue firmado el 26 de marzo en La Haya, por la ministra de Defensa chilena Michelle Bachelet y el subsecretario de Defensa holandés, Cees van der Knaap, estando previsto que el primer buque de la clase 'M' deberá ser transferido en junio del 2005, y el segundo de esta misma clase, será incorporado en diciembre de 2005. Luego, la primera fragata de la clase 'L' será transferida en julio 2006 y la segunda en mayo del 2007.

Según se ha conocido también, durante las negociaciones la marina holandesa ofreció el traspaso de otras dos fragatas de la clase 'M' para mediados de la década, las que podrían llegar a Chile a partir de 2008 como reemplazos de las fragatas clase *Leander*.

Considerando el retiro de los destructores *Blanco Encalada* y *Cochrane*, que deberá producirse al arribo de las dos primeras naves holandesas, probablemente para el 2007, la Escuadra chilena contará aun con dos de las tres fragatas *Leander* que actualmente posee (*Condell* y *Lynch*), la recién adquirida en el reino Unido *Almirante Williams*, las cuatro fragatas holandesas y dos fragatas más aún por adquirir correspondientes al proyecto 'Puente', que al parecer serán dos unidades holandesas más de la clase *Karel Doorman*. Con ello, su Escuadra totalizará nueve unidades de superficie con capacidad oceánica, en adición a las siete patrulleras misileras de las clases *Reshef* y *Tiger* que fueron recientemente modernizadas y repotenciadas.

En éste artículo presentaremos una descripción de las fragatas holandesas que están en proceso de compra para la Armada de Chile.



Koninklijke Marine

Fragata Witte With (F-813). Esta unidad, con su gemela Jacob van Heemskerck, es empleada en tareas de defensa antiaérea.
Su diseño es una variante de las fragatas de la clase Kortenaer y se diferencian de aquellas por no poseer cubierta de vuelo, hangar y el cañón de 76 mm en proa.
Sin embargo, se hallan dotadas del sistema antiaéreo de mediano alcance standard SM-1.

Fragatas de la clase Karel Doorman (clase - M)

Las ocho fragatas multipropósito de la clase *Karel Doorman* o clase M (del holandés *Multipurposefregat*) fueron construidas para la Marina Holandesa por el astillero De Schelde entre los años 1985 y 1995, las diseñaron para operar como parte de un Grupo de Tarea en cualquier océano del mundo, pero con especial énfasis en las aguas del Atlántico Norte. Estas naves están equipadas principalmente para la guerra antisubmarina, antiaérea y antisuperficie, con un papel secundario de vigilancia antisubmarina gracias a que cuentan con un sonar remolcado.

Su diseño, que incorpora las lecciones dejadas luego del conflicto por las Islas Malvinas, posee características que las diferencia de las clases predecesoras. Entre las más saltantes, una mayor automatización en sus sistemas de combate, propulsión y control de averías, que les han permitido una reducción de 50 efectivos comparando a los 200 hombres que tripulan las fragatas de la clase *Kortenaer* y un menor tamaño y desplazamiento que aquéllas.

La primera unidad de la clase, la *Karel Doorman* entró en servicio en mayo de 1991, mientras que la octava y última, la *Van Speijk* fue incorporada en setiembre de 1995.

Varias unidades de esta clase, han participado en diversas operaciones y ejercicios de la OTAN, con fuerzas multinacionales de las Naciones Unidas en el mar Adriático y en operaciones antidrogas en el mar Caribe juntamente con buques estadounidenses.

Como ya se ha indicado, tan pronto como el actual gobierno holandés decidiera reducir el presupuesto de defensa, en un principio dos de estas unidades fueron ofrecidas a mediados del año pasado a la Armada de Chile, y las otras dos en febrero del presente año. Las dos primeras serán la *Tjerk Hiddes* (F830) y la *Abraham Van der Hulst* (F 832) entradas en servicio en diciembre 1992 y diciembre 1993, respectivamente, quedando todavía pendiente conocer el nombre de las otras dos, en caso que su compra sea decidida por los chilenos.

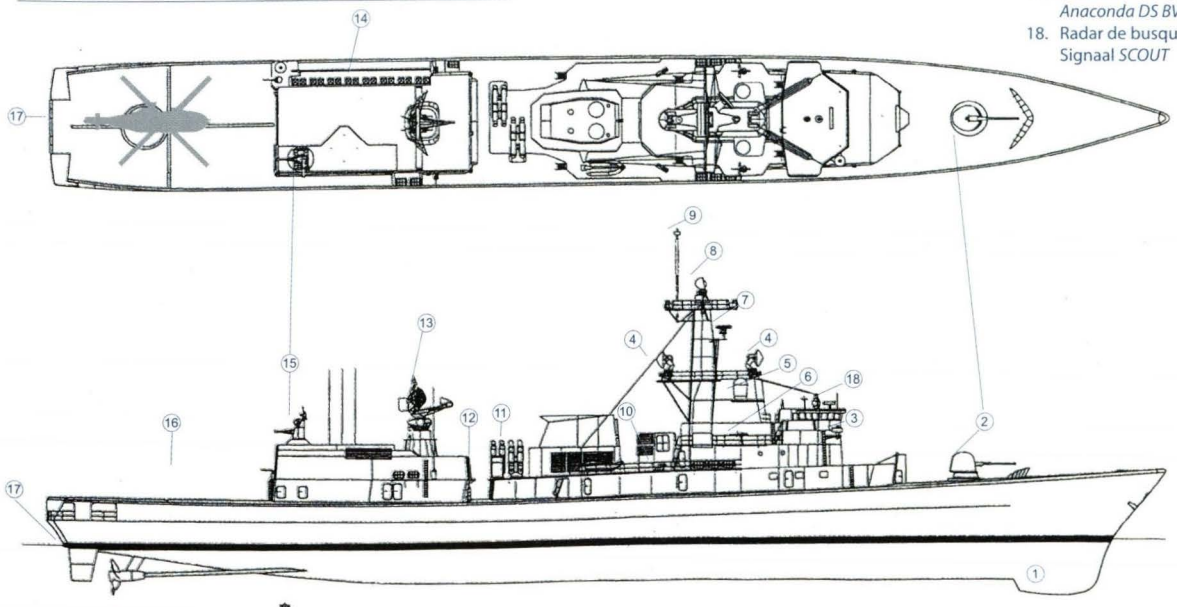
Fragata clase Karel Doorman

F 830 TJERK HIDDES

CARACTERISTICAS

Eslora	: 122,25 m
Manga	: 14,37 m
Calado	: 6,20 m
Desplazamiento	: 3,320 tons
Propulsión	: Turbinas a gas y diesel (CODOG)
Velocidad	: 30 nudos (turbinas)
	: 29 nudos (diesel)
Autonomía	: 5,000 millas a 18 nudos
Dotación	: 16 oficiales y 140 tripulantes

1. Sonar de casco Signaal *PHS 36*
2. Cañon de 76 mm/62 de doble propósito Oto Melara
3. Antena del sistema de Guerra Electrónica *APECS - II*
4. Sistema de Control de Tiro multiple con 2 radares *STIR*
5. Antena del sistema de Comunicaciones Satelitales SATCOM
6. 2 cañones de 20 mm Oerlikon
7. Radar de Navegación Racal Decca *TM-1226*
8. Radar de busqueda Aerea y Superficie Signaal *SMART 3D*
9. Sistema de Guerra Electrónica Argo *APECS II*
10. Lanza Cohetes Multiple Chaff *SRBOC-6 M K36*
11. 8 rampas de misiles superficie-superficie *Harpoon Block 1C*
12. montajes dobles *MK-32 Mod. 9* de tubos lanzatorpedos Antisubmarinos de 324 mm *MK-46*
13. Radar de busqueda aérea Signaal *LW-08*
14. Lanzadores verticales / *MK-48* para 16 misiles superficie aire *Sea Sparrow*
15. Sistema de defensa de corto alcance (antiaereo y antimisil *GoalKeeper*)
16. Helicóptero
17. Sonar remolcado pasivo de largo alcance *Anaconda DS BV 61*
18. Radar de busqueda de superficie Signaal *SCOUT*



Características de las fragatas clase *Karel Doorman*

Las características de esta clase de fragatas son las siguientes:

Casco

En el diseño, los constructores le dieron un gran énfasis a lo que a furtividad respecta. Para el caso de las radiaciones infrarrojas, se han reducido las emisiones provenientes de la chimenea con materiales aislantes, mientras que algunas áreas, como la cocina y panadería, están ubicadas en zonas interiores sobre la línea de crujía.

En lo referente a las emisiones sonoras, la mayor parte de los equipos están ubicados sobre bases flexibles y todas las tuberías de a bordo cuentan con acoples flexibles. Los engranajes de la planta propulsora son considerados como los más silenciosos en buques de su tipo, y en el diseño de las hélices de paso variable se ha tenido en cuenta evitar los efectos de la cavitación. Con la combinación timones/estabilizadores, se ha obtenido una minimización acústica en comparación al sistema tradicional.

Las firmas radáricas han sido también minimizadas gracias a que se ha evitado la presencia de grandes superficies planas y verticales, así como los ángulos rectos.

En lo que respecta a sus cualidades marineras, se ha logrado reducir el balance y el cabeceo considerando que estas fragatas fueron concebidas para operar en aguas movidas. Poseen dos timones que a la vez sirven de aletas estabilizadoras con un inusual ángulo de 20° con respecto a la vertical. Este sistema es controlado en forma automática.

Control de averías

A bordo de las *Karel Doorman* se ha brindado una gran atención al control de averías. Cuentan con tres sistemas contraincendio con capacidad de 610 m3/h.

Para evitar una rápida propagación de fuego, humo y agua en caso de un siniestro, el buque se halla dividido en varios compartimentos estancos y áreas vitales como la planta propulsora y cuenta con materiales especialmente diseñados para resistir el calor.

Se cuenta también con un sistema de protección NBC que, junto al sistema de control de averías, es vigilado desde una central de monitoreo y control.

Sistemas de comando y control

Estas fragatas poseen un sistema de comando y control SEWACO VII B que integra todos los datos provenientes de los sensores (radares, sonares) y efectúa el control de tiro de todas las armas del buque. El sistema SEWACO también integra todos los sistemas de navegación, comunicaciones y enlace (data link) en tiempo real con otras unidades.

Misiles

Las *Karel Doorman* están equipadas con ocho rampas para misiles antisuperficie *Harpoon Block 1C*. Estos misiles tienen un alcance de 120 Km. y una cabeza de combate de 220 Kg.

Para la defensa antiaérea y antimisil de corto alcance, posee un sistema de lanzamiento vertical Mk 48 para 16 misíles *Sea Sparrow* que tiene un alcance de 14 Km.

Artillería

Poseen un cañón de 76 mm. Oto Melara *Mk100* con capacidad para disparar 100 tiros por minuto con un alcance en superficie de 16 Km. y en tiro antiaéreo de 12 Km. Aparte, poseen dos cañones antiaéreos de 20 mm. *Oerlikon* .

Asimismo, poseen un sistema de defensa antiaérea y antimisil de corto alcance *Goalkeeper*, que consiste en 7 cañones de 30 mm. que tienen un régimen de disparo de 4.000 tiros por minuto con un alcance entre 200 y 3.000 metros.

Torpedos

Estas fragatas poseen dos lanzadores dobles *Mk 32 Mod-9* para torpedos antisubmarinos *Mk 46* de guiado activo/pasivo con un alcance de 9 Km. y una cabeza de combate de 45 Km.

Aeronaves

Estas fragatas poseen una cubierta de vuelo de 24,2 x 14,4 m. y un hangar que les permite operar un helicóptero mediano del tipo *Lynx*.

Sistemas de guerra electrónica

Dentro del equipamiento para la guerra electrónica, poseen dos lanzadores cuádruples Mk 36 *SRBOC* para cohetes Chaff (señuelos contra radar) con un alcance de 4 Km. Poseen, asimismo, dos señuelos remolcados antitorpedo AN/SLQ-25 *Nixie*.

Como equipo principal de guerra electrónica, poseen un sistema *APECS-II* para la detección de señales de radar e interceptación con capacidad de identificar y perturbar hasta 16 amenazas en forma simultánea. El alcance de detección de este equipo es de 370 Km. para buques y 93 Km. para aeronaves.

Sensores

Como sensor principal a bordo, se cuenta con el radar de búsqueda aérea y de superficie *SMART-S* 3D que con un alcance superior a 100 Km., puede detectar un blanco con una superficie de 2 m.

Para la búsqueda aérea, poseen un radar *LW-08* con alcance de 230 Km.

Para el control de tiro de los misiles *Sea Sparrow* y el cañón de 76 mm., poseen dos radares *STIR* (para traqueo e iluminación de los blancos) con un alcance de 40 Km. Adicionalmente, posee un radar de navegación Racal Decca *TM-1226*.

Para las operaciones antisubmarinas, poseen un sonar remolcado *Anaconda DSBV-61* de baja frecuencia instalado a popa del buque, así como también un sonar de búsqueda y ataque de frecuencia media *PHS-36*, instalado en la proa.

Propulsión

Estas fragatas poseen una planta propulsora combinada de turbinas de gas con motores Diesel (CODOG), conformada por dos motores Diesel Stork Werkspoor *12 SW 80* para velocidades hasta 21 nudos y dos turbinas a gas Rolls Royce *Spey* que les permiten desarrollar hasta 30 nudos.



Koninklijke Marine

Por su equipamiento y sistema de comando y control, las fragatas de la clase Heemskerck o clase 'L', son excelentes plataformas para servir de buque insignia en una fuerza o grupo de tarea.

Fragatas de la clase *Jacob van Heemskerck* (clase - L)

En la década de los 70, la Real Marina Holandesa recibió por parte de la OTAN la tarea de conformar cuatro Grupos de Tarea en el Atlántico Norte. Cada uno de estos grupos de tarea requería de un buque de defensa aérea, y para 1976 ya habían incorporado las dos fragatas de la clase *Tromp*, quedando pendiente la construcción de dos unidades que sirvieran para este propósito.

Entre tanto, en 1974, en Holanda se había iniciado la construcción de una serie de ocho fragatas destinadas a reemplazar a los destructores de las clases *Holland* y *Friesland*. Durante el proceso de construcción de esta nueva clase de fragatas, conocidas como clase *Kortenaer*, la Armada griega se interesó en dos de ellas, por lo que se ordenaron dos unidades adicionales, pero con un diseño modificado para la defensa aérea. Estas dos últimas fragatas, con las variaciones del caso, pasaron a constituir la clase Jacob van *Heemskerck* o clase 'L' (del holandés *Luchtverdedigingsfregat* = fragatas de defensa aérea)

La diferencia de las dos *Heemskerck* con respecto a las *Kortenaer* reside fundamentalmente en algunos de sus sistemas de combate. Poseen los mismos misiles antibuque *Harpoon*, antiaéreos *Sea Sparrow*, el sistema de defensa *Goalkeeper* y los torpedos antisubmarinos *Mk-32*; pero carecen del montaje de 76mm. a proa, así como el hangar y cubierta de vuelo, lo que ha sido reemplazado por un lanzador y magazines del sistema de defensa antiaéreo de mediano alcance *Standard SM-1MR*.

Las dos fragatas de esta clase, la *Jacob van Heemskerck* y la *Witte de Wit*t, que son las que va a adquirir la Armada de Chile, entraron en servicio en enero y setiembre de 1986 respectivamente. Durante su servicio, fueron modernizadas entre 1994 y 1996, siendo dotadas del radar tridimensional *SMART* en reemplazo del más antiguo *DA-08*. ⚓

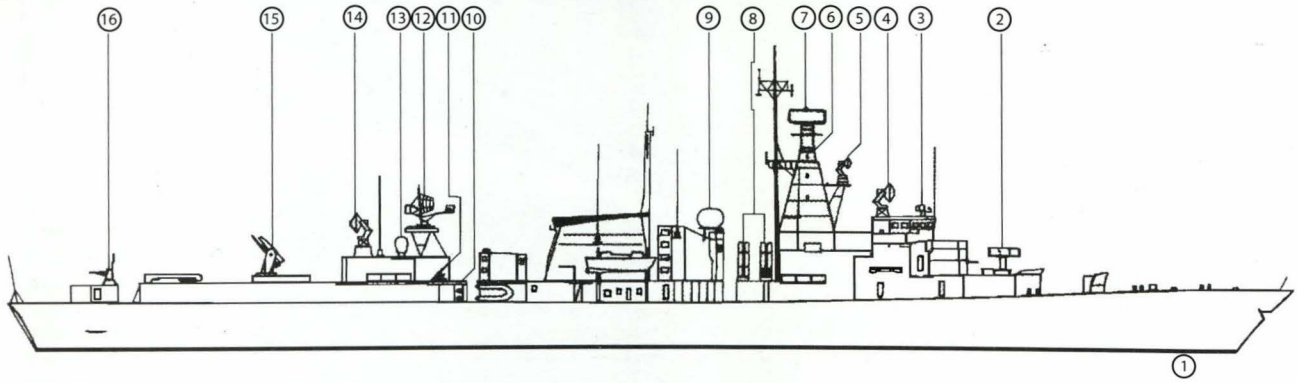
Fragata clase Jacob van Heemskerck
Witte de Witt (F-813)



CARACTERISTICAS

Eslora	: 130,50 m
Manga	: 14,60 m
Calado	: 6,20 m
Desplazamiento	: 3,750 tons
Propulsión	: Turbinas a Gas (COGAG)
Velocidad	: 30 nudos
Autonomía	: 4, 700 millas a 16 nudos
Dotación	: 23 oficiales y 174 tripulantes

1. Sonar de casco
2. Lanzador óctuple *MK 29* para misiles *Sea Sparrow*
3. Radar de superficie Signaal *ZW-06*
4. Radar de control de tiro Signaal *STIR 240*
5. Radar de l de tiro Signaal *STIR 180*
6. Arreglo de Antenas del Sistema CME *RAMSES*
7. Radar de búsqueda aérea y superficie Signaal *SMART 3D*
8. 8 rampas de misiles superficie superficie *Harpoon Block 1C*
9. Antenas del Sistema de Comunicaciones satelitales SATCOM
10. 2 montajes dobles *MK-32 Mod. 9* de tubos lanza torpedos A/S de 324 mm *MK-46*
11. Lanzacohetes múltiples Chaff*SRBOC-6 MK-36*
12. radar de búsqueda aérea Signaal *LW-08*
13. Antena de sistema de comunicaciones satelitales
14. Radar de control de tiro Signaal *STIR 240*
15. Lanzador *MK-13 Mod. 1* para misiles *Standard SM-1MR*
16. Sistema de defenza de corto alcance abtiaéreo y antimisisl *Goalkeeper*



Fragata (F-812) Jacob van Heemskerck



Características de las fragatas clase *Jacob van Heemskerck*

Las características de esta clase de fragatas son las siguientes:

Casco

El diseño del casco de ambas fragatas es idéntico al de las *Kortenaer*, con cubierta corrida y cualidades marineras que las capacita para operar en aguas del Mar del Norte bajo cualesquiera condiciones meteorológicas.

Poseen dos cubiertas que corren de proa a popa; la superior soporta tres superestructuras. En la de proa están instalados el puente de comando, los sistemas de misiles *Sea Sparrow* y *Harpoon*, el trinquete en donde se halla la antena del radar *SMART*, así como los alojamientos de oficiales y oficinas. La superestructura central está formada por la chimenea y la admisión de aire para las turbinas de gas y motores auxiliares. La superestructura de popa, comprende el mástil en donde se halla ubicada la antena del radar *LW-08*, el radar *STIR 240*, el lanzador *Mk 13 Mod1* del sistema *Standard* y los pañoles de misiles del mismo sistema.

La siguiente cubierta posee un gran pasadizo sobre la línea de crujía, hacia cuyas bandas se hallan los compartimentos operacionales y alojamientos del personal, agrupados de tal manera que permiten minimizar el desplazamiento del personal hacia sus puestos de combate.

No obstante poseer dos ejes, se hallan dotadas de un solo timón, y en proa, el emplazamiento de la única ancla que tienen está dispuesto en la parte alta de la roda para evitar que la cadena roce contra el carenado del sonar de proa. Para contrarrestar el balance, se hallan dotadas de dos aletas estabilizadoras Denny-Brown no retráctiles, y el casco está subdividido en 15 compartimentos estancos.

Sistemas de comando de control

Las *Hemskerck* poseen un sistema de comando y control *SEWACO VI* que es una variante del instalado en las *Kortenaer* para misiones de comando y defensa aérea. El *SEWACO VI* integra las señales provenientes del grupo de sensores conformado por los radares *LW-08, SMART 3D, ZW-06, Scout* y el radar del *Goalkeeper*; por el sistema MAGE *SPHINX*; el sistema CME *RAMSES*, los dos directores ópticos y los tres directores de tiro *STIR*. Todas las señales son procesadas y presentadas en las consolas del sistema *DAISY*, conformado por seis consolas verticales, dos horizontales y una destinada al sonar. Las señales provenientes de los sistemas IFF, datalink, también se hallan integrados al *SEWACO*.

Este sistema también centraliza el control de armas compuesto por el sistema antiaéreo de mediano alcance *Standard*, de corto alcance *Sea Sparrow*, el de defensa puntual *Goalkeeper*; por el sistema contra blancos de superficie *Harpoon*, los lanzadores CME *RBOC* y los torpedos A/S *Mk-46*.

Misiles

Dado el misionamiento principal al que están destinadas, las *Heemskerck* poseen un formidable sistema de defensa antiaéreo, conformado por el sistema de mediano alcance *Standard SM-1MR*. Este sistema emplea el lanzador *Mk-13 Mod.4* que recarga automáticamente los misiles *Standard* desde el magazín ubicado en popa. A bordo hay una provisión para 40 de estos misiles, que a una velocidad de mach 2,5, poseen un alcance de hasta 64 Km.

Como defensa de corto alcance, poseen un lanzador óctuple *Mk29* a proa para 24 misíles *Sea Sparrow RIM-7M*, cuyo alcance es de 14,5 Km. y que puede lanzar un misil cada 10 segundos.

Para la defensa contra blancos de superficie, poseen ocho rampas de misiles *Harpoon Block 1C* sin recarga a bordo, con un alcance máximo de 120 Km.

Artillería

Los únicos cañones a bordo de las *Heemskerck* son los dos cañones antiaéreos de 20 mm. *Oerlikon* ubicados en ambos costados del puente de mando y el sistema de defensa antiaérea y antimisil de corto alcance *Goalkeeper*, similar al de las *Karel Doorman.*

Torpedos

Estas fragatas también poseen dos lanzadores dobles Mk 32 Mod-9 para torpedos antisubmarinos *Mk 46,* llevando a bordo 5 de ellos.

Sistemas de guerra electrónica

De manera similar a las *Karel Doorman*, se hallan dotadas de dos lanzadores cuádruples Mk 36 *SRBOC* para cohetes Chaff y dos señuelos remolcados antitorpedo AN/SLQ-25 *Nixie*.

Sin embargo, poseen sistemas más sofisticados para la guerra electrónica y de contramedidas. Para detección e interceptación de señales, poseen el sistema Signaal *SPHINX* mientras que para las tareas de contramedidas posee el sistema Signaal *RAMSES* que interfiere las señales de larga distancia de radares de búsqueda y a distancias menores, de radares de control de tiro y autoguiado de misiles en fase final activa.

Sensores

Al ser completadas, las dos fragatas de esta clase poseían un radar de búsqueda aérea *DA-05* que fue reemplazado entre 1995 y 1996 por el radar de búsqueda aérea y de superficie *SMART-S* 3D de mejores prestaciones.

Sobre la superestructura de popa, cuentan con una antena del radar *LW-08* de búsqueda combinada.

Para el control de tiro de los misiles *Standard SM-1MR,* cuentan con dos radares *STIR* 240 con capacidad de detectar un blanco de 0,5m2 a un alcance de 140 Km. Un tercer radar de control de tiro, el *STIR 180*, se halla destinado al control de los misiles *Sea Sparrow* y tiene un alcance para detectar blancos aéreos de 0,5m2 a 100 Km. de distancia. Este radar, durante la modernización de 1996, fue habilitado para servir como director alterno para el sistema *Standard.*

En lo que a búsqueda de contactos de superficie refiere, cuentan con el radar *ZW-06,* y para navegación, con el radar Signaal *Scout.*

Como complemento a sus sistemas de combate, para la defensa antisubmarina, cuentan con un sonar de casco de ataque *AN/SQS-509* instalado en la proa.

Propulsión

Estas fragatas poseen un planta propulsora COGOG que combina dos turbinas de gas Rolls Royce *Tyne RM1C* que les permiten desarrollar 20 nudos y dos turbinas de gas Rolls Royce *Olympus TM3C* para altas velocidades, pudiendo llegar a los 30 nudos.


Koninklijke Marine

Sistema de defensa puntual Goalkeeper


Koninklijke Marine

Cañón de 76mm Oto Melara MK-100


Koninklijke Marine

Lanzador MK-13 Mod.4 de sistema Standard llevado a bordo de las fragatas clase 'L'.


Koninklijke Marine

Misil Sea-Sparrow disparado desde un lanzador vertical MK-48 a bordo de una fragata 'M'.

Consideraciones finales

La decisión por parte de la Armada de Chile para adquirir estas cuatro fragatas holandesas en lugar de las originalmente previstas a ser construidas dentro del 'Proyecto Fragata', se debe considerar como una decisión acertada, puesto que a pesar de no tratarse de buques recién construidos, poseen tecnología actualizada y su adquisición, les permite acelerar el reemplazo e incremento de las unidades de su Escuadra a un corto plazo, sin tener que esperar hasta el año 2012.

Conforme a lo declarado por las autoridades navales chilenas, la variable costo fue la que finalmente decidió optar por estas cuatro fragatas, permitiendo el empleo de parte de los recursos originalmente previstos para las tres fragatas del 'Proyecto Puente', en atender otros requerimientos de la Armada chilena.

Por otro lado, se trata de buques que poseen los sistemas de combate más sofisticados y modernos de toda la región, poseen misiles actualmente en uso por países de la OTAN y los EE.UU., que han sido probados en los últimos conflictos internacionales, de gran confiabilidad y efectividad.

Se debe considerar también, que Chile se convertirá en el primer país de Sudamérica en poseer misíles de defensa aérea de mediano alcance (38Km) que son llevados a bordo de las fragatas de la clase 'L' o clase *Heemskerck*, buques que por sus características y equipos, podrán servir cada uno de ellos como buques de comando en un Grupo o Fuerza de Tarea.



John Rodríguez Asti

Capitán de fragata en actividad. Se graduó como alférez de fragata de la Escuela Naval en 1986. Es bachiller en Historia por la Universidad Católica del Perú. Actualmente, sigue la Maestría en Historia en la Escuela de Graduados del referido centro de estudios. Se desempeña como jefe del Departamento de Conciencia Marítima y del Archivo Histórico de la Direccción de Intereses Marítimos e Información de la Marina. Es miembro de número y secretario ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHM) y editor de la Revista de Marina y de la Revista del IEHM. Autor del libro: 'Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros' (Lima, 1998) y de diversos artículos de historia y tecnología naval.

NEMECIO BONHOMME: NADA NI NADIE DEBE SER OLVIDADO

Liliana Saurré de Muñiz

Nemecio Manuel Bonhomme nació en Trujillo, Perú, el 24 de marzo de 1837; hijo del caballero francés Andrés Bonhomme y de la dama peruana Rafaela Arriaga. Nemecio contaba con cuatro años de edad cuando su familia decide cambiar la ciudad de su residencia y establecerse en el Callao. Para los Bonhomme, acostumbrados a los primaverales días de Trujillo, no fue fácil aclimatarse a la humedad de Lima y el frío del Callao que afectaba la salud de la familia.

Tras la intempestiva muerte de su padre en 1850, la precaria economía familiar y el embrujo del mar fueron motivación suficiente para que Nemecio se presentara al Colegio Militar con el consentimiento de su madre. El 16 junio de 1851 se expide la orden para su admisión en la clase de Guardia Marina de la Armada Nacional donde destacó como alumno del Colegio Militar.

Desarrollando siempre un profesional y ejemplar desempeño rindió sus servicios desde enero de 1855 a noviembre de 1856 en el vapor transporte *Caupolicán*, luego, en el vapor de guerra *Ucayali* y posteriormente en la fragata de guerra *Apurímac.*

La Revolución de 1856

Fue un acontecimiento político importante en la historia del país. El 16 de noviembre 1856 el teniente segundo Lizardo Montero y el alférez de fragata Miguel Grau ofrecieron a Vivanco el dominio del mar rebelándose en la fragata *Apurímac* contra la administración nacional. Durante estos acontecimientos, Bonhomme fue desembarcado del vapor *Ucayali* por ser sospechoso de simpatizar con los revolucionarios. El 20 de diciembre de 1856 solicitó su baja de la Armada Peruana por motivos de salud. Aparentemente una enfermedad respiratoria producida por su continua exposición al mar lo afectaba. El 20 de enero de 1857 fue separado permanentemente de la Armada. Esta decisión respondió a la sospecha de que Bonhomme simpatizaba con la revolución encabezada por el General Vivanco contra el gobierno de Ramón Castilla.

Bonhomme tuvo el honor de trabajar bajo las órdenes de los capitanes de navío Lizardo Montero, Miguel Grau y Gaspar Zelaya en abril de 1857 a bordo del vapor de guerra *Tumbes* y desde mayo hasta marzo de 1858 a bordo de la fragata *Apurímac.*

El 29 de marzo de 1862 pidió su reincorporación a la Armada y señaló como causa de su separación la revolución ocurrida en 1856, solicitud que fue endosada por haber mantenido siempre buena conducta y merecido por ella el aprecio de sus superiores, como señala un informe a la Comandancia General de Marina. El 7 de enero de 1863 es reinscrito en la clase de guardia marina por la ley del 11 de abril de 1861 en mérito a la resolución del 25 de mayo siguiente.

Desde enero a febrero de 1863, desempeñó diversas labores en el vapor de transporte *Huaraz*, en el vapor de guerra *General Lerzundi* y fue ayudante en la Batería de Junín. Por estar su salud afectada a causa del servicio marítimo, en febrero 25 de 1863, pide su cambio al Ejército en la clase de subteniente. Sus ejecutorias en la Marina le hicieron acreedor de una buena recomendación, resaltando sus aptitudes, conducta irreprensible y asegurando que sus servicios en el Ejército serían de provecho para la nación. El Ejército declaró sin lugar esta petición el 12 de mayo por existir un número de oficiales excedente, recomendándosele "*que un marino por cuya buena conducta se ha hecho acreedor al honroso informe emitido por el coronel mayor de órdenes, sería más conveniente que permaneciera en la Armada siguiendo su carrera*".

Su ascenso

Por orden del supremo gobierno, fue dispuesto en 1863 que guardias marinas y oficiales fueran examinados. Bonhomme fue considerado entre los mejores, en consecuencia el señor mayor de órdenes dispuso su pase al Colegio Militar en unión de algunos compañeros. Pero esta promoción académica no pudo cumplirse, pues la situación económica familiar no estaba acorde con los requisitos.

El 18 de marzo de 1864 fue reincorporado en la Armada Nacional a su solicitud, y desde mayo de 1864 hasta julio de 1865 tuvo la oportunidad de rendir servicios en el pontón de guerra Gral. Plaza, en la capitanía de Paita y en el vapor de guerra *Huaraz*.

Atendiendo al mérito y servicios del Guardia Marina de la Armada, el presidente Juan Antonio Pezet le ascendió a alférez de fragata el 31 de marzo de 1865 y posteriormente fue ascendido a teniente segundo el 7 de julio de 1865. Desde julio fue comisionado a Europa y de octubre a diciembre de 1865 al cónsul general del Perú en Londres Don Federico Pezet.



Su familia

En 1867 residió en Lavaur, departamento de Tarn en Francia. Allí conoció a la bella Marguerite Marie Louise, hija mayor de Agustín Bonhomme y de Aglaé Therese Marie Castrenc con quien contrajo matrimonio en la parroquia de San Francisco el 4 de febrero de 1869 en Lavaur, Francia.

El hogar de Nemecio se llenó de felicidad con el nacimiento de su hija Maria Luisa el 5 de enero de 1870, a quien bautizaron en la parroquia El Sagrario de Lima. Sus padrinos fueron el señor Manuel Belisario Dulanto y doña Maria Antonieta Bonhomme.

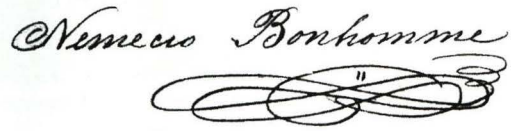
A su regreso a Perú, Bonhomme es destinado al monitor *Manco Cápac*.

Loreto

En mayo de 1873 hasta 1875 Bonhomme fue destacado al departamento de Loreto donde rindió servicios en la Comisaría de Iquitos y en el vapor *Pastaza*. La mayor parte del tiempo Bonhomme se desempeñó como segundo ayudante de la Comandancia General de la Marina en el departamento de Loreto, así lo reporta el capitán de corbeta de la Armada Nacional, oficial 1ro. y jefe de la sección de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, Manuel Melitón Carbajal.

Iquitos vivía un momento histórico muy importante, trasformado en ciudad (1864) y en uno de los primeros puertos del Perú, crecía de forma acelerada en población por el próspero desarrollo del comercio.

Bonhomme perteneció, además, al destacamento de la corbeta *Unión* y en setiembre de 1875 prestó sus servicios en el *Huáscar*.



El Combate de Pacocha

Ocurrió en mayo de 1877 durante la revolución dirigida por Nicolás de Piérola. El *Huáscar*, que se encontraba con orden de inamovilidad y al ancla en el Callao, fue asaltado por partidarios de Piérola al mando del capitán de fragata Germán Astete. No es de extrañar la participación de Bonhomme en estos acontecimientos acompañando a otros oficiales navales. Marineros de la fragata *Apurímac* que se encontraba anclada al lado del *Huáscar* apoyaron a los revolucionarios, que serían protagonistas de un incidente con la Real Marina Británica.

La Guerra con Chile

Empezó el 5 de abril de 1879. Declarada la guerra, al Perú por parte de Chile, Bonhomme con 42 años de edad no dudó en aceptar el llamado que le hacía su amada patria. Durante seis meses el monitor *Huáscar* defendió nuestro honor y mantuvo a la escuadra chilena a distancia prudente de nuestras costas tras su pérdida en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879, la situación fue inevitablemente adversa.

Ante el desastre de las campañas anteriores sólo quedaba una guarnición en el puerto de Arica, 1.600

hombres al mando del coronel Francisco Bolognesi contra ella un Ejército Chileno de 8.000 hombres. El 5 de junio de 1879 se presenta un parlamentario ante Bolognesi y entrega un mensaje del coronel chileno Lagos. El Ejército Chileno, a fin de evitar un derramamiento de sangre pide la rendición del puerto y ofrece respetar la vida de todos los peruanos. El coronel Francisco Bolognesi, después de consultar con sus oficiales, quienes conocían el destino de la nación y el de sus familias, responde al enviado chileno*:" decidle a vuestro jefe que Arica no se rinde y que pelearemos hasta quemar el último cartucho".*

El 6 de junio de 1880 se preparaban los ejércitos para la batalla. Narra Thorndike en "Vienen los Chilenos": *"... Tiro directo, aconsejaba el teniente 2º Nemecio Bonhomme. Lleva una hora convenciéndose de que con este ángulo de tiro y con toda esta pólvora, su proyectil de 100 libras caerá en medio de la primera batería enemiga, emplazada a trescientos metros de Buena Vista. Campo Hermoso asintió escupiéndose las manos duras, palmas de herrero... A las 11:25 de la mañana, el Parrot número uno despidió un llameante sonido y pareció volar hacia atrás mientras su boca exhalaba un interminable espeso humo negro que flotó lentamente por encima del fuerte, oscureciendo a sus servidores. Ya Bonhomme y Campo Hermoso saltaban al parapeto a observar los estragos de este disparo que afeitó a los chilenos y abrió un agujero en el Condorillo".*



Oficiales chilenos alrededor de una destrozada pieza de artillería perteneciente a las baterías del Morro una vez terminada la batalla.

Entre las órdenes que se emitieron ese día se indicó al monitor *Manco Cápac* acercarse a la orilla y reforzar con sus cañones. Allí se encontraba el teniente primero José Pizarro Barrechea como oficial de dotación, ex combatiente en el Combate del Callao el 2 de Mayo de 1866 en la Guerra contra España. Los tenientes Nemecio Bonhomme y José Pizarro compartieron como dotación del Manco Cápac, compañeros durante muchos años y muchas batallas. Bonhomme fue destacado al Fuerte del Este y conocía las escasas o nulas posibilidades de sobrevivir. Pizarro permaneció a bordo del Manco Cápac sin abandonar su puesto de combate, siguiendo enérgica y regularmente sus órdenes hasta que el agua invadió la máquina de su barco luego de ordenada la sumersión del monitor para evitar que cayera en manos del enemigo. El historiador Jorge Basadre documenta que Alfonso Ugarte describe en una carta a su primo Fermín Vernal... *"Estamos resueltos a resistir con toda seguridad de ser vencidos"*, y escribe Thorndike en "Vienen Los Chilenos: *"...sólo porque es preciso cumplir con el honor y el deber".*

Nemecio Manuel Bonhomme, hombre fuerte, valiente, honorable y de coraje a toda prueba, fue de los primeros en ofrendar su vida por la patria que tanto amaba. Encontró la gloria aquella mañana del 7 de junio de 1880 en el Fuerte del Este. Y su honra crece enmarcando lo mejor de las virtudes nacionales que contrastan ante la cobardía de unos y el abuso de otros.

Durante mi investigación sobre la Batalla de Arica, encontré pasajes sobrecogedores que desgarran nuestro espíritu y nos arrancan lágrimas, así como he apreciado el compromiso de estos caballeros que confiaban y depositaban sus vidas en manos de sus compañeros, seguros de nunca ver esta confianza traicionada. Honor... palabra sagrada.



Después de una sangrienta batalla los soldados chilenos entraron en Chorrillos, matando civiles, provocando incendios, saqueos, violando mujeres. Inútiles fueron los intentos de los oficiales chilenos para detener a sus soldados, quienes, en muchos casos ebrios, se mataban entre ellos por cientos.
El Repase, cuadro de R. Muñiz

Muchos dudaron de los excesos del Ejército chileno durante esta guerra, cuya tropa mató, destripó a heridos y remató sobrevivientes en Arica y consolidando su victoria entró en la ciudad de Lima atacando a la población civil.

Hoy día, a comienzos del siglo XXI, muchos desconocen y dudan que tanta barbarie sea cierta. Lamentablemente, años después Chile sufriría los desmanes de su ejército en carne propia. Después de 1973 Chile supo y confirmó de lo que era capaz su ejército con sus propios hermanos.

El 14 de julio 1904 falleció Marguerite Marie, esposa de Bonhomme. En 1922 sobrevino la muerte de su hija que siempre llevó una vida honorable y murió sin dejar descendientes.

El honor, la dignidad, entrega y amor a la patria son patentes en cada pasaje de nuestra historia, no son solamente figuras anecdóticas o convenientes. Nemecio Bonhomme, tu lección de honor y las de tus compañeros son dignos ejemplos que nos mostrarán el camino cierto, iluminando nuestro destino en los momentos nacionales de mayor reto, y nos recordarán siempre que *nada ni nadie debe ser olvidado.*

Quisiera, finalmente, trascribir literalmente el último párrafo del parte oficial del Combate de Arica, escrito por el coronel Manuel C. De la Torre, Jefe de Estado Mayor de la Plaza de Arica, que es un mensaje del pasado para la generación presente y futura de toda la nación peruana...

"...Quieran Dios y la Patria aceptar el sacrificio de tantas víctimas, de tantos patriotas de corazón, como un holocausto ofrecido en aras del honor nacional para la salvación del país, i plugiera a la Divina Providencia, por tanta sangre generosa vertida, que nuestro Gobierno sea siempre bien inspirado i retemplado el valor, la fe i el entusiasmo en nuestro pueblo que, una vez por todas, debe mostrarse unido y viril hasta ver realizados sus nobles propósitos".

Extracto del parte oficial del coronel Manuel C. De La Torre

Combate de Arica, 7 de junio de 1880

Nuestro sincero agradecimiento: al amigo contralmirante de la Marina de Guerra del Perú, Reynaldo Pizarro Antram por su valiosa ayuda en la preparación y recopilación de información de este artículo. Y a todos los que de una u otra forma hicieron posible este tributo a nuestro héroe.





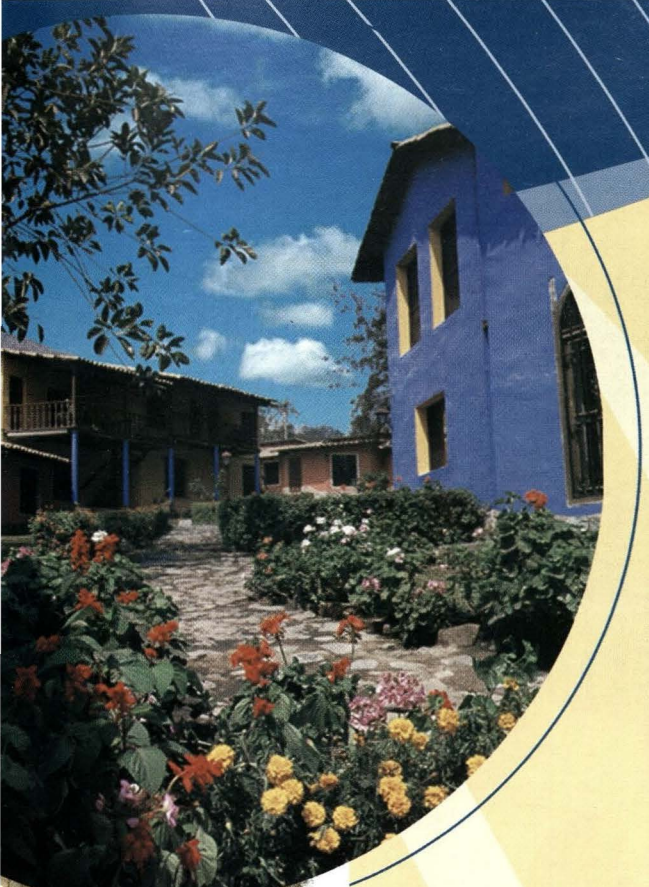
La Plaza de Armas del pueblo Los Chorrillos, antes de la batalla y días después del 13 de enero de 1881, el Morro Solar sirve de fondo. Las fuerzas chilenas embrutecidas arremetieron contra la población civil, violando mujeres, asesinando ancianos y niños, inclusive fusilando a 13 bomberos garibaldinos. La indignación y conmoción que produjo tal barbarie decidió la intervención del contralmirante francés Petit Thouars. Hoy, la historia lo reconoce como el hombre que evitó que Lima fuera incendiada.

Bibliografía

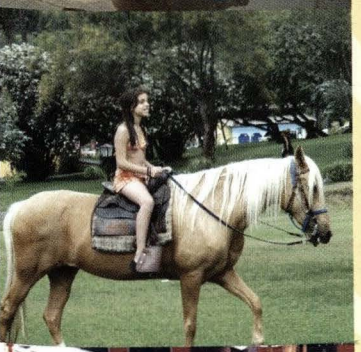
- *Basadre Grohmann, Jorge.* Historia de la República del Perú, 1822-1933. *7ma. Ed. y aum. Lima. Ed. Universitaria, 1983.*
- *Thorndike, Guillermo.* Vienen los Chilenos. *Promoinvest. Lima, 1978*
- *Archivo Histórico de la Marina*

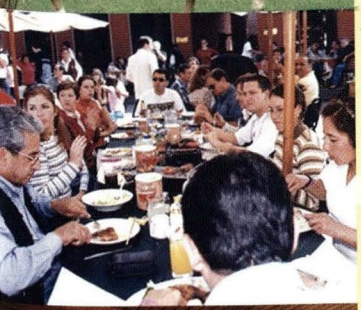


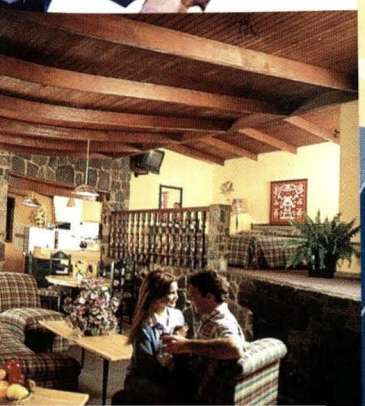
Liliana Saurré de Muñiz *(Lima- Perú)*
Administradora de Empresas. Reside actualmente en Tampa, Florida. Es bisnieta de Fanny Bonhomme Arriaga quien fue prima de Nemecio Bonhomme Arriaga.
Se ha desempeñado como vicepresidente administrativo para la empresa privada en San Juan, Puerto Rico (1984-1996), miembro de la directiva de una organización filantrópica privada en San Juan, Puerto Rico (1990-1995), representante de la OES de Illinois en Puerto Rico (1990-1993), presidenta de una institución filantrópica privada en San Juan, Puerto Rico (1995-1996), secretaria del Instituto Cultural Peruano-Puertorriqueño 1994-1996, secretaria del grupo femenino 'Enclave de Mujer' 1995, presidenta de domadoras del Club de Leones de Santurce San Juan, PR 1995-1996 y como representante para Sudamérica de 'Order of the Eastern Star', institución internacional no lucrativa desde 1996 a la actualidad.











El Placer de Vivir en un Paraíso

Venga y disfrute de todas las maravillas que le ofrece El Pueblo a usted y su familia: piscinas, toboganes, juegos infantiles, restaurantes, paseos a caballos, canchas de voley y tenis, discoteca, karaoke, bowling y un maravilloso sol serrano todo el año, a sólo 20 min. de la ciudad.

Oferta Especial

Todas las comodidades a sólo:

US$.115.00

paquete para 2 personas*

incluye impuestos

sólo para:

- FF.AA. y Policía Nacional (aportantes y pensionistas de la Caja de Pensiones Militar Policial) - Extensivo al cónyuge e hijos - También para los Servidores de La Caja , del Banco del Comercio - Alpeco y de la Cadena de Hoteles Las Américas.

INCLUYE

- 3 días, 2 noches. - Alojamiento. Habitación.
- 4 Desayunos (continental o americano). - 4 Almuerzos. - 4 Cenas.

*Paquete mínimo para 2 adultos. $. 35.00 adicional por cada niño en la misma habitación doble.

No válido para feriados largos

Carretera Central Km. 10

Sta. Clara - Telfs.: 3560042 - 4441599

Fax: 3560024

Email: elpueblo@hoteleslasamericas.com

RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES

EL PUEBLO

LAS AMÉRICAS

LIMA - PERU


PILSEN CALLAO, CALIDAD DESDE 1863
CERVEZA
Pilsen
Calidad
Pilsen
www.pilsencallao.co

EL DEBIDO PROCESO EN EL MARCO DE LA NORMATIVIDAD COMÚN Y EN LA PRIVATIVA MILITAR

Carlos Schenone Castillo

Los tribunales de Justicia Militar están encargados de mantener la moralidad, el orden y la disciplina reprimiendo su quebrantamiento en los casos previstos por la Ley. Su constitución y funcionamiento se rigen exclusivamente por las normas que contiene la Ley Orgánica y el Código de Justicia Militar, cuyas disposiciones sólo serán modificadas por ley expresa y de igual naturaleza.

Dicha normatividad tiene por fin administrar justicia en forma eficiente con la mejor utilización de recursos humanos y logísticos disponibles, donde lo más importante es alcanzar los objetivos trazados, principalmente el de hacer justicia; por lo que, haciendo un parangón con el Debido Proceso en las normas constitucionales y las de procedimientos del Fuero Común, cabe su aplicación imperativa en el ámbito del Fuero Privativo Castrense.

Con razón, se sostiene que la primera declaración de voluntad del Estado en materia penal está en la Constitución y no en los Códigos. En todo caso, lo que hace el Código Procesal Penal es desarrollar los principios rectores que contienen la Carta Magna y los Convenios Internacionales sobre Derechos Humanos.

Uno de esos principios rectores es precisamente el que asegura el Debido Proceso a favor de todo inculpado. Debido Proceso es el que se desarrolla conforme a la normatividad preexistente a cargo de los magistrados designados. Éste impide que a un inculpado se le desvíe de la jurisdicción establecida previamente por la Ley o se le someta a trámites y procedimientos distintos de los legalmente fijados o, por último, se le juzgue por tribunales creados especialmente, sea cual fuere su denominación.

En cuanto a la garantía de la tutela jurisdiccional, los Tribunales de Justicia y los Procedimientos Judiciales están en la obligación de proteger a los inculpados contra posibles excesos que podrían presentarse en la sustanciación de las causas. El procedimiento penal persigue, obviamente, las investigaciones de las infracciones punibles y la sanción para los responsables, pero todo ello dentro de un marco de protección a la persona y de respeto por sus derechos fundamentales.

PRINCIPIOS GENERALES DEL PROCESO PENAL

CLASIFICACIÓN :

a. Principios referidos al Imputado.
b. Principios referidos a los Órganos Estatales.
c. Principios referidos al Proceso.

A. PRINCIPIOS REFERIDOS AL IMPUTADO

Mediante el Proceso Penal, el Estado busca concretar su pretensión punitiva, la que pasa inevitablemente por un proceso penal predeterminado y el mismo que se desarrolla con la intervención de tres Instituciones: la Policía, el Ministerio Público y los Juzgados Penales; todos ellos con el peso político que les concede el formar parte de la estructura del Estado y de contar con el poder represivo que éste les asigna.

Al otro lado se ubica el imputado que, como persona tiene derechos fundamentales que se deben respetar antes, durante y después del proceso, sea cual fuere su consecuencia, de tal manera que los intereses en juego

durante un proceso penal son, de un lado, la represión estatal y del otro, la libertad del imputado. De ahí que sea necesario concertar en el proceso penal el derecho del imputado a que se respete su libertad individual con el derecho del Estado a ejercer su pretensión punitiva.

1. El Juicio Previo (Debido Proceso)

Este principio constitucional establece que son principios y derechos de la función jurisdiccional el de no ser penado sin proceso judicial; empero el juicio debe ser Debido, es decir, realizado en plena observancia de la Ley, la Constitución y el respeto de los derechos de la persona.

La garantía del Juicio Previo tiene dos dimensiones: por un lado, el ejercicio penal del Estado se halla limitado por una forma (proceso judicial con garantías); por otro, el Juicio Previo se vincula con la existencia de un órgano estatal autorizado para realizarlo, es decir, un Juez Natural con autonomía e independencia en el ejercicio de su función.

El principio del Juez Natural avala la imparcialidad del funcionario estatal encargado de administrar justicia al establecer que deberá existir un Juez Penal competente con anterioridad al hecho punible, de tal modo que cuando una persona cometa un delito estará prohibido designar un Juez Especial (Ad Hoc) para conocer dicho ilícito con posterioridad. Igualmente, el Principio del Procedimiento Predeterminado demanda la existencia de un procedimiento anterior al hecho que garantice así la imparcialidad del medio (Proceso Judicial).

La importancia del respeto a los Principios y Garantías del Juicio Previo, del Debido Proceso, Juez Natural y Procedimiento Predeterminado, radica, además, en el hecho de que éstas posibilitan, a su vez, el reto a las garantías de defensa, inocencia, inmediación y publicidad.

2. El Derecho de Defensa

Es un derecho fundamental e imprescindible en un Debido Proceso que permite al imputado hacer frente al sistema penal en una formal contradicción con igualdad de recursos. Se materializa en la facultad de ser oído en juicio, de controlar la prueba de cargo, en la de probar los hechos que procuran una exclusión o atenuación de responsabilidad y todas aquellas que signifiquen la obtención de lo más favorable para el acusado. Una defensa postergada puede dar lugar a serias violaciones de los demás derechos del imputado e incluso a que éste ingrese en el proceso en una situación disminuida e intimada.

El derecho de defensa como garantía de un Debido Proceso Penal comprende una serie de derechos derivados, como son el referido, a saber los fundamentos de la imputación y, si el imputado fue detenido, a conocer los motivos de su detención, con el fin de que pueda ejercer su defensa de manera eficaz y logre recobrar su libertad más prontamente.

3. La Dignidad Humana

El imputado de la comisión de un delito, por grave que éste sea, no pierde, de ninguna manera, los derechos fundamentales inherentes a la persona. Sólo pueden ser restringidos en casos claramente establecidos, como acontece con el de la libertad individual de desplazarse, restringidos, pero de ningún modo eliminados o anulados.

Este principio inspira todo el sistema de control penal formal y obliga a estructurar formas procedimentales respetuosas que garanticen la igualdad de armas legales (recursos), señales límites formales a la actividad probatoria y proscriban la detención preventiva con carácter segurista y de anticipo de pena.

4. Principio de Favorabilidad

Se materializa a través de la aplicación de la más favorable al imputado (la duda favorece al reo). Mediante este principio se exige que la condena sólo puede fundarse en la certeza y verdad de lo establecido en el proceso, de tal manera que si sobreviene duda, deberá absolverse al acusado.

Si bien es cierto que el proceso penal se dirige a demostrar la responsabilidad penal de los autores del delito y a aplicar la pena, el objetivo último lo constituyen el establecimiento de la verdad y la justicia del fallo. Así, en muchos casos, lo más justo constituye el reconocimiento de la inocencia del imputado. El Ministerio Público no puede guiarse por la pretensión de obtener siempre y en todos los casos la condena de todos los acusados. A la sociedad, a la cual representa, no necesariamente le interesa ese resultado, sino el esclarecimiento de lo sucedido y el triunfo de la justicia y la equidad.

En suma, el Principio de la Favorabilidad debe imperar en todas las situaciones en que lo exija el derecho de defensa o la tutela de las garantías procesales por la Constitución y las Leyes.

5. La Presunción de Inocencia

Es la más elemental de todas las garantías judiciales penales. Influye básicamente en lo que se refiere a la actividad probatoria, pues impone al órgano estatal de persecución penal la carga de demostrar la culpabilidad del imputado mediante la actuación de pruebas indudables. Correlativamente, éste no está obligado a demostrar su inocencia, pues ella se presume.

Este principio debe regir desde el comienzo del pro-

ceso en las normas para detener, para enjuiciar o para condenar. Para cualquiera de estas decisiones se exige siempre una prueba de culpabilidad. Si bien en las dos primeras, esa prueba puede no ser plena, se exige siempre una determinada prueba que pese más que la presunción de inocencia.

Toda persona debe ser tratada como inocente, desde el punto de vista del orden jurídico, mientras no exista una sentencia penal de condena; por ende la situación jurídica de un individuo frente a cualquier imputación es la de inocente mientras no se declare formalmente su culpabilidad y, por ello, ninguna consecuencia penal le es aplicable. Dicho Principio no afirma que el imputado sea, en verdad, inocente, sino, antes bien, que no puede ser considerado culpable hasta la decisión que pone fin al procedimiento condenándolo.

6. Principio de la Excepcionalidad de la Detención y la Libertad como Regla

Este principio sostiene que el imputado debe afrontar el proceso penal en libertad, ya que le corresponde recibir el trato de inocente durante su desarrollo hasta que exista una sentencia final condenatoria. Se deriva del Principio de Inocencia, ya que surge de la combinación del derecho fundamental a la libertad ambulatoria que posee toda persona, y la prohibición de aplicar una pena que limite ese derecho antes de la sentencia firme de culpabilidad en el juicio previo.

La privación de la libertad, en el proceso penal, es un medio de coerción de utilización excepcional y debe ser indudablemente legal, es decir, deberá realizarse en los casos permitidos por Ley de acuerdo con los procedimientos y en las condiciones y formas que ella misma establece; de lo contrario, la privación de libertad será ilegal o arbitraria.

7. El Derecho a ser juzgado en plazo razonable

Toda persona tiene derecho a ser juzgada sin demora, lo que significa el deber del Estado de realizar un juicio penal breve y sin dilaciones con el fin de resolver la condición de inocente o culpable del imputado, así como la tutela del interés resarcitorio de la víctima. Este derecho se da más en los casos de procesados detenidos, ya que la ineficiencia del sistema penal estatal no puede ni debe justificar la privación de la libertad por plazos indeterminados e inciertos.

La dilación indebida también tiene incidencia en el propio resultado del proceso y la verdad material que en él se persigue, ya que con el retraso del juicio puede resultar inútil incluso la prestación del testimonio por el lógico olvido de los hechos o de la identidad de los que en ellos participaron.

Cabe destacar que las demoras atribuibles a la Defensa no son computadas como supuestos de dilación indebida; empero muchos imputados se aferran a dicho retardo indebido con el objeto de lograr la prescripción de la acción penal.

8. El Principio de la prohibición de revivir procesos fenecidos con Resolución Ejecutoriada

Este principio prohíbe a los órganos judiciales que reabran un caso que ya fue resuelto y que ha quedado ejecutoriado; empero y excepcionalmente una sentencia condenatoria puede ser revisada cuando circunstancias conocidas posteriormente hacen presumir que puede haberse cometido un error. La cosa juzgada opera en los casos en que una persona es sometida a dos o más procesos por el mismo hecho y el mismo motivo procurándose con aquello la unificación o acumulación en uno solo o suspendiendo cualquiera de ellos.

B. PRINCIPIOS REFERIDOS A LOS ÓRGANOS ESTATALES Y LA ORGANIZACIÓN JUDICIAL

1. Juez Lego o Técnico, Único Colegiado

Nuestra Constitución establece una función jurisdiccional a cargo de jueces técnicos o profesionales; sin embargo, excepcionalmente, acepta también la posibilidad del ejercicio de la judicatura de paz por ciudadanos legos que pueden ser elegidos incluso por votación popular, así como la jurisdicción especial en las comunidades campesinas y nativas.

El sistema penal comprende tanto a los jueces unipersonales como a los jueces colegiados. La idea de conformar Colegios o Tribunales de Jueces responde a



Carlos Schenone Castillo
Capitán de fragata CJ. Graduado en Derecho y Ciencias Políticas. Es Bachiller en Derecho. Tiene una maestría en Derecho Administrativo. Siguió el Curso Básico de Estado Mayor (BAEM) y el Curso Especial de Estado Mayor (CEEM).
En la institución naval se ha desempeñado como asesor jurídico en diversas dependencias así como en la Auditoría General de la Sala de Guerra y Jefatura de la Defensoría de Oficio del Consejo Supremo de Justicia Militar, Juez del Segundo Juzgado de Instrucción Permanente, Vocal y Fiscal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de la Marina, asesor Jurídico de la Inspectoría General de la Marina, Vocal del Consejo de Guerra Permanente de la Zona Judicial de la Marina. Actualmente es Asesor Jurídico del Estado Mayor General de la Marina.
En la vida civil ha prestado servicios en el Estudio Jurídico Luis Loli Roca, en el Ministerio de Vivienda y Construcción, en el Ministerio Público – Fiscalía de la Nación y en el Banco de Crédito.

la necesidad de dotar de mayores garantías a la justicia del fallo, la misma que al estar en manos de varios jueces técnicos ofrece menos margen de error (importancia de la deliberación y el debate de los considerandos) que el fallo pronunciado por el juez unipersonal.

2. Independencia Judicial

Consiste en el sometimiento del juez al derecho y a las funciones propiamente jurisdiccionales que la Constitución declara. El juez que resuelve conforme al deber no tiene superiores en el ejercicio de sus obligaciones oficiales. La independencia del magistrado no importa un privilegio para éste, sino más propiamente una libertad y garantía para producir resoluciones justas, arregladas a derecho.

Sin embargo, el ejercicio independiente, en última instancia, depende de la conciencia del juez, pues de nada vale que se otorgue independencia a los jueces si luego renuncian a ella para obtener una mejor posición, para hacer una carrera más brillante o para establecer relaciones políticas. Todos los mecanismos diseñados para preservar la independencia del juez significan muy poco si no hay en él la férrea voluntad de hacerla respetar y de guiarse sólo por criterios de conciencia. Él es el custodio principal y último de su propia autonomía.

3. El Ministerio Público

Es el titular de la función persecutoria del delito y como tal es la máxima expresión de la separación de los poderes de acción y de jurisdicción. Ello técnicamente representa una mayor garantía de imparcialidad al eliminar el subjetivismo y los prejuicios que podía tener el juez de investigación y de fallo.

A pesar de que las reformas procesales contemporáneas se orientan hacia los procesos acusatorios. Con un Ministerio Público con mayores funciones y poderes no se puede dejar de lado un principio de cuño propiamente inquisitivo: la oficialidad. El Ministerio Público es el organismo del Estado encargado de investigar y acusar los delitos que, para el ejercicio de su función demanda las mismas condiciones de autonomía e imparcialidad que el juzgador.

Las funciones más importantes del Ministerio Público que mayor atención han recibido en las últimas reformas son, por un lado, el control de la actuación policial y, por otro, la promoción de la acción penal en atención a criterios de utilidad. La primera tiene como objetivo rodear la actuación policial de las mayores garantías de legalidad; la segunda, lograr una administración de justicia más eficaz, rápida y descongestionada en observancia del principio de oportunidad.

C. PRINCIPIOS REFERIDOS AL PROCESO

1. Legalidad

La legalidad procesal entraña cuando menos que el procedimiento penal se inicie, desarrolle y culmine con la debida sujeción a las prescripciones legales pertinentes: que se oriente la actividad procesal penal a la luz de los principios jurídicos que la sustentan, y que si se comete infracción de la legalidad procesal, se sancione con la nulidad.

2. Impulso Oficial

El proceso penal por excelencia es de impulso oficial, ya que pesa sobre el titular de la persecución penal la obligación de demostrar la responsabilidad del imputado en juicio penal sin dilaciones. Este principio es un aporte del sistema inquisitivo, en otras palabras significa la persecución del delito de oficio que se manifiesta desde el inicio del proceso hasta su conclusión.

Este principio domina al proceso penal en un doble aspecto:

- El Ministerio Público y la Autoridad Policial no tienen necesidad de esperar a que los particulares denuncien los hechos delictivos, sino que deben intervenir de oficio frente a posibles sospechas de delito. Al Ministerio Público le incumbe promover de oficio la acción penal. El fundamento político jurídico de este deber oficial es el deber constitucional de garantizar la justicia.
- Llegado el proceso a manos del juez por la promoción de la acción penal, se trasmite al mismo el deber de continuarlo.

Vinculado con este principio está el de obligatoriedad o necesidad del proceso penal, el mismo que impone al Estado el deber de resolver el conflicto originado por el delito mediante el proceso penal. Sin embargo, el principio de obligatoriedad no es absoluto ya que a él se opone el de oportunidad y conformidad. El principio de oportunidad es la facultad del Ministerio Público de abstenerse a dejar de ejercitar la acción penal por consideraciones de utilidad y política criminal. En cambio, por la conformidad se entiende la posibilidad de que, previa una negociación entre el Fiscal y el imputado sobre los cargos, éste ofrezca su conformidad con ellos acelerando el procedimiento.

3. Contradicción e igualdad

Los principios de contradicción e igualdad son los fundamentos del proceso legal. En el proceso penal la contradicción obedece a la exigencia constitucional de que nadie puede ser condenado sin antes haber sido oí-

do en juicio. La igualdad es el complemento de la contradicción, pues no puede haber una contradicción justa y legal sin que previamente exista igualdad de armas con las mismas posibilidades de ataque y defensa.

El proceso supone la idea de debate, de controversia y de contradicción, ya que constituye una relación dialéctica donde la tesis y la antítesis de las partes dan origen a la síntesis de la decisión jurisdiccional. Esto significa que la condición necesaria para una condena es la realización del contradictorio. Por su parte, el principio de legalidad constituye la base del principio de contradicción.

4. Celeridad, Economía, Concentración y Simplificación Procesal

El principio de Celeridad Procesal responde a la exigencia constitucional del derecho a un juicio breve y sin dilaciones.

Por Economía Procesal se pretende la obtención del mejor resultado con el mínimo de esfuerzo para posibilitar, simplificando el procedimiento, la más rápida decisión final. Este principio se le vincula con la preclusión y el impulso oficial.

La Concentración es la posibilidad de reunir un conjunto de actos procesales a un solo procedimiento. Por ejemplo, en el juicio oral se realizan el debate, las alegaciones, la producción de pruebas y la sentencia; de ahí que este principio se relacione con los principios de oralidad, inmediación, identidad física del juzgador, instancia única, unidad y continuidad de la audiencia.

El Principio de Simplificación Procesal es aquel mediante el cual los actos procesales orientados a la solución de un conflicto derivado de un delito deben realizarse de la manera menos gravosa y en el tiempo más corto posible.

5. Publicidad y Reserva

La regla en el procedimiento penal es la publicidad, ya que ella es garantía de la administración de justicia, pues permite el control de la imparcialidad, probidad y profesionalidad de los jueces mediante la publicidad de los juicios. Empero, para cuestiones de seguridad en la averiguación del objeto o por razones de moralidad, o privacidad, se autoriza la restricción de dicha publicidad a una situación de reserva. ⚓

REVISTA DE MARINA

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

Revista de Marina
Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú
Av. Insurgentes s/n. altura de la Cdra. 36 de la Av. La Marina, La Perla - Callao
Teléfono: 562-3800 anexos: 2339 - 2340
Telefax 452-7062

Email: revismar@marina.mil.pe

Suscribete ahora






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 envíe 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	

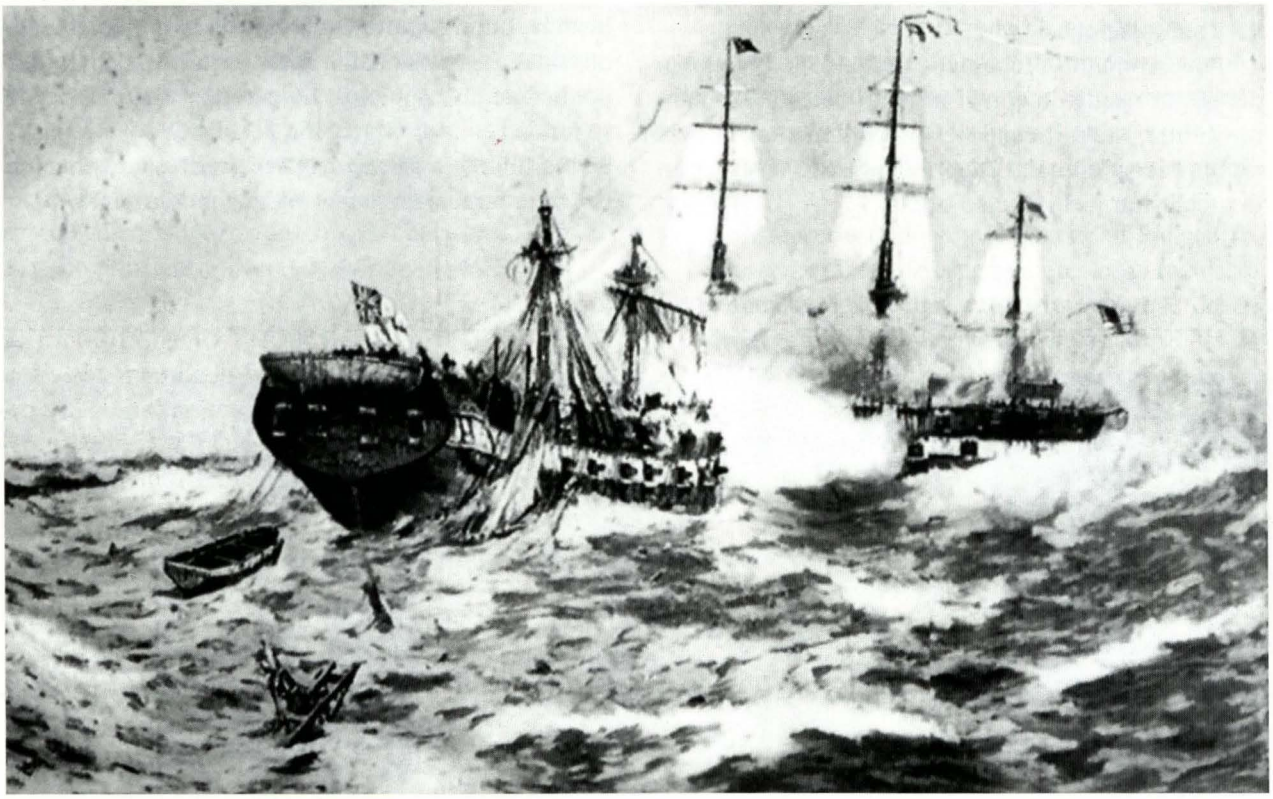
Número de CIP:

FIRMA

Los usos de la Historia Marítima

John B. Hattendorf*

El conocimiento del pasado, el registro de las verdades reveladas por la experiencia, es eminentemente práctico, es un instrumento de acción, y el poder de construir el futuro" Lord Acton (1832 – 1902)



Combate durante Guerra de 1812. HMS Macedonia *y el USS* United States.

Una tendencia muy común en la historia es aquella que disminuye y relega el pasado al considerarlo irrelevante y poco útil frente al presente y al futuro, es decir, al cambio y la transformación. Institucionalmente, las armadas son muy susceptibles a esta corriente de pensamiento, razón por la cual los oficiales navales tienden a ignorar el valor y utilidad de la introspección histórica.

---

* *El profesor Hattendorf, secretario del recien creado Departamento de Historia Marítima del Colegio de Guerra Naval, es desde 1984 profesor de Historia Marítima del Instituto Universitario Ernert J. King. Sirvió durante tres décadas en la Marina de los Estados Unidos como oficial con experiencia en combate a bordo de destructores, en el Centro Histórico Naval y como miembro del cuerpo académico del Colegio de Guerra Naval. Obtuvo su título de historiador en la Universidad Brown en 1971 e hizo su doctorado en historia militar en la Universidad de Oxford en 1979. El Keynon College le otorgó el doctorado honorario en 1997, y el Museo Marítimo de Greenwich le concedió la medalla Cairn el 2000 por su contribución en el campo de la historia marítima. Desde 1988 dirige el Departamento de Estudios Avanzados en el Centro de Estudios de Guerra Naval. Es autor de numerosos artículos y de más de una treintena de libros sobre la historia marítima norteamericana y británica.*

Esta actitud negativa hacia la historia tiene su origen en las propias raíces culturales de las armadas de los países de tradición y herencia angloamericana. Sin embargo, una mirada desapasionada a la historia nos revela que las alternativas y el impacto de la tecnología en la vida marina importan como referente y guía para los oficiales de nuestros días. La historia marítima es el elemento central para el conocimiento y entendimiento de la herencia y tradición de las armadas. No obstante, su valor supera con creces la dimensión histórica-patrimonial. El conocimiento de la historia naval es vital para comprender la naturaleza, el carácter, las limitaciones y el desarrollo y construcción del arte y ciencia de la guerra en el mar. Todo lo dicho líneas arriba lo siente todo marino, pues del saber dónde nos ubicamos y cuáles son las fuerzas que afectan nuestro recorrido depende la decisión del mejor curso a seguir[1].

El valor de estas ideas se ha reforzado en un reciente estudio sobre la utilidad de la historia para la Marina de los Estados Unidos. El año 2000 el Secretario de Marina Richard Danzig, sobre la base de las recomendaciones del Subcomité Consultivo de Evaluación de la Secretaría de Marina, autoriza la creación de una comisión independiente sobre los programas históricos de la Marina. Esta comisión entrega su informe en octubre del 2000, destacándose entre sus conclusiones "el fracaso de la Marina de los Estados Unidos en utilizar sus ricas fuentes de información histórica en provecho de sus fines intra y extrainstitucionales"[2]. El reporte añadía que "la utilización de la historia del patrimonio naval es desordenada, esporádica, inconsistente y ocasionalmente contradictoria. Al carecerse de una visión histórica-institucional, el patrimonio histórico de la Marina de los Estados Unidos tiene un valor instrumental, casi una mercancía que se intercambia por otro tipo de información".

Reuniones posteriores al 2000 y 2002 -que congregaron a todos los involucrados en la historia marítima estadounidense, ya sea institucional o extrainstitucionalmente– permitieron llegar a un consenso sobre una estrategia de revalorización de la historia marítima y un programa quinquenal de acción con este fin. Sin embargo, la Marina aún carece de una política integral de utilización de la historia. Las recomendaciones y solicitudes del doctor David A. Rosenberg, portavoz del Subcomité Consultivo de la Secretaría de Marina sobre Historia Naval, para el establecimiento de una política en la materia, aun no han sido trabajadas[3]. Si hay voluntad para cambiar esta situación, el alto mando naval debe perfilar las vigas maestras para una política al respecto. Se puede considerar como una de las primeras medidas adoptadas el establecimiento del Departamento de Historia Marítima en Newport, pero aún estamos muy lejos del objetivo de integrar la historia, las lecciones de ésta con la doctrina, el pensamiento y la planeamiento en la marina de nuestros días.

La Condición Presente

Pocas personas e instituciones dentro de la Marina de los Estados Unidos se interesan y se ocupan del tema histórico-naval, generalmente, especialistas civiles del Centro Histórico Naval de Washington D.C. y un puñado de académicos de administradores en los doce museos navales, la Academia Naval y el Colegio de Guerra Naval. La historia naval como tema de investigación y estudio constante cuenta con más apoyo fuera del ámbito institucional, y su vitalidad queda demostrada en las novelas, películas y programas de televisión que se ocupan de ella. Existen muchas instituciones privadas en los Estados Unidos que promueven la conservación y difusión de la historia naval, destacándose entre éstas: la Fundación Histórico-Naval y la Fundación Memorial de la Marina de los Estados Unidos en Washington, la Orden Naval de los Estados Unidos, la Asociación Naval de Buques Históricos y el Centro de Análisis Naval.

Quizás la institución más activa en la difusión de la historia marítima sea el Instituto Naval de los Estados Unidos, el cual edita la revista Proceedings y, desde 1986, una revista trimestral sobre Historia Naval. Desde la década de los sesenta la editorial del Instituto Naval ha publicado gran número de libros sobre historia marítima. El instituto también cuenta con un importante archivo fotográfico abierto al público. El instituto es líder en el campo de la historia oral, habiendo producido más de doscientos volúmenes de tapa dura sobre liíderes navales contemporáneos.

En el quehacer naval, la historia no es una creación intelectual amorfa y abstracta: es lo que hacen todos los miembros de la Marina de los Estados

---

1 *Almirante Richmond, Herbert W.* El Estudio Científico de la Historia Naval. *Revista del Instituto Real de las Fuerzas Armadas N° 18, (1879), pp – 508 – 27, y, La Importancia del Estudio de la Historia Naval, Revista Naval N° 27, mayo de 1939 pp-221-18, reproducida en la Revista Naval N° 68, abril de 1980, pp 139-50. Las principales ideas de ambos artículos están subsumidas en este artículo.*

2 *History Associates Inc.* Historia y Tradición en la Marina de los Estados Unidos. *Rockville, Maryland: 16 de octubre del 2000. pp.3*

3 *Idem, nota bibliográfica, p.3*

Unidos todos los días. Lo que los marinos profesionales hacen cotidianamente es parte de la historia de nuestra nación, de la misma forma en que lo hicieron sus predecesores. Los buques y las estaciones navales son lugares históricos por excelencia por localizarse en lugares de gran importancia cultural y arqueológica.

Muchas de estas instalaciones militares guardan objetos de gran valor, documentos históricos, obras de arte y archivos cuya preservación y custodia debe estar en los Archivos Nacionales. La Marina y el Cuerpo de Marina son un mosaico de la historia de los Estados Unidos: nuestra tradición histórica se refleja en nuestra cultura material, en el caso que nos ocupa, a la institución naval.

En la ley de Conservación Histórica Nacional, el Congreso de los Estados Unidos hizo responsable a la Marina ante la nación por la conservación del patrimonio que guarda. Ésta es una gran responsabilidad, en especial para una institución que vive el día y no puede detenerse a mirar al pasado. La Marina necesita encontrar la forma de revalorar su papel de custodio del patrimonio nacional con sus responsabilidades como primera línea de la política de defensa nacional, y, para hacerlo, debe "tomar conciencia e inspiración de la historia para que de las lecciones de ésta tomen conciencia las generaciones de hoy y mañana"[4].

A pesar del amplio y generoso apoyo extrainstitucional, la Marina, como institución, tiene la tarea de lograr hacer un uso pleno y efectivo de la historia marítima como fuente y guía de su labor profesional. El desafío práctico de complementar una política institucional para el apoyo del estudio y difusión de la historia marítima a nivel institucional es complejo. En primer lugar implica la interrelación de distintos niveles de conocimiento e interpretación de la historia y la organización de las tareas al respecto en todos los niveles institucionales.

Definiciones

La base del programa al que hacemos referencia líneas arriba son las definiciones de historia naval y marítima respectivamente. Hay una gran confusión entre ambos términos, pero en la década pasada se ha llegado a un consenso general para clarificarlos. *Historia marítima es, en términos esquemáticos, el campo general y, como tal, incluye la historia naval.*

La Historia Marítima se ocupa del conjunto de las relaciones entre el hombre y el mar y los océanos del mundo. Por esta razón, la historia marítima es de naturaleza interdisciplinaria, pues implica las múltiples dimensiones de la actividad humana en el mar y los océanos tales como: la ciencia, la tecnología, la cartografía, la economía, el comercio, la política, etc.

Empero, sus actores y temas están bien definidos: las naves y los marinos, los avances científicos y tecnológicos para poder dominar el hostil ambiente marino que cubre la mayor parte de la superficie del planeta. Entre las muchas especialidades en el campo de la historia marítima destacan la historia de las ciencias marítimas y de la navegación, la de la construcción naval, aeronáutica y de submarinos, la economía marítima, la navegación mercante, la de la pesca y la caza de ballenas, de la exploración geográfica y la cartografía, las leyes del mar, las artes y la historia naval, etc. Estas especialidades están interrelacionadas en distinto grado al quehacer de la historia marítima y a tópicos históricos ajenos a los asuntos propiamente marítimos. Este distanciamiento se limita a una cuestión de perspectiva, mas no de temática.

La guerra en el mar y desarrollo de sus elementos políticos, tecnológicos, institucionales y financieros es el tópico de la historia naval. En calidad de rama de la historia marítima, la historia naval tiene una gran cantidad de aproximaciones y encuentros con otras especialidades como la historia de la exploración geográfica, la construcción naval, la cartografía, el derecho, la literatura, etc.

La historia naval tiene una ventaja indiscutible sobre el resto de las ramas de la historia marítima. Esta ventaja es aquella relacionada al tema del que se ocupa, pues le permite estar en contacto con las tradiciones y responsabilidades de instituciones como la Marina misma, el Cuerpo de Infantería de Marina, la Guardia Costera y el Servicio de Recaudación Aduanera. A su vez estas tres instituciones se ocupan de funciones marítimas de suma importancia como los estudios hidrográficos, la supervisión y vigilancia de la navegación, el entrenamiento y calificación de los marinos. Fuera de la esfera marítima, la historia naval está relacionada con la política internacional, los estudios militares, la tecnología, etc.

La historia naval involucra específicamente el estudio y el análisis de las formas en que los gobiernos

---

4 *Citado de la Ley de Propiedad de Sitios Históricos Nacionales de H.T Johnson, secretario adjunto de Marina. Memorandum al vice-director de Operaciones Navales y Comandante Adjunto del Cuerpo de Infantería de Marina. 16 de noviembre del 2001.*

de las naciones han organizado y hecho uso de la fuerza naval para lograr sus objetivos nacionales en diferentes períodos históricos, teniendo como fuentes privilegiadas los archivos públicos, privados y los de particulares que sirvieron en o con la marina.

El estudio de la historia naval involucra el análisis de cómo se tomaron las decisiones, así como el diseño, producción y empleo de barcos, aviones y armas para la consecución de los fines nacionales. Parafraseando al almirante Sir Herbert Richmond, "la historia naval se ocupa del porqué de la estrategia en todas sus fases, desde la esfera política a la estrategia y tácticas de flotas y escuadrones. Es también el estudio del cómo de los resultados y el porqué de los éxitos y fracasos. En ella se reúne todos los elementos de las relaciones internacionales, la economía, el comercio, el derecho internacional público y la neutralidad, las posiciones y los principios de la guerra y la administración, la naturaleza de las armas y la personalidad de los hombres"[5].

La historia naval en la era tecnológica debe explicar estos temas de la forma más extensa posible, encajando las decisiones individuales y la interacción colectiva de los líderes en toda la amplitud del contexto tecnológico, financiero y operativo[6].

El enfoque tradicional en el campo de la historia naval se centra en la forma en que los líderes reaccionan ante situaciones internacionales de crisis y deciden cursos de acción que involucran el uso del poder naval y de las causas para la toma de dichas decisiones. Luego se ocupa de los resultados de esas decisiones y examina el uso de los medios navales y las consecuencias de las acciones tomadas destacando la personalidad de ciertos almirantes, la importancia de batallas y campañas específicas o el relato pormenorizado de la acciones de las flotas, escuadrones e incluso de unidades navales y aéreas en particular.

Por el contrario, los historiadores navales modernos entienden que los buques y quienes sirven en ellos no existen separadamente del resto de la sociedad. Así, además del enfoque tradicional en términos de liderazgo, tácticas y estrategias, los especialistas se ocupan del ambiente externo, la política interna, la situación organizacional, la capacidad y el desarrollo tecnológico, la logística y la capacidad de las dotaciones (en una profesión marcada por rígidas estructuras jerárquicas) para la innovación, el cambio y propuestas alternativas[7].

La historia naval moderna estudia a las marinas no sólo dentro de sus contextos nacionales o instrumentos del interés nacional particular, sino también desde la perspectiva comparativa con sus similares en términos de desarrollo cronológico de certámenes específicos o de largo aliento en todas las marinas del mundo[8]*.Las acciones que toma una marina no pueden estudiar de forma aislada sin tomar en cuenta la influencia externa, ya sea la del enemigo, del aliado o de una tendencia de carácter mundial.*

Los historiadores navales, especialistas en una rama del frondoso árbol de la historia marítima, están obligados a cumplir con los mismos requerimientos y normas aplicables a los académicos que se ocupan de cualquier otro tópico histórico. Cualquier proyecto histórico requiere un amplio entendimiento en el contexto en el cual tienen lugar los sucesos, una profunda apreciación de la literatura histórica y un examen cuidadoso de los documentos originales y otras fuentes primarias de información para saber qué es lo que ocurrió, cómo y por qué.

El público de la historia marítima

Para el éxito de un programa histórico, la Marina y los historiadores deben ser selectivos en su aproximación con el público objetivo de la historia marítima. La historia marítima en los Estados Unidos tiene cuatro tipos de público y cada una de estos requiere diferentes aproximaciones, niveles de comprensión y tópicos de mayor interés: los miembros del Congreso y funcionarios públicos, incluyendo al alto mando de los otros servicios de las fuerzas armadas, los marinos y oficiales en actividad y en retiro, los académicos y el público en general. A los dos primeros tipos de público –congresistas, funcionarios gu-

---

5 *Richmond, p.205*

6 *Goldrick, James.* Los Problemas de la Historia Naval Moderna. Haciendo Historia Naval: Ensayos hacia su perfeccionamiento. *Editado por John B. Hattenford (Newport R.I Naval War College Press, 1995), p.11*

7 *Jervis, Robert.* Marinas, Política y Ciencia Política. *ibid, p.46*

8 *Rodger, N.A.M.* Consideraciones para escribir sobre Historia Naval. *in ibid, pp.117-28*

9 *Agradezco al doctor Rodney P. Carlisle, al doctor Philip L. Cantelon y los miembros de History Associates Inc, de Rockville, Maryland, por la cabal distinción entre historia básica e historia aplicada, aparecida en el reporte encargado por el sub-secretario de Marina titulado Historia y Tradición en la Marina de los Estados Unidos, del 16 de octubre del 2000, p-5. Algunos historiadores no discriminan los terminos 'historia pública' e 'historia aplicada'. En este artículo se afirma la necesidad de distinguirlos, en el sentido que el primero se utilice para la divulgación al público en general y el segundo para el público especializado. En el campo naval, 'historia aplicada' debe entenderse como el desarrollo de la ciencia histórica para el fomento del orgullo profesional y su uso para las tareas que se les asigna al personal naval.*

bernamentales y personal de los otros servicios de las fuerzas armadas– se les debe orientar a considerar la historia marítima como el medio de conocer el papel e involucrarse en el quehacer marítimo-naval. La técnica de aproximación hacia ellos puede ser llamada historia aplicada[9]. Tanto el público en general y el público académico forman una dupla que busca entender los sucesos marítimos y navales como claves para la historia nacional y mundial. Esta visión puede llamársele historia básica.

Las autoridades como público especializado

El entendimiento del público en general de los asuntos navales y marítimos –estudiados, explicados y difundidos por la comunidad académica– son el fundamento inicial para introducir a las autoridades en el quehacer marítimo-naval. Ellos son el público específico de lo que líneas arriba llamamos historia aplicada. Sus necesidades son la de información más detallada, específica y actual porque se trata de que sirva de correlato con el presente en diversas formas.

Las autoridades políticas

Los miembros del Congreso, personal legislativo y los oficiales de alta graduación y poder de decisión de las otras ramas de las fuerzas armadas forman un público distinto para ciertos aspectos de la historia marítima. Este público tiene interés particular en aspectos específicos de la historia naval que involucran información puntual sobre sus vínculos tradicionales o sus perspectivas nacionales o regionales.

Una parte de este público especializado compromete a los funcionarios civiles de alto rango de la Secretaría de Marina. La mayor parte de esos funcionarios tiene un período de servicio sumamente corto. Muchos miembros del Congreso y oficiales de los otros servicios armados no tienen conocimientos previos en asuntos navales. Estos líderes con importantes responsabilidades tienen una necesidad práctica y directa sobre el papel y las funciones de la Marina y cuándo, por qué y cómo había sido usada, abusada o abandonada en el pasado. Como escribió Sir Basil Lidell Hart: "*La historia es un cataálogo de errores. Es nuestro deber sacar provecho de las lecciones de ésta*"[10].

Aquellos que tienen la responsabilidad de tomar decisiones sobre el presente y el futuro de los asuntos navales deben conocer los problemas actuales y los errores del pasado. Para ellos, la historia es el referente sociotemporal para decidir sobre los asuntos que están en sus manos. La tarea de proveerles el entendimiento histórico de cómo se tomaron las decisiones en el pasado y sus consecuencias es responsabilidad de los historiadores navales, haciendo que esta información les llegue de manera concisa los hechos de la historia marítima que se repiten en la toma de decisiones como la fundamentación de la política de defensa, la provisión de los fondos presupuestales y el planeamiento técnico. Este tipo de información debe ser precisa y detallada, incluso cuantificada, tomando como ejemplos incidentes específicos en la experiencia histórica mundial de los Estados Unidos que puede usarse como paralelos útiles.

Un estudio independiente recientemente comisionado por la Secretaría de Marina, *Historia y Patrimonio de la Marina de los Estados Unidos,* señalaba que la Marina hace muy poco para dar a los responsables de las decisiones, sobre su presente y futuro, la información histórica específica para cumplir con sus tareas. Lo poco que se está haciendo se lleva a cabo informalmente a través del Centro de Análisis Naval, el Centro Histórico Naval, el Museo Naval, el Colegio de Guerra Naval y otras organizaciones no gubernamentales y museos[11].

Es claro que este tipo de público especializado está abandonado, y a un gran coste para los intereses de la Marina. Cuando un Estado enfrenta una guerra, los líderes de los poderes y de la comunidad que cooperan con la Marina deben tener el conocimiento y el entendimiento sobre el papel fundamental y las limitaciones de la organización de la Marina y su capacidad de proveer movilidad para las fuerzas militares, proyección de poder en el exterior, control y protección de las rutas aéreas y marítimas, servir a los objetivos de la política exterior y cumplir una gran variedad de tareas que se le asigne. Por ello es necesario que tengan el entendimiento de los desafíos institucionales que la Marina enfrenta y que la razón de los papeles que un estadista puede asignar a la Marina no son aconsejables porque distraen sus fines y papeles principales.

El personal de la institución

El personal de la institución es un público especial con una necesidad particular de la historia, pues se trata de la tradición y la fuente de análisis histórico para el acopio de información y la toma de decisiones.

---

10 Liddell Hart, Basil. Consideraciones sobre la Guerra. *London: Faber and Faber, 1944. pp.138*
11 History Associates, Inc, p. iv

El conocimiento y el entendimiento de la historia marítima es parte de la identidad profesional de los oficiales y del personal, pues crea el vínculo con quienes le precedieron en el servicio y con otros marinos, no importa su especialidad o nacionalidad. Los marinos de nuestros días tienen como predecesores a una línea de marinos y exploradores como Cristóbal Colón, Fernando de Magallanes y James Cook. Los líderes navales también son personajes importantísimos en este panteón. Entre ellos nos viene a la memoria grandes comandantes como: Drake, Tromp, Blake, De Ruyter, Nelson, Togo, Jelllicoe, Scheer, Farraugt, Dewey, Nimitz, Spruance y Halsey. Todos estos personajes reflejan la variedad de héroes y personajes que inspiran a quienes se dedican en una marina a materias tan diversas como la guerra naval, la ciencia, la tecnología y la logística.

Surgen también otros personajes de quienes hay mucho que aprender como el oceanógrafo John Maury, el inventor John Ericsson, el estratega y filósofo J.C Wylie, el matemático C.H Davis, el experto en rescate marítimo Edward Ellsberg, el diseñador de armamento John Dahlgren, el especialista en logística Henry Eccles, el educador Stephen B. Luce, el ingeniero naval B.F Isherwood, el ingeniero civil Ben Morrell, el oficial de inteligencia J.J Rochefort, el aviador William Moffett, el marino y diplomático William Perry y el submarinista Charles Lockwood. Otros personajes deben ser citados, como Joy Bright Hancock, quien luchó por los derechos de la mujer en la Marina; Grace Murria Hopper, programadora de ordenadores; Charles M.Cooke y Forrest Sherman, estrategas operativos; H. Kent Hewitt, innovador en el campo de la guerra anfibia; Sumner Kimball, del Servicio de Aduanas y Guardacostas; Spencer Baird, de la Comisión de Pesca; Alexander Bachem del Servicio de Supervisión de Costas; entre los muchos ejemplos que puede encontrarse en la historia del Cuerpo de Marina, incluyendo Holland Smith, Edson, Puller y una gran variedad de personas que ofrendaron sus vidas al servicio de la nación. Hay incluso héroes navales para muchos historiadores navales: Sir John Knox Laughton, Sir Julian Corbett, Sir Herbert Richmond, el capitán Stephen Roskill en el Reino Unido y Alfred Thayer Mahan, Robert G. Albion y Samuel Eliot Morison para los Estados Unidos.

Asimismo, la historia marítima para la institución naval tiene un fin práctico-ideológico; sirve para inculcar el orgullo y la tradición en la formación de tripulantes y oficiales. El papel de la historia marítima como formador de conciencia institucional se ve realzado en que las instalaciones en tierra y unidades llevan el nombre héroes e hitos en la historia institucional. El doctor William S. Dudley –Director de Historia Naval del Comando del Jefe de Operaciones Navales y Director del Centro Histórico Naval– recalca la importancia del papel formativo de la historia marítima en "celebrar, conmemorar y motivar" a nuestros marinos, pues hace hincapié en el hecho de que una marina no son sus buques, sino los hombres que la integran. La historia marítima, en palabras del doctor Dudley, es "el medio por el cual se enriquece el potencial humano de la Marina"[12].

El uso de la historia para fines patrióticos y de motivación es muy importante, pero debe tomarse con mucho cuidado. En un Estado democrático se debe hacer guardando criterios tan importantes como el análisis crítico de las fuentes, su valor y aproximación a los hechos históricos que se estudian. Una de las principales razones por la falta de calidad en la subespecialidad de la historia naval es la sospecha que muchos de sus practicantes falsifican o tergiversan los hechos para lograr objetivos políticos o institucionales inmediatos.

Los historiadores al servicio de dependencias e instituciones públicas en una nación con gobierno democrático tienen una especial obligación de salvaguardar el criterio de objetividad de la profesión histórica. El criterio de objetividad al que hago referencia tiene como parámetros la soberanía popular y que todas las acciones de los elegidos para gobernar están bajo el escrutinio del pueblo, el soberano. El poder legislativo, el poder ejecutivo y el poder judicial tienen la función de establecer las leyes y reglamentos donde se ordena las libertades de información, los poderes y limitaciones de la acción gubernamental al respecto que le son aplicables a los Archivos Nacionales y otras instituciones encargadas de preservar la memoria nacional. A menos que se pierda, sea deliberadamente destruida o excluida al público, la información de los archivos públicos debe estar disponible para el escrutinio y análisis. Esto implica la responsabilidad de los historiadores al servicio del Estado de tener presente su calidad de servidores públicos, por lo que su trabajo profesional debe estar orientado a servir al público. La historia

12 *Dudley, William S.* Reinventando la Historia Naval. *Shipmate, julio –agosto 2002, p.40*

naval estadounidense es muy rica y contiene una gran variedad de ejemplos de valor, coraje y excelencia profesional que no hay necesidad de hacer hipérboles para embellecerlas. Todo lo contrario, se trata de que todos estos ejemplos sean conocidos en su contexto histórico y social.

Volviendo al tema del uso de la historia como medio de formación del profesional naval, es necesario decir que todo propósito pedagógico implica una metodología de trabajo. No se trata de reducir la historia a un conjunto de anécdotas y relatos edificantes, sino de hacer de ella el medio por el cual el oficial adquiera madurez y visión en el desarrollo de su carrera. Esta aseveración apunta al innegable hecho de que existe una dimensión profesional que diferencia a la historia en general con los usos propios de la historia naval. Esta diferencia es la de estudiar críticamente el pasado naval para involucrarse con los problemas del presente y del futuro. En este punto hay que destacar una segunda dimensión de la labor del historiador naval: la labor formativa patriótica–institucional no significa que se tenga que abdicar al ejercicio criítico y racional de los éxitos y fracasos del pasado, razón por la cual el deber de acopiar la mayor cantidad de fuentes para aproximarse a la verdad histórica-profesional.

La doctrina operacional y los principios de guerra son intentos de convertir experiencias recientes –experiencias históricas de tanta validez como las de la Segunda Guerra Mundial– en axiomas que pueden ser aplicados rápidamente a condiciones presentes y futuras[13]. No hay duda que este procesamiento de la experiencia es útil, pero también puede ser limitado. Las acciones y reacciones humanas no están regidas por las leyes de la física, la mecánica o las ciencias naturales. En el siglo XIX se pensó que aquello era posible, pero análisis posteriores demostraron la imposibilidad de eso. Los axiomas y fórmulas del pasado no pueden ser tomados ciegamente, pues respondían a situaciones de su época. Para demostrar o no su utilidad y validez hay que ser el contraste en diferentes contextos. El resultado de esta operación será el conocimiento de lo que ha funcionado o no en el pasado. Las analogías históricas no crean axiomas, pero sugieren preguntas que apuntan hacia lo pertinente.

Los especialistas navales estadounidenses han encontrado un ejemplo e inspiración en la obra de Alfred Thayer Mahan a la hora de formular sus propios axiomas sobre estrategia naval, pero olvidan que Mahan ya forma parte de la historia, por lo que su obra debe ser entendida en términos de las necesidades, intenciones, uso, abuso, reinterpretación y ampliación de su pensamiento[14]. Los estudios históricos proveen una base práctica para el entendimiento y conocimiento de la estrategia y el proceso que involucra su formulación[15]. Así, el conocimiento y entendimiento de los hechos del pasado no es un objeto, sino un medio para que los profesionales navales resuelvan los problemas en su campo con otro instrumento de decisión más allá de la suerte o la intuición.

La opinión pública

El interés de la opinión pública en la historia naval es creciente y significativo. Este gran mercado lo comprenden medios que van desde los canales de televisión públicos hasta canales de televisión por cable, como el Discovery Channel y the History Channel. Esta audiencia incluye a veteranos de las instituciones marítimas, pero no se limita a ellos. Hay un gran número de personas que están descubriendo la historia naval, y en su fascinación por ella quieren saber más sobre buques, aviones y equipamiento naval, así como hazañas de navegación o de exploración geográfica. Vemos, pues, que es una audiencia muy amplia, pero con intereses dispersos a menudo en certámenes específicos, personalidades, hechos de armas y armamento. La Marina satisface su interés al permitirles el acceso a información histórica de carácter escrito y gráfico manteniendo museos y proveyendo consejería a los productores de obras sobre temas marítimos para que correspondan con los hechos históricos. La Marina también tiene muchos sitios de Internet donde el público puede acceder a información histórica, siendo el más notable de éstos el del Centro Histórico Naval de Washington DC[16], del cual se debe destacar la guía completa de museos y lugares conmemorativos navales en todo el país, organizaciones y programas que se ocupan de la historia naval estadounidense. El sitio de Internet del Centro

---

13 *Know, See D. W*. El rol de la Doctrina en la Guerra Naval. Instituto Naval Norteamericano. *Proceedings N° 41, marzo – abril 1915, pp 31 -75*

14 *Tetsuro Sumida, See Jon.* Cómo crear grandes estrategias y comandar. *Estudio de las Obras Clásicas de Alfred Thayer Mahan. Baltimore: John Hopkins University Pres; y Washington D.C: Woodrow Wilson Centre Press, 1997) y New Insights from Old Books: Estudio de las obras de Alfred Thayer Mahan. Naval College Review 54, Nº 3 (verano 2001), pp- 100 - 11*

15 *Rosenberg, David A.* Formulando las Estrategias Navales Modernas. En Mahan ya no es suficiente. *Conferencia sobre las obras de Sir Julian Corbett y el Almirante Sir Herbert Richmond. Editor James Goldrick y John D. Hattendorf (Newport, R.I: Naval War College Press, 1999) pp.141 -75*

16 *Centro Histórico Naval , http://www.history.navy.mil*

Histórico Naval incluye enlaces con los sitios de otras organizaciones fuera del ámbito institucional que se ocupan del tema histórico-naval.

En un Estado con gobierno democrático los ciudadanos necesitan saber en qué se gastan sus impuestos en la marina y los logros obtenidos con éstos. No necesitan conocer los detalles técnicos, sino el sentido y la importancia de la supremacía naval en las relaciones internacionales, así como el papel y las tareas de la marina en tiempo de paz y en la guerra dentro del contexto de desarrollo histórico de la nación. La opinión pública estadounidense necesita entender el papel del mar en la historia del Estado y papel esencial que jugaron los marinos en su descubrimiento, colonización, asentamiento y expansión.

Además de lo ya mencionado, debemos destacar los museos y monumentos conmemorativos a lo largo y ancho de todo el país. En términos cuantitativos, hay una gran cantidad de museos marítimos en los Estados Unidos. El Consejo Americano de Museos Marítimos reúne, cuarenta y dos instituciones y tiene veintiún museos afiliados. Entre los museos afiliados se cuentan dos de los doce museos a cargo de la Marina de los Estados Unidos (el Museo de la Marina en Washington y el Museo de la Academia Naval). Tres de los doce museos de la Marina de los Estados Unidos han sido reconocidos por la Asociación Americana de Museos por su alto estándar profesional: el Museo Naval de Washington DC, el Museo de Aviación Naval de Pensacola, FL y el Museo de Submarinos de Keyport, Washington.

No todo el material de interés histórico puede preservarse, pero tampoco debe permitirse su destrucción o abandono de manera impropia. Hay material que es intrínsecamente valioso, otros de valor instrumental y otros con ambas calidades. Empero, el material digno de consideración tiene un ciclo de vida, que implica su identificación, preservación, identificación, uso y disposición, ya sea la trasferencia como monumento o descarte. Cada objeto histórico debe ser tomado y asumido en el marco de una estructura institucional que permita darle un valor de estudio y apreciación para el público en general y para el académico. Hasta los sistemas de computación utilizados para fines tácticos y administrativos necesitan ser programados para la preservación de información para uso futuro. Para que un material se convierta en digno de preservación debe estar en un contexto que lo permita, es decir un museo, una biblioteca o alguna otra forma de colección que permita su catalogación, identificación y exhibición y acceso al público[17]. Para alcanzar esta meta se necesita oficiales entrenados en materia histórica, un historiador naval que sirva de asesor y oficial operativo en el campo al comando naval que pueda cubrir temas que vayan de la historia local hasta la organización de los materiales dignos de preservación.

El público académico

En contraste, el público académico es pequeño y limitado a un puñado de estudiantes y profesores de universidades e institutos universitarios. Sin embargo, su tamaño no está en relación con la importancia de este público, pues son fuente de la base científica para el conocimiento y entendimiento de los hechos marítimos y navales que se expone a los otros tipos de público. El fruto de la investigación académica puede ser usado de manera parcial o superficial, pero es al final la percepción e interpretación académica que terminan por prevalecer.

La forma más importante en que la institución naval interactúa con el mundo académico es el discurso directo, es decir, su participación en la investigación, publicación y evaluación académica. Esta tarea está, en gran medida, en manos del personal de investigación del Centro Histórico Naval de Washington y de los especialistas en historia naval de la Academia Naval de Annapolis, el Colegio de Guerra Naval en Newport y la Escuela Naval de Graduados en Monterrey, California.

La capacidad de los historiadores de la Marina para publicar estudios históricos que cumplan con los requisitos académicos es esencial para la institución, pues de ello depende la capacidad de informar al público sobre la contribución de la Marina en la vida nacional y su papel en la política exterior. Adicionalmente, la Marina hace una contribución esencial al público académico al permitir que los investigadores interactúen con los de la institución. La tarea de publicación (en base al juicio y al conocimiento profesional de sus historiadores) de documentos oficiales desclasificados que sirven a los académicos[18].

Por mucho tiempo el estándar académico de la enseñanza y la práctica de la historia marítima en los Estados Unidos no fue de la más alta calidad; sólo un puñado de universidades e institutos universitarios

---

17 *Thomas, Jay. Oficial de Recursos Culturales. Comando de Instalaciones Navales, contactar con el Grupo de Trabajo de Conservación del Centro Histórico Naval, 7 de octubre del 2002.*

18 *Hattendorf, John B.* Propósitos y Fines de la Edición de Documentos Navales en Historia Naval y Estrategia Marítima: Ensayos seleccionados. *Malabar Fla, Krieger 2000, pp 91 –108; y Christine Hughes en su obra de próxima publicación Franklin D.Roosevelt, Dudley W.Know y la Documentación Naval.*

tienen departamentos académicos que se ocupan de la materia. Sin embargo, en una década se puede observar una fuerte y sostenida tendencia a revertir esta situación[19]. El libro *América y el Mar: Una Historia Marítima (1998)* se ha convertido en una fuente de inspiración para el esfuerzo de renovación del interés en la historia marítima y sirve de apoyo para los departamentos académicos recientemente creados sobre el campo en muchas universidades e institutos universitarias[20]. En Mystic Seaport, Conn, el Instituto Munson de Historia Marítima Norteamericana ofrece cursos de verano de nivel universitario en historia marítima[21]. El interés del público académico por la historia marítima es creciente en todo el país, y cursos como el del Instituto Munson lo brindan muchas universidades e institutos universitarios en todo el país. El interés en la historia marítima no es sólo nacional, sino internacional, y las relaciones con académicos y estudiantes del Reino Unido, Australia, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, España, Portugal, Noruega, Nueva Zelanda, África del Sur y de muchos países de América del Sur.

El Simposio Histórico Naval es el certamen académico más importante que reúne a la comunidad histórica- naval y es auspiciado y realizado por la Academia Naval de Annapolis desde hace 31 años. Originalmente concebido como un acontecimiento anual, se celebra cada dos años desde 1973. Desde el tercer Simposio Histórico Naval de 1980 se publica un volumen que reúne exposiciones y trabajos de los participantes, el cual refleja la variedad de interpretaciones y perspectivas de los asistentes al foro[22] .

Los historiadores de la Marina, bibliotecarios y archivistas ayudan a los académicos interesados en la búsqueda de material para sus trabajos de investigación. Esta labor es constante y no se limita a la publicación de la guías de los registros navales disponibles en los Archivos Nacionales, sino también a actualizaciones vía Internet de documentos disponibles en otros centros de investigación en todo el país[23]. Esto se complementa con los archivos y actualizaciones del Colegio de Guerra Naval y otras instituciones, con su respectivas listas de ayudas de investigación disponibles[24].

Dos comandos dentro de la Marina y muchas instituciones han intentado elevar el estándar de la investigación histórico-naval y promover nuevos trabajos académicos estableciendo premios para ello. Entre las organizaciones civiles destacan el Consejo de la Liga de la Marina de los Estados Unidos en Nueva York, la Asociación Theodore Roosevelt y el Instituto Franklin y Elena Roosevelt, organizaciones que en conjunto otorgan anualmente el premio Theodore y Franklin Delano Roosevelt de historia naval. En el 2002 el monto del premio fue de cinco mil dólares. Además, la Sociedad Norteamericana de Historiadores Oceánicos otorga anualmente el prestigioso premio John Lyman a los historiadores marítimos y navales. Una de las categorías de los premios es la historia naval estadounidense.

El Centro Histórico Naval fomenta nuevos trabajos académicos a través de la Fundación vicealmirante John D Hayes. Asimismo, el fondo de becas vicealmirante Edwin B. Hooper concede fondos de investigación para trabajos de posgrado y autores conocidos en el tema naval. Finalmente, la beca en Historia Naval Samuel Eliot Morison sirve para los mismos propósitos entre el personal en servicio en la Marina de los Estados Unidos y el premio Ernest M.Eller premia el mejor artículo de historia naval estadounidense anualmente.

Además de aquellos premios, la Fundación del Colegio de Guerra Naval otorga el premio Edward S. Miller por el mejor artículo sobre historia naval y lo publica en su revista. La fundación también concede un subsidio de mil dólares para la investigación y los archivos y colecciones en jurisdicción. El trabajo de los historiadores navales es también conside-

---

19 *Labaree, Benjamin W.* La Historia Marítima de los Estados Unidos en la década de los Noventa. *Hagan Kenneth, J. and Schulman, Mark R.* Centenario de la obra de Alfred Mahan: La Historia Naval Norteamericana en la Actualidad; *y Rosenberg, David Alan.* Más allá de Toddlerhood: Consideraciones sobre el Futuro del Historia Naval; *estos textos se encuentran en Ubi Simus?* La Situación de la Historia Marítima y Naval de los Estados Unidos, *editada por Hattendorf, John B. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1994. pp 363 –419. Ver Broeze, Frank.* La Historia Marítima en una encrucijada: una Mirada Crítica a la Historiografía Reciente. *Artículo publicado en la Revista de Historia Marítima N° 9 (Saint John, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1995). Sobre el mismo tema véase también Bruijn, Jaap R.* Reflexiones sobre el Pasado Reciente de la Historia Marítima en los Países Bajos y el extranjero *y Broeze, Frank J. A.* En la cresta de la ola: La Historia Marítima en la actualidad, Oportunidades y Desafíos. *Van Royen et al., Paul C.* In Frutta di mare: Evolución y Revolución en el Mundo Marítimo en los siglos 19 y 20. *Amsterdam: Batavian Lion Heart. 1998. pp 9 –18, 195 – 207, y Palmer, Sarah.* Frente al mar: La Dimensión Marítima de la Historia. *Discurso inaugural en la Conferencia del 11 de mayo del 2000 en la Universidad de Greenwich, (Greenwick, UK: University of Greenwich, 2000).*

20 *Labaree et al., Benjamin W.* Los Estados Unidos y el Mar: Una Historia Marítima. *Mystic, Conn: Mystic Seaport, 1998.*

21 *Mystic Seaport: El Museo Marítimo de los Estados Unidos http://www.myatixseaport.org*

22 *El resumen de las ponencias en el forum ha sido publicado con diferentes títulos y por muchos editores.*

23 *Centro Histórico Naval.* Fuentes de la Historia Naval de los Estados Unidos. *http://www.history.navy.mil/sources/index.htm*

24 *Biblioteca del Colegio de Guerra Naval: Colección Histórica. http://www.nwc.navy.mil/library*

rado para los premios Samuel Eliot Morison, Víctor Gondos, Moncado y del libro distinguido del año de la Sociedad de Historia Militar en el campo de historia militar. La Comisión Norteamericana de Historia Militar concede subsidios de 2.500 dólares para fomentar entre los estudiantes graduados, el cultivo de temas relacionados a la historia naval y su presentación en el certamen anual de la Comisión Internacional de Historia Militar.

La historia marítima en la Marina estadounidense actualmente

Resumiendo todo lo expuesto hasta el momento, el tema que nos ocupa e interesa es uno, pero debe presentarse de distintas maneras a cuatro tipos distintos de público. Para unos se trata de llegar a ellos de manera general por medio de libros y artículos, a otros por medio de imágenes, acceso a fuentes de investigación. Las necesidades de un investigador no son las mismas que las del público en general, como tampoco del senador o representante o de un oficial de carrera. Por esta razón es necesario que el historiador marítimo sepa discriminar a qué y cómo se dirigen a su audiencia para que el conocimiento les sea –en todos los ámbitos– útil.

Empero, el problema trasciende la cuestión de la audiencia y del estilo con el que hay que dirigirse a ellos. Se trata de crear conciencia histórica en la institución naval. En junio de 1999 el portavoz del Subcomité Asesor en Historia Naval de la Secretaría de Marina reportó al Secretario que la Marina era la institución que debía poner más esfuerzo y atención en la conservación y uso de la historia en comparación con las demás ramas de las fuerzas armadas[25].

La Marina emplea el menor número de historiadores profesionales, archivistas y museólogos que los demás servicios armados y no tiene nada comparable al Instituto de Investigación de Historia Militar del Ejército (Colegio de Guerra del Ejército en Fort Carlisle) o la Agencia de Investigación Histórica de la Universidad de la Fuerza Aérea. Lo único con lo que cuenta la Marina es el Centro Histórico Naval para estas labores, mientras mantiene separada e inorgánicamente el Museo Naval, el Museo de Arqueología Submarina y exposiciones diversos de buques y aviones usados en todo el mundo, además de la colección de arte de la Marina.

La Marina no tiene oficiales historiadores destacados permanentemente en cada comando operacional. El Centro Histórico Naval de Washington sólo tiene una unidad de reserva y un pequeño grupo de voluntarios que se ocupan del trabajo de reunir, clasificar y ordenar el archivo histórico operacional de la Marina. Estas deficiencias también se notan en el ámbito operacional, pues los métodos de archivo de la información de las unidades desplegadas en todo el mundo son sumarios y realizados por oficiales jóvenes sin mayor criterio y valoración de la documentación.

Es más, en muchos de estos archivos no existen, puesto que desde la guerra de Vietnam las unidades operativas y los comandos no llevan un registro de las acciones o diarios de guerra; en su reemplazo hay una memoria anual que fue diseñada para reemplazar los viejos métodos de registro.

Hoy, las unidades operacionales de la Marina están reunidas en flotas numeradas, pero poco o nada se ha escrito porque no se mantiene un registro permanente de sus operaciones. Estos comandos operativos tienen guerras que ganar, pero del resultado de sus acciones no queda testimonio por esta falta de registros que afecta, incluso, el presente y futuro de la institución porque sin registros no hay forma de que las autoridades políticas puedan tener información para tomar una decisión. En los pocos casos que se tomaron medidas para rectificar esta situación, esta información se guardó en archivos electrónicos cuyo formato los hace muy fáciles de perder. La dependencia de los medios electrónicos de información ha hecho que desde 1981 a 1990 el archivo en papel de documentos oficiales de unidades operativas haya decrecido en 75%, y que desde 1990 a la fecha ese declive sea de un 50%[26]. No se ha creado hasta el momento un medio electrónico automático que permita la conservación de la información operativa.

En diciembre del 2001 el portavoz del Subcomité Asesor de la Secretaría de Marina reiteraba su preocupación al Secretario de Marina Gordon England en la siguiente nota: "*...por mucho tiempo ha sido común pensar que en la Marina la historia es un problema de otros. Como resultado de esta política nuestros archivos de los últimos cincuenta años han sido destruidos, y poco o nada aprecian nuestros marinos la historia institucional. Esta forma de ver la historia debe cambiar. Cada unidad de la Marina tiene la responsabilidad de mantener un archivo y de empaparse de la historia y tradiciones institucionales, porque éstas sir-*

25 Cita del Reporte del Subcomité Asesor de Historia Naval al Secretario de Marina Gordon R. England. Diciembre 2001
26 Dr. Rosenberg, David A. Presidente del Subcomité Asesor de Historia Naval

vieron de inspiración y experiencia de nuestros logros pasados"[27].

El resultado de estas repetidas advertencias al Secretario de Marina y al vicecomandante de Operaciones Navales, almirante William J. Fallon, fue la orden de agosto del 2002 para que todas las naves y estaciones establezcan políticas internas de acopio y uso de información histórica con el fin de informar y sustentar las operaciones, planes y programas navales[28]*. Éste es un primer paso positivo, pero mucho queda por hacer para la concretización de un programa histórico efectivo para la Marina de los Estados Unidos.*

El Centro Histórico Naval de Washington tiene un presupuesto anual de nueve millones de dólares en el que se incluye el mantenimiento del USS *Constitution,* pero no el apoyo de otros museos fuera de Washington y las actividades educativas del Colegio Naval de Guerra y la Academia Naval. La Marina no ha abandonado totalmente la historia marítima pese a todo, pues el presupuesto del Centro Histórico Naval no ha sufrido los recortes de presupuesto que otras dependencias y comandos. Además, se ha hecho una cuantiosa inversión en la desclasificación de muchos archivos históricos de una serie de comandos. Éste es un indicio prometedor que vientos de cambio corren en la Marina, y que con un esfuerzo mayor, una conciencia histórica-naval se formará institucionalmente. El reto ahora es no pedir más fondos o personal, sino el de lograr que el cambio de mentalidad se difunda y ver más allá del Centro Histórico Naval como la única dependencia encargada del tema histórico-naval.

Los historiadores que trabajan y asesoran a la Marina desde hace mucho tiempo han advertido que la pérdida de la memoria del pasado reciente de la institución es un peligro constante. Esto se podrá evitar si una nueva mentalidad hacia la historia toma cuerpo en el alto mando y los funcionarios civiles de la institución. Este proceso será largo y costoso, pues requiere un grado de compromiso muy alto. El enseñar el valor de la historia no es una lección de un día. Toma tiempo, pues enseñar la historia es educar, orientar, reflexionar y compenetrarse en ella y con ella.

La falta generalizada del conocimiento histórico en la Marina de los Estados Unidos es un problema indudablemente institucional. En los demás servicios armados el 90% de los oficiales generales tienen un conocimiento histórico que les permite tener una visión mucho más amplia de la política, estrategia y naturaleza de la guerra. En comparación, el nivel de instrucción sólo en un 30% de oficiales de baja graduación tienen estudios generales de nivel universitario, y tan solo un 5% un grado mayor de educación universitaria[29]. Así, incluso en los niveles más altos, la falta de conocimiento necesario para entender la creciente complejidad de nuestro mundo es apabullante.

Es igualmente sorprendente que alguien diga seriamente que el conocimiento histórico es irrelevante para el desarrollo profesional, como sucede en la Marina de los Estados Unidos. El motivo es sencillo: uno de los usos de la historia es aquel de interconectar sociedades por medio de una educación interdisciplinaria[30]. Precisamente porque nuestro mundo es altamente tecnológico, la educación en ciencia y tecnología es insuficiente. La historia es necesaria en la carrera del oficial de marina como medio de entender el presente y prever el futuro, en particular en relación a su campo: el mar. La historia marítima es un recurso y una herramienta, la cual ha sido usada con limitaciones por la Marina de los Estados Unidos. Mucho hay y queda por hacer por la historia marítima de nuestra nación.⚓

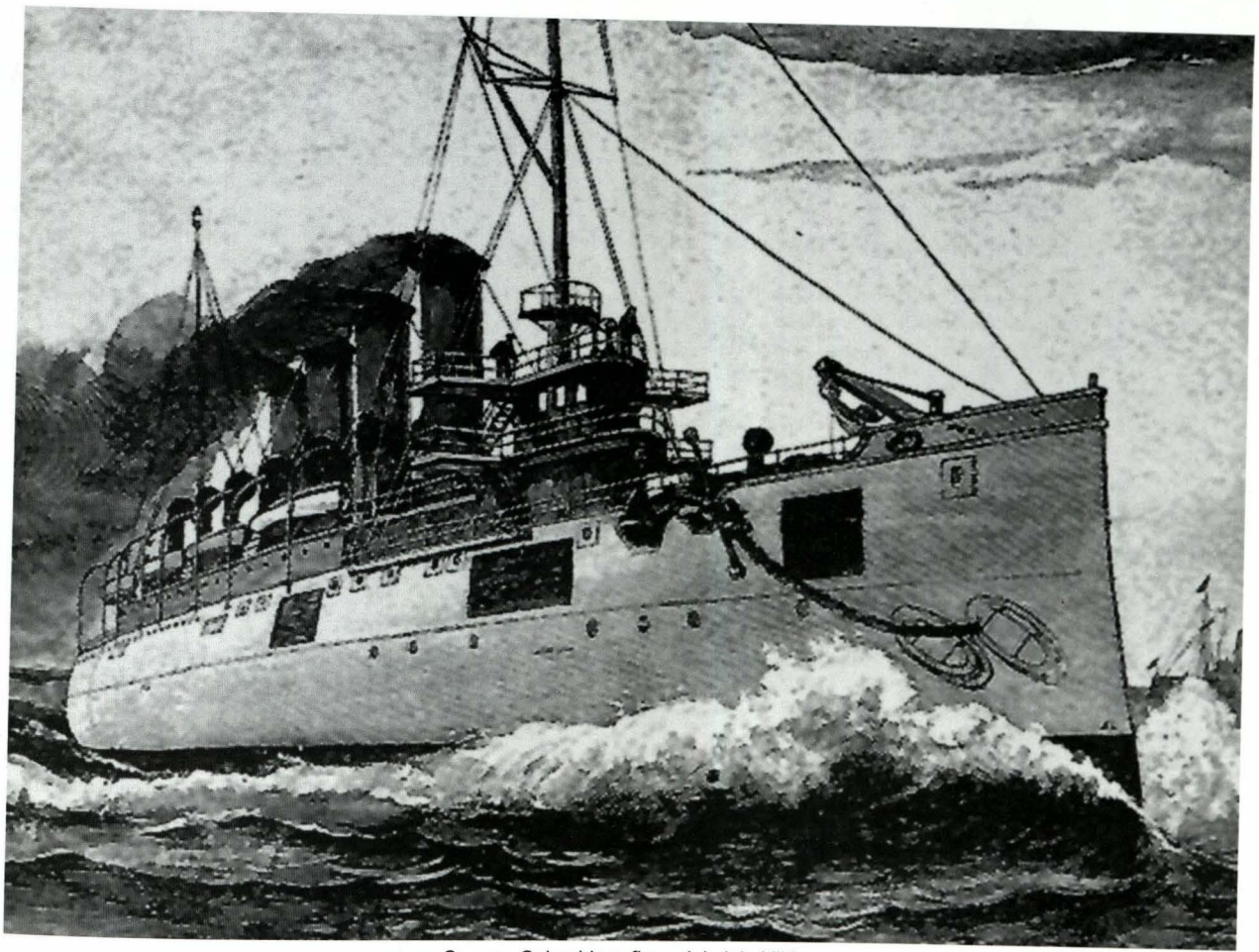
---

27 *Ibid, p.1*

28 *OPNAV (Personal naval)* Nota de instrucción 5750.4D. *23 de agosto del 2002.*

29 *Nota del Comité de Educación. Cambios en la educación militar. 2002, p.14*

30 *Suttie, Richard. Cpt. USN.* El Valor de la Educación Militar para la América Corporativa. *Comité de Educación, 2002 p.4 Operations and Assistant Commandant of the Marine Corps, 16 de noviembre del 2003.*



Crucero Columbia *a fines del siglo XIX.*

CRONOLOGÍA DE LA HISTORIA DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

1800 El presidente John Adams ordena al primer secretario de Marina, Benjamín Stoddard, reunir material bibliográfico en holandés, español, francés y especialmente en inglés, sobre temas marítimos. Éste es el origen de la Biblioteca del Departamento de Marina que desde 1970 se encuentra en el apostadero de la Marina en Washington DC.

1813 Thomas Clark publica el primer estudio histórico sobre la Mariana de los Estados Unidos en base a las comunicaciones personales de los protagonistas de la Guerra de 1812.

1814 El Congreso establece el primer museo de objetos navales al solicitar a la Secretaría de Marina que le despachen todas las banderas enemigas capturadas en custodia en Washington.

1833 El comandante Matthew Perry funda el Liceo Naval con el fin de fomentar en los oficiales de Marina la búsqueda del conocimiento y la superación profesional. Con el mismo objetivo se establece una institución similar en Boston, en 1842, y otra poco después en Mare Island en California. Las colecciones histórico-navales de Nueva York y de Boston son donadas al Museo de la Academia Naval en 1892 y en 1922.

1839 James Fenimore Cooper escribe la primera gran historia de la Marina de los Estados Unidos.

1845 –1846 Se funda la Academia Naval de Annapolis y con ella su liceo y biblioteca. Su primera colección permanente se crea tres años después al trasferírsele las banderas de las naves capturadas en la Guerra de 1812.

1873 Se funda el Instituto Naval Norteamericano. Dos de sus fundadores, el capitán Stephen B. Luce y el comodoro Foxhall Parker se convierten en los primeros oficiales navales que promueven el estudio de la historia naval. James R. Soley incluye en el programa de estudio de la Academia Naval las primeras lecturas sobre historia naval.

1882 Se crea la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos. Su primer director es James Soley, quien es el primero en compilar sistemáticamente los registros navales, rarezas bibliográficas y material histórico. Se publican extensas ediciones de los documentos de campaña y despachos desde el frente de la Guerra Civil y los registros de operaciones de la Guerra Hispano – Norteamericana.

1884 El vicealmirante Stephen B. Luce funda el Colegio de Guerra Naval en Newport. Luce enfatiza el valor del estudio de la historia para actuar en situaciones específicas y desarrollar generalizaciones. Entre sus primeros seguidores está el capitán Alfred Thayer Mahan, quien estudia la vida profesional de grandes oficiales y estrategas. Los conceptos de Mahan sobre liderazgo siguen teniendo vigencia un siglo después de enunciados.

1899 – 00 El capitán Charles Stockton de la facultad del Colegio de Guerra Naval estudia la historia del derecho internacional y codifica las leyes de la guerra naval.

1905 Los restos de John Paul Jones son exhumados y repatriados produciendo un gran interés en la historia naval de las primeras décadas de independencia de los Estados Unidos.

1917 El vicealmirante William S. Sims, comandante en jefe de las Fuerzas Navales Norteamericanas en Europa, crea la primera sección histórica de Estado Mayor que documentó las operaciones navales hasta el fin de la guerra. También se organiza una sección histórica especial en Washington en la recientemente creada Oficina del Jefe de Operaciones Navales.

1919 El mayor general George Barnett, comandante del Cuerpo de Infantes de Marina, crea una sección histórica especial del mismo nivel que la inspectoría y la oficina del comandante adjunto del cuerpo. El primer oficial a cargo de la oficina es el mayor Edwin N. McClellan.

1921 El capitán Dudley W. Knox es nombrado jefe de la sección histórica de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales y la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos. En su período se realizan una serie de monografías en base a la información reunida en la Sección Histórica de Londres.

1926 La Fundación Histórico-Naval es fundada con el fin de reunir documentos y artefactos navales y, eventualmente, donarlos a la Biblioteca del Congreso. La Fundación Histórico-Naval tiene la colección privada más importante de documentos relacionada a la historia naval de los Estados Unidos.

1927 La sección histórica de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales y la Oficina de Registros Navales y Bibliográficos se convierten en una sola oficina.

1930 Dudley W. Knox asume la responsabilidad adicional de convertirse en curador en jefe de la Marina. En 1934, en estrecha cooperación con el presidente Franklin Delano Roosevelt, empieza a publicar una serie de documentos navales sobre la guerra contra los corsarios bereberes en el Mediterráneo a inicios del siglo XIX y la tensión naval franco-norteamericana.

1931 El USS *Constitution* es nuevamente puesto en servicio y es enviado en gira por todos los puertos estadounidenses.

1938 Por ley del Congreso de los Estados Unidos se crea el museo de la Academia Naval autorizándole a recibir donaciones libres de impuestos.

1942 Dudley W. Knox forma un archivo operativo para reunir y organizar todos los archivos de guerra. Por otra parte, Samuel Eliot Morrison de la Universidad de Harvard recibe la comisión de teniente comandante, encargado de hacer la historia de las operaciones navales con carta blanca del presidente Roosevelt para viajar y reunir toda la información que solicite. Su obra titulada "Historia de las Operaciones Navales de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial" aparecerá en quince volúmenes entre 1947 y 1962.

1943 El profesor Robert G. Albion de la Universidad de Princeton es nombrado supervisor-asesor del equipo de 150 oficiales navales encargados de los aproximadamente doscientos estudios de la historia administrativa de la Marina durante la Segunda Guerra Mundial. Este proyecto se concluye en 1950.

1944 El secretario de Marina James Forestal establece la Oficina de la Historia Naval como dependencia de la Oficina del Secretario de Marina. Su primer director es el almirante (r) Edward C. Kalbfus, dos veces presidente del Colegio de Guerra Naval. William W. Know es nombrado director asistente de historia naval.

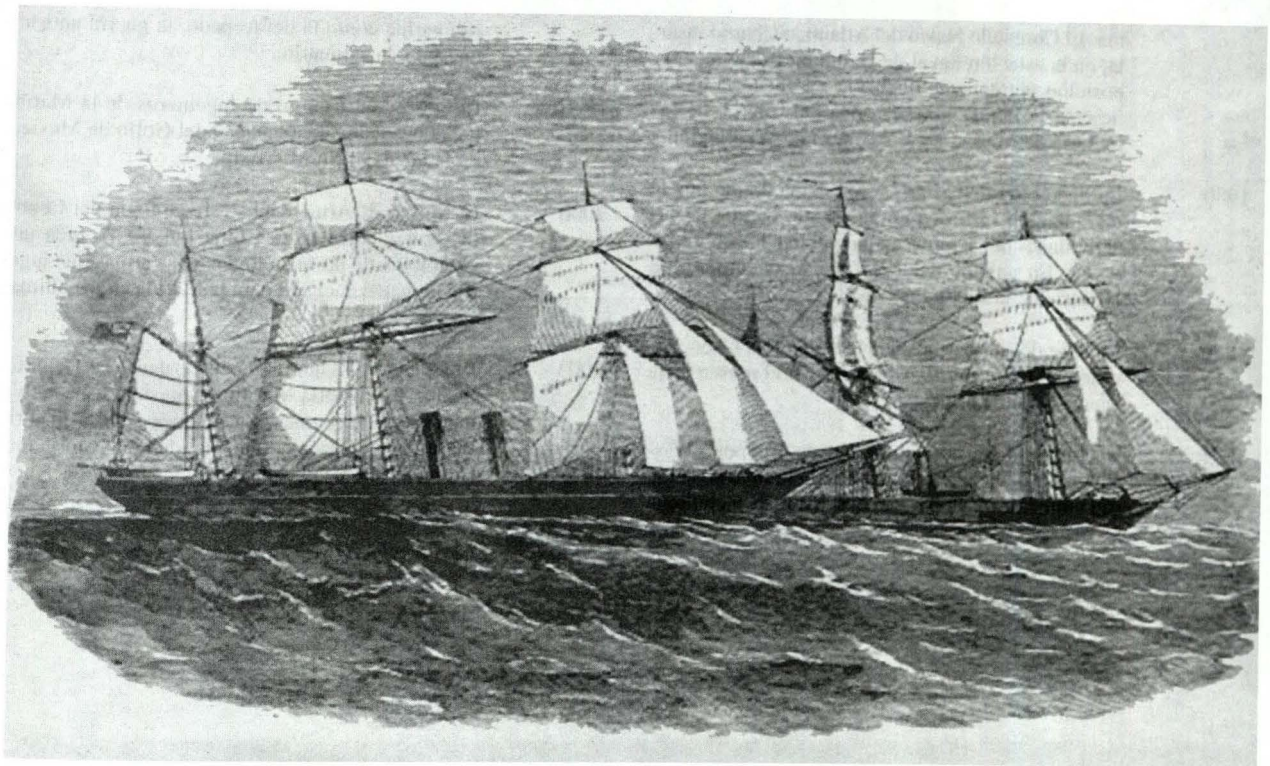
1945 La Secretaría de Construcciones Navales establece la Oficina del Curador de Diseños Navales para continuar la adquisición de planos y diseños en cumplimiento de una ordenanza de 1883. Hoy, con el auspicio del Centro de Guerra Naval en Superficie y el Comando de Sistemas Navales y del Centro Histórico Naval, la colección de planos y modelos es de más de 2.100 modelos de buques y aviones.

1947 Se establece el museo del Cuerpo de Ingeniería de la Marina en Port Hueneme, California, con su archivo correspondiente.

1948 Con la recomendación del almirante Raymond Spruance, el secretario de Marina aprueba el establecimiento de la cátedra de historia marítima en el Colegio de Guerra Naval, que posteriormente fue llamada la cátedra King en honor del almirante Ernest J. King. El USS *Texas* se convierte en un monumento conmemorativo y museo en el parque estatal San Jacinto en Texas.

1949 La Oficina de Historia Naval y la Oficina de Registro Naval y Bibliografía se fusionan para crear la División Naval de Registros y Bibliografía de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales. En 1952 se renombra la dependencia como División de Historia Naval a cargo del director de Historia Naval.

1952 El Comité Asesor de la Secretaría Naval sobre Historia Naval, un grupo independiente de expertos sobre historia naval, es creado para asesorar a la Marina en sus programas históricos. Desde entonces, este Comité cuenta entre sus miembros con distinguidos historiadores como Samuel Flagg Bemis, Francis L. Berkeley, James Field, John Kemble, Alan Nevins, Walter Muir Whitehill y oficiales en situación de retiro, museógrafos y bibliotecarios profesionales.



Corsarios de la Guerra civil norteamericana (1861-1865).

1957 La Marina trasfiere en propiedad a una organización privada el USS *Olimpia*, nave insignia del almirante Dewey, para su exhibición y preservación.

1960 Se establece el primer Museo del Cuerpo de Infantería de Marina en Quántico, Virginia. Entre 1972 y 1973 el museo estuvo a cargo de la División de Historia y Museos. La colección pasó al primer piso de Centro Histórico del Cuerpo de Infantería de Marina en el arsenal de la Marina entre 1976 - 1977, donde permanece hasta nuestros días.

1961 El Centro de Exhibición Histórico Naval, antecesor del Museo Naval, se establece en Washington. Abre sus puertas en 1963.

1963 Se establece el Museo de la Estación Naval de Pensacola, hoy museo de aviación naval.

1964 El Museo y Centro histórico de la Fuerza de Submarinos en New London, Conn, se establece con material adquirido de la colección de la Electric Boat Company.

1967 El Servicio de Guardacostas crea un departamento histórico. La Academia de Guardacostas establece un museo en New London, Conn, para complementar su programa de instrucción. En 1971 se instala en el Museo de Guardacostas de los Estados Unidos.

1970 El Colegio de Guerra Naval crea la colección histórico-naval con sus archivos, manuscritos y rarezas bibliográficas.

1972 La Academia Naval de los Estados Unidos convoca el primer simposio histórico que luego se hace bianual y en la conferencia académica más importante sobre historia naval norteamericana.

1974 La Escuela de Abastecimiento de la Marina en Atenas, Georgia, establece su museo.

1976 Se crea la fundación sin fines de lucro USS *Constitution.*

1977 El Laboratorio de Investigación Naval establece su oficina histórica. El Centro Histórico del Cuerpo de Infantería de Marina en el dique de Washington abre sus puertas a la división de museos e historia del cuerpo, formada en 1973 a cargo del brigadier general Edwin H. Simmons, USMC.

1978 Un museo dedicado a las pruebas de aviación se instala en la Estación Aeronaval de Patuxent, en Maryland. El Colegio de Guerra Naval abre un museo en el primer salón de clases del colegio. El cuerpo aéreo de la Infantería de Marina crea su museo, el que luego rebautizan como Museo Aeroterrestre del Cuerpo de Infantería de Marina en 1983 como una sección de la División de Museos e Historia. El museo ocupa muchos hangares y edificios de almacenamiento de la base de Quántico, Virginia, antes de cerrar al público para la creación de un gran museo del Cuerpo de Infantería de Marina el 2005 - 2006.

1979 La Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos en Kings Point, New York, establece un museo para la enseñanza de la historia maríti-

ma. El Comando Naval del Atlántico Central instala, en la estación naval de Hampton Road, una exposición permanente dedicada a la historia naval. Se crea la Fundación Histórica del Cuerpo de Infantería de Marina en el Astillero de Washington.

1980 La Secretaría de Cirugía y Medicina define que la recopilación histórica en su campo es una de las actividades del seminario que publica la Navy Medicine. En setiembre del 2002 se crea la Oficina de Historia de la Medicina Naval.

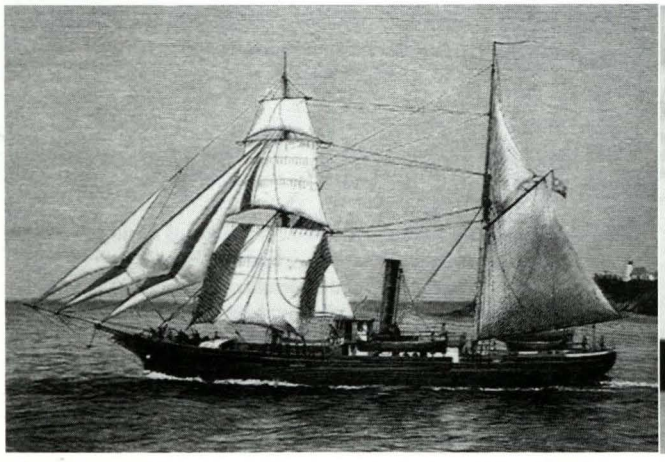
1986 La base de submarinos de New London, Conn, adquiere el USS *Nautilius* para formar el museo de la fuerza de submarinos.

1991 Se funda el museo submarino en Keyport, Washington, dedicado a la historia de la investigación del ambiente oceánico y el desarrollo de tecnología submarina como la del torpedo, la guerra antisubmarina y la submarina.

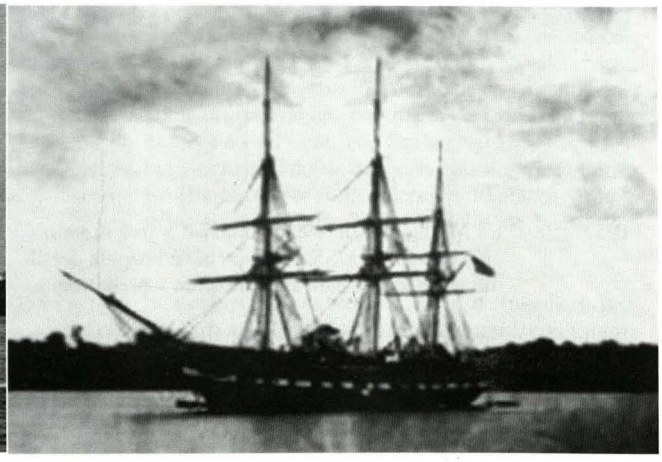
1995 El museo del Cuerpo de Ingenieros de la Marina crea una sucursal en la costa del Golfo de México, en la boca del río Mississipi.

2000 El Museo de Armamento y Tecnología del Centro de Armas Navales en China Lake, CA. crea una exhibición de las tecnologías y las armas que jugaron un papel decisivo para la Marina en las últimas seis décadas.

2003 El Colegio de Guerra Naval instaura su Departamento de Historia Marítima, consolida sus actividades y colecciones en el campo de la historia marítima estableciendo una unidad de historia marítima básica y aplicada.



Buque del Servicio de Aduana de Estados Unidos (1870).

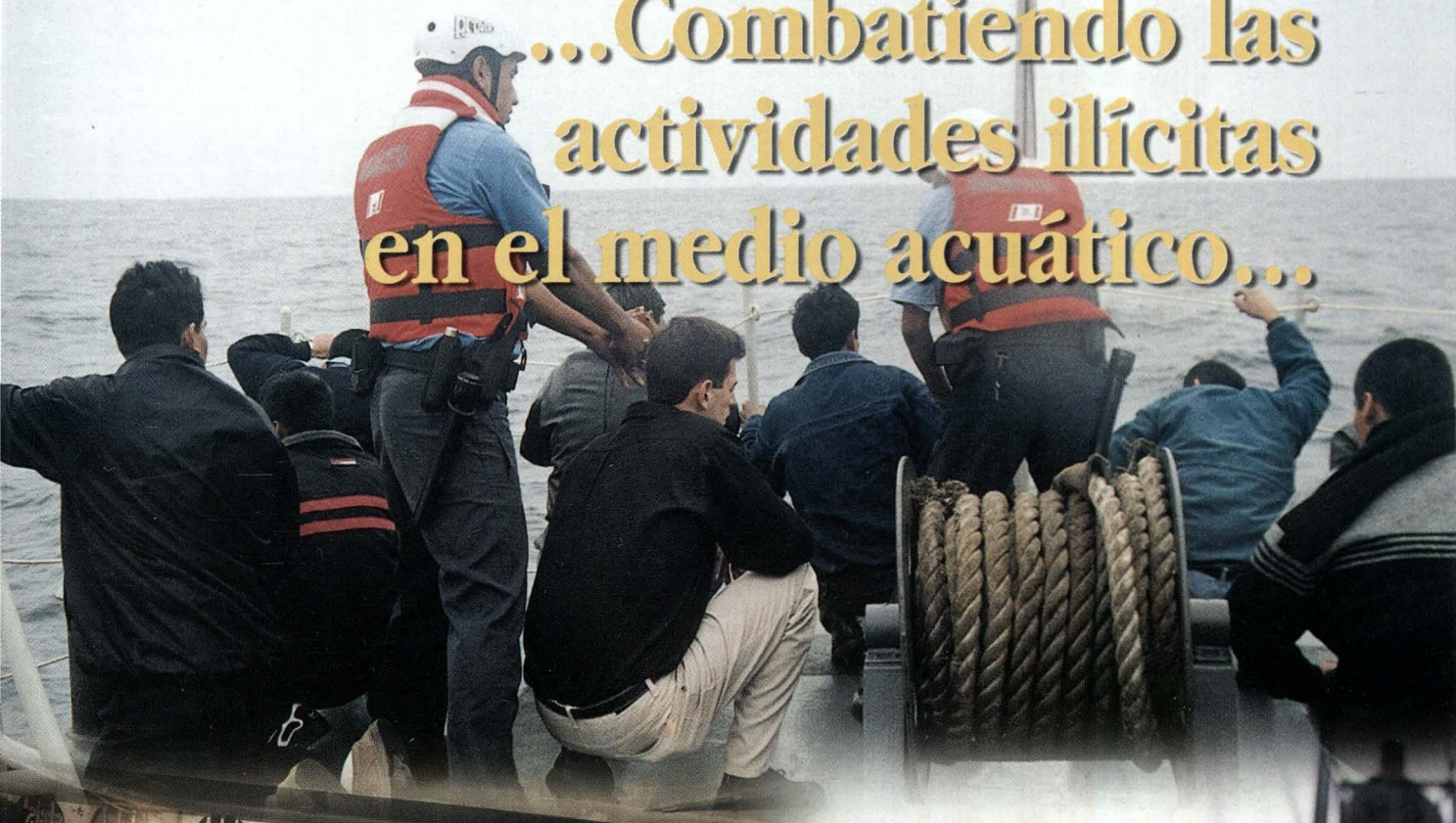


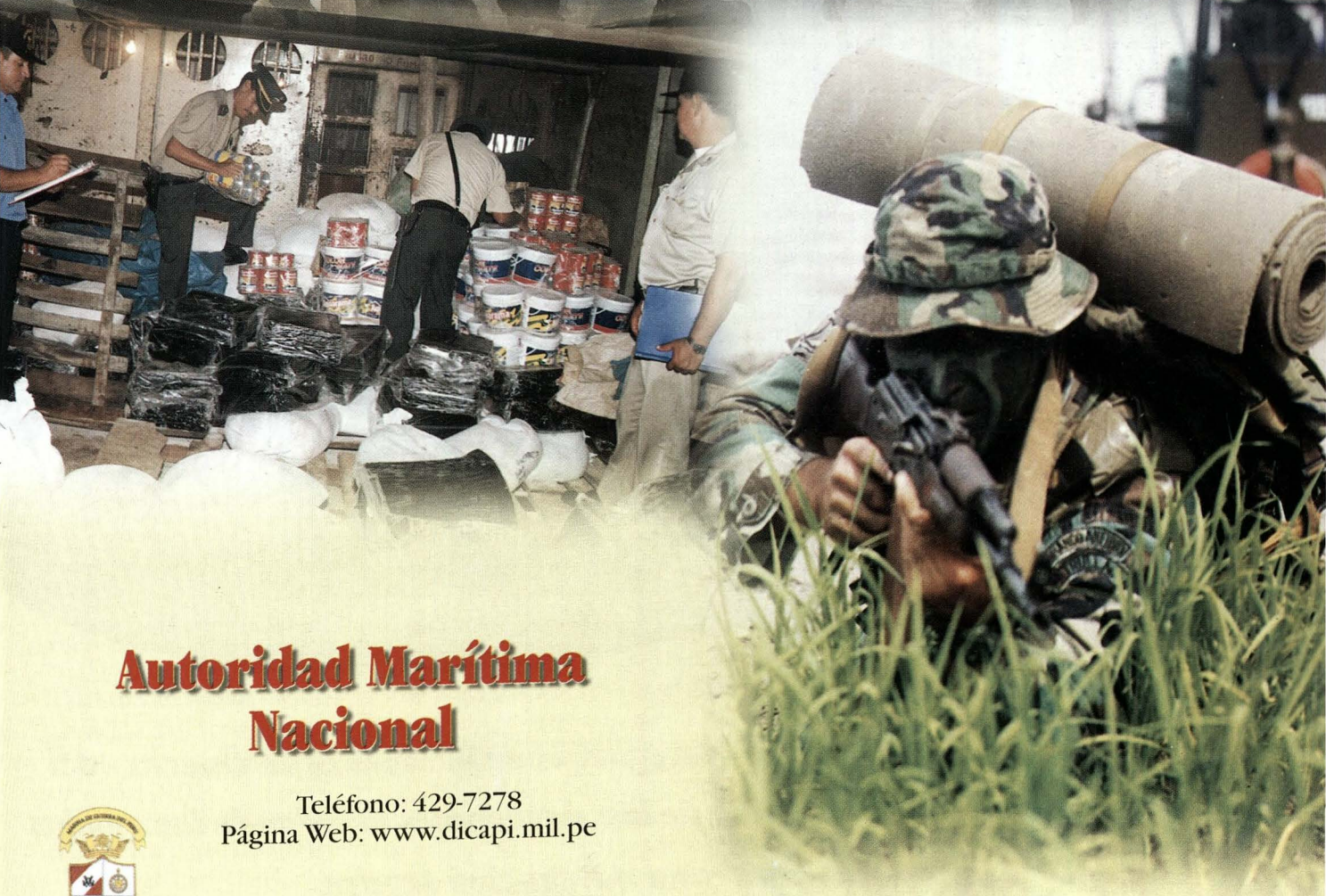
USS Constelation, *el último buque a vela de la Marina de los Estados Unidos.*

** *Traducción del artículo por Héctor López Aréstegui, publicado en la revista del Naval War College, edición de la primavera del 2003, pp 13–38.*

GUARDACOSTAS

...Combatiendo las actividades ilícitas en el medio acuático...





Autoridad Marítima Nacional

Teléfono: 429-7278
Página Web: www.dicapi.mil.pe

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Trazando el Rumbo



Dirección de Hidrografía y Navegación

Marina de Guerra del Perú

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú continúa trazando el rumbo de los navegantes brindando las ayudas necesarias para una navegación segura.

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



María del Pilar Fortunic Oliveira

Isla San Lorenzo
Puesta en valor del patrimonio natural y cultural

El proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo' se lleva a cabo desde 1995 impulsado por la Marina de Guerra del Perú. Dirigido por un Comité de Trabajo presidido por el Director de Intereses Marítimos e Información e integrado por oficiales e investigadores civiles, el proyecto tiene como objetivo central conservar y difundir la importancia del mar para los peruanos en todos los tiempos. En 1997, la Marina y el Instituto Nacional de Cultura firmaron un convenio de Cooperación Interinstitucional, en cuyo marco en el cual se desarrolla el presente proyecto de recuperación y conservación del patrimonio en el ámbito marítimo.

Por patrimonio cultural entendemos todos los restos de actividad humana de época pasada (Reglamento de Investigaciones Arqueológicas – INC. Resolución Suprema No. 004-2000-ED del 25 de enero del 2000). En San Lorenzo, el proyecto tiene registrado restos de actividad de época prehispánica, colonial y republicana, de acontecimientos de importancia en la historia de la nación. Esta riqueza cultural de la isla se debe a su ubicación geográfica –costa central del Perú y cercanía al litoral– que la convirtió en una estación marítima ancestral. A este patrimonio cultural sumamos su patrimonio natural que incluye, paisaje, geología, biodiversidad de especies y recursos marinos diversos, lo cual convierte a la isla San Lorenzo en una reserva de gran valor.

Las áreas de valor patrimonial, donde se encuentran concentrados vestigios y riqueza natural, reúnen las condiciones para ser declaradas áreas protegidas en la categoría de Santuario Histórico Natural. Estos Santuarios están destinados a la protección de fauna, flora, geología, paisaje y escenarios naturales en los que se desarrollaron acciones históricas relevantes. Desarrollar este potencial es el objetivo del plan integral del proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo'. El presente artículo es un avance de resultados.

LA PUESTA EN VALOR

El trabajo de puesta en valor actualmente se viene desarrollando a través de varias líneas de trabajo: gabinete e investigación histórica, trabajo de campo, conservación museográfica y difusión.

El trabajo de gabinete e investigación histórica es una labor muy detallada donde cabe destacar el aporte de todos los investigadores, y si bien la información es abundante, ella se encuentra dispersa, principalmente la relativa a la época colonial. Al Decreto Supremo de 1983 que menciona el funcionamiento de un lazareto en la isla, que compartió el Dr. Uriel García generosamente, sumamos otro aporte sustancial del Dr. Humberto Currarino, quien puso, igualmente, a disposición del proyecto su archivo bibliográfico y fotográfico donde registra alrededor de noventa fotos de San Lorenzo y del complejo de islas que datan de fines del siglo XIX y primeras décadas del XX. El capitán de fragata e historiador John Rodríguez Asti, secretario del comité de trabajo del proyecto aportó con dos monografías de igual valor: "Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema" y "La Expedición Holandesa de Jacques Clerk L´Hermite". La consolidación de una amplia bibliografía sobre islas es uno de los objetivos que nos hemos trazado y una contribución a los interesados en el tema.

El trabajo de campo tiene por finalidad elaborar el catastro integral del patrimonio natural y cultural de la isla. Con este trabajo se registran todos los sitios con evidencias de cultura material y riqueza natural, lo que nos permite disponer de un plano de ubicación y extensión a la par de recuperar las evidencias.

La colección museográfica registra y conserva todos los vestigios de cultura material y natural que se recuperen durante el trabajo de campo, lo cual incluye la implementación de un depósito museográfico y una sala de exhibición.

La difusión de avances y resultados del proyecto es conducida por la Dirección de Intereses Marítimos e Información. Cabe resaltar que el interés del proyecto se da tanto a nivel nacional como internacional destacando la participación de la empresa de reportajes televisivos Engels Brothers Media Inc. y de la televisión nacional, que posibilitaron el financiamiento de la temporada 2003-2004.

EL CATASTRO INTEGRAL

Elaborar el Catastro Integral del patrimonio natural y cultural de la isla es uno de los objetivos centrales del trabajo de campo. El otro objetivo central es la recuperación de vestigios con el consiguiente incremento de la colección museográfica. El catastro y el incremento de la colección, se desarrollan a través de la excavación arqueológica y la exploración.

La excavación arqueológica, iniciada en abril del 2003, tuvo como punto de partida los cementerios arqueológicos identificados tanto en el Catastro del INC – 1974, el Catastro Instituto Riva Agüero-Marina de Guerra 1999, referencias bibliográficas de la expedición Uhle 1906-07 y las exploraciones realizadas por el Museo Naval 1995-2003. En ambos catastros se registraron las dos grandes áreas con entierros: Caleta Panteón y Caleta La Cruz. Ambas caletas se encuentran en el flanco oriental mirando al litoral.

Los entierros registrados hasta la fecha en Caleta Panteón corresponden al siglo XIX y principios del XX. Los contextos funerarios corresponden al panteón de la Estación Sanitaria y a un componente militar aún por definir su origen. En esta misma área se han encontrado restos de ocupación colonial, piezas sueltas de origen prehispánico y vestigios de la época de la Guerra del Pacífico 1880-1881 (pabellón). No se descarta aún la posibilidad que en el área existan entierros de otras épocas, con especial interés en confirmar o descartar la presencia de los entierros correspondientes a los marinos fallecidos por peste de la expedición holandesa que, bajo el mando de Jacques L´Hermite, amenazó el Callao en 1624, los cuales hasta la fecha no han sido ubicados.

El cementerio de Caleta La Cruz corresponde a época prehispánica. Son dos grandes áreas colindantes y una zona de ocupación doméstica. Al parecer no es un cementerio exclusivo de elite, existiendo una población variada con enterramientos de diferentes status, perteneciente a la civilización Ichma (siglo XIII-XVI). Son los arqueólogos que presentan en este artículo un resumen detallado del trabajo realizado. El compromiso adquirido es convertir estos cementerios olvidados en camposantos, en respeto y conmemoración de la memoria, reconocidos oficialmente como Patrimonio Cultural de la Nación.

LA EXPLORACIÓN

La exploración a la isla se lleva a cabo en paralelo a la excavación arqueológica. A los dos cementerios históricos les corresponde un perímetro adyacente. Caleta Panteón y la Estación Sanitaria son una unidad encontrándose en su periferia entierros dispersos, conchales, canteras y en el otro flanco, uno de los polígonos de tiro. En Caleta La Cruz, las dos grandes áreas de entierros y la zona de uso doméstico, las integramos a una periferia que incluye la zo-

na de eco, las terrazas de piedra, las cumbres, los conchales y las grutas. Toda esta área, que abarca flanco oriental, sur y occidental, litoral y cumbre, la denominamos Complejo Guanay.

Importante es mencionar que dado el uso de la isla de tan larga data, se superponen evidencias de diferentes épocas y eventos, tal es el caso de los conchales que se encuentran por diversas zonas de la isla y que estudiándolos a profundidad nos dirán su origen y quiénes fueron sus usuarios. Mientras la exploración los va registrando.



Conchal, flanco oriental.

Una situación parecida se da con otro de los grandes recursos de la isla: el guano. Explotado desde época prehispánica, en menor escala durante la colonia y a gran escala durante la república, San Lorenzo es un gran habitat de aves, y en especial de guanayes y piqueros, aves guaneras por excelencia. En Complejo Guanay, al extremo sur de la isla, es donde estas dos especies tienen su hábitat natural y donde observamos estructuras de piedra de diferentes diseños y tecnología para su explotación organizada. En este mismo complejo operaron en el siglo XIX y principios del XX, la Compañía del Guano y concesionarios de extracción de recursos geológicos quedando evidencia de su paso. La explotación de canteras y recursos minerales también se dio en diversas zonas de la isla y por diferentes ocupaciones.



Punta Gruta, flanco oriental. Diversidad de gaviotas: serrana, gris, dominicana, de Franklin y gaviotín común.



Complejo Guanay, flanco occidental. Se puede apreciar los muros de contención del guano.

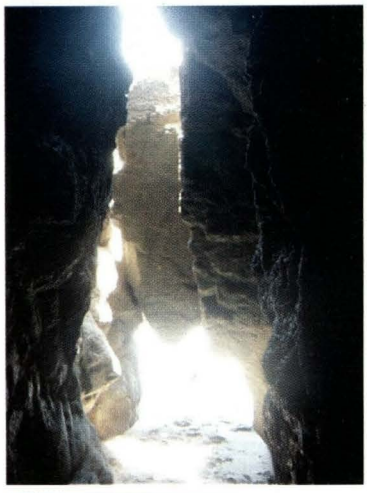


Complejo Guanay, sur. Zona de anidación de piqueros.



María del Pilar Fortunic Oliveira (Lima, Perú)
Antropóloga graduada en la Pontificia Universidad Católica del Perú, dedicada a la investigación académica y puesta en valor del patrimonio cultural. Actualmente, es miembro del Comité de Trabajo del Proyecto de la Isla San Lorenzo y de Arqueología Subacuática de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina.

Toda esta superposición de evidencias de diversas épocas nos llevan a una pregunta vital: ¿desde qué época hay presencia humana en la isla?, ¿con el desarrollo de la navegación?, ¿con la línea de mar por debajo de la actual? El cementerio prehispánico de Caleta La Cruz-Complejo Guanay, es la evidencia más contundente de uso de la isla de manera organizada durante época prehispánica. Los conchales que se estudiaron durante el Catastro INC – 1974 se estimaron corresponden a una época anterior, el precerámico (sin cerámica: +1100 a 1000 a.C.), en ellos se halló implementos completos (palitos) para hacer fuego, artefactos líticos, telas, redes, cordelerías, maíz que se calcularon databan entre 2000 a 2500 a.C. El estudio de los conchales es de suma importancia para responder esta interrogante. Del mismo modo lo es la exploración y registro de las grutas, las cuales son a nivel universal un hábitat natural de refugio tanto para los cazadores-recolectores de la prehistoria, como en épocas posteriores. Dada la inclemencia del sol y del frío, la intemperie en la isla obliga a buscar refugio. Las grutas son, a vista del catastro actual, sitios con alta probabilidad de encontrar restos de ocupación humana. Hasta la fecha tenemos registrados cinco puntos de grutas: en Complejo Guanay, flanco sur y occidental; en Punta Gruta y Cerro La Mina, ambos flancos.



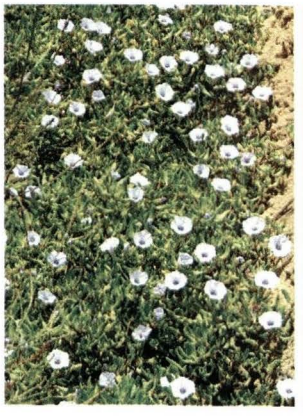
Con la exploración se registran sitios de probable uso humano, para su siguiente estudio a profundidad. Izquierda- Gruta ubicada en el flanco oriental norte, en la zona denominada Complejo Huachac. Abajo- Cumbre Complejo Guanay, flanco oriental. Estructura ¿natural o artificial?



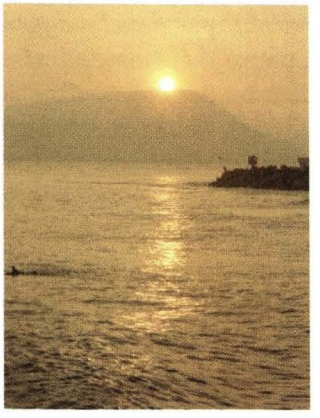
Una segunda pregunta de vital importancia que nos hacemos es el uso de la isla como espacio sagrado durante época prehispánica y donde está la huella de sus espacios rituales. Al Complejo Guanay -y Punta Gruta- sumamos otra área de gran interés: el Cerro La Mina-Cabezo Norte, zona denominada Huachac por los pescadores nativos, vocablo quechua asociado a la fertilidad del mar (huachac: "la que pare"). En esta misma zona tenemos dos de los puntos de grutas registrados. La cumbre del cerro más alto de la isla con sus megalitos, cauces secos, vegetación anual y estacional es la cumbre en que cuenta la leyenda existió el templo a la Luna. Entre ambas cumbres, alineada con las huacas de Maranga, podemos observar la puesta de Sol en ambos equinoccios y la puesta de Luna en enero-febrero, mas, para afirmar cualquier hipótesis, necesitamos seguir incrementando los hallazgos de cultura material y documental.



Cumbre del Cerro La Mina (496 msnm). Complejo Huachac.



Flora y Megalito, en proceso de estudio.



Puesta de Sol, 18 marzo 2004.

La exploración de la isla no puede dejar de abarcar el perímetro subacuático. En esta temporada de trabajo de campo, los arqueólogos, con los demás miembros del campamento, iniciaron la exploración subacuática a baja profundidad hallando un proyectil de inicio del s. XX y una reja de fierro con diseño ornamental probablemente de fines del s. XIX. La

exploración subacuática de mayor profundidad se llevará a cabo con la participación de buzos profesionales civiles y de la Marina, conjuntamente con los investigadores del proyecto. Se tiene contemplado empezar la exploración por el flanco oriental, desde el Cabezo Norte a Caleta La Cruz, abarcando desde la playa a una distancia de 200 m. (aprox. 10 a 12 m. de profundidad).

En las actividades relativas al patrimonio natural, los avances se dan en la realización del censo de especies que incluye flora y fauna. La metodología en la recolección de información divide la isla por niveles: supramareal (por encima del nivel del mar), intermareal (franja de litoral entre marea alta y baja) y submareal (acuática). En la presente temporada, se tiene previsto cubrir el área del Complejo Guanay, del Complejo Huachac, y todo el flanco oriental (submareal).

Es interesante asociar el término quechua Huachac "la que pare", con la zona intermareal de la isla, que al igual que la pradera de sargazos, es un hábitat protegido para la fauna juvenil: toda esta franja, sobre todo en las zonas rocosas, se encuentra poblada por fauna recién nacida.

A la fecha se tienen registradas alrededor de ciento cincuenta y tres especies y el trabajo recién se ha iniciado. De las áreas de gran concentración identificadas, hay dos que se encuentran bajo normas de protección por parte del Estado: la pradera de sargazos, al ser hábitat ideal de fauna juvenil permitiendo la reproducción especialmente del pejerrey y la pintadilla, ubicada en el flanco oriental y el banco natural de conchas de abanico ubicado entre el sur de San Lorenzo (Complejo Guanay) y El Frontón.







Variedades de la anemona común (phymactis clematis). Zona intermareal.



Pradera de sargazos (macrocistix pyrifera). Hábitat de fauna juvenil, flanco oriental.



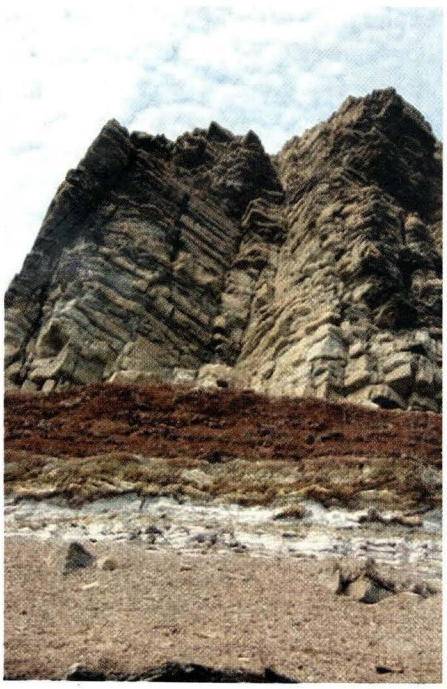
Banco de conchas de abanico, isla Redonda y El Frontón.



Cortesía Eugenio Oliveira.

Colonia de lobos (otaria byronia) en islas Palominos. En el horizonte se puede apreciar San Lorenzo, Cabinzas y El Frontón.

Estratigrafía, flanco oriental.



Paralelo al trabajo expuesto, registramos cortes geológicos con terrazas de estratigrafía de valor científico y la deposición de fósiles esperando, con verdadero interés, se sumen al equipo de investigación los especialistas.

CRONOLOGÍA ISLA SAN LORENZO

Período geológico límite Jurásico-Cretásico. *Levantamiento de la cordillera andina.Formación de la isla San Lorenzo. Fósiles de fauna y flora en la isla: trigonias, amonites, lamelibranquios…*	145-65 millones de años
La cordillera continuó levantándose hasta formar un volumen montañoso.	40-6 millones de años
Modelado de los grandes rasgos del paisaje de la costa peruana.	7 a 2 millones de años
…	¿?
Última glaciación conocida (Würm/Winsconsin) Eustatismo: fluctuaciones de la línea de playa.	70- 10000 a.C.
El nivel del mar en la costa central del Perú estaba aprox. 120 m. por debajo del actual. En ese contexto, San Lorenzo era parte de tierra continental (isla/cerro).	12-10000 a.C.
Fin de la última glaciación conocida, aumenta el nivel del mar. Se reduce el ancho de costa en kilómetros.	10-8000 a.C.
Poblamiento de los Andes. Evidencias de ocupación humana en la Costa Central.	11-6000 a.C.
Primeros humanos en la isla.	¿?
Explotación de recursos marinos, vestigios culturales en conchal precerámico. Se halló instrumentos para hacer fuego, artefactos líticos, maíz, algodón y mate. A la fecha es la evidencia más antigua del uso de la isla.	2500 a.C.
Línea actual de playa.	2000 a.C.
¿Uso de la isla como espacio sagrado?	¿?
Espacio ritual funerario, cementerio del período Ichma, Caleta La Cruz, Complejo Guanay. Incluye vestigios de asentamiento con estructuras de piedra. Conchales. Actualmente en investigación.	1200-1532 d.C.
En las primeras décadas de la Colonia, la isla fue dada en Encomienda al español Diego Rivera, lo que se deduce incluía población nativa tributaria propia de la zona.	15…
Preso en la isla –por unos días– el Virrey Blasco Núñez de Vela.	1544
Después del Combate de Cerro Azul, en el cual enfrentó a la Armada del Mar del Sur, recala en la isla por unos días, el corsario Joris van Spilbergen. Antes de retirarse dispara su artillería contra el Callao.	julio 1615
Expedición holandesa al mando de Jacques Clerk L´Hermite, sitia al Callao. Parte de la tripulación es víctima mortal de la peste –incluido L´Hermite– y son enterrados en la isla.	1624
Explotación de las canteras de piedra para apoyar la construcción de las murallas del Callao Antiguo y sus baluartes (Virrey Pedro de Toledo).	1640
Trabajos forzados indígenas (extirpación de idolatrías).	1660

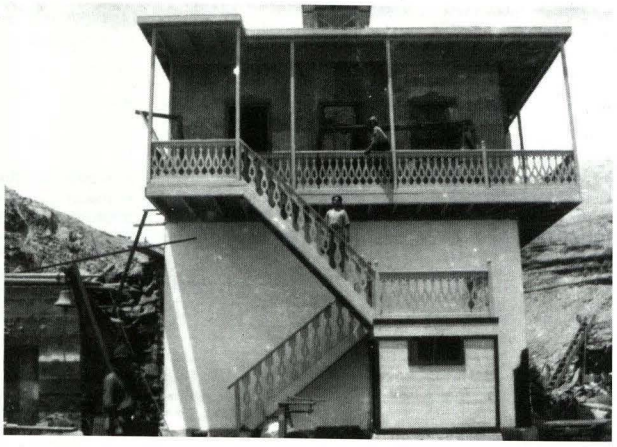
Maremoto azota el Callao. Destrucción total del puerto.	1746
Construcción del Real Felipe apoyada en la explotación de las canteras de San Lorenzo y la utilización de huevos de guanayes (argamaza).	1747-1783
Vestigios de un campamento temporal, con evidencias materiales de uso doméstico: estructuras del rancho, restos orgánicos, fragmento de impresiones en latín. Caleta Panteón. Actualmente en investigación.	fines s. XVIII
La flota de la Expedición Libertadora al mando del vicealmirante Lord Cochrane acantona en la isla. Liberan a los presos patriotas, instalan una factoría de explosivos y atacan el Callao.	1819
Por Decreto Supremo de Gobierno se dispone el funcionamiento de un lazareto en la isla San Lorenzo como parte de las medidas para prevenir el ingreso de una epidemia del "cólera morbus" en territorio peruano. Esta estación cuarentenaria dispuso de su propio Panteón, el que a la fecha está siendo estudiado.	1833
Charles Darwin, durante su viaje alrededor del mundo, recala en el Callao durante seis semanas y recorre la isla reconociendo parte de su vegetación, su geología, las fluctuaciones del nivel del mar y los conchales con restos de vestigios culturales prehispánicos (hilo de algodón, junco tejido, maíz).	1835
Se inicia la exportación del guano peruano a gran escala.	1841
Naufraga la fragata inglesa Lord Wellington *frente a la isla.*	13 octubre 1851
Después del Combate del 2 de Mayo, la flota española se retira a San Lorenzo donde entierran a sus combatientes (los que posteriormente, durante la ocupación chilena, son trasladados fuera de la isla). Reparan las averías de sus naves y hunden una embarcación dañada capturada en Chile, el paquete Maule. *El día 10 parte rumbo al Atlántico.*	2 al 10 de mayo 1866
Miguel Grau, Ferreyros, García y García, entre otros marinos, son confinados a la isla por oponerse al nombramiento del comodoro norteamericano John Randolph Tucker como Jefe de la Escuadra Peruana. En enero de 1867 el Consejo de Guerra los declara inocentes.	15 agosto 1866
Guerra del Pacífico - Bloqueo al puerto del Callao.	abril 1880- enero 1881
Bloqueo al Callao desde la isla. Evidencias de entierros de marinos, muertos en acción de armas: en 1980 se halló un pabellón chileno en uno de los contextos funerarios de Caleta Panteón. Actualmente la zona está siendo estudiada. *Registro de enfrentamientos:* * *Nave peruana* Urcos, *al mando del alférez Valle Riestra, pone en fuga a las lanchas chilenas* Janequeo *y* Guacolda. * *La lancha* Independencia, *al mando del teniente segundo José Gálvez, enfrenta a la* Janequeo, *hundiéndose ambas.* * *Incursiones de combatientes peruanos sobre la isla.* * *Combate generalizado. La lancha peruana* Arnao, *al mando del teniente primero Antonio Jimeno, es impactada.*	23 abril 24 mayo 16 junio, 22 agosto, 15 y 16 setiembre 6 diciembre
Naufraga la goleta nacional Anita Garibaldi *en las inmediaciones.*	5 julio 1888
Opera la fundición del inglés Mr. Harris. Los franceses, señores Honoré explotan las canteras del norte.	1891
Explotación de vetas de cuarzo.	1890-1915
Reconstrucción del Lazareto (Estación Sanitaria). Mientras, el pontón Perú *funciona como tal.*	1898
Factoría de explosivos.	1905
Arqueólogo Max Uhle trabaja en la isla.	1906 y 1907
Naufragio de la fragata Italia.	anterior a 1913
Resolución de Gobierno restringiendo la extracción de piedras de las canteras de San Lorenzo con el fin de destinarlas exclusivamente para la construcción de obras portuarias en el Callao y a la construcción del Malecón Figueredo. Sólo será permitida la extracción con autorización especial del Supremo Gobierno.	20 julio 1915
El Gobierno funda la Compañía Administradora del Guano encargada de controlar la explotación del guano en beneficio del Estado.	1919
Durante el gobierno de A.B. Leguía, opositores políticos fueron recluidos en la isla.	1919 -1930
Inauguración de la Base Naval – MGP, la que opera hasta la fecha.	26 setiembre 1926
Durante el gobierno de Luis M. Sánchez Cerro se da la ley de 'emergencia' para reprimir diversos levantamientos políticos. Uno de estos levantamientos tuvo como consecuencia el fusilamiento de ocho marineros en San Lorenzo.	11 de mayo 1932
Continúa operando la Compañía del Guano.	1950
Primer Catastro Arqueológico de la isla, realizado por el Instituto Riva Agüero y el Instituto Nacional de Cultura.	1974
Terrorista Abimael Guzmán (SL) preso en San Lorenzo los primeros meses de su confinamiento.	1992
'Proyecto puesta en valor del patrimonio natural y cultural de la isla San Lorenzo' - Marina de Guerra del Perú.	1995-2004

Nuestro agradecimiento al equipo del campamento: asistentes de campo y excavadores. A los especialistas invitados: Dr. Uriel García y Guido Lombardi Almonacín, especialistas en paleopatología; al arqueólogo Aurelio Rodríguez, especialista en prospección y fotografía de altura; al biólogo Jorge Troll, y a Rodolfo Molina por su fotografía artística. Al Dr. Humberto Currarino, al compartir con el proyecto su archivo fotográfico. Un agradecimiento especial a la Marina de Guerra del Perú, a la Dirección de Intereses Marítimos e Información, a la Dirección de Hidrografía y Navegación y a la Estación Naval de San Lorenzo por la logística brindada permanentemente. Nuestro reconocimiento a quienes con su aporte privado hicieron posible el desarrollo de esta Temporada 2003-2004.

Colección museográfica.



Compañía del Guano.



Archivo H. Currarino.

BIBLIOGRAFÍA

- *Bonavia, Duccio.* Perú, Hombre e Historia. De los orígenes al siglo XV. *Fundación del Banco Continental para el Fomento de la Educación y la Cultura. Ediciones Edubanco. Lima, 1991.*
- *Bonilla, Heraclio (comp.).* Informes de los cónsules británicos 1826 – 1919. *Instituto de Estudios Peruanos – Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1976.*
- *Cárdenas M. Mercedes, Mac Kay F. Martín, Santa Cruz G. Raphael, Ugarte G. Azucena.* Informe Final de la Prospección Arqueológica de la Isla San Lorenzo. *Instituto Riva Agüero – Dirección de Intereses Marítimos, setiembre 1999. Proyecto 'Puesta en valor del patrimonio científico, histórico y arqueológico de la isla San Lorenzo' MGP.*
- *Cisneros, Carlos y García, Rómulo.* Guía del Viajero. Callao y sus alrededores. *Lima, 1898.*
- *Darwin, Charles.* Diario del viaje de un naturista alrededor del mundo. En el Navío de S.M. *Beagle. t. I y t. II, editorial Espasa Calpe, Madrid, 1940.*
- *Diario El Comercio.* Primeras planas del Siglo XX. *Lima, 2002.*
- *Fortunic Oliveira, María del Pilar.* La Isla San Lorenzo y su valor histórico. *En: Revista de Marina, Año 89 Nº 2, p.50-60. Lima, 1996.*
- *García Cáceres, Uriel.* El Cólera y la isla San Lorenzo en la Historia de la Medicina Social Peruana. Comentarios sobre un decreto precursor. *En: Revista de Marina, Año 96, No. 3. Lima, 2003.*
- *Henríquez, Luis. (1624)* Relación de lo sucedido con la armada holandesa desde el nueve de mayo de 1624 hasta 14 de agosto del dicho año. *Publicación de la Asociación Holandesa del Perú, Lima, s/f.*
- *Huapaya, Cirilo y Roselló, Lorenzo. Informe preliminar sobre sitios sin cerámica en la Isla San Lorenzo, Callao Perú. En Revista Arqueología PUC, Nº15-16, publicación Nº 96 del Instituto Riva Aguero, 1974-1975.*
- *Hudtwalcker, José A. y Pinilla, José.* Informe Excavación Arqueológica Caleta Panteón – INC. *Setiembre 2003. Proyecto "Puesta en Valor del Patrimonio Científico, Histórico y Arqueológico de la Isla San Lorenzo" MGP.*
- *Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Historia Marítima del Perú. *Lima, 1973*
- *Jones S., Martin R., Pilbeam D.* Human Evolution. *Cambridge University Press, 1992.*
- *León Canales, Elmo.* Los Primeros Pobladores de los Valles del Chillón, Rímac y Lurín. *Cortesía Arq. Aurelio Rodríguez.*
- *Marina de Guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos.* Compendio de Historia Naval y Marítima. *Lima, 1998.*
- *Melo, Rosendo.* Derrotero de la Costa del Perú. *2da. Ed. Lima, 1913.*
- *MNAAH, Informe Nª046-95/INC-Catastro-HW.* Registro de Evidencias Arqueológicas de la isla San Lorenzo-1974. *Catastro Milla. Pueblo Libre, octubre 1995.*
- *Ortíz Sotelo, Jorge.* El Almirante Miguel Grau (1834-1879) una aproximación biográfica. *Ed. Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Perú, 1999.*
- *Ortíz Sotelo, Jorge.* Arqueología submarina y naufragios en el Perú. *Revista de Marina, Año 96, No. 1 – abril 2003.*
- *Pulgar Vidal, Javier.* Las Ocho Regiones Naturales del Perú. *Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, Perú.*
- *Revista Perú Cronos.* El progreso de la explotación del guano en el Perú, como obra de la Cia. Administradora del Guano. *Perú, 1949.*
- *Rodríguez Asti, John.* Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema. La Expedición holandesa de Jacques Clerk L´Hermite.
- *Rosenzweig, Alfredo.* Geología de la Isla San Lorenzo. *Ministerio de Fomento y Obras Públicas, Instituto Nacional de Investigación y Fomento Mineros. Boletín N° 7. Preparado por el Instituto Geológico del Perú. Lima, 1953.*
- *Rostworowski, María.* Señoríos Indígenas de Lima y Canta. *Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 1978.*
- *Rostworowski, María.* Ensayos de Historia Andina. *Elites, Etnias, Recursos. Instituto de Estudios Peruanos. Lima, 1993.*
- *Valcárcel, Luis. Historia del Perú Antiguo. Ed. Mejía Baca. 4ta. Edición. Lima, 1984.*


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

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

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

Av. Gamarra 500 Chucuito – Callao 05

Teléfonos:
(00511) 453-0281 (00511) 453-0724

Fax: 465-0305

E-mail: webmaster@navieracomercial.com

Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios



Préstamos FINMAR

del Banco de Comercio

El Préstamo más ventajoso del mercado para miembros de Marina de Guerra del Perú.

- Hasta 36 meses para pagar.
- Préstamos en efectivo y de consumo.
- Hasta S/17,000 soles, mediante descuento por planilla.
- Hasta S/40,000, mediante débito automático en cuentas de ahorro
- Disponible con o sin aval.

Para información adicional sírvase comunicarse con nosotros a la Central Telefónica 513-6000 anexo: 3721, 3749 y 3747; Nextel: 811*1627, 811*4638, 811*4621 y 814*7019

Juntos por tu bienestar!

BANCO DE COMERCIO

ágil, cálido, personal

Oficina Principal: Paseo de la República 3705 - San Isidro Central Telefónica: 513-6000
www.bancomercio.com

UAP

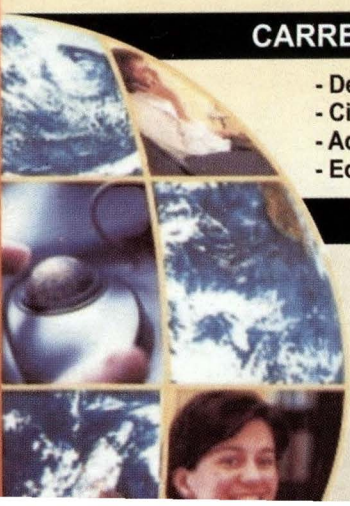
UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

EDUCACIÓN A DISTANCIA

VENTAJAS PARA LOS ALUMNOS

- Plataforma educativa de e-learning: **campus virtual.**
- Docentes especializados en la metodología de enseñanza-aprendizaje,
- Brindamos apoyo en tutorías telemáticas a nivel nacional en todas las asignaturas
- Materiales didácticos diseñados específicamente para educación a distancia. (textos, audio y video).
- Brindamos apoyo en tutorías presenciales en cada unidad descentralizada donde se matricule el alumno.
- Laboratorio con acceso Internet, biblioteca en cada unidad descentralizada.
- Planes de Estudio y sílabos modernos y orientados al mercado laboral.
- Carnet Universitario
- Convalidación de Cursos (Segunda Carrera, Traslados)
- Ingreso directo para titulados y/o mayores de 30 años (entrevista personal)

CARRERAS PROFESIONALES



- Derecho y Ciencias Políticas
- Ciencias Contables y Financieras
- Administración
- Educación

Informes e Inscripciones

LIMA
Jr. Cayetano Heredia 1092 - Jesús María
Telf.: 471-1462
266-0195 / 266-0196 Anexo 205
http://dued..uap.edu.pe dued@uap.edu.pe

Miembro de la
A.I.E.S.A.D.
Asociación Iberoamericana de Educación Superior a Distancia

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





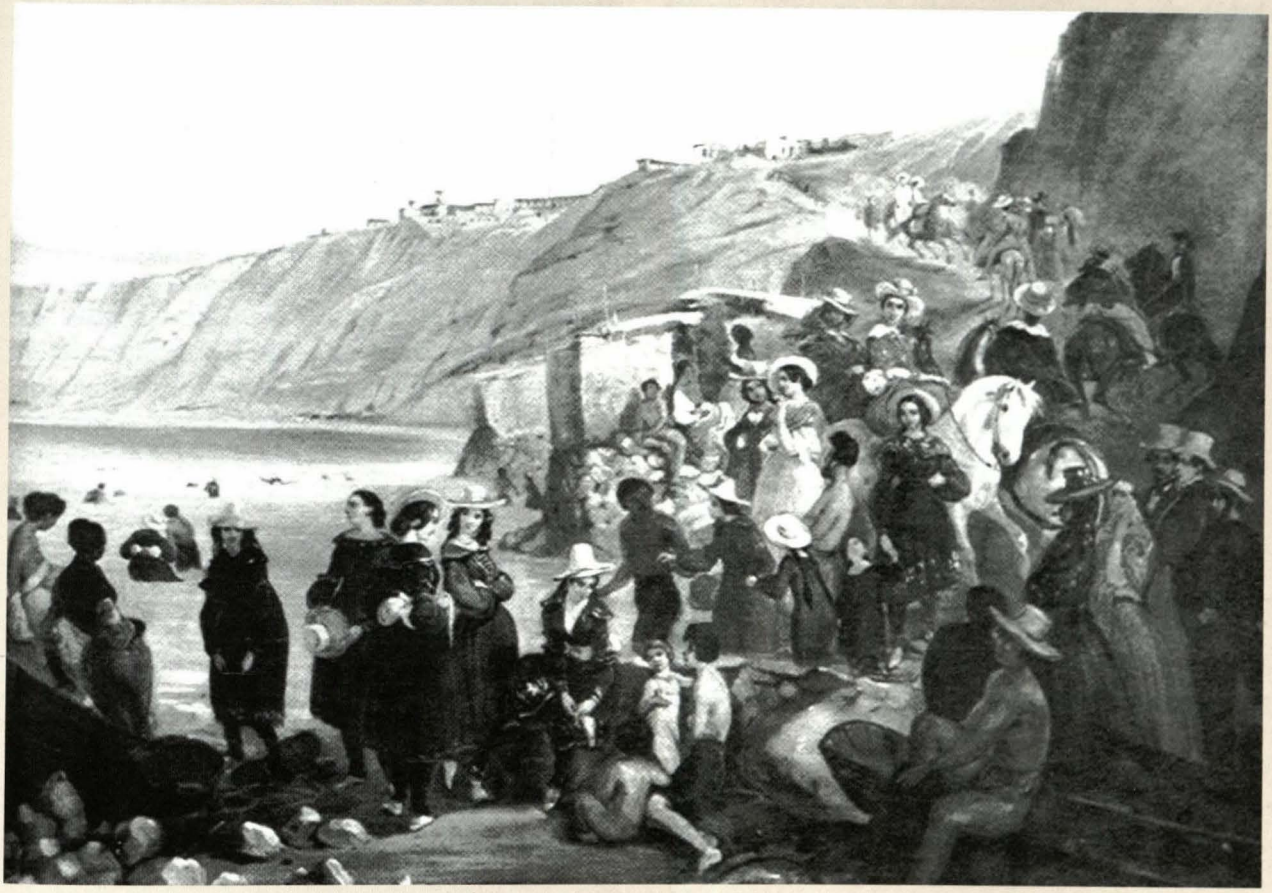
54 AÑOS COMO EMPRESA CONTRIBUYENDO CON LA DEFENSA Y EL DESARROLLO NACIONAL

GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 - Callao
Teléfono: (51-1) 4131140/4131129 Fax: (51-1) 4131130
Web: www.sima.com.pe - jangeles@sima.com.pe

CHORRILLOS: LOS INICIOS DE UN HISTÓRICO BALNEARIO

Héctor López Martínez



La playa de Chorrillos vista por el pincel de J.M. Rugendas, a mediados del siglo XIX.

Chorrillos es un nombre entrañable para quienes recordamos y sentimos, en todo momento, la historia de nuestra patria. Este balneario, de humildísimo origen, por obra del destino se convertiría en escenario de diversas etapas de nuestra andadura republicana. Allí, en la villa de José Olaya, el héroe de la Independencia, convivieron bronceados y hábiles pescadores que se ganaban la vida trabajando en el honrado oficio de San Pedro, junto con una variada gama de personajes que, por los más diversos motivos, se instalaban en Chorrillos durante los meses de verano para escapar de los 'calores' de Lima y otros, generalmente por motivos de salud, que permanecían todo el año gozando del 'temperamento' (clima) a las orillas del mar que, aliviaba sus males.

Muy pronto Chorrillos cobró fama al convertirse en el encontradero propicio de las personas –hombres y mujeres- amantes del juego. Sobre el tapete verde se ganaron y perdieron grandes fortunas. Haciendas, incluyendo esclavos negros y colonos chinos, pasaron de una mano a otra en contadas horas. Opulentos comerciantes o terratenientes, junto con sus familias, quedaron sumidos en la mayor pobreza por una mala 'racha' de un compulsivo jugador. Cho-

rrillos, pues, adquirió, sobre todo en los años del auge del guano, una cierta aureola de lugar pecaminoso, y peligroso, del cual se contaban infinitas anécdotas, algunas verdaderas y fantasiosas las más.

Lo cierto es que apenas el Perú ingresó en la senda del orden, con el advenimiento del general Ramón Castilla al poder, en 1845, Chorrillos comenzó a crecer y se convirtió en lugar de moda al cual gustaban concurrir las personas más pudientes de Lima. Comenzaron a construirse 'ranchos', que no se condecían con el nombre, pues muchos fueron residencias fastuosas, cada vez más numerosas. Su malecón se hizo famoso y el establecimiento de baños, al que había que bajar fatigosamente hacia 1850, recibió importantes mejoras para comodidad del público. Estos trabajos recibieron un fuerte impulso durante el segundo gobierno de Castilla, quien según refiere don Ricardo Palma en sus Tradiciones, "veraneaba en Chorrillos, y cuando a las dos de la tarde arreciaba el calor, se iba un par de horas a bordo; se arrellanaba en una mecedora en la toldilla de popa; el comandante (de uno de nuestros buques de guerra) le agasajaba con un vaso de refrigerante cerveza, y su excelencia, que siempre tuvo gran predilección por los marinos, convocaba en torno suyo a los oficiales, entregándose con ellos a expansiva conversación, la que concluía al 'picar' un guardián las cinco de la tarde, hora en que regresaba a tierra, llevándose siempre a uno de los oficiales francos para que le acompañase a comer[1]. Es necesario recordar que la construcción del muelle de Chorrillos se inició en 1861 y la obra fue dirigida por una comisión presidida por el intendente del balneario e integrada por los vecinos notables José Vicente Oyague y Manuel G. San Martín. La parte técnica estuvo a cargo de los ingenieros Prentice, Dupard y Bonnemaison.

Los progresos materiales de Chorrillos fueron constantes hasta convertirse en un lugar de gran belleza, una verdadera joya sobre la costa del Pacífico que arrancó entusiastas elogios a propios y extraños. En 1877, dos años antes que Chile nos declarara la guerra, escribía Mariano Felipe Paz Soldán en su ya clásico *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*: "Tiene 3,850 habitantes. La población ocupa una gran extensión; pocas calles se cortan en ángulo recto y por esto forman una verdadera encrucijada; muchas apenas tienen tres metros de ancho y son verdaderos callejones; pero hay dos calles anchas y hermosas que corren casi de Norte a Sur; sin embargo por todas partes se encuentran casas muy bien construidas y con todas las comodidades de una gran ciudad. Hay una iglesia cuya plaza tiene una fuente de agua. La villa está alumbrada por gas; tiene una estación del ferrocarril que la une con Lima y el Callao; y estaciones telegráficas en contacto con las líneas telegráficas terrestres y la submarina. Chorrillos es el lugar de baños y de veranear de los habitantes de Lima; en otro tiempo fue el verdadero Baden-Baden del Perú" [2].

Es evidente que la comparación con Baden-Baden, el balneario alemán en la Selva Negra donde acudían reyes y la nobleza europea, es hiperbólica. Sin embargo, para nuestra circunstancia, Chorrillos era un lugar donde la moral de las gentes podía correr serios peligros. Felipe Pardo y Aliaga escribió su comedia *Una huérfana en Chorrillos* situándola en 1833. El argumento trata sobre los peligros que debe sortear una niña acaudalada que está a cargo de una tía codiciosa y sin escrúpulos. La obra de Pardo y Aliaga es un catálogo de las costumbres limeñas durante el verano en Chorrillos (vestidos, fiestas, bailes, juegos de azar –sobre todo- comidas, bebidas, etc.)[3].

La muy afilada pluma de Manuel Atanasio Fuentes "El Murciélago", que cual escalpelo se abrió paso entre los tumores de nuestra sociedad, exageró muchas veces, pues el apasionamiento de Fuentes era proverbial. El retrato que hace de la vida en Chorrillos en su muy difundida *Guía Histórica-Descriptiva, Administrativa, Judicial y de Domicilio de Lima*, merece reproducirse, pues está fechada en 1860.

Dice *El Murciélago*: "En los meses de diciembre a marzo, en que se hace sentir el mayor calor en Lima, empieza la temporada de baños; las familias no muy acomodadas se refrescan en la capital, pero las que tienen alguna fortuna prefieren los baños de Chorrillos.

Es preciso que la moda ejerza un imperio despótico y fascinador para que haya elevado al pueblo de Chorrillos hasta hacerlo un sitio de reunión de la aristocracia y de la belleza. A pesar de una que otra finca nueva y elegante, el aspecto del pueblo es feo y repugnante; sus calles sin empedrado, ofrecen un piso molesto que llena los vestidos de polvo y arena.

¿Cuál es entonces el gran atractivo de Chorrillos? ¿Por qué es el pueblo predilecto de la aristocracia?

---

1 *Palma, Ricardo.*Tradiciones Peruanas. *Completas Madrid. Ed. Aguilar. 1957. Tradición* El godo Maroto *(1847), pag. 1,114.*

2 *Paz Soldán, Mariano Felipe.* Diccionario Geográfico Estadístico del Perú. *Lima. Imprenta del Estado. 1877, pag. 318.*

3 *Cornejo Polar, Jorge.* Felipe Pardo y Aliaga. El inconforme. *Lima. Universidad de Lima-Banco Central de Reserva del Perú. 2000, pag. 107.*

¿Por qué no es hombre de tono el que no pasa siquiera los domingos en Chorrillos? ¿Por qué es ese pueblo el sitio de reunión de los vagos de la capital? ¿Son sus aguas? ¿Es su temperamento? Nada de eso. Es porque allí tiene establecidos sus templos la diosa de la fortuna; es porque el mayor número de las casas son otros tantos campos de batalla en que luchan todo el día y toda la noche los genios prósperos y adversos de los hombres; es porque de Chorrillos se trae una fortuna adquirida en uno o dos días, o se saca la pérdida de las economías de todo el año o de toda la vida. La existencia de las señoras en Chorrillos es monótona y poco divertida; a la plaza y al baño, lo más del día a dormir y a fastidiarse; mientras tanto el sexo vigoroso lucha todo el día y toda la noche, y experimenta una sucesión de emociones ya de placer o ya de despecho que lo hacen pasar el tiempo cada cual...sabe cómo"[4].

Chorrillos seguía teniendo sus atractivos lúdicos pero a estos se unían otros placeres y diversiones que el hipercrítico Fuentes no quiere ver. Claro que no era Baden-Baden, pero sí una hermosa villa donde nuestros antepasados solían pasar temporadas de veraneo y descanso. Fuentes, no menciona las espléndidas mansiones que habría en Chorrillos, donde casi todos los materiales habían sido importados de Europa. Diversos testimonios nos describen bellas escaleras de mármol de Carrara, estatuas también traídas de Italia, rejas forjadas en Francia o Bélgica, muebles trabajados en Inglaterra, etc. Esta fue la villa que consumió el fuego la trágica noche del 13 de enero de 1881 por obra del invasor chileno. Hasta ahora nos conmueve contemplar las fotografías donde sólo se ve paredes calcinadas, casas en ruinas, destrucción por doquier[5].

Después de la guerra con Chile, el balneario de Chorrillos intentó restañar sus heridas, pero ya no sería jamás el de antes. En los inicios del siglo XX buen número de familias limeñas reconstruyeron o levantaron nuevos 'ranchos', más modestos, más sencillos. Se fundó un elegante Club Social muy concurrido por la juventud. El tren seguía uniendo Chorrillos con Lima haciendo escala en el Barranco y Miraflores. A partir de 1904 el tranvía eléctrico le dio vida al balneario donde cada vez más personas residían todo el año. Chorrillos tenía en el malecón una zona aristocrática y también barrios de personas de clase media y de menores ingresos económicos.

Chorrillos crecía, aunque no desmesuradamente, hasta que sobrevino el terremoto de 1940 que le causó gravísimos daños, ya que fue una de las zonas donde el siniestro produjo mayores desastres personales y materiales. El último medio siglo chorrillano está lleno de avatares. Obviamente ya no es el balneario aristocrático del siglo XIX y primeras décadas del XX. Ha sufrido y sufre todas las transformaciones urbanas operadas en la Gran Lima durante los últimos cuarenta años. Allí sigue, como vigía mancillado por las antenas de T.V., el Morro Solar, baluarte del heroísmo, mientras sus playas, los domingos, acogen a miles y miles de nuestros compatriotas de todas las regiones, de todos los barrios de Lima que disfrutan de las frescas aguas del Mar de Grau.

Los balnearios marítimos, como lugares de reposo o de terapia, aparecen en Europa en la década de los años treinta del siglo XIX. Veinte años más tarde la Emperatriz Eugenia, esposa de Napoleón III de Francia, puso de moda Biarritz y casi inmediatamente otras playas siguieron el mismo rumbo. En nuestro medio, las primeras playas con veraneantes fueron Chorrillos y La Punta. Chorrillos para los limeños y La Punta para los chalacos. Hacia 1830 se comenzaron a construir los primeros ranchos y la villa cobró fama de ser un garito gigantesco, cosa que no era falsa, aunque sí tal vez un tanto exagerada.

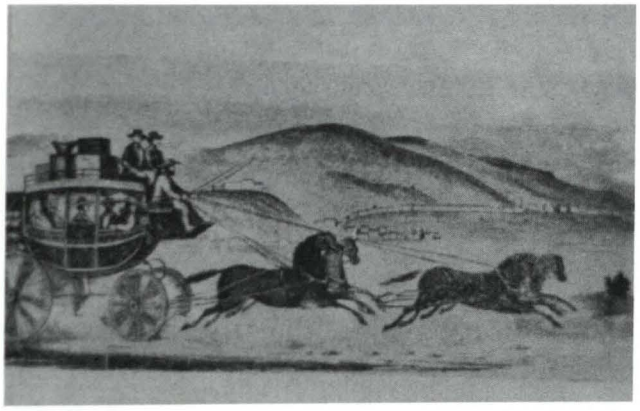
Al comenzar el verano –y antes que se construyera el tren– el viaje a Chorrillos se efectuaba en co-

4 *Fuentes, Manuel A.* Guía Histórica-Descriptiva, Administrativa, Judicial y de Domicilio de Lima. *Lima. Librería Central. 1860, pags. 273 y 274.*

5 *San Cristóval, Evaristo.* Grandeza y esplendor de Chorrillos. *Lima. Compañía de Impresiones y Publicidad. 1949, cap. VI, pag. 41*



Héctor López Martínez
Doctor en Letras, en la especialidad de Historia y Geografía, en la Universidad Católica (1963). Sus estudios universitarios los hizo en la Universidad Católica de Lima y en la Universidad de Sevilla.
Es miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, del Instituto Riva Agüero y miembro de la Real Academia de Historia de España.
Autor de los diversos libros y de centenares de artículos en El Comercio, en El Dominical y El Comercio Gráfico.
Ha sido Secretario Permanente de la Comisión Nacional de la UNESCO en el Perú y director de organismos internacionales del Ministerio de Educación durante el primer gobierno de Fernando Belaunde y viceministro del Interior durante su segundo gobierno. Fue director de la Biblioteca Nacional y asesor principal de la Presidencia del Consejo de Ministros. Ha integrado asimismo la Comisión Consultiva del Ministerio de Relaciones Exteriores.
Editor de la Sección Ediciones. Asesor del área de Opinión y Servicios Periodísticos (OPSE) y de asuntos de carácter histórico a los editores o redactores de El Comercio que se lo solicitan.
Hace 19 años publica ininterrumpidamente, las secciones Sucedió hace 100 años y Sucedió hace 150 años que aparecen en la Página de Opinión.



Típico carruaje que hacía el viaje entre Lima y Chorrillos.

ches. Eran unas berlinas, como las diligencias usadas en Estados Unidos durante el proceso de colonización del Oeste. Los coches salían del establecimiento ubicado en la calle de Palacio N° 66, todos los días, a las cuatro de la tarde, y regresaban a Lima al día siguiente, a las siete de la mañana. El costo del asiento, de ida, era de doce reales y el regreso costaba catorce reales. No nos explicamos a qué se debía esta diferencia. Los días de fiesta los coches partían de Lima a las ocho de la mañana y regresaban de Chorrillos a las cuatro de la tarde[6].

El camino era muy malo, lleno de huecos, la tierra ahogaba a los pasajeros y también existía el peligro de ser asaltados por las numerosas partidas de bandoleros que merodeaban en todo el trayecto y que tenían infinidad de lugares donde ocultarse antes y después de cometer sus fechorías. Cuando algún personaje de importancia iba a Chorrillos, o regresaba de la villa, generalmente era acompañado por una escolta de gendarmes. Pese a todas estas dificultades el número de veraneantes no decrecía.

Otro tema de importancia era el traslado de muebles y otros objetos si la familia decidía pasar el verano en Chorrillos. Para esta operación se contrataba carretas jaladas por mulas. El viaje duraba casi todo el día con paradas de descanso en los pueblitos de Miraflores y el Barranco. Al concluir el verano la caravana de carretas entre Chorrillos y Lima era igualmente aparatosa, pintoresca y bullanguera.

En la fuente inagotable de información para las más diversas disciplinas que es *El Comercio*, hemos encontrado un artículo de Ramón Rojas y Cañas (1827-1883), un costumbrista en la línea de Manuel A. Fuentes o Felipe Pardo y Aliaga, aunque sin el vuelo de éstos. Tampoco estuvo a la altura de Palma en su libro *Museo de limeñadas*, que publicó en 1853 y que sólo es conocido en nuestro medio por los eruditos, pues el único ejemplar que se conserva, está en una universidad de los Estados Unidos. Rojas y Cañas es un caso singular. Alternó sus obligaciones como oficial del ejército –fue sargento mayor– con su afición literaria que expresó fundamentalmente en artículos periodísticos, algunos muy bien logrados, como el que leeremos a continuación, donde muy donosamente señala y se burla de las evidentes faltas o carencias de una sociedad donde las 'consolidación' llevada a cabo por el gobierno del general Rufino Echenique había creado una gran cantidad de nuevos ricos, gente advenediza que perdía en el juego, a veces con increíble rapidez, el dinero que muchas veces había ganado empleando el fraude y otras malas artes. En este aspecto la crítica de Ramón Rojas y Cañas es descarnadas pero legítima. Esa fue una etapa negativa de nuestra historia. Una de las oportunidades perdidas, como dijo Jorge Basadre. La riqueza del guano solo quedó en unos cuantos bolsillos o emigró a bancos del extranjero.

La vida en Chorrillos

I

¿Por qué tiene la gente tanto afán de ir a Chorrillos? ¿Por qué ese desasosiego y comezón de salir de Lima, aunque sea los sábados por la tarde con la cara risueña y volver los lunes temprano lánguidos y cariacontecidos? Cualquiera que repare aquel ahínco y desesperación con que los más de los limeños desean irse para allá, creería sin duda que aquello era una especie de paraíso terrenal o cosa mejor, si mejoría puede haber. No hay duda que para cierto escaso número de señores, es un emporio de delicia y bienandanza. Mas…¿y los otros? Ya llegaron a Chorrillos, ya están en el tan apetecido Chorrillos, donde la vida es un chorro continuo, si no de pesos, de cuatros, si no de cuatros, de reales y si no de reales de medios, porque la bolsa ha de estar chorreando hasta para apagar la sed con un vaso de agua. Bueno pues, ya nos desembarcamos de ese armatoste arrastrado, después de haber sorbido polvo, y de haber hecho en el camino diez o doce paradas, tan infernales acaso, como las que se hacen en Chorrillos mismo, sobre la carpeta de paño y téngase por entendido que estas frecuentes paradas son a mereced del cansancio y extenuación de las seis lagartijas que con el título de caballos, por apodo, remolcan ese indecentísimo y viejísimo cajón a que su dueño un italiano apolinchinelado, le acostumbra llamar coche, con cierto tonito entre victorioso y sardónico.

¿Qué es lo que se hace en Chorrillos? ¡Entendámonos! Se hace más de lo que se debe hacer, o no se

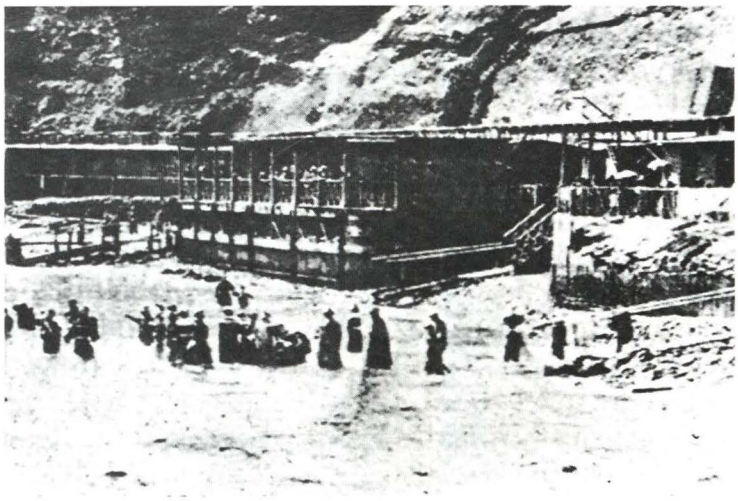
6 *El Comercio. Ed. del jueves 29 de diciembre de 1853.*

hace nada. Algunos para hacer algo se van al baño a ver como se remojan esos variados cuerpos más o menos blancos, más o menos informes o perfectos.... De los que algunos sirven de estuche a los verdes años de la niñez lozana, y otros de respetable alojamiento a muy venerables semi siglos... y otros muchos son depósitos de cierta semilla...no hay necesidad de llamar a las cosas por sus nombres y menos aun, cuanto que todo el mundo ve en tales y cuales fisonomías, marcadísimas señales de que a fuerza de gastar plata, han conseguido el derecho y privilegio de llevar la nariz de color rojo.

II

El baño es el más grato aliciente de Chorrillos y hasta delicioso nos parecería, sino fuera por la desconsoladora idea, y más que idea, necesidad de trepar ese luengo barranco, en donde se hunden los pies hasta el tobillo en aquel polvo calcinado, que más parece harina cernida que tierra, a fuerza de ser sutil y mortificante. Si a lo menos cada ganancioso, echase en un depósito, una leve suscripción, en calidad de barato, para formar un fondo suficiente a proveer de una ramada y un andito o calzada, ese forzoso camino, ellos no perderían nada, y Chorrillos ganaría mucho. El Intendente, hombre activo y sagaz, podía formar una especie de peaje para emprender obra tan útil. Pero no importan estas pequeñeces o nimiedades, como diría Bieitin. Lo que importa es estar en Chorrillos. Bueno pues. Ya estamos ¿qué hacemos? ¿a dónde vamos? A dar vueltas, no hay más. ¿Pero con este sol que nos desuella, con ese polvo que nos ahoga, con ese suelo hirviente que tuesta nuestras plantas? ¡Bah, esto es nada! Camine Ud. En Chorrillos, es cierto, se disfruta de un clima benigno y sano, más como toda medalla tiene su reverso, ver aquí que el reverso de Chorrillos es tan malo como el peor; a toda hora no se escucha más que el estrepitoso canto de los pollinos, el monótono y tétrico aullido de ese enjambre de perros que toman baños de sol en mitad de las desaseadas calles. Los perros de Chorrillos se parecen a ciertos escritores limeños de esos que no estampan sus firmas ni por la salvación eterna.

De día, esos miserables de perros, enflaquecidos por el hambre y el calor yacen tendidos y si los pisotean al pasar, ellos sufren con paciencia y silencio, más bajos y más serviles que pretendientes cortesanos que encadenados por la esperanza de un empleillo sufren todo linaje de vejaciones y desdenes...pero en la noche, tomando el vuelo del anónimo, prevaliéndose de las tinieblas, usando la garantía de la oscuridad, ladran y amenazan morder al más encopetado personaje. Humildes de día y furiosos de noche, cuando la oscuridad los patrocina.



Los baños de Chorrillos antes de la Guerra con Chile.

III

¿Qué se hace en Chorrillos? Ya se ve que muy pocas cosas el que tiene mucho dinero que perder o aunque tenga poco con tal que tenga el mismo humor, hace paradas que apenas paran sobre el paño el tiempo necesario para que un golpe de dados las arrebate...Los que no juegan porque no tienen el humor de jugar se fastidian y estos hacen la parada de otro modo. Estacionados en el corredor del Hotel, no diré sentados, pero sí sembrados en frescas poltronas de junco y entre bostezar y decir cosas indignas de ser escuchadas ni repetidas, se pasan el santo día y algunos, la bendita noche. La risa asoma a los labios al ver el corredor del Hotel tan perfectamente decorado de estatuas de carne y hueso. El Hotel, es el verdadero depósito del ocio, en una especie de valle de Josafat, donde se amalgaman y se injertan y se rozan y se mezclan todas las clases, rangos y condiciones. La sociedad en sus tres clases: alta, media y baja, por precisión o por falta de otro lugar, es en el Hotel en el único lugar en el que hace un simulacro de democracia, de aquella igualdad tan preconizada por todo mandarín, para que, a nombre de esta palabra consoladora, endilgar sendas lavativas al pueblo. Durante la noche los hombres se van a pasear a un monte que hay en cada rancho de Chorrillos; allí hay palacios, pero como están en Chorrillos siempre han de llamarse ranchos como en el Callao barracas y como en París hoteles. Lo particular es que, en estos montes no hay árboles ni pájaros...pero en trueque, tienen un poder irresistible, mágico, para atraer a los paseantes. En Chorrillos todos están sanos; pero tienen la fiebre amarilla de las onzas, todos aspiran a ganar. Por supuesto que como los parroquianos del monte se creen en absoluta soledad, no ponen reparo en descamisarse y descalzoncillarse hasta el grado de tener que volverse a sembrar en los sillones de mim-



Cabaña en Chorrillos y un grupo de veraneantes que se preparan para ingresar al mar (bocetos de L.M. Rugendas).

bre del Hotel, con la cara más larga que de catorce puntos de largo; indicio irrecusable de que las paradas sólo pararon en la mesa el tiempo necesario para ir a parar al bolsillo del dueño del monte.*

IV

Como en Chorrillos cada individuo se cree en el deber, en la necesidad, en la indispensable obligación de jugar, ya tendría para avergonzarse aquel que dijese que no jugaba. A mérito de esto, nadie se ruboriza de decir: "me han desplumado", y aun muchos que fueron sin plumas y hasta sin cañones, tienen que pronunciar esta fórmula por no pasar por unos babiecas, que allí quien no juega, es un Malolo.

Esto es al cabo, una gran ventaja para muchos que especulan con la muletilla, de "me han desplumado". En Lima un hombre, para pedir dinero prestado a otro, se mira y se remira mucho, y como que hay en él alguna quisicosa que medio le arredra...pero en Chorrillos ¡disparate! Se le acerca a Ud. un prójimo y escopeteándole la fórmula sacramental "me han desplumado", ya se cree autorizado no solo para pedir, más hasta para exigir con fuerza, y lo que es peor olvidando la ceremonia, de hágame Ud. el favor. De resultas de este feliz estribillo, muchos industriosos que conocen el mundo y que estudian las costumbres, aun cuando no las escriban, como navíos corsarios, abordan al buen señor a quien huelen algo sacado de las minas, en el bolsillo, y tan revestidos de llaneza como desnudos de cortedad, le granizan esta palabras (haya o no haya gente) con tono firme y sereno. Hombre, Sr. Fulano, "me han desplumado", me han dejado sin blanca, pienso desquitarme, porque la ráfaga ha cambiado, deme Ud. el dinero que lleva o parte de él, ya nos arreglaremos en Lima. No son ellos malas limas. Son escofinas o limas sordas, que a más de limarte a uno el capital se hacen los sordos cuando se les va a cobrar. Inútil es decir que alguno de estos benditos del Señor, si se acercaron al monte fue sólo para ser espectadores, y que ni siquiera perdieron un real por la sencilla razón de que no lo tuvieron por conveniente...y de estos pajarracos pululan muchos en toda ciudad destinada al vicio. Las señoritas por mero pasatiempo y como por estrangular el fastidio, también se dedican a hacer paradas...y como esto se va haciendo costumbre y la costumbre se respeta tanto en Chorrillos, y es menester que la niña juegue por el qué dirán, hétenos aquí, que la complaciente mamá, deja de hacerse una manteleta para que sus queridas Chepita y Manonguita, puedan ganar o perder, que es lo más seguro aun dado el caso de que ganaran plata, pues regularmente la posición de una niña es tan vidriosamente delicada, que el pueblo acostumbrado a opinar como se le antoja, dice lo que quiere. Una mujer cuando más plata está ganando, es porque más está perdiendo. Y no concluyo diciendo que muchas pierden el rubor y el decoro en siendo punto del juego, por verme libre de las maldiciones de las enchorrilladas y de los desaires que me hagan cuando se me ofrezca ir a estudiar un Chorrillo, que tanto tiene que estudiar, aunque no sea más que por ser un chorro de libertinaje donde chorrean las monedas como en pila.

Rojas y Cañas[7]

¿Cuáles fueron los inicios de esta suerte de Sodoma que nos describe Rojas y Cañas? Pedro Paz Soldán y Unanue, 'Juan de Arona', en su libro *La*

---

* *El 'monte' era un juego de azar donde en pocos minutos se podía ganar o perder grandes sumas de dinero en onzas de oro.*

7 *El Comercio. Ed. del viernes 10 de febrero de 1854.*



Una bañista en Chorrillos con un elegante traje para ingresar al mar. (Dibujo de J. M. Rugendas)

línea de Chorrillos, cuya primera edición apareció en 1894, dice que el pueblo de Chorrillos "comenzó a formarse en 1688, en virtud de la donación que de estas tierras hizo el alférez Francisco Carrasco a los indígenas pescadores; al efecto vinieron de Huacho y Surco algunos y fabricaron sus ranchos. La tradición oral habla de nuevas donaciones de terrenos hechas posteriormente por D. Francisco Pérez Cormenante.

Decíamos que la población fue de cuatro mil y es de dos mil. Esto se sabe por la estadística de la República, que es la del al tun tun. Pero en 1815, cuando todavía imperaba latente el sano y moral régimen español, que ha necesitado de más de medio siglo de relajación para extinguirse del todo, encontramos los siguientes datos consoladores, porque de seguro son tomados del natural y por la competencia administrativa, o en su defecto, siquiera con amor y buena fe.

Los indígenas de este pueblo que son 1,050 –580 hombres y 470 mujeres– dice un escrito de la época, están destinados a la pesca, son bañadores y uno que otro tiene tienda de comestibles, rindiéndoles la utilidad de 24,500 pesos de la cual pagan 964 de contribución.

Este pueblo tiene su ramo de propios que anualmente rinde 540 pesos dedicados a objetos de policía, y para el pago de un preceptor de primeras letras.

Al sur de la plaza se halla el templo con su camposanto al costado. Igualmente a poca distancia de la población existe la Capilla del Señor del Barranco, labrada por el doctor Villalta a una efigie que encontraron allí.

Los datos que preceden los hemos tomado de Córdova y Urrutia en sus *Noticias estadísticas* publicadas en Lima en 1839"[8]

Ya se dijo que la principal actividad de los nativos de Chorrillos era la pesca, que hoy llamamos artesanal. Con ella conseguían sus alimentos principales y con la venta de los peces obtenían una magra ganancia que les permitía vivir modestamente. Cuando Chorrillos se convierte en balneario muy concurrido, los pescadores encontraron otra fuente de ingresos convirtiéndose también en 'bañadores', es decir, las personas que cuidaban la integridad física de los hombres, mujeres y niños que 'bajaban' hasta la playa para bañarse en el mar. Ante diversos problemas surgidos entre los 'bañadores' y sus eventuales clientes, la autoridad decidió hacer público un Reglamento, que nos parece un documento interesante, curioso y pintoresco con cuya transcripción, que no requiere de comentarios, damos punto final a este artículo.

REGLAMENTO a que deben sujetarse las personas que concurren a los baños de Chorrillos, y muy particularmente los bañadores.

Siendo necesario dictar para mayor comodidad de las personas que concurren a las caletas de este pueblo a tomar baños, algunas medidas que tiendan a precaver las molestias que frecuentemente se originan, resuélvese:

Art. 1° Que ningún individuo pueda ejercer el oficio de bañador sin tener la correspondiente licencia otorgada por el Intendente de Policía que le dará gratis.

Art. 2° Todo bañador tiene, bajo la pena de multa o arresto, la obligación forzosa de limpiar la caleta en que desempeña su oficio, quedando sujetos en virtud de este artículo, a cuidar de la estabilidad y firme colocación de las piedras que sirven de escala pa-



Una dama limeña ingresa al mar con el apoyo de su bañador. Acuarela de Pancho Fierro

8 *Arona, Juan de (Pedro Paz Soldán y Unanue).*La línea de Chorrillos. *Lima. Edición de* El Comercio. *1993, pag. 115.*

ra bajar al mar, así como también a remover todos los estorbos que embaracen en la orilla el libre paso de las personas.

Art. 3° Quedan igualmente obligados, en caso de peligro de algún individuo que está bañándose, a auxiliarlo oportunamente y ofrecerle todos los socorros que las circunstancias permitan, como lo aconsejan los sentimientos naturales y los deberes de humanidad. Los contraventores de este artículo serán severamente castigados.

Art. 4° Nadie podrá bañarse en las caletas públicas sino en traje honesto y decente, el mismo de que usarán los bañadores.

Art. 5° Prohíbese lavar en ellas no solo los objetos de pesca, sino también todos aquellos otros que puedan ocasionar la fetidez o insalubridad del agua.

Art. 6° Prohíbese también bañar en las caletas públicas toda clase de bestias y demás animales, comprendiéndose especialmente en este número los perros.

Art. 7° Los que comprometiéndose a bañar a las personas en una hora fija y determinada, no lo hicieran por su culpa y ocasionaren el retardo en el baño u otras molestias, serán penados con retención o multa, quedando las personas responsables por su parte a indemnizar los perjuicios que ocasionaren a los bañadores por no concurrir a la hora acordada, lo que se probará previamente. Las diferencias que sobre esto ocurrieren, serán resueltas por el Intendente de Policía.

Art. 8° El Comisario o Juez de bañadores cuidará estrictamente de que ningún bañador u otros individuos se presenten en las caletas en estado de embriaguez, ni formen algazaras ni bullicios, bajo la pena de sufrir una multa de 4 a 10 pesos, o de uno a dos días de arresto. Cuidará igualmente de que no se profieran palabras obscenas o inmorales, ni se practiquen actos que afecten la decencia o sanas costumbres, prohibiéndose especialmente, en virtud de esta disposición, practicar las necesidades naturales en presencia del público.

Art. 9° El Juez de bañadores dará parte al Intendente de Policía tan luego como advierta que alguna persona cabalgada atraviesa precipitadamente el barranco, causando molestias a los transeúntes.

Art. 10 Bajo ningún pretexto podrá, sin conocimiento de la Intendencia, alterarse el precio establecido para los ranchos y demás útiles de baño, debiendo en caso de contravención a este artículo, pagar una multa de cuatro a doce pesos.

Art. 11 Si se le probare a algún individuo haberse sustraído prendas de los concurrentes al baño, será considerado como un ladrón público, y puesto en el acto en arresto a disposición del juez competente.



Una bañista protegida con unas calabazas atadas a la cintura que le servían como una especie de flotador. (Dibujo de J.M. Rugendas)

Art. 12 Los bañadores tiene la obligación de proporcionar a sus abonados todas las comodidades posibles.

Art. 13 Las personas que concurran a las caletas a vender frutas u otros artículos, deberán situarse de modo que no se agolpen en un solo punto ni impidan el libro paso de los concurrentes.

Art. 14 Los encargados de cuidar los caballos que se les entregan durante el baño, tienen la obligación de responder de ellos, y de las prendas que quedaren a su cargo, ofreciendo éstos todas las comodidades posibles para que las señoras puedan cabalgarlos sin peligro.

Art. 15° Se tendrá para los lázaros y leprosos un vestuario señalado, quienes podrán bañarse en una hora que no haya concurrencia para evitar el contagio.

Art. 16° Las prendas que se encontraren en el baño se llevarán a la Intendencia para que de allí las recojan sus dueños.

Art. 17° Se prohibe a los muchachos tirar de un punto superior piedras o echar tierra a los que bajan al baño, haciendo el juez de bañadores tomarlos y remitirlos a la Intendencia para aplicarles el castigo correspondiente.

Art. 18° Se encarga a las personas que concurran al baño, prevengan a sus domésticos o sirvientes guarden a las señoras el respeto debido y no hagan uso de expresiones groseras o indecorosas". ⚓

Chorrillos, Enero de 1853.
José María de Arias[9]

9 *El Comercio. Ed. del sábado 29 de enero de 1853.*

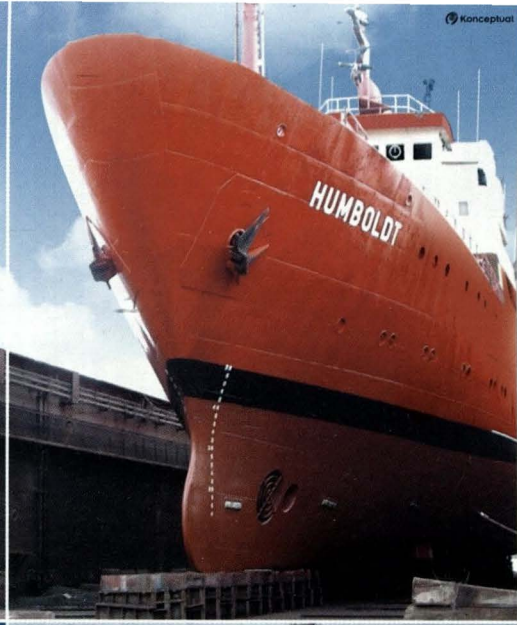
Ameron

JET

CPP

Líderes en Pinturas y Recubrimientos Marinos





EMPRESA CERTIFICADA UNE-EN ISO 9001 SGS Nº 030068

Protección y Resistencia
al servicio de nuestra gloriosa
Marina de Guerra



CPPQ CORPORACION PERUANA DE PRODUCTOS QUIMICOS S.A.

Jr. Chamaya 276 Breña, Telf.: 331-1010, Fax: 420-0264.
E-mail: ***basenaval@cppq.com.pe***
www.cppq.com.pe







ISO 9001:2000

Líderes en Operaciones Marítimas - Portuarias

Tramarsa
Operadores Portuarios

Servicios
Remolcaje
Practicaje
Agenciamiento marítimo
Estiba/desestiba
Terminal de almacenamiento
Alquiler de equipos
Salvataje y
Reflotamiento de naves

Sedes
Paita, Salaverry, Chimbote,
Huarmey, Callao, Pisco,
Matarani e Ilo

Av Saenz Peña 177 Callao (3°, 4°, 5° y 6° piso)
T. 413-0400 F. 453-4500

www.tramarsa.com.pe

GLORIA®

La Lonchera más nutritiva



La calidad que usted conoce

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Continuando con nuestro permanente interés de otorgar vivienda propia al personal de la Marina de Guerra del Perú, al concluir el año 2003, hemos finalizado también de vender a nuestros Asociados, en este caso Personal Subalterno de nuestra Marina de Guerra del Perú, 20 Departamentos en el Edificio que construimos en la Urb. PEDRO CUEVA VASQUEZ en Ventanilla.

Asimismo, con este mismo deseo en forma simultánea, hemos terminado y puesto a la venta en la misma Urbanización 6 unidades de vivienda (2 unifamiliares de un piso con aires y 2 bifamiliares de una vivienda por piso) e iniciando la 1era Etapa 2004 con los acabados de 6 módulos de un piso, los que serán puestos a la venta con la inigualable oportunidad de ser sin Cuota Inicial y a 20 años.

Próximamente presentaremos un proyecto de Vivienda para nuestros Asociados, Personal Superior de Marina.

Si todavía no eres Asociado, inscríbete y benefíciate con todos los servicios que ofrecemos.

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

ACTUALIDAD MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodriguez Asti

Chile

Se completa plan de adquisición de fragatas holandesas

Chile modificó su plan de adquisición de tres fragatas multipropósito a favor de adquirir cuatro fragatas holandesas de segunda mano. Las negociaciones fueron confirmadas para el suministro de dos fragatas para defensa antiaérea *clase-L Jacob van Heemskerck* y dos fragatas multipropósito *clase-L* por un valor estimado de 350 millones de dólares. Según la ministra de Defensa chilena la compra de estas cuatro fragatas obedecen a un coste efectividad que significan un ahorro de casi 500 millones de dólares y la mayor rapidez para renovar su flota. Las negociaciones realizadas a fines de marzo, consideran el arribo de la primera fragata en junio del 2005, la segunda a finales del 2005 y las otras dos entre agosto del 2006 y abril del 2007. Asimismo, el director de Material de la Marina chilena anunció que se está a la espera de un ofrecimiento, principalmente de Inglaterra, para la adquisición de dos o tres fragatas adicionales, posiblemente del *tipo 22, serie 2,* al igual que la recientemente adquirida de la *clase Sheffield*, con el fin de recuperar la capacidad de su flota de operar con ocho o diez buques, incrementando su capacidad de interoperar y contribuir con las operaciones de paz, así como controlar y proteger el extenso mar territorial chileno y sus líneas marítimas.(Ver mayor información entre las páginas 15 y 22).



RNN

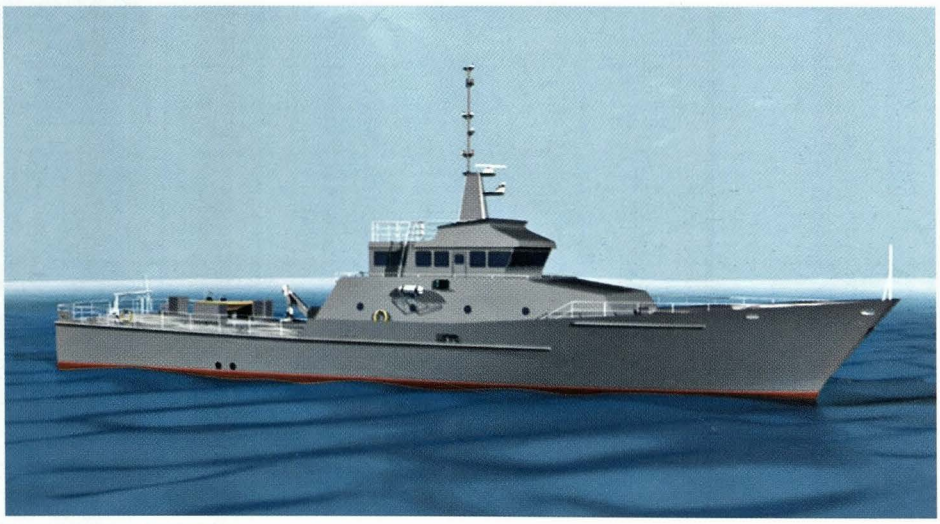
Fragata Jacob van Heemskerck.

Ecuador

Armada del Ecuador ordena la construcción del tres patrulleros oceánicos

Conforme a lo anunciado a principios de marzo por el astillero FBM Babcock Marine la Armada del Ecuador ha ordenado la construcción de tres patrulleros oceánicos de 45 m. de eslora, para el comando de guardacostas a un coste total de 33 millones de dólares.

Dichas naves, pertenecientes al modelo *Vigilante*, serán construidas en el astillero español De Murueta en consorcio con FBM Babcock Marine.



FBM Babcock Marine

Imagen digital del patrullero oceánico Vigilante.

Estos patrulleros capaces de desarrollar 25 nudos de velocidad serán empleados principalmente para labores de patrullaje costero, y gracias a su diseño podrán extender sus tareas hasta una distancia de 600 millas y en zonas aledañas a las islas Galápagos.

Entre de sus características, las *Vigilante* poseen un casco de acero de alto francobordo, lo que les permite unas excelentes condiciones marineras y maniobrabilidad aún en mar gruesa. La superestructura, fabricada de aluminio, posee un puente de comando de gran visibilidad y adecuados espacios para los compartimentos de comunicaciones y el centro de operaciones. La superestructura además está ubicada en la parte central del buque con el propósito de minimizar sus movimientos en navegación, habiéndose logrado por diseño un balance máximo de hasta 15 grados.

Otros espacios considerados a bordo, incluyen un laboratorio, enfermería, camarotes para oficiales y personal, cocina, pañoles para víveres secos, y camaras refrigeradas para víveres frescos y congelados.

Los *Vigilante* por diseño se hallan tripuladas por 27 personas, y su habitabilidad consiste en un camarote para el comandante, dos camarotes dobles para oficiales, y cuatros sollados para la tripulación (tres de seis literas y uno de cuatro literas), todos los cuales se hallan complementados por sus respectivos servicios higiénicos. Tres literas más pueden ser adicionadas en caso de ser requerido lo que incrementaría la capacidad del buque hasta 30 efectivos. Para efectos de un mayor comfort de la dotación los *Vigilante* contarán con equipos de aire acondicionado.

En lo referente a la propulsión contarán con dos motores *MTU 16V 4000 M90*, acoplados a un tercer motor *MTU 12V 4000 M90*, ubicado en posición central, todos ellos con hélices de paso fijo.

Entre las capacidades operacionales de los *Vigilante* se halla una autonomía de 3000 millas naúticas a una velocidad de 12 nudos, mientras que la capacidad de provisiones y agua, que incluyen una planta desalinizadora, les permitirán navegar 15 días sin reabastecimiento.

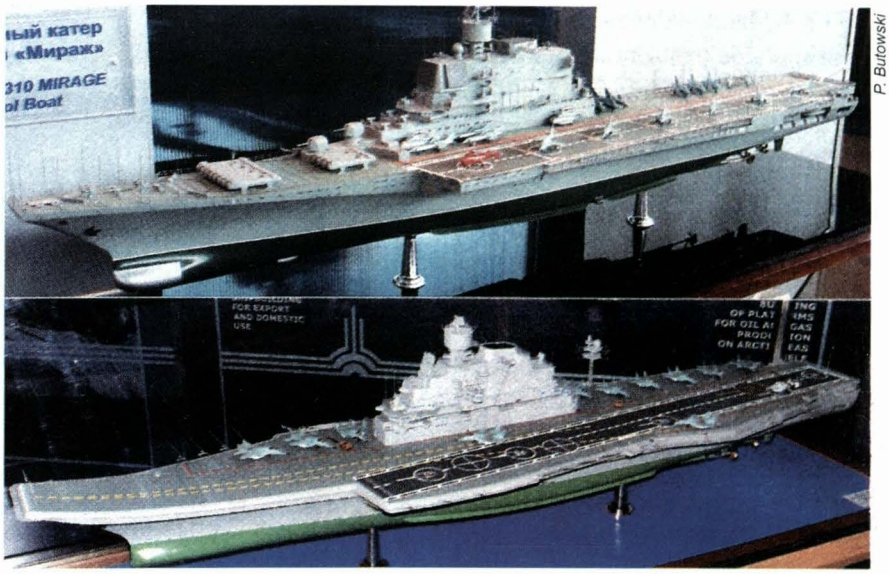
Contarán asimismo con una lancha rápida de 5,2 m para labores de interdicción y polícia marítima la misma que podrá ser izada por popa mediante una grua hidráulica.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora	*45,02 metros*
Eslora (línea de dotación)	*40,98 metros*
Manga	*9,80 metros*
Calado	*2,5 metros*
Desplazamiento	*300 toneladas*
Casco	*Acero*
Superestructura	*Aluminio*
Propulsión	*2 motores MTU 16V 4000 M90, 1 motor MTU 12V 4000 M90*
Hélices	*3 de paso fijo de 5 palas*
Velocidad máxima	*25 nudos*
Velocidad de crucero	*12 nudos*
Autonomía	*3,000 millas a 12 nudos*
Combustible	*40 toneladas*
Agua fresca	*12 toneladas*
Generadores	*2 Caterpillar 3306TA, 1 Cummins 4 B3.9G(M)*

India

Finaliza acuerdo para la adquisición del portaviones *Gorshkov*



P. Butowski

La Marina hindú logró, finalmente, firmar un contrato con Rusia para la adquisición del *Admiral Gorshkov*, portaviones de 44.570 toneladas de la clase Kiev, después de casi una década de negociaciones.

El contrato firmado en Nueva Delhi, cuyo monto establecido fue de 1.500 millones de dólares, fue firmado el 20 de enero entre el ministro de Defensa hindú George Fernández y su homólogo ruso Sergei Ivanov.

La Marina hindú recibirá el portaviones, construido hace 17 años, luego que sufriera daños ocasionados por un incendio a comienzos de los 90. El coste de su reparación, estimado en 625 millones de dólares, incluye 16 interceptores de ataque *MIG-29K*. El adiciona, incluye paquetes de otros componentes y sistemas no especificados. Fuentes extraoficiales indican que parte de esos paquetes considera 6 u 8 helicópteros antisubmarinos *K-28*, helicópteros multipropósito *K-31*, sistemas de defensa puntual *tipo Kashtan* rusos y *Barak* israelíes. Las reparaciones tomarán cinco años y se espera que entre en servicio en el 2008 reemplazando al portaviones *clase Hermes INS Viraat (*Ex HMS *Hermes).*

Indonesia

Se moderniza submarino en Corea del Sur



Van Ginderen Collection

El astillero Sudcoreano Daewoo & Marine Engineering finalizó su primer contrato para el recorrido y modernización de uno de los dos sub marinos diesel-eléctricos tipo *209-1300* que se encuentra operando en la Marina de Indonesia. El contrato, formalmente anunciado, fue firmado en diciembre del 2003 habiéndose iniciado en febrero del presente año, esperándose que el submarino *KRI Cakra* arribe al astillero entre abril y mayo, para trabajos que demandarán un tiempo de 26 meses. El contrato de 60 millones de dólares comprende la reparación y mantenimiento de las cuatro máquinas, el reemplazo de las baterías, la modernización del sistema de armas que incluye el radar, sonar, capacidad de lanzamiento de misiles y contramedidas.

México

Hawkeye renovado transita desde Israel

La Armada de México ha recibido la primera de tres aeronaves de alarma temprana *Grumman E-2C Hawkeye* pertenecientes anteriormente a la Fuerza de Defensa Israelí (IDF/AF) en las instalaciones del aeropuerto internacional Ben Gurion. El acondicionamiento fue completado por el Grupo de Aviación Bedek de la Industria Aeronáutica Israelí (IAI).



Según el vicealmirante mexicano Alberto Castro Rosas, Jefe del Estado Mayor de la Armada, México tiene como desafío asegurar sus costas y el espacio marítimo que son posibles blancos para terroristas. Con el fin de mejorar su capacidad de vigilancia, la Armada mexicana ha adquirido las aeronaves *Hawkeye* reacondicionadas por la IAI.

El Grupo Bedek se encuentra brindando cursos de entrenamiento a la tripulación de vuelo y personal para calificarlos en la operación y mantenimiento de los *E-2Cs* cuando arriben a México.

Éstas tres aeronaves de cuatro *E-2C*, de la fuerza de defensa israelí, forman parte de la Configuración Básica del *E-2C*, tienen el sistema de radar AN/APS-125 AEW desde que fueron entregados en 1978 y retirados del servicio de la IDF/AF en 1994. Fueron vendidos a México a través del SIBAT, una Organización del Ministerio de Defensa de Israel encargada de la Asistencia en Defensa y exportaciones al extranjero.

Las tres aeronaves han vuelto a Israel para su remotorización y equipamiento (incluyendo el sistema de misionamiento) en marzo del 2003. La cuarta aeronave no vendida a México ha sido conservada para el Museo de la IDF/AF.

Noruega

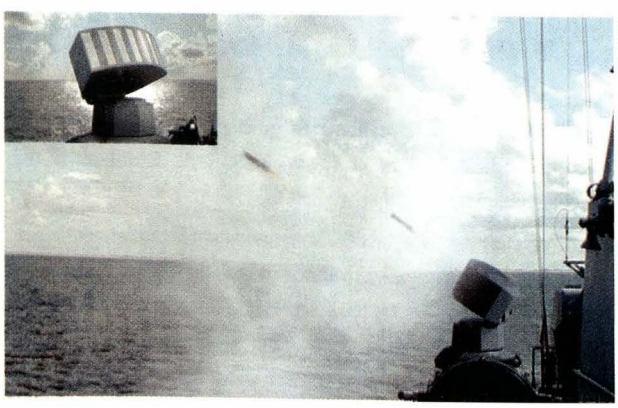
Equipa patrulleras de la clase *Skjold* son equipadas con el sistema de señuelos MASS

La Marina Real Noruega (RNoN) equipará sus seis patrulleras de la clase *Skjold*, construidas por los astilleros Umoe Mandal con el sistema MASS de señuelos para contramedidas de la Rheinmetall DeTec, subsidiaria de la Buck Neue Technologien alemana.

Las seis instalaciones del sistema *MASS (multi-ammunition softkill system)* serán provistas bajo contrato otorgado por la Konsberg Defense & Aerospace, anunció la compañía alemana.

El sistema *MASS* puede disparar hasta 32 señuelos desde un lanzador dirigido en un proceso escalonado desviando los misiles del enemigo secuencialmente desde su blanco proyectado haciendo que finalmente caigan en espacio no vital. Gracias a los señuelos omniespectrales programables del sistema, se puede proveer protección en todas las longitudes de onda del espectro electromagnético, incluyendo la ultravioleta, la electro óptica, la láser, la infrarroja y de radar.

A comienzos del 2003, el sistema *MASS* ya había sido seleccionado por la Marina alemana para las



Sistema de señuelos MASS.

corbetas *K130* y por la Marina finlandesa para sus lanchas rápidas *Squadron 2000* y dragaminas de *clase Hämeenmaa*. La tecnología de despliegue de señuelos también ofrece actualmente aplicaciones para su uso en tierra con el fin de proteger construcciones de gran valor de ataques por proyectiles guiados a precisión.

Países Bajos

Primera fragata *LCF* holandesa efectúa pruebas en forma exitosa

La primera de las fragatas de la Marina Real holandesa, clase De *Zeven Provincien*, ha tenido éxito en el lanzamiento de prueba de los misiles ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile) de Raytheon y el misil standar *SM-2* en versión *Block III,* teniendo como guía la Iluminación de Onda Continua (ICWI) del radar APAR (Advanced Phased Array Radar) del buque.

La técnica ICWI es vital para las nuevas naves clase *De Zeven Provincien* (Fragatas de comando y defensa aérea). Permite al operador de armas controlar de manera simultánea hasta 16 misiles en el aire dando datos del blanco y guía desde un único radar *APAR I/J-band*, en modo *track-while-scan* (traquea mientras busca); lo que permite la defensa aérea permanente, un ciclo de enfrentamiento más acelerado y una mayor probabilidad de impacto.

Mientras que España ha aprobado y seleccionado el radar Lockheed Martin *SPY1* y el sistema de combate *AEGIS* para sus destructores antiaéreos, la RNLN, el Comando Marítimo de las Fuerzas Canadienses (MARCOM) y la Marina alemana optaron por el *APAR,* desarrollando la concepción del *APAR/ICWI* en la fragata, bajo el programa de Cooperación Trilateral.

Inicialmente, esto fue visto como un riesgo técnico, siendo el principal reto la integración de los misiles estadounidenses con el radar europeo y la adición de un datalink aún no probado para las actualizaciones de guía. Sin embargo, la TNNL (Thales Naval Nederland) trabajó estrechamente y de manera conjunta con la Marina Real Holandesa, la Marina alemana, MARCOM, EADS y Raytheon para perfeccionar la integración.

Según la Marina Real Holandesa, las recientes pruebas en las afueras de Madeira, entre el 26 y 27 noviembre del 2003, cumplieron satisfactoriamente con todos los objetivos, detectando, rastreando y destruyendo dos blancos (drones).

La compañía preparó, en las afueras de Den Helder, un polígono para la pruebas en tierra, que fuera usado para la primera integración de los sistemas de combate y armas a bordo de la *HrMs De Zeven Provincien* y *FGS Sachsen*, primera fragata tipo *F-124* alemana.

A mediados del 2004 se realizarán otras pruebas de lanzamiento e integración con la *FGS Sachen.*

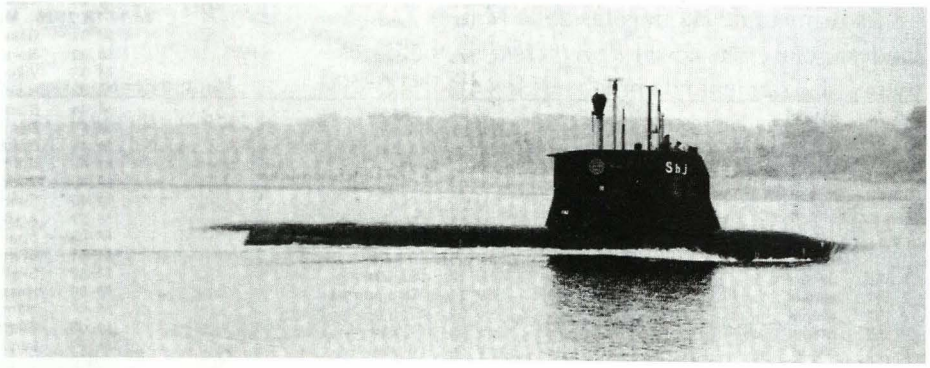


Royal Schelde

La fragata holandesa De Zeven Provincien (F-802) es la primera de las unidades en proceso de construcción para la Marina Real Holandesa.

Singapur

Submarinos parten para Singapur



Kochums

Dos submarinos de la clase *Sjoormen* que pertenecieron a la marina sueca y que fueron usados para el entrenamiento de las tripulaciones en operaciones básicas y aspectos tácticos de la marina de la República de Singapur en el mar Báltico partieron a bordo del dique flotante *Dock Express.*

El RSS *Challenger* y el RSS *Centurion* arribaron en febrero, junto con el RSS *Conqueror* y RSS *Chieftain,* submarinos del mismo tipo comisionados entre el 2000 y 2002, conforman el 171 escuadrón con sede en la Base Naval de Changi.

Los cuatro submarinos adquiridos a través de los proyectos *Riken I* y *Riken II* fueron modernizados por el consorcio Kockums en el astillero de Karlskrona para su operación en aguas cálidas. La tropicalización de los sistemas incluyó la instalación de nuevos sistemas de aire acondicionado y refrigeración de baterías. El quinto y último de los submarinos de esta clase servirá para el suministro de componentes a los otros cuatro submarinos.

Astillero DCN presenta el Proyecto Delta

El astillero francés DCN mostró por primera vez –en la Feria asiática de Imdex-UDT realizada en noviembre– el diseño de las fragatas de tecnología "stealth", clase *Formidable*, que serán construidas para la Marina de la República de Singapur. El contrato para el suministro de seis fragatas de este diseño fue firmado en marzo del 2000, indicándose que la primera de ellas sería construída en los astilleros Lorient DCN de Francia, y las otras cinco, en Singapur bajo un programa de trasferencia de tecnología. Se espera que las seis fragatas se encuentren operando para el 2009.


DCN

Imagen digital de las fragatas clase Formidable.

Estos buques tendrán una eslora de 110 m., una manga de 16m., con un desplazamiento a plena carga de 3.200 toneladas, autonomía de 4.000 mn. y velocidades por encima de los 25 nudos. Estarán equipadas con el radar multifunción *Herakles* suministrado por Thales y radares de superficie y búsqueda suministrados por la empresa danesa Terma A/S siendo su sistema primario de defensa el misil de lanzamiento vertical MBDA *Aster 15.*

Sudáfrica

Armada recibe segunda Corbeta clase *MEKO*

El 19 de diciembre, en una ceremonia protocolar efectuada en las instalaciones del astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft, la Marina sudafricana recibió su segunda corbeta con tecnología stealth de clase *MEKO A-200*, la SAS *Isandlwana*

La primera de esta clase, la *SAS Amatola,* construida por Blohm+Voss en Hamburgo, fue entregado en setiembre y llegó a Simon's Town el 4 de noviembre.

La corbeta *Isandlwana* dejó Kiel el 12 de enero para efectuar ejercicios en el Mar Báltico. Luego zarpó a Susáfrica arribando el 25 de febrero.



SAS Isandlwana.

Libros y revistas

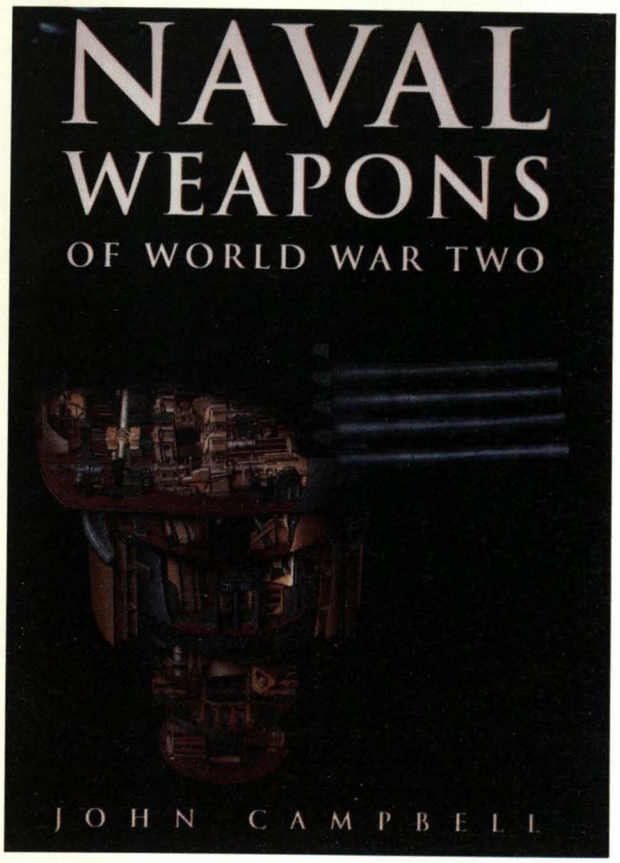
Esperanza Navarro Pantac

Campbell, John
Naval weapons of World War Two. **Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2002. 403 p. ilus.**

John Campbell, reconocido erudito respecto del tema de armamento naval, presenta este extenso volumen, obra enciclopédica por su alcance y extensión, basada en una exhaustiva investigación y recopilación sobre las armas navales que se utilizaron durante la Segunda Guerra Mundial: cañones y montaje, torpedos, minas, armas antisubmarinas, armas antisubmarinas lanzables desde el aire, rockets y los incipientes mísiles. La obra fue originalmente publicada en Gran Bretaña en 1985 por Conway Maritime Press.

Dividido por países (incluyendo aquellos de poder menor y no directamente involucrados en la guerra), el libro comprende la información referida a la mayoría del armamento conocido y disponible en ese período, desde el más antiguo en ese entonces hasta aquel que se encontraba todavía en fase de experimento, ensayo o desarrollo en 1945.

El libro es el resultado de varios años de investigación con fuentes de primera mano. Sobre las armas británicas, las principales fuente han sido: manuales, listas, informes y sumarios escritos durante la guerra y en los períodos inmediatos de la posguerra. Entre los temas especiales destacan los reportes de la Escuela de Torpedos, órdenes confidenciales de la Flota del Almirantazgo, Tablas de alcance de tiro, escalas de alcance y elevación de tiro. También cabe resaltar la gran colección Elswick de dibujos sin clasificar que se conservan en el Museo Nacional Marítimo y las numerosas armas y pertrechos de guerra del Museo de Artillería Naval Priddy's Hard.



Sobre los armamentos de países extranjeros, la información proviene de la bibliografía publicada en EE.UU. y la documentación de los archivos de los Museos de Guerra. Respecto de las otras armadas, una importante fuente consultada fue el sumario de inteligencia alemán *Waffentechnische – Nachrichten aus fremden Marinen* que se encuentra en la División Histórica Naval. Sobre Francia, mucha de la información fue proporcionada por el Centre de Archives de L'Armament y por Sciences et Techniques de l'Armament; para Italia, información de la Agrega-

duría Naval y de la obra *La Armi delle Navy Italliane*, de Bagnasco.

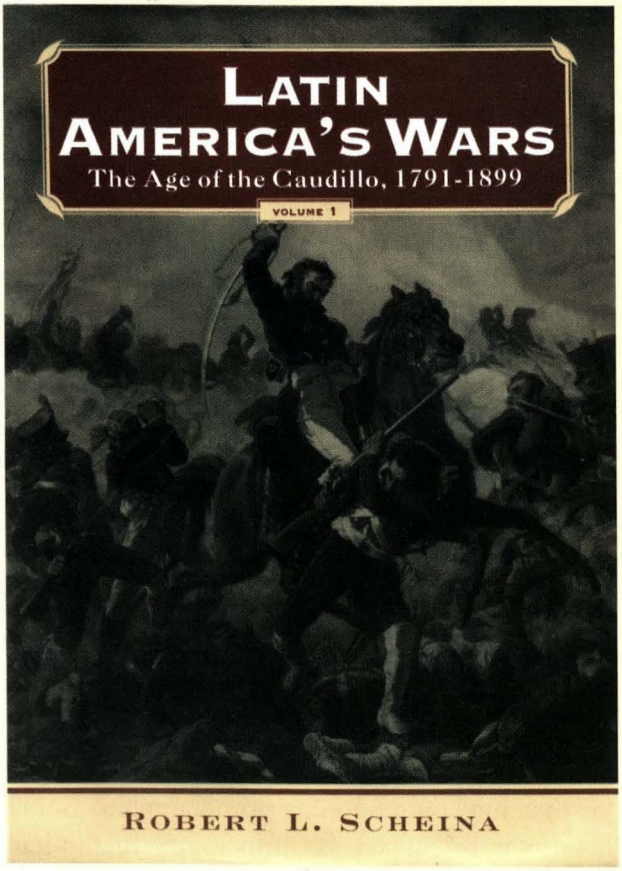
En la página 386 hay una mención a la Armada Peruana con referencia a los cañones 6in (152.4mm)/50 Vickers, conocidos como MK J, instalados en los antiguos cruceros Grau y Bolognesi.

El libro está organizado por países. A cada introducción general le siguen los capítulos referidos a cañones, torpedos, armas antisubmarinas, minas y armas aéreas (bombas, rockets y mísiles guiados). Éstos, a su vez, se encuentran divididos en una introducción técnica y una lista del armamento que está subdividida por categorías. Los cañones, que conforman la vasta mayoría del libro, están listados por orden de tamaño y de precedencia en el tiempo.

La obra está ampliamente ilustrada con fotografías y dibujos (planos, esquemas, etc.). Se la puede consultar en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú.

Scheina, Robert L.
***Latin America's wars*. Washington, D.C., Brassey's Inc., 2003. 2 v. ilus.**

Robert L Scheina, Ph.D., profesor de historia en la National Defense University, es una autoridad en el campo de la historia militar latinoamericana. Ha publicado numerosos artículos, así como cuatro libros sobre América Latina, entre ellos el de *Latin America: A Naval History, 1810-1987*. Es miembro correspondiente del Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú.



En esta obra, examina los acontecimientos desde un punto de vista estratégico sin descuidar el gran marco histórico. Diríamos que enfoca la historia operacional en el contexto de la guerra como un instrumento de la política y de la sociedad, comprendiendo al mismo tiempo un penetrante análisis de las fuerzas armadas como institución, así como sus relaciones con el gobierno civil y, en general, el cuerpo civil de la sociedad.

La obra, en sus dos volúmenes, comprende todo tipo de actividad militar, interna o externa, incluyendo las guerras de conquista, terrorismo, revoluciones, golpes de Estado, disputas de fronteras, conflictos de clases y desórdenes civiles.

Al final de cada volumen presenta notas a los capítulos, biografías sumarias de los personajes, un índice onomástico-analítico y otro referido a las citas bibliográficas que aparecen a lo largo de la obra.

El volumen 1, "La era del Caudillo, 1791-1899", estudia el papel central que desempeñó el *caudillo* en la historia militar de la región. Los caudillos militares locales, que se ubicaban por encima de la ley, conducían sus huestes a la victoria en el campo de batalla, pero tenían además la capacidad de conseguir recompensas para sus seguidores, ya fuera en dinero, tierras o, muchas veces, en forma de propiedades confiscadas.

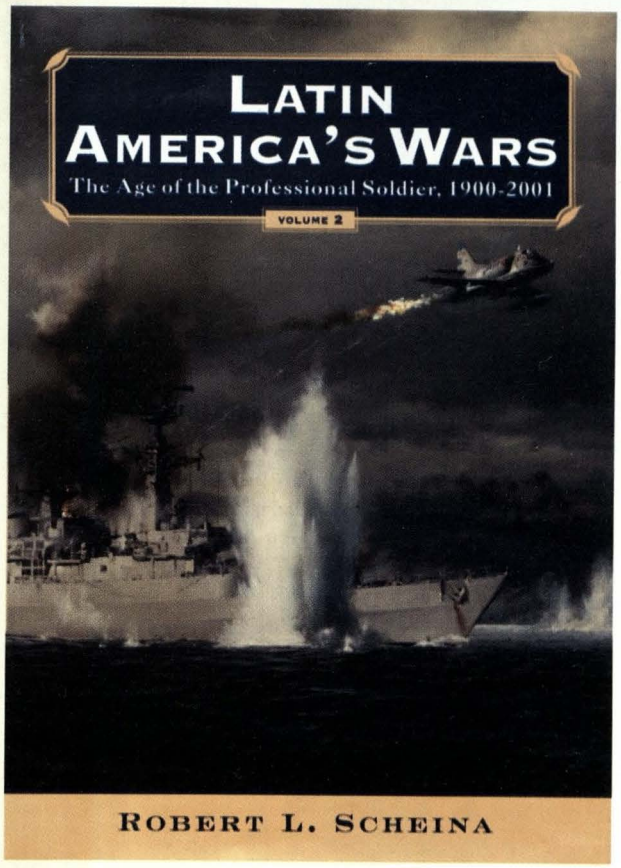
Revisa en primer lugar, las muchas guerras que se suscitaron por la independencia de la dominación de España y Portugal y que tuvieron lugar desde fines del siglo XVIII y bien avanzado el siglo XIX. Examina también los conflictos entre México y los Estados Unidos, provocados por los afanes expansionistas de este último, entre los años 1830 y 1840. Asimismo, la intromisión de Francia en la política de México du-

rante el reinado de Napoleón III. Concluye este tomo con la guerra entre España y Estados Unidos en 1898, la que marca el inicio de la era del imperialismo de Estados Unidos en América Latina.

El segundo volumen describe cómo las fuerzas militares no sólo defendieron valerosamente su nación de los enemigos extranjeros, sino que aportaron con su sangre peleando en las dos guerras mundiales y en la Guerra de Corea. Examina también las numerosas intervenciones de los Estados Unidos en Latinoamérica durante el trascurso del siglo XX y las distintas motivaciones que tuvo para ellas, desde los pequeños intereses relacionados a los negocios de Estados Unidos hasta los intereses de orden mundial relacionados con la gran estrategia, como por ejemplo, las consecuencias de la construcción del Canal de Panamá.

Analiza el papel de América Latina en la Guerra Fría y el estado de guerra que mantiene y soporta Colombia en su lucha contra los cárteles de la droga.

Quien quisiera consultar este libro lo podrá encontrar en la biblioteca del Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú. ⚓





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.

Marina de Guerra del Perú



Presencia naval en el Titicaca, el lago navegable más alto del mundo.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
BIBLIOTECA
Escuela Superior de Guerra Naval



