P
UST.
0

REVISTA DE MARINA



Un testimonio de vida, la Escuela Naval que me formó

Realidad de la industria naval sudamericana

Rescatando una joya de la ingeniería naval

Año 98, N° 1 - 2005

SUMARIO

1 Editorial

3 Un testimonio de vida, la Escuela Naval que me formó 1927 - 1932
Federico Salmón de la Jara

13 Grau, la Campaña Naval y el Derecho de la Guerra
Anibal Cueva López

19 Realidad de la Industria Naval Sudamericana
Ramón Velasco Stoll

24 El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú
Juan Carlos Llosa Pazos

38 Fernando Romero Pintado
Fernando Casaretto Alvarado

41 El Presupuesto de Defensa: una Medida de Confianza y Seguridad Mutua para garantizar la Paz y la Estabilidad entre los Estados
Juan Octavio Polo Wood

56 Rescatando una joya de ingeniería naval
Guiselle Guldentops Benavides

60 El cambio climático y el tráfico marítimo del canal de Panamá al paso del noreste
Héctor López Aréstegui

66 Actualidad Naval Mundial
José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

76 Actualidad Naval Nacional
Virginia Lacherre Calderón

79 Libros y revistas
Esperanza Navarro Pantac



Posamiento de helicóptero Sea King *en la cubierta del B.A.P* Callao.

REVISTA DE MARINA

Año 98, N° 1 - 2005

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° **1995-1033**

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 Manuel Pérez Zumaeta, Subdirector: C. de N. Carlos Salazar Muro,
Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Lic. Virginia Lacherre Calderón,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Cipriano Torres Guerra,
Publicidad: Juan Alberto Moreyra Vidarte, Manuela Zevallos Gutiérrez

EDITORIAL

Intenso, importante y fructífero es el trabajo institucional que se viene realizando en todos los ámbitos de nuestra Marina de Guerra. Aunque parezca repetitivo, no podemos dejar de mencionar que muchos de nuestros planes y proyectos tienen que adecuarse a las restricciones económicas impuestas por la situación del erario nacional. Sin embargo, con el máximo esfuerzo, creatividad y trabajo constante nada se ha detenido y, por lo contrario, seguimos en la búsqueda incesante de la excelencia, pues esa es nuestra meta y el espíritu que nos aparta definitivamente del inmovilismo, punto inicial de la mediocridad, que tanto daño hace a las instituciones. El siglo XXI, ya lo dijimos en ediciones anteriores, nos presenta grandes desafíos que tienen un telón de fondo, los cambios vertiginosos, sobre todo de carácter tecnológico, que se operan constantemente. Es por ello que estamos inmersos en una verdadera carrera con el propósito de no retrasarnos en un terreno tan importante y, en la medida de lo posible, mantenernos a la altura de estos desafíos que, muchas veces, son realmente sorprendentes, de allí el intenso trabajo desplegado en la preparación de los planes estratégicos que establecen el rumbo de nuestra institución.

Para esta gran labor hemos privilegiado la formación y la actualización académica y tecnológica de todo nuestro personal. Es un aforismo por todos conocido que, sino cambia el hombre, englobando en este concepto al elemento femenino, nada ocurre, pues todo permanece igual pese a que en las páginas de reglamentos y manuales se planteen auténticas innovaciones. Hemos avanzado mucho en el contacto de nuestro personal naval con el mundo universitario con el propósito que, además de poseer una carrera naval, puedan obtener también otra de carácter civil. Esta presencia e intercambio de opiniones, de ideas e inquietudes, enriquecerá a quienes visten el uniforme de nuestra gloriosa Marina de Guerra y quienes desarrollen sus actividades en el ámbito de la civilidad. Pero esta importantísima empresa quedaría imcompleta si sólo estuviera dedicada a los aspectos antes mencionados. Queremos también reforzar, cada vez más, el aspecto ético, la moral y la mística de quienes tienen, al mismo tiempo, el honor y las obligaciones que demandan pertenecer a la Marina de Guerra del Perú. Este trabajo de formación integral tiene que extenderse no sólo a nuestro personal sino también a sus familiares y al ámbito más cercano que los rodea. Es por eso que cada efectivo naval tiene que convertirse en un verdadero ejemplo, no sólo en el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, sino igualmente en cada uno de sus actos y en su contacto con el entorno social.

Muchas veces se habla de una división que nosotros consideramos artificial y hasta contraproducente: la sociedad civil y la sociedad castrense. Estamos convencidos que conformamos un todo que es la sociedad nacional, la peruanidad, con algunas diferencias en nuestras obligaciones constitucionales, así como también prerrogativas, que no deben entenderse como privilegios, sino más bien como obligaciones que demandan una grave responsabilidad. El Congreso de la República, al aprobar la ley que faculta al personal militar el derecho al voto, les está otorgando una facultad que ya tuvo en otros momentos de la historia, aunque con matices diferentes. Recordemos, por ejemplo, que la Constitución de 1860 permitía que militares y marinos pudieran ocupar cargos en el Poder Ejecutivo y Legislativo estando en situación de actividad, siempre y cuando al momento de las elecciones no tuvieran mando de tropa o el comando de un buque. Es así como personajes señeros de nuestra institución, como el glorioso Almirante Miguel Grau, el Contralmirante

MNP/CONTE/5980

Lizardo Montero, el Capitán de Navío Camilo Carrillo, el Contralmirante Melitón Carvajal y muchos otros más, igualmente importantes, actuaron en la política nacional con ejemplar patriotismo y pulcritud moral en cada uno de sus actos. Este antecedente, entre otras razones más, nos da la confianza necesaria para estar seguros que el voto de los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional será un aporte positivo para el afianzamiento de la democracia en nuestra patria.

Con profunda satisfacción y comprensible ansiedad, la Marina de Guerra del Perú aguarda la llegada a nuestro primer puerto de las fragatas misileras B.A.P Aguirre *y B.A.P* Palacios, *que deben arribar proximamente. Este esfuerzo económico del Estado, que esperamos será complementado el año entrante con la adquisición de dos fragatas más de iguales características reemplazarán a las que fueron dadas de baja por su largo servicio, así podremos cumplir en mejores condiciones con nuestro misionamiento requerido por la seguridad nacional, y nos permitirá tener una escuadra que enfrente con éxito las llamadas nuevas amenazas, reto de la nueva centuria y el nuevo milenio, tales como la pesca ilegal, el narcotráfico en gran escala con trasbordos en alta mar, la piratería, el contrabando de armas, el narcoterrorismo y atentados a la ecología.*

La última operación UNITAS, que ha tenido carácter multinacional, y otros ejercicios binacionales, han dado una muestra patente del alto nivel de profesionalismo y capacidad de nuestro personal. Sabemos que las circunstancias que hoy vive el mundo, donde el fenómeno de la globalización no sólo se inscribe en el ámbito económico sino en los más variados aspectos, nos condiciona a estar preparados prestando nuestro concurso en la conformación de fuerzas multinacionales para llevar a cabo operaciones de paz o humanitarias en las más diversas regiones de nuestro planeta, tal como lo venimos haciendo en Haití, Chipre, Costa de Marfil, Liberia y Sudán, cumpliendo con el compromiso de las Naciones Unidas para mantener la paz el orden y la tranquilidad de la ciudadanía.

El tema de la globalización, constituye un singular reto que viene siendo afrontado por nuestra Institución con profesionalismo, responsabilidad y la creatividad que nos caracteriza, orientándonos siempre al mantenimiento, alistamiento y entrenamiento de nuestras fuerzas navales, capacitándonos y perfeccionándonos, así como modernizándonos, con el fin de contar con una Marina capaz de enfrentar con éxito las demandas de la nación, siempre enmarcados en estricta observancia y respeto a la Constitución y las leyes, así como a los tradicionales valores que hemos heredado de las generaciones que nos precedieron.

El Director

Un testimonio de vida

La Escuela Naval que me formó 1927 - 1932

Federico Salmón de la Jara

Extracto del artículo preparado para el Libro Homenaje del Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005

Esta historia es la mía, pero es también la historia de cientos de Oficiales de la Marina de Guerra del Perú egresados de la Escuela Naval del Perú. Corría el año 1927, el Presidente Augusto B. Leguía gobernaba el país desde 1919, y por la Ley No. 4003 del 13 de octubre del mismo año se había constituido el Ministerio de Marina[1], separándolo del anterior Ministerio de Guerra y Marina, antigua organización que indudablemente situaba a nuestra Armada en condiciones de dependencia del Ejército, pues era mayormente a los generales a quienes se nombraban para este Ministerio. Sin embargo, el propio Presidente Leguía designó en varias ocasiones a políticos civiles de su partido para el despacho de esta cartera con el fin de mantener el principio de sujeción de las fuerzas armadas al poder civil.

Uno de los actos más importantes del Presidente Leguía fue la contratación de la Misión Naval Americana. El Congreso, por ley Nº 4435 promulgada el 5 de junio de 1920, aprobó un acuerdo firmado entre Estados Unidos y el Perú para el establecimiento de una Misión Naval. No se redactó un contrato formal que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros de la Misión, la cual estuvo constituida por Jefes y Oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de América, quienes asumieron los más altos puestos tanto en tierra como a bordo y aun la Comandancia General de la Escuadra. Esta disposición bien pudo haber suscitado el descontento entre el personal naval superior, como había sucedido años atrás cuando John Tucker, Oficial Superior de la Marina americana, fue incorporado a la Armada Peruana con el rango de Contralmirante para ejercer el mando como jefe de la Escuadra peruana. Pero la oficialidad naval comprendió la conveniencia de tal decisión, por el retraso en que se encontraba nuestra Marina en relación con las otras marinas del continente.

A partir de este momento, la institución naval dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros; se dio inicio a los Cruceros de Verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral y aun hasta el golfo de Panamá, en Balboa, en los casos en que tenía que realizarse la carena de los buques, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad, así como el personal subalterno logró un importante y ostensible progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra, con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso, Chile, un viaje que hubiera resultado inimaginable hasta antes de la firma del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país donde las autoridades y la ciudadanía en pleno del puerto no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento.

1 *El Capitán de Navío D. Juan Manuel Ontaneda fue nombrado Ministro de Marina.*

La Escuela que me recibió en 1927, como institución académica, estaba organizada en departamentos ejecutivos y académicos que tenían a su cargo la preparación de los planes de trabajo para el año académico. Los reglamentos eran similares a los de la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., así como el programa curricular que comprendía, en general, los mismos temas y aspectos profesionales que en aquélla. Por iniciativa del director Davy, los libros de texto y la bibliografía profesional más actualizada fueron traducidos al español y reproducidos a mimeógrafo e imprenta de tal manera que nuestros Guardiamarinas contaban con la rica y moderna información que se publicaba para la Academia americana. Se estimaba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispanohablante que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos.

La carrera duraba seis años y estaba concebida en los mismos términos que la Academia Naval de Annapolis, EE.UU., lo que significaba que seguían los métodos y currículo de aquélla. Se brindaba una estricta formación profesional y además se entrenaba a los Cadetes Navales para las tareas de cubierta e instalaciones de ingeniería. Al término de los estudios, los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue considerada en su tiempo como la mejor de América Latina.

Sobre el sistema de enseñanza, don Jorge Basadre señalaba que, con la metodología académica de la Misión Naval Americana se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa. Juan Manuel Castro Hart, compañero de promoción y entrañable amigo, dio fe de este hecho:

"... en el segundo año, se empezaba a instituir profesionalmente el sistema de instrucción; en la Escuela era el llamado sistema inteligente... [antes] los franceses le daban mucho vuelo imaginativo al intelecto, su sistema de enseñanza era un sistema intelectual, mientras que la Misión Naval Americana... el sistema inteligente hacía reposar todo esfuerzo en el alumno y ubicaba al instructor como un guía [dejando en libertad la iniciativa personal]".

La Escuela vivía tiempos de modernidad. En 1928 se había instalado el servicio de time-ball para todos los buques surtos en el puerto del Callao, y más adelante, se extendió a toda la república. La señal horaria se recibía directamente desde Annapolis, EE.UU.

Charles Gordon Davy, educador y forjador de hombres

La Escuela Naval del Perú, bajo la dirección de ese extraordinario líder, el Capitán de Navío (USN) Charles Gordon Davy, se trasformó y modernizó durante el corto período de 1921 a 1930, no sólo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo inspirar en los Cadetes. Se creó el Cuerpo Único de Oficiales reemplazando el sistema antiguo de Oficiales de Cubierta y de Ingeniería, que en el caso de estos últimos, hasta entonces debían ser formados profesionalmente en diferentes centros de instrucción en Inglaterra y Estados Unidos de América.



La promoción que ingresó el año 1927.



El Director Charles Gordon Davy y uno de los miembros de la planta orgánica de la Escuela Naval.

El Capitán Davy, graduado en Annapolis en 1906, había servido a bordo de diversos acorazados de la Armada de los Estados Unidos de América. Durante la I Guerra Mundial tuvo el comando de los destroyers *Kimberly* y *Broomy*, integrando las fuerzas antisubmarinas del Almirante Sir Lewis Bayly. Cuando estuvo al mando del *Kimberly*, fue recomendado ante la superioridad por acción distinguida. Al término de la guerra, vino al Perú integrando la Primera Misión Naval Americana, en agosto de 1920. El 9 de febrero de 1921, aún con el grado de Capitán de Fragata, asumió la Dirección de la Escuela Naval, cargo que ocuparía por once fructíferos años. Tenía además a su cargo la Dirección de Comunicaciones Navales cuya oficina estaba también ubicada en la Escuela; allí quedaba la principal estación de radio de la Marina. En 1930, los cambios políticos que sacaron del gobierno al Presidente Leguía motivaron su retorno a los Estados Unidos. Falleció en 1957.

El Capitán de Navío Charles Gordon Davy fue el Director inolvidable hasta nuestro 4to. Año, en 1930, en que se produjo la revolución del Comandante Luis M. Sánchez Cerro. Vino entonces un período negativo tanto para la Marina como para los otros institutos armados. En la Escuela Naval, la consecuencia inmediata fue la partida de Davy.

Mi paso por la Escuela está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo la Escuela seguido por su ordenanza. Llegaba a su oficina a las 7.50 de la mañana para el izamiento del Pabellón. A las 10, recorría íntegramente el área de la Escuela, en una revista que cubría todas las áreas, observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles. Sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando hacer su "show personal": con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego, con gran aparato, recogerlo personalmente a la vista de todos.

Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortésmente, cordialmente, aunque, como compensando su estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un conductor de hombres. Le gustaba poner de manifiesto que conocía a cada uno de los Cadetes, y siempre nos llamaba por nuestro nombre, sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto de los progresos de cada uno, con la meticulosidad de ver las notas de los noventa Cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El Comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del Director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela, había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del Oficial Naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina; para ello había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés de que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de "mens sana in corpore sano", por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana, el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en la Escuela, en 1930, cuando finalmente tuvo que abandonar su cargo. Era un mediodía de la primera semana de setiembre cuando por última vez el Comandante Davy y su esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de Cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos. Al verle, los Cadetes no pudieron conservar la compostura, rompieron filas y se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad, que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba de la Escuela, los Cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio Nº 2 .

Nunca regresó. Aunque sé que solía decir que jamás le abandonó la nostalgia de los años pasados en

el Perú. Yo tuve la suerte de verle ya en el otoño de su vida. Primero, en 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del *Grau* hasta el puerto de San Francisco, y él visitó entonces nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, le vi por última vez cuando acompañé al Ministro de Marina, Almirante Emilio Barrón Sánchez a los Estados Unidos. Acudimos a su residencia en Los Ángeles, California, donde el Almirante Barrón, quien había integrado la primera promoción formada por Davy, le hizo entrega de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy murió.

La planta de la Escuela Naval

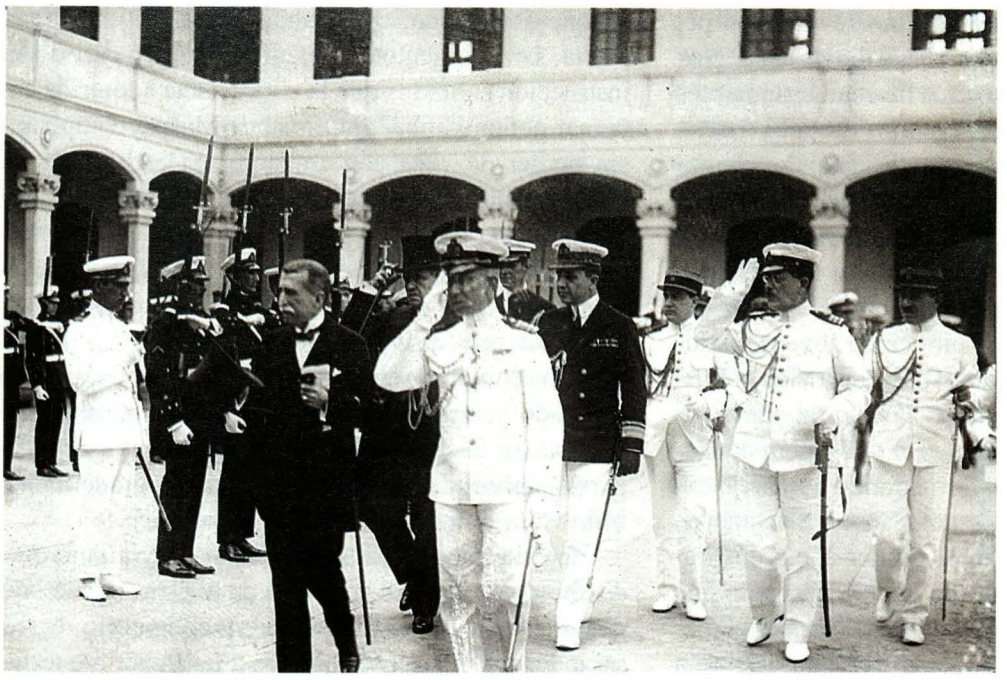
Ya, desde su primer gobierno, el Presidente Leguía había dispuesto la construcción de un local para la Escuela Naval en La Punta en reemplazo del que había funcionado en Bellavista. La ejecución del proyecto se encargó a la firma "José Pardo e hijo" y los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912. El 15 de setiembre del mismo año, el Presidente Leguía declaraba inaugurado el edificio. Esa primera obra es la que nosotros conocimos después como el "Edificio Grau", concebido para albergar a doscientos alumnos. Estaba diseñado en forma de una letra "C" cuyos brazos ese abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura representando la proa de un buque. Empero, la escuela inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del Capitán de Navío Manuel Ugarte. Ése fue el local que mi promoción encontró a su ingreso en la Escuela Naval en 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que era muy reducido para sus fines. En 1917, se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la estrechez. En estos pabellones se encontraban los talleres de máquinas, mecánica, física y electricidad. La Municipalidad donó un predio colindante, lo que permitió disponer de un terreno para la construcción del chalet para alojamiento del Director.

En la década siguiente, el solitario edificio inicial resultó insuficiente para atender las crecientes necesidades de la Compañía de Cadetes, por lo que se construyeron nuevos edificios y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso de los años. Así, en mi primer año de Cadete, en 1927 se construyó el edificio "San Martín", que pasó a ser el "Edificio número 2", destinado para alojamiento de Oficiales y Cadetes, el cual pudo ser inaugurado antes de la fecha prevista, señalada para el 1 de marzo de 1928. En el discurso memoria del Comandante Davy el 30 de diciembre de 1927, en ocasión de la inspección anual de la Escuela que realizaba el Presidente de la República, manifestaba que se habían construido ocho pabellones adicionales y se había modificado y reformado todo el plantel original. Se había requerido la expropiación de varios terrenos anegadizos que tuvieron que ser rellenados marcando la expansión de la Escuela en terreno ganado al mar: señalaba que el campo de ejercicios había sido una laguna que se tuvo que rellenar también, como se había hecho también con las calles que rodeaban el terreno original.

En el viejo e inolvidable Patio de Honor, las seis aulas ocupaban la parte baja del edificio, y en el centro la Dirección, Subdirección, Biblioteca y la Prevención. En los altos, segundo piso, los dormitorios, Babor y Estribor, con camas en cada banda, el comedor de Oficiales al centro. El comedor de Cadetes funcionaba en un edificio lateral de un solo piso, con el techo de tijerales y mesas para ocho Cadetes en cada una, integrada por alumnos de diferentes años, presididas por un Cadete de los últimos años. El Oficial de Guardia almorzaba y cenaba en una mesa del fondo y le acompañaban los Cadetes Jefes de la Compañía. El gimnasio estaba en la parte derecha



Desfile de Cadetes frente al Edificio San Martín, llamado también Nº 2, de la Escuela Naval del Perú.



El Presidente don Augusto B. Leguía en visita de inspección anual a la Escuela.

del primer piso y las duchas, unas treinta en cada banda, quedaban al costado del mismo gimnasio. Existían además otras instalaciones que surgieron periféricas al edificio principal dentro de la misma área de la Escuela: la enfermería, que estaba instalada en un chalet prefabricado de madera; la lavandería y el taller de herrería, que habían sido edificados por el personal de la Escuela durante 1925, y el pequeño muelle de madera, que había sido alargado para soportar el tránsito continuo de los Cadetes, cuando desfilábamos muy de mañana para tomar nuestro habitual chapuzón en el mar, así como para las prácticas de remo y vela, deportes que se hacían cada vez más populares entre los Cadetes Navales en franca competencia con los clubes Regatas Unión y Cannotieri.

Mi nueva vida en la Escuela Naval

Tuve el privilegio de vivir esa etapa constructiva de la Escuela. Como todos los años, en marzo de 1927 se llevó a cabo el concurso de admisión de Cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el curso de estudios comprendía un período de seis años a la conclusión del cual los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando, o de ingeniería. Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior al de años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarenta y un postulantes, en su mayoría procedentes de los Colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. A ellos se sumaron algunos Aspirantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses y 18 años y seis meses de edad. No se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente aprobar los exámenes de selección, que eran bastante rigurosos de tal manera que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media, y el año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. Las materias de los exámenes eran: aritmética, álgebra elemental, geometría plana, elementos de historia general, historia del Perú, elementos de geografía general, geografía del Perú y gramática castellana.

Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso en el Ejército o en la Policía –aún no existía la Fuerza Aérea–. Esto nos mostraba que la Marina ha sido siempre muy conservadora y en cierta forma aspiraba a constituir una elite. La rigurosa selección obedecía al definido propósito de colocar a la Marina peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana. Se había convertido en la mejor institución académica del Perú y se estimaba que no había otra en el mundo hispanoparlante que se le equiparara. La instrucción era gratuita; los Cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como Oficiales, no se les daba a los Alféreces ni uniforme ni equipo: todo debía ser pagado por la familia del Oficial, cosa que resultaba un gasto importante teniendo en cuenta de que en esa época se exigían más uniformes de los que actualmente se usan.

Éramos cinco Aspirantes que proveníamos de la Recoleta, entre ellos el inefable "Coloradito", Enri-

que León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos *R* viajando a la zona del Canal y a Filadelfia, EE.UU. para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Los demás de mi promoción venían de los otros colegios, y hubo tres provincianos, todos de Arequipa.

En abril de año 1927, veinticinco jóvenes entusiastas habíamos emprendido una nueva vida al trasponer el umbral de la Escuela Naval; una nueva vida en la que tuvo trascendente rol el Capitán de Navío Charles Gordon Davy, formador de hombres, excepcional Director de la Escuela Naval. Se sumaron cinco Cadetes que repetían el primer año, constituyendo así el más grande grupo para la época, lo que obligó a realizar una extensión de las clásicas carpetas de esos años, mesas largas que daban asiento a unos doce Cadetes, separados por una división a ambos lados. Con nuestro ingreso, el número de Cadetes en la Escuela llegó a ochenta y uno, la cifra máxima que alcanzaba el alumnado hasta esa fecha. Recuerdo que el 4to. Año estaba constituido por tan solo cuatro Cadetes.

El 1 de abril de ese año tuvo lugar, a las 11 a.m., el juramento de los que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el Ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio, el Jefe de Estado Mayor de Marina, Capitán de Navío Alfredo Graham Howe, toda la plana mayor de la Escuela y las familias de los nuevos Cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que manifestó escuetamente lo que se esperaba de nosotros:

"Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes dejarán de formar parte de los paisanos para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país –la primera línea de la defensa nacional–.

"Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. ... desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad".

Se refirió también a lo que debía ser la misión de la Escuela Naval:

"Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados, con principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en la mar podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si, mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por ésta su Escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: Mihi Cura Futuri –"Yo cuido el porvenir"–.

Encontramos una Escuela ordenada y pulcra que de ahí en adelante se convirtió en nuestro nuevo hogar, pues aun en días de salida era obligatorio regresar a dormir. El tranvía que iba a La Punta fue testigo de nuestros ires y venires, muchas veces corriéndonos el albur de no alcanzar el último vagón del día.

Además del Director, Captain Davy, con rango de Capitán de Navío para los efectos de su servicio en la Marina peruana, se encontraba el Comandante Subdirector –para el año 1927 ejercía el cargo el Capitán de Fragata Tomás M. Pizarro–, y dieciocho Oficiales asistentes, sin contar al cuerpo médico.

La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del Cadete del 6to. Año, Juan Francisco Torres Matos, prestigioso Almirante, después Comandante General de la Marina, Ministro y copresidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos Cadetes en la Escuela, pues los integrantes de los otros años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El Teniente Primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el Oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de trasformarnos de "jóvenes civiles" en Cadetes Navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones: de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta manos y una voz tonante. Realmente llegamos a temerle. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos y pudimos cultivar una noble amistad: hasta llegamos a tratarnos de

"tú", situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina.

La vida cotidiana en la Escuela

La Escuela Naval funcionaba en el local de La Punta y era bastante cómodo para el número de Cadetes que albergaba. Yo recuerdo que cuando estábamos en primer año, el total de alumnos en la Escuela no llegaba a noventa.

Los Cadetes llevábamos una vida muy sana: nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y luego al mar obligatoriamente –tanto en verano como en invierno– después pasábamos a la ducha.

El sábado por la mañana el Comandante Director realizaba la revista de inspección y terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, para regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los Cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez por año en Navidad. Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1 de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano que comprendía tres meses, de enero a marzo. Abril era mes de vacaciones excepto para los desaprobados, que debían prepararse en la Escuela para los exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado, y hubo casos de Cadetes que, a punto de culminar la carrera y que tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Para los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del B.A.P. *Teniente Rodríguez* para las prácticas marineras. Salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura porque se trataba de un buque de bajo desplazamiento que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque bastante rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá el año 1914 en su viaje de Francia a Perú cuando venía para incorporarse a la Escuadra peruana. Había arribado a la boca del Amazonas (Belem do Pará) y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades del Canal le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito siempre que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que se conoce a este respecto. Bueno, el *Rodríguez* era un pequeño buque (500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy pesada, pues los Cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter.

Los deportes

Hacíamos honor al lema "mens sana in corpore sano" con una intensa práctica de los deportes y el atletismo. Muy pronto se hizo tradición la competencia deportiva con la Escuela Militar de Chorrillos, con la cual había una rivalidad muy marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los Cadetes Navales se les consideraba una elite. Los torneos de fútbol eran el pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.

Se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y en bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y saltos ornamentales. El fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y, en atletismo, la YMCA, la Universidad de San Marcos y la Asociación Social de la Juventud (ASJ) nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias. Cuando yo ingresé, el Cadete Pedro Gálvez, de la promoción de 1923, defendía sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas



Equipo de básquet de la Escuela Naval del Perú.

de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en1929, estableció el récord sudamericano para la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible.

Me viene al recuerdo el "Chato" Raygada, inventor del "fulbito". El Cadete de sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado Almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente "chato", hombre de gran personalidad que derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Aún me parece verlo entrando en el gimnasio para formar los dos equipos, cinco por lado. Indubitablemente, yo era uno de sus seleccionados. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trenzábamos en tremendo juego en el que llovían golpes y patadas, que él, en su condición de Capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo.

Dentro del plan de reorganización de la Escuela, desempeñaban un rol principalísimo los deportes y el atletismo. Don Jorge Basadre en su Historia de la República del Perú, le reconoce al Comandante Davy el haber contribuido "en forma descollante a la divulgación de los deportes". El Almirante Jorge Parra del Riego expresa al respecto, que no solo fue uno de los logros más significativos de la Misión Naval el introducir los deportes en forma intensiva en la Escuela, sino que su influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana.

Los Cruceros de Verano

Los Cruceros de Verano se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de Cadetes bajo la dirección de un instructor de la planta orgánica de la Escuela Naval. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaba hasta Panamá, a bordo de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y los sumergibles *R-1* y *R-2*. La última etapa del Crucero de 1930, en el mes de marzo, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso, de gran significación en nuestra tradición naval y para la vida de los dos vecinos países, pues era el primer acercamiento entre ambos pueblos desde la finalización de la Guerra del Pacífico.

Si bien no se contaba entonces ni tampoco ahora con un Buque Escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como "hombres de mar". Eran en total, durante los seis años de vida académica, cinco cruceros intensivos en la Escuadra. Durante el transcurso de estos cruceros, se efectuaban cambios de Cadetes entre los dos cruceros y los submarinos. Allí nos hicimos "marineros", pues practicábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinero, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro.

Sobre el Motín de los marineros

La Escuela Naval había tenido durante el gobierno de Leguía, un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado después del golpe de estado de 1930. Se sucedieron varios directores en el cargo en esa etapa difícil del gobierno de Sánchez Cerro con la presencia del Apra en el escenario político. Como es tradición en la Marina, la Escuela se había mantenido apartada de la política, pero no pudo escapar a los funestos acontecimientos que vivía el país, agravados por las consecuencias económicas del crac de 1929. Respecto del Motín de los marineros del 18 de abril de 1932, me permito hacer un recuento de los antecedentes, tal como pude yo percibirlos. El año anterior se había inaugurado la Escuela de Aprendices Navales, -hoy Escuela Técnica, CITEN- y en el llamamiento se pidió jóvenes con instrucción avanzada, por lo que ingresaron muchachos de muy buen nivel, muchos de los cuales habían postulado antes con nosotros a la Escuela Naval. Como aprendices, llevaban una vida muy cercana a nosotros los Cadetes, pues al ser la Escuela bastante reducida, compartíamos los mismos espacios tanto en la rutina diaria como en los deportes, y otro tanto en las prácticas marineras; además, muchos de ellos eran amigos nuestros. Yo diría que uno de los sustentos de la revolución fue que en el cuerpo de aprendices se encontró un grupo muy fácil de influenciar, quizá porque en el fondo estos muchachos se sentían defraudados, relegados a otro nivel, y esta susceptibilidad fue muy bien explotada por los apristas. Cuando a finales de ese año, el crucero *Bolognesi* realizó el crucero de verano a Panamá y el buque tuvo que quedarse más de dos meses para efectuar reparaciones. Un gran número de dirigentes apristas que casualmente se encontraba ahí tuvieron la oportunidad de establecer contacto con los aprendices navales y aprovecharon para adoctrinarlos muy bien, atizando resentimientos. Cuando se produjo el motín, los cabecillas resultaron ser, en su mayoría, alumnos de la Escuela de Aprendices. Esto nos afectó muchísimo, pues se trataba de muchachos muy allegados a nosotros. El Comandante Gálvez, a la sazón Director de la Escuela, hizo referencia a los sucesos en su memoria anual: "Es de lamentar que a principios del año académico sufriera esta Escuela perturbaciones en su funcionamiento como consecuencia de la propaganda antipatriótica –se refería a

propaganda aprista– que con tanta actividad trató de infiltrarse para sobornar a algunos elementos del personal subalterno, razón por la que el Ministerio de Marina se vio en el caso de intervenir en forma radical". Empero, aún quedaban rezagos de la indisciplina, pues, en setiembre, cuando asumió la Dirección, encontró marineros soliviantados que fueron dados de baja y entregados a la autoridad policial.

La graduación

Los Cadetes se graduaban de Alféreces de Fragata en una ceremonia muy lucida como es tradición hasta la fecha. Los 16 Cadetes que nos graduamos en diciembre de 1932 recibimos del Presidente de la República, General Luis M. Sánchez Cerro, el diploma que confirmaba nuestra aptitud para obtener los despachos de Alféreces.

Como todos los que egresaban de la Escuela, fuimos destinados al *Grau* y al *Bolognesi*, pues en los cruceros la vida militar era más dura y se ejercía un control mucho más estricto. Así, el Oficial empezaba su formación y disciplina naval desde muy joven y enriquecía tempranamente su experiencia marinera.

Al incorporarnos a la vida profesional, habíamos emprendido una nueva travesía. Íbamos premunidos de los más altos ideales de servicio a la Marina y a la Nación, fortalecidos con la moral y el espíritu de cuerpo y un profundo sentido del honor inspirados en la figura paradigmática de Grau y de los marinos que nos antecedieron en la historia.

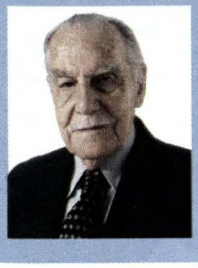
He aquí mi testimonio: Ésta es la Escuela Naval que me formó. Entonces, como ahora, es una verdadera escuela de formación de caballeros dignos, de profesionales aptos para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque; de ciudadanos responsables ante la patria. No creo equivocarme al decir que la Escuela Naval del Perú es unánimemente reconocida como una institución ejemplar en el escenario nacional, y que su presencia ha sido el faro que alumbró la ruta de la juventud peruana que con paso firme avanzó en el decurso del siglo XX. ⚓

Bibliografía

- *Basadre, Jorge.* Historia de la República del Perú. *6ª. ed. aum. y corr. Lima, ed. Universitaria, 1968-70. t. XII y XIII.*
- *Casaretto Alvarado, Fernando.* Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú. *Imprenta de la Marina de Guerra. Lima, 1999.*
- Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 1 (enero-febrero, 1933), p 139-145.*
- Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 2 (marzo-abril, 1927), p. 252-257.*
- Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú. *Revista de Marina, Nº 6 (nov.- dic., 1927), p. 821-829.*
- *Ortiz Sotelo, Jorge.* Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada. *La Punta, Callao, 1981.*

Documentos

- *U.S Naval Mission to Peru.* Historical record of U.S. naval mission to Peru. 1920-1934.
- *Castro Hart, Juan Manuel. Lima, 8 de octubre de 1983. En: Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*



Federico Salmón de la Jara (Ayacucho, 1911)

Contralmirante en retiro. Se graduó como Alférez de Fragata en enero de 1933. Calificado en Submarinos (1936). En 1948, viajó a Sevilla comandando la fragata Gálvez *para representar a la Marina peruana en la celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla.En 1953, Comandante de la División de Submarinos tipo* Sierra, Lobo y Tiburón, *los cuales condujo al Callao desde Groton, EE.UU. En 1959, comisionado para la recepción y reacondicionamiento del B.A.P. Grau, ex HMS New Foundland. En 1963, Presidente de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. En 1973, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del que es en la actualidad Presidente Honorario Vitalicio. Es miembro del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Católica y de la Academia Nacional de Historia.*

Marina de Guerra del Perú

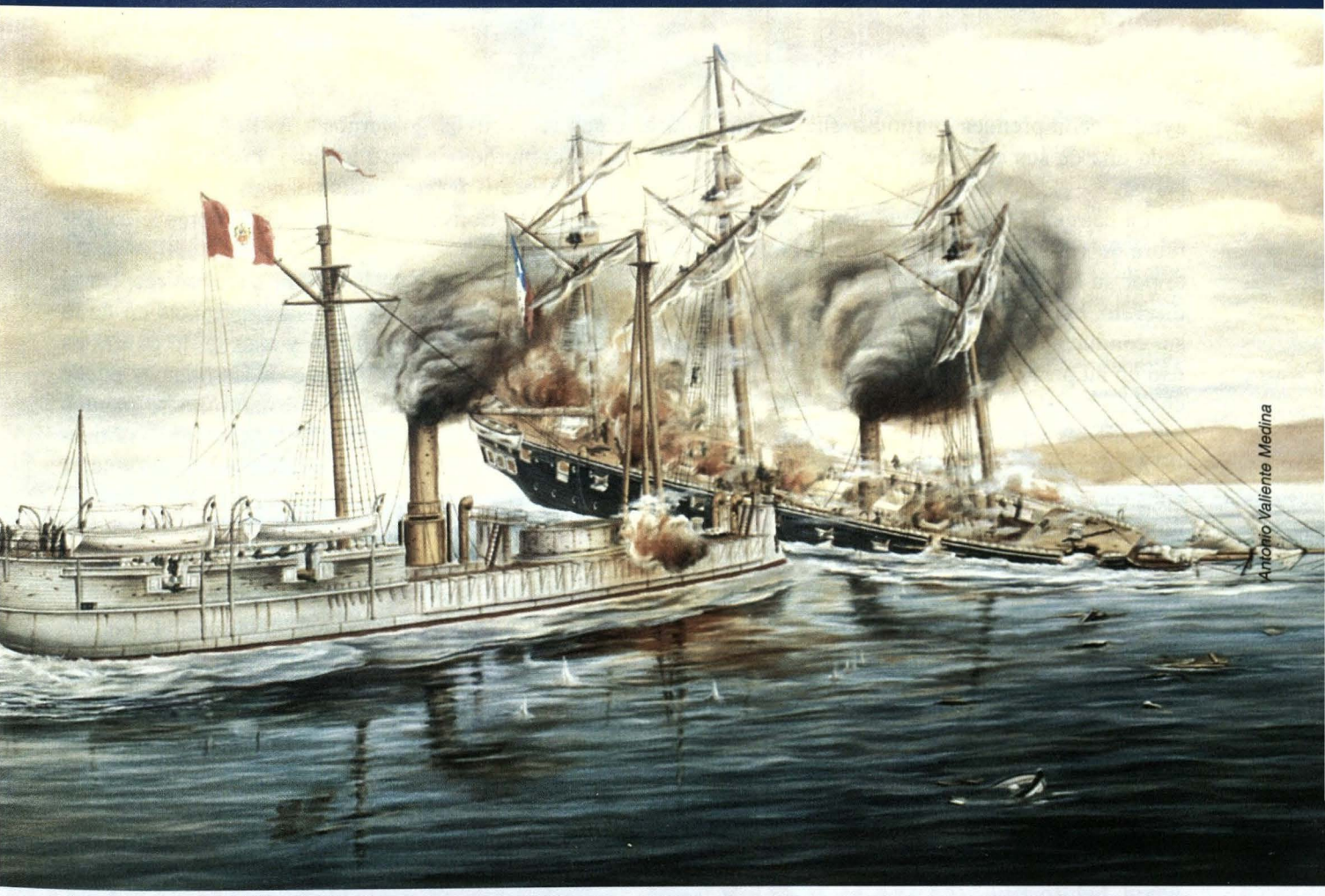
Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe





Grau, la Campaña Naval y el Derecho de la Guerra

Aníbal Cueva López

"Todo elogio que se haga del caballeroso marino está justificado. Sirvió a su patria con valor, destreza y con humanidad. Imprimió a sus acciones una nota caballeresca, cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma ninguna injuria ni su Buque agravó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir poblaciones inermes y no lo hizo. Alma elevada, templada en la fragua del deber, Grau señaló un rumbo de honor a la Marina futura del Perú".
Gonzalo Bulnes

Uno de los aspectos más conocidos del legado del Almirante Miguel Grau Seminario obedece a su comportamiento en combate, él fue, es y será "el Caballero de los Mares". Su proceder hará recordar desde la época de la guerra con el vecino país del sur, y hasta hoy, la hidalguía del guerrero antiguo regido por códigos y normas de pundonor convirtiéndose en el senescal de nuestra Patria, adalid del Perú en esa infausta guerra.

A través de toda su trayectoria, reconocida por propios y extraños, no encontramos otros principios que guíen su vida, mas que los preceptos cristianos y una profunda humanidad para con sus semejantes. El Monseñor José Antonio Roca y Boloña dice de él: "Miguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A él le atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas". Tal vez este sentir nos

ayude a comprender el rumbo que le imprimió a cada una de sus acciones, el Milagro de la Guerra Naval.

La campaña del *Huáscar,* desde abril hasta octubre de 1879, está encarnada en el Gran Almirante por su calidad de marino profesional, generoso, discreto, honrado y corajudo, pero, sobre todo, por su conducta regida por un sentimiento de humanidad en su propio decir. Quizá sea éste el único hecho en el cual existe coincidencia entre historiadores chilenos y peruanos.

Al desatarse la Guerra del Pacífico, hacía 15 años que ya existía en el mundo la intención de minimizar los daños que causaba la guerra, "mejorar la suerte que corren los militares heridos de los ejércitos en campaña", habiéndose firmado el 22 de agosto de 1864 el primer Convenio de Ginebra. Si bien es cierto que estos principios son adaptados a la guerra en el mar en 1899, mediante el Convenio de la Haya, ya reinaba en esa época una fuente importante que originó estas normas que se constituyen en derecho consuetudinario: las costumbres seguidas por las potencias marítimas, acentuadas más aún en las instituciones, que como la nuestra son eminentemente tradicionalistas.[1]

En cuanto a estas incipientes normas, es interesante destacar que en la declaración de París de 1856 ya existían disposiciones relativas al tratamiento de los buques y naves de acuerdo con el pabellón que enarbolaban.

El 8 de abril de 1879, tres días después de la declaración de guerra entre Perú y Chile, la representación diplomática de Bélgica dirigió una nota a los ministerios de Guerra de cada gobierno por medio de la cual informaban lo siguiente: "Bélgica y otras potencias europeas animadas del deseo de mitigar en cuanto dependieran de ellas los males inseparables de la guerra, de suprimir los rigores inútiles y de mejorar la suerte de los militares heridos en los campos de batalla, resolvieron celebrar una convención que ha prestado grandes servicios a la humanidad durante las últimas guerras... El protocolo de la conferencia internacional de Ginebra se dejó abierto y todos los gobiernos se pueden adherir a él. Vuestros gobiernos respectivos, a través de sus ministros en París podrían fácilmente prestar su adhesión a este protocolo en nombre de sus respectivos gobiernos". A mediados de abril, los gobiernos de Perú y Chile, hicieron conocer a las respectivas legaciones belgas su deseo de adherirse a la Convención de Ginebra, como efectivamente así fue.

Generalmente, en la guerra naval se respeta el principio de igualdad de los beligerantes en tanto éstos se ajusten a las leyes y usos de la guerra en el mar. Todo incumplimiento de las mismas puede dar lugar a represalias, no obstante no se pueden emplear medios bárbaros o vedados por las mismas leyes y usos de la guerra. Como profesionales de armas sabemos que durante las operaciones toda acción no tiene otra finalidad que la derrota del enemigo y la guerra en el mar contribuye a ésta imponiéndose a la marina militar enemiga mediante: la destrucción o apropiación de la marina mercante adversaria, la inutilización de la costa hostil a los fines operacionales, impedir la proyección del poder naval enemigo sobre tierra, negar el comercio enemigo y el contrabando y la protección de los propios intereses navales. En suma, todo aquello que otorgue el dominio del mar y conduzca a la victoria.[2]

Alcanzar los esquivos laureles, fue el titánico reto que asumió el Almirante Grau con su pequeño Buque y una disminuida Flota, con su inquebrantable resolución de "sacrificarse por la Patria"; consciente de que sus solicitudes no habían sido atendidas. Decía de él, Manuel González Prada: "sencillo, arraigado a las tradiciones religiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacía gala de cristiano y demandaba la absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones". Sus principios religiosos le honraban... Por eso, antes de salir de campaña, fue humilde a inclinarse ante un ministro del altar, y así llevó al combate su alma pura y su conciencia tranquila.[3]

La Escuadra peruana fue preparada con premura, ya que se había planteado el peligro de perder la plaza de Arica y con ella el Ejército del Sur que dependía logísticamente del mar. El 16 de mayo de 1879 parten del Callao, el *Huáscar*, la *Independencia*, *Manco Cápac*, *Atahualpa* y los transportes *Oroya*, *Limeña* y *Chalaco*, conduciendo a Arica al General Mariano Ignacio Prado, Presidente de la República del Perú, tropas y pertrechos para iniciar

---

1 *N.A. Hay que hacer la salvedad que las interpretaciones que se hacen del derecho de la guerra en el mar, aun hoy, difieren notablemente de una potencia a otra, por lo que no se puede hablar de una práctica uniforme ni de usos universalmente aceptados*

2 *García Corrochano Moyano, Luis.* Aspectos del Derecho Internacional de la Guerra Naval. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. Ene- Dic. 1998*

3 *Vicealmirante de Paula Pavía, Francisco. Revista General de Marina. Madrid 1884*

las operaciones en el sur. Los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa,* por su mal estado, llegaron únicamente a la altura de la isla San Lorenzo, teniendo que retornar a su fondeadero en el puerto chalaco.

El entonces Capitán de Navío Miguel Grau como Comandante de la Primera División conformada por la *Independencia* y el *Huáscar*, iza su insignia en este último y zarpa a escribir una de las más gloriosas páginas de nuestra historia.

El 20 de mayo el convoy arriba a su destino y un día después el *Huáscar* traba su primer combate en la guerra: Iquique, en la que se suceden hechos como el hundimiento de la *Esmeralda*, después de ser espolonada tres veces; la muerte de Prat sobre la cubierta del monitor; pero, sobre todo, la actitud humanitaria del Comandante del *Huáscar* al disponer el arriado de los botes para salvar a los náufragos del desdichado buque, en sus propias palabras: "...inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos sesenta y dos...". Este gesto le ha dado un brillo imperecedero al combate. En contraste, algunas millas al sur –en Punta Gruesa– los náufragos de la desventurada *Independencia* eran ametrallados por la *Covadonga* al mando de Condell.

Consumado el combate de Iquique, el *Huáscar* quedó solo. Habíamos perdido la fragata *Independencia*, la mejor nave de la Armada, el mismo día que hundimos la *Esmeralda*, el 21 de mayo.

El *Huáscar* continuó la campaña en el sur. Apresó transportes salvando la vida de sus tripulantes. Incursionó en Pabellón de Pica, Mejillones, Tocopilla, Cobija y Patillos, enviando un Oficial a tierra "para notificar al jefe militar de ese puerto que el *Huáscar* no llevaba a él intención alguna hostil contra sus moradores y sí sólo era el objeto de destruir las lanchas que pudieran de servir de uso al enemigo".[4]

Destruyó elementos de movilidad y cortó el cable de Antofagasta el 26 de mayo combatiendo con los fuertes de la Plaza, cuartel general del ejército chileno y con la infausta *Covadonga*. Cesó la lucha por consideración a no lastimar intereses neutrales y a gente indefensa.

La minúscula escuadra peruana, encarnada en el acerado monitor y el Almirante Grau, continúa sus correrías surcando las aguas chilenas y con osadía y destreza, burlaba a la flota enemiga.

El 7 de junio arriba al Callao a efectuar las tan necesarias reparaciones. La suerte que sonríe a los capaces y osados acompañó a la tripulación del pequeño monitor. Casi un mes después, con los trabajos inconclusos, el 6 de julio su estela se dirigía nuevamente al sur.

El 8 de julio arriba a Arica. Dos días después, durante las primeras horas, tratando de sorprender a los buques chilenos bloqueadores de Iquique, aparece frente al puerto encontrando al transporte *Matías Cousiño* al que rinde sin esfuerzo. En estas circunstancias aparecen sobre el horizonte los humos de la escuadra bloqueadora: el *Cochrane*, el *Abtao*, la *Chacabuco* y la *Magallanes*; situación que da lugar a uno de los sucesos más criticados por los detractores y ansiosos de victoria, pero que definen la personalidad del héroe. El Almirante Grau decide no echar a pique el transporte chileno pasándole la voz "...para que pusiese a salvo a su gente", hasta que sus tripulantes se hayan trasbordado en sus propias embarcaciones. Dice José Santos Chocano en su impromptu: "no entienden tu heroísmo, quienes no son capaces de sentir tu nobleza" y el *Huáscar*, pese a la superioridad numérica, se abre paso luchando, proa al norte.

Del 17 al 25 de julio incursionó otra vez en aguas chilenas. Irrumpió en Antofagasta, Chañaral, Caldera, Huasco, Carrizal Bajo, Pan de Azúcar e Iquique. Continuando con la destrucción de las lanchas, notificando a los jefes militares de las plazas que iba a proceder a hundir las embarcaciones, "haciéndolo responsable de las represalias que pudiera tomar en caso de que se me hostilizara".[5]

El 17 de julio se avistan dos humos en el horizonte, eran la corbeta *Unión* en persecución del transporte *Rímac*; el *Huáscar* se suma a la caza disparando una de sus piezas de a 300 en vía de intimación, por sobre la proa del transporte chileno, ante lo cual el *Rímac* enarboló la bandera blanca, rindiéndose. El Almirante Grau, con su proverbial humildad, felicita al Presidente Mariano Ignacio Prado y "...al país por el triunfo moral obtenido sobre el enemigo arrebatándole, en noble lid, uno de sus más importantes transportes, como asimismo uno de los mejores cuerpos que componen su ejército"[6], el escuadrón "Carabineros de Yungay".

---

4 *Parte del Comandante de la Primera División al Director de Marina, a bordo del Monitor* Huáscar *del 31 de mayo de 1879*

5 *Parte del Comandante de la Primera División al General Director General de la Guerra, a bordo del Monitor* Huáscar, *25 de julio de 1879*

6 *Parte del Comandante de la Primera División al General Director General de la Guerra, a bordo del Monitor* Huáscar, *25 de julio de 1879*

El primer día de agosto el Almirante Grau reinicia sus correrías sobre las costas chilenas, pegado al litoral, con la finalidad de reconocer y hostilizar a los buques enemigos. Visita Taltal, Caldera, Cobija, Cobre, Blanco Encalada y Tocopilla, comunicando a las autoridades de los puertos que procedería a destruir las lanchas que pudieran servir de transporte al enemigo.

El 24 de agosto, durante las primeras horas de la madrugada incursiona en Antofagasta, donde encuentra a los buques enemigos *Magallanes*, *Abtao* y el transporte *Limari*, los cuales se encontraban anclados detrás de los mercantes neutrales y muy próximos a tierra. Evaluando la situación al estar cercano el amanecer y porque "... era comprometido trabar combate en medio de buques neutrales a los que podía ocasionarse algún daño de consideración"[7], desiste de su propósito y, cumpliendo directivas superiores continúa escoltando al transporte *Oroya*.

Después de despachar al transporte *Oroya* con destino a Arica el 26, el *Huáscar* continua navegando con dirección al norte. El 28, en horas de la tarde, ingresa nuevamente al fondeadero de Antofagasta, trabando combate con las baterías del puerto y los buques chilenos *Magallanes* y *Abtao* que maniobraban a espía para hacer fuego y ocultarse inmediatamente atrás de los buques mercantes neutrales. El Almirante Grau dispuso acercarse más al fondeadero "buscando una dirección clara con el fin de dirigir mis fuegos sobre los buques enemigos, ocultos entonces detrás de los mercantes" y disparando sobre las baterías de tierra "por no poder dirigir nuestras punterías sobre aquéllos sin herir a los mercantes".[8] El combate culminó a las 5 y 30 de la tarde, lamentando la pérdida del Teniente Segundo Carlos de los Heros.

Partió de Arica el 30 de septiembre escoltando al transporte *Rímac*, que conducía una División del Ejército con rumbo a Iquique. El 1 de octubre, junto con la corbeta *Unión* que se encontraba en ese puerto, ya cumplida la misión escoltaron el *Rímac* por una hora para posteriormente enrumbar al sur, dirigiéndose a hostilizar Huasco, Coquimbo y Tongoy.

Con los últimos minutos del día 7 de octubre avistan las luces de Antofagasta. A las 9 y 40 del día 8 se afianzó el pabellón dando inicio al glorioso combate, entregándonos como legado una de las páginas de nuestra historia más sublimes y heroicas.

El monitor *Huáscar* y su tripulación plasmaron para la posteridad sus hazañas, hicieron justicia a las palabras vertidas por González Prada: "...forzaba los bloqueos, daba caza a los transportes, sorprendía escuadras, bombardeaba los puertos, escapaba ileso de las celadas o persecuciones, y más que una nave parecía un ser viviente, con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro".

Nadie como el Almirante Grau, en esos aciagos días, logró percibir el pensamiento de Jean Jacques Rousseau (siglo XVIII) acerca de matar a nuestros enemigos, defensores de su patria, mientras tienen las armas en las manos, pero una vez que las dejan y se rinden no son enemigos y como vuelven a entrar en la simple clase de hombres, ya no se tiene derecho sobre su vida.

Al rememorar la odisea de la campaña marítima, observamos su trato con el enemigo ya vencido, el cumplimiento de lo normado respecto a las dotaciones de presa, registros de guerra, el derecho de represalia al que él no se acogió, su intención de no afectar intereses neutrales y su disposición de solo atacar objetivos militares.

Las proezas de los bravos del *Huáscar* arrancan vítores y vivas "al Perú generoso" y las otras: el cañoneo de la *Covadonga*, fusilamiento de los náufragos y el bombardeo a poblaciones inermes se hunden en el oprobio. ¿Es digno batirse de esa manera? ¿Por qué no actuar en la guerra como en la guerra? Ante estas contradicciones, sólo cabe la explicación desde el punto de vista moral y cristiano ya que aún no se encontraba establecido, como tal, el Derecho de la Guerra en el Mar.

El General Vigón, pensador cristiano sobre estos temas, afirma que no hay una moral militar. Hay sí una moral cristiana y una ética que ofrece justificaciones ideológicas de esa moral. Pero añade que hay una sola y esencial moral cuyas consecuencias formales en el ámbito castrense toca considerar y llevar a la práctica a todos los militares cualquiera que sea su categoría.

Pues bien, el Almirante Grau, como cristiano, se preocupa por sus semejantes y busca no ahondar más los males de la guerra. Es un visionario del Derecho de la Guerra (DDG) tal como se define hoy: normas aplicables en todo tipo de conflicto sin entrar en consideraciones relativas a los motivos o a la legalidad del recurso a la fuerza, mediante las cuales únicamente se regulan los aspec-

---

7 *Parte del Comandante de la Primera División al Contralmirante, Comandante General de las Baterías y fuerzas de la Plaza de Arica, al ancla Arica 31 de agosto de 1879*

8 *Ibídem 7*

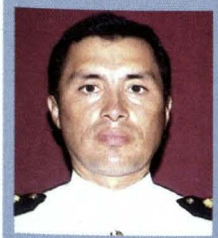
tos que tienen un alcance humanitario (ius in bello) garantizando la protección de las víctimas de la guerra y sus derechos fundamentales, sea cual fuere la parte a la que pertenecen.

La personalidad del Almirante, sus firmes convicciones religiosas, sus sentimientos humanitarios y su inconmensurable calidad profesional hacen que él mismo se imponga límites en su accionar, estableciendo métodos y medios para hacer la guerra con la finalidad de ocasionar el mínimo de víctimas y la destrucción dentro de los límites razonables evitando pérdidas inútiles e innecesarias. Hoy estas normas se resumen en tres principios fundamentales:

- Atacar sólo objetivos militares
- Respetar a las personas y bienes protegidos que no contribuyen al esfuerzo militar
- No utilizar más fuerza que la necesaria para ejecutar la misión.

Al evocar las acciones del Comandante del *Huáscar* y su bizarra tripulación, advertimos que estos preceptos primordiales del derecho de la guerra nunca fueron vulnerados, por lo que debemos destacar el espíritu, la moral y la capacidad profesional de nuestros marinos; las mismas que hoy constituyen nuestra heredad y que fueron tales que permitieron conciliar el aspecto humano y cristiano con las tareas y misiones de guerra encomendadas durante la campaña naval.

El mensaje del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, sigue vigente. Su obra y legado tienen trascendental importancia en nuestras vidas e institución, basadas en la integridad del hombre, en las virtudes y valores del ser humano y en su calidad profesional como marino. He aquí nuestro reto: dejar en herencia a cada generación de marinos un monumento de honor y grandeza. ⚓



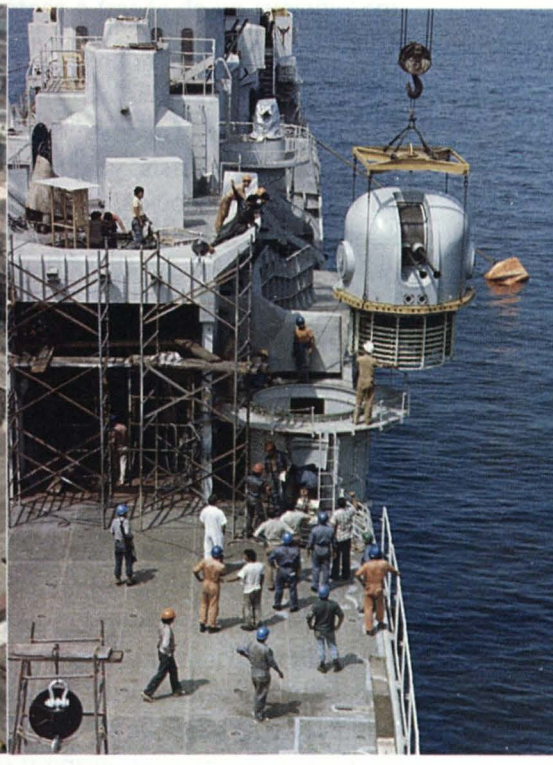
Anibal Cueva López (Lima, 1963)

Capitán de Fragata en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre 1986. Es calificado en Infantería de Marina y en Inteligencia.

Ha realizado el Curso de Comando Anfibio, el Curso Básico de Inteligencia en el Ejército del Perú, el Curso de Estado Mayor, así como el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Se ha desempeñado entre otros cargos como Segundo Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios, Jefe de Estado Mayor de la Brigada de Infantería de Marina, Jefe de Formación Naval de la Escuela Naval del Perú, Segundo Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina N° 4, Jefe de la Sección de Operaciones del Batallón de Infantería de Marina N° 4, Segundo Comandante de la Base de Infantería de Marina N°2, Comandante Acc. del Batallón de Infantería de Marina N °2, Comandante de la Compañía de Comandos Anfibios y Jefe de la Escuela de Operaciones Ribereñas. Actualmente es Comandante de la Unidad Operativa del Batallón de Comandos.


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





Fotos: Gonzalo Maguiña Altamirano

Realidad de la Industria Naval Sudamericana

Ramón Velasco Stoll

El Mercado, la Oferta y Demanda por la Industria Naval

La industria naval tiene dos escenarios, las construcciones y reparaciones navales, dentro de las cuales se desarrollan todas las actividades económicas.

Ambas actividades son reconocidas en el mundo como actividades comerciales globales, puesto que el mercado potencial lo conforman los armadores de todo el mundo por lo que no existen fronteras ni limitaciones durante su operación.

Por lo general, el desarrollo de las construcciones navales está influenciado por la demanda de nuevos buques para atender el comercio mundial de carga, el precio de los fletes, la vida útil de las naves y, particularmente, por la renovación mandatoria de unidades, conforme a las exigencias de los organismos reguladores y predominando la tendencia en mejorar los estándares vigentes. Un ejemplo de ello son los cambios incorporados en los reglamentos y normas en la industria como consecuencia de las catástrofes ocurridas a lo largo de las últimas décadas. Todo ello hace que incrementos importantes en la demanda por nuevas construcciones tenga un comportamiento cíclico con intervalos de aproximadamente 20 años.

Frente a este comportamiento en la demanda, existe además una competencia mundial muy agresiva entre todos los astilleros por captar pedidos para nuevas construcciones. A fines del siglo XX, los astilleros asiáticos tomaron el liderazgo relegando a los europeos y americanos, ocasionando que gran parte de ellos cerraran o se fusionaran debido a su insostenibilidad. Otro punto importante de destacar es que esta industria posee márgenes de utilidades no

mayores al 6%, debido a la constante guerra de precios entre los competidores.

Bajo estas premisas es válido afirmar que la industria naval de las construcciones se encuentra en una permanente crisis, ya que bajo el enfoque clásico y "frío" de negocios, esta industria aparentemente no es rentable. Sin embargo, los eslabonamientos que se producen con las industrias conexas y el movimiento que ello imparte a la economía de un país son importantes y estratégicas. Un ejemplo de ello es el milagro Coreano, que apoyó gran parte de su crecimiento industrial al volverse un país con una competitiva y eficiente industria naval. Astilleros como HYUNDAI y DAEWOO no sólo ocuparon mercados tradicionalmente en poder de los europeos, sino que inclusive desplazaron a Japón y hoy se mantienen como líderes de esta industria.

Frente a esta situación, en el mejor de los casos, los astilleros del mundo han modificado su estrategia comercial orientándose a nichos de mercado más rentables y aquellos en donde la competencia asiática es nula. Por ello, el diseño y construcción de naves militares, buques de trabajo, buques pesqueros, de recreo, así como aquellos personalizados, es el mercado disponible para el resto del mundo. Otros países han adoptado reglamentaciones de forma de proteger su industria naval, tal es el caso de los Estados Unidos que condicionan el cabotaje comercial en buques construidos, mantenidos y reparados en astilleros estadounidenses, permitiéndoles su subsistencia y vigencia tecnológica.

En otros casos, la falta de rentabilidad del negocio ha hecho quebrar astilleros privados, no así a los estatales puesto que las Armadas de casi la mayoría de países reconocen que es vital para su sostenimiento la existencia de instalaciones de esta índole por ser estratégicas y directamente vinculadas con la seguridad nacional.

Las reparaciones navales, por el contrario, son la cara opuesta de la moneda, puesto que son más dinámicas y mucho más rentables. Ello se incrementa en la medida que el país tenga industrias relacionadas al sector marítimo, productivo o que tenga una ubicación geográfica. Por ello, países con flotas mercantes y pesqueras mantienen un importante volumen de negocios que benefician no sólo su sostenibilidad, sino que son exportadores de servicios a buques de banderas extranjeras.

De igual manera, esta actividad permite el desarrollo de industrias conexas, así como la participación de mano de obra para los servicios de reparaciones de casco, maquinaria y equipos en general. En el caso de los astilleros estatales, cumplen el rol primordial de ser los talleres reparadores de los buques de las armadas.

Situación de los principales Astilleros administrados por la Marinas Sudamericanas

En Sudamérica todos los países ribereños cuentan con astilleros estatales y privados. Éstos últimos, en algunos casos, son de mayor porte, dadas las condiciones atractivas de mercado, como ocurre en Brasil y Uruguay con capitales holandeses y griegos. En Argentina, hace unos años se reactivó el Astillero Estatal Río Santiago y pese a no ser administrado por la Armada, presta servicios importantes a su marina, habiendo construido su buque escuela y corbetas Clase MEKO. Fuera de estas excepciones, todas las marinas tienen astilleros bajo su administración, tales como los casos de :

Arsenal Naval Puerto Belgrano (Argentina)

Es un astillero de porte mediano, integrado por los departamentos de talleres generales, taller de armas navales, taller de óptica y control tiro, taller de electrónica, taller de instrumental, taller de misiles, taller de equipos eléctricos especiales, polvorines, estación de experiencias y capacitación técnica, conforma un conjunto de capacidades diversas que tiene a su cargo la responsabilidad de mantener y reparar los distintos buques de la flota y asegurar a los hombres de mar, zarpar, navegar, operar y volver a tomar puerto sin dificultades.



Arsenal Naval de la Marina Brasileña (Brasil)

Este astillero de gran porte se dedica a la construcción y reparación naval. Es de alta tecnología e inclusive esta en la capacidad de construir unidades submarinas. Posee un proyecto en desarrollo para la construcción del primer submarino nuclear en Sudamérica. También ha efectuado los servicios a otras armadas para la reparación de buques navales de lí-

nea. El Estado favorece y protege su astillero como parte estratégica en el rol de la seguridad nacional y desarrollo de tecnologías.



Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR S.A. (Chile)

Este astillero de gran porte administrado por la Armada de Chile y funciona como una empresa de derecho privado. Se gestiona con una visión muy enfocada a los negocios comerciales que le permitan desarrollar tecnología propia para atender las necesidades de la Armada de Chile. Durante los últimos 15 años han efectuado inversiones destinadas a desarrollar su capacidad como constructores navales logrando construir una serie de buques auxiliares, patrulleros de costa, buques pesqueros con más de 1000 DWT, que inclusive han podido exportar a mercados internacionales (Islas Mauricio e Islandia). La estrategia de ASMAR es asociarse con extranjeros y desarrollar negocios juntos. Esta estrategia le ha permitido ir desarrollando tecnologías propias. Es muy importante destacar que el Estado de Chile, si bien ha limitado el accionar de esta industria al sector marítimo, este le favorece a través de un subsidio cruzado a través del gran volumen de trabajos que la Armada le encarga a ASMAR, como son la construcción de buques, las reparaciones navales y el diqueo de naves en sus instalaciones.



Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, marítima y Fluvial, COTECMAR (Colombia)

En el caso de Colombia, existen antecedentes importantes de destacar. A inicios de la década del 90, el Estado colombiano privatizó los astilleros de la armada y estuvieron operando bajo administración privada hasta mediados 1996, donde, por la falta de rentabilidad y alta competencia del sector (global), éstos fueron cerrados. Durante esos años, la armada colombiana tuvo que ir a astilleros extranjeros para el recorrido de sus unidades. Llegó inclusive al SIMA-PERÚ, efectuó en abril de 1997, el mantenimiento del submarino ARC *Tayrona* y un remolcador de alta mar. Ello ocasionó que el presupuesto de mantenimiento y reparación de la Armada Colombiana se incrementaran por encima de presupuestos históricos, por lo que el Estado, a inicios del 2000, crea COTECMAR, un nuevo astillero de porte mediano para atender las necesidades de su Armada para la construcción y reparación de buques. La administración esta a cargo de la Armada de Colombia al mando de un Vicealmirante que ejerce la Presidencia. A su vez, en el Consejo Directivo de COTECMAR participa un Comité de Ciencia y Tecnología integrado por altos representantes del medio universitario.

Los resultados de esta nueva administración han sido muy alentadores dado que han podido recuperar y crear tecnología propia en el corto plazo. Es política de la Armada al capacitar a oficiales e ingenieros en el extranjero para que después trabajen en el astillero. Asimismo, se han efectuado inversiones en software para diseño y renovaciones de infraestructura para que COTECMAR pueda brindar sus servicios no sólo a la Armada de Colombia, sino a otros clientes particulares que así lo requieran.

COTECMAR es un astillero líder en diseño, construcción, reparación y mantenimiento de buques y artefactos navales en Colombia y se acerca a sus competidores extranjeros. En el 2003, atendió 62 embarcaciones, de las cuales 42 fueron extranjeras provenientes de México, Venezuela, Japón, Panamá, Honduras y Venezuela y se espera que para el 2004 se atiendan 70. COTECMAR ha incrementado las estrategias de venta hacia el mercado extranjero y se

mantiene a la altura de sus competidores, como Curazao dry dock y Panamá.

Entre sus construcciones más importantes están los buques Nodrizas –hasta el momento se han construido 4, y su función principal es la de operar en los ríos colombianos– las lanchas interceptoras tipo *Orca* construidas en fibra de vidrio y cuyo objetivo es interceptar embarcaciones del narcotráfico, con una velocidad de 40 nudos. La construcción más grande que hasta ahora tiene COTECMAR es la barcaza carbonífera, construida para la Drummond con una capacidad de 3.000 toneladas y operará próximamente en Santa Marta.



ASTINAVES Astilleros Navales del Ecuador (Ecuador)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Ecuador. Su rol principal es efectuar el mantenimiento y reparación de sus unidades. No poseen hasta el momento experiencias en el campo de la construcción naval, pero últimamente han obtenido experiencia al haber efectuado la conversión de una de sus corbetas clase *Manta* en patrullero de costa. La Armada está actualmente en un convenio muy estrecho con la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL) para el desarrollo de tecnología propia que les permita construir en el mediano plazo sus propias naves en beneficio de la marina ecuatoriana. Se sabe que el astillero se encuentra adquiriendo tecnología (software) especializado para el diseño de naves. La empresa ASTINAVES efectúa trabajos para la marina y también oferta servicios a su flota pesquera.



S.C.R.A. Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (Uruguay)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Uruguay. Se dedica a efectuar trabajos casi exclusivamente para la Marina y también para vender servicios a terceros, pero por la dimensión de sus instalaciones, el tamaño de los buques que pueden atender es pequeño. Además, cuenta con una competencia privada muy agresiva de capitales griegos.



DIANCA Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales (Venezuela)

Es un astillero de porte mediano que se dedica a atender los servicios de la Armada Venezolana y de las naves de la compañía PDV-Marina, Petróleos de Venezuela. Recientemente quedó conformada la Alianza Estratégica entre el Astillero Río Santiago y Dianca (Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales de Venezuela) que permitirá realizar las reparaciones, tareas de mantenimiento y construcciones de buques que demanden la Armada Venezolana y otras instituciones, públicas o privadas, del país caribeño.

DIANCA es el armador de buques petroleros de la empresa estatal. Pero su capacidad de hasta 30 mil toneladas de porte bruto es inferior a la del Astillero Río Santiago (ARS). Cuando el Estado venezolano o una empresa privada requieran tareas de reparación o construcción que no puedan ser absorbidas por DIANCA, podrán realizarse en Argentina sin mayores complicaciones.

La sociedad ARS-DIANCA, junto a las autoridades de PDV Marina, firmaron la carta de intención para la construcción de 6 buques petroleros doble propósito. Si prospera la oferta económica, el astille-

ro bonaerense lograría un contrato por 300 millones de dólares. Cada *Panamax* tiene un valor de mercado cercano a los 50 millones de dólares.



Servicio Industrial de la Marina SIMA-PERU S.A.

Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ S.A.) es una empresa estatal que, debidamente autorizada por ley 27073, Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., desarrolla actividades en el campo de la industria naval y metalmecánica desde 1972.

En cumplimiento a su objetivo social, el SIMA-PERÚ S.A. tiene como función prioritaria atender los requerimientos de la Marina de Guerra del Perú brindando los bienes y servicios requeridos por esta.

Asimismo, el SIMA-PERÚ S.A., en su categoría de Empresa Estatal de derecho privado provee de bienes y servicios en el campo de la industria naval y metal-mecánica a los agentes productivos de la sociedad peruana (armadores mercantes y pesqueros, empresas petroleras, empresas mineras, entidades del estado, etc.) aprovechando la importante capacidad instalada en sus talleres sin irrogar carga alguna al Estado.

El SIMA-PERÚ cuenta, para esta tarea con tres astilleros ubicados en el puerto del Callao, Chimbote y en la amazonía peruana, en Iquitos, dando empleo directo a más de 500 trabajadores civiles, realizando los trabajos bajo estándares de calidad normas ISO 9000, con productos de diseño y tecnología propia en el cual el Estado tiene una escasa o nula inversión.



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano

Toda la infraestructura y capacidad de los Servicios Industriales de la Marina está orientada y diseñada con el propósito de atender las necesidades de construcción, reparación y mantenimiento de las Unidades Navales de la Marina de Guerra del Perú, así como para atender los requerimientos de armadores extranjeros y nacionales. De igual forma, a empresas privadas y entidades estatales que necesitan la fabricación de bienes de capital.

Todos los trabajos que ejecuta están sujetos al régimen de la actividad privada y tiene el mismo régimen tributario de las empresas privadas. ⚓



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano



Ramón Hernán Velasco Stoll (Lima, 1966)

Capitán de Corbeta en retiro. Calificado en Ingeniería Naval. Es magister en Ingeniería Naval de la Universidad de Sao Paulo Brasil y MBA de la Universidad de Piura.

Como Oficial de Marina se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe de la División de Motores y Auxiliares del B.A.P Almirante Grau, *Jefe del Departamento de Materiales, Transportes y Talleres de la Estación Naval de Paita (Piura), Jefe de la División de Electricidad del Departamento de Ingeniería del B.A.P.* Gálvez.

Tiene una amplia experiencia laboral en el Servicio Industrial de la Marina y en empresas como Petrolera Transoceánica, Envases Farmaceúticos de Precisión y en el Astillero Ishikawa do Brasil- Estaleiros S.A. Ishibras.

Actualmente es subgerente de Cascos Marítimos en MARSH S.A.

El Vicealmirante Roque Saldías Maninat y la modernización de la Armada del Perú

Juan Carlos Llosa Pazos



Vicealmirante Roque Saldías Maninat,
(1892-1974)
Constructor de la Marina de Guerra moderna

"Su lealtad y devoción por la carrera es su mayor virtud"
Contralmirante Carlos Rotalde del Valle, Jefe de Estado Mayor General de Marina, julio de 1941.

"Las pasiones son los vientos que inflan las velas del navío. Algunas veces le hacen hundirse, pero sin ellas no podría navegar"
Voltaire

"En el fondo de un buen gobernante debe haber siempre el hombre de gabinete para acercarse al estadista, ya que los problemas se resuelven con la estadística, el cuadro comparativo, la compulsa de datos y el consejo de los expertos... Un prestigioso político decía que el hombre de estado debe tener como primera condición el conocimiento de la historia nacional. Sin una comprensión clara de la historia patria, de sus matices y sus características, no puede haber un estadista. Se requiere también el conocimiento de los hombres".
Tomado de "Radiografía de la Política Peruana", de Carlos Miró Quesada Laos, Pág. 116, Lima 1959.

Introducción

En la historia del Perú republicano, y en particular en la vida de sus instituciones más significativas, han existido momentos que dieron especial realce a sus trayectorias enriqueciéndolas con valores y tradiciones que se han conservado intactas por generaciones. Uno de estos espacios de tiempo, en el caso de la Marina de Guerra del Perú, fundada a inicios de la República por el Vicealmirante de origen escocés Martín Jorge Guise, lo constituye la Guerra del Pacífico, acontecimiento medular de nuestra historiografía, en la cual la Institución Naval alcanzó el cenit de su sacrificio y la coronación de su gloria.

La exitosa campaña naval del Almirante Miguel Grau, su inmolación en Punta Angamos, junto con sus subordinados, y las legendarias hazañas del monitor *Huáscar* constituyen la piedra angular de un prestigio que ha dado a la Marina de Guerra un lugar preferencial en la sociedad peruana, a pesar de los acontecimientos políticos de fines del siglo pasado, que no consiguieron en nada manchar su buen nombre, a pesar de que algunos pocos, de espíritu cobarde y traidor, se propusieron lograrlo.

La Marina del 79 dio, a los peruanos de entonces y a las generaciones que los sucedieron, el consuelo de conocer de cerca el éxito en determinado momento de la contienda. La conciencia nacional de entonces tuvo la certeza de que la derrota se debió princi-

palmente a la improvisación, a la irresponsabilidad y a la miseria humana de quienes tuvieron la responsabilidad de evitar la tragedia que no lo hicieron y no de quienes que salieron al frente, aquellos hombres que dejaron familia y hogar para defender a su Nación, una nación –que aunque todavía sin consolidarse–, encontró en muchos de sus defensores hombres capaces de ganar batallas en medio de la adversidad, sin más aliciente que su patriotismo, y que arriesgaron, y en muchos casos perdieron la vida en nombre de un país inmaduro y disoluto.

Sin embargo, la guerra pasó y hubo pues que levantar una nación, como se ha afirmado muchas veces, incompleta. La memoria de Grau, de Bolognesi y tantos otros héroes civiles y militares, habrían de servir para llevar con entereza la derrota y sus consecuencias. Las instituciones debían seguir funcionando más por los vivos que por los venerables recuerdos de sus muertos.

Trascurrirían varias décadas para que la Armada del Perú se recuperara de la pérdida del poder naval que tuvo su apogeo en tiempos de Castilla. Este resurgimiento se iniciaría con la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y se iría acentuando con la adquisición de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, y con el arribo al país de la Misión Naval Norteamericana, acontecimientos que representaron algunos de los hitos más importantes de la historia naval de la primera mitad del siglo XX. Evidentemente, el reclutamiento y capacitación del elemento humano sería decisivo para la reconstrucción del poder naval de la nación.

En efecto, a principios de aquel siglo, ingresaron a filas de la Institución Naval, jóvenes que integrarían la primera generación de la posguerra, así llamada por el distinguido historiador naval Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado.[1] Estos jóvenes, formados bajo la influencia de la Misión Naval Francesa que llegó al Perú en 1907 y estuvo en el país unos pocos años, jugarían un papel preponderante en la reconstrucción de la Marina durante las décadas de los treinta, cuarenta y cincuenta del siglo pasado.

De esta generación destacaron los Almirantes Carlos Rotalde, Tomás Pizarro, Héctor Mercado, Alejandro Vinces, Federico Díaz Dulanto y Roque Saldías Maninat. De todos ellos, este último personaje, a quien nos referiremos en adelante, a mi juicio destacó sobre los demás, por su energía, dinamismo y por su esclarecida visión de lo que debía hacerse para contar con una Marina de Guerra moderna, la mejor de la región. Para alcanzar ese objetivo, el Almirante Saldías trabajó sin descanso gran parte de su vida logrando, con el concurso de competentes oficiales de Marina de su tiempo, impulsar el desarrollo profesional y tecnológico de la institución. Su biografía es otro de los buenos ejemplos a seguir, por los marinos de hoy.

El período de Saldías al frente del Ministerio de Marina durante el gobierno del General Odría, al cual nos referiremos detalladamente más adelante, es otro de los faros del derrotero de la trayectoria institucional de la Marina. Gracias a su tenacidad, Saldías contribuyó a darle cuerpo a la modernización de la Marina, haciéndola sostenida por décadas y estableciendo las bases que permitieron la recuperación del sitial que había alcanzado la Institución Naval hasta antes de la Guerra del Pacífico.

A pesar de contar con los recursos necesarios, debido a la favorable situación económica del Perú de los años cincuenta, beneficiada por la demanda de materias primas por Estados Unidos y Europa, luego de la Segunda Guerra Mundial, y además de las buenas relaciones que se mantenían con la Armada Estadounidense por intermedio de la Misión Naval que la gran potencia emergente mantenía en el Perú, la Marina de Guerra del Perú requería de un líder eficiente con profundo amor por la Institución y por la profesión. Se requería de un hombre con el carácter necesario para imponer todas las medidas que debían impulsar la construcción de una Marina moderna, sobre el terreno que había labrado la Misión Naval Norteamericana, y principalmente para levantar la moral de sus miembros, muy afectada por las consecuencias de la revolución de octubre de 1948 que tuvo su foco en las unidades de la Escuadra.

El Perú de ese momento, aunque probablemente sin siquiera sospecharlo, encontró en Roque Saldías al hombre que se necesitaba para esa tarea, al líder honesto que debía de superar largamente lo que hasta ahora se había logrado, al marino que debía incrementar la reputación de una Institución que le pertenecía a toda la sociedad peruana y que le había servido por generaciones con lealtad y valentía. El Vicealmirante Roque Saldías Maninat se convirtió, en mi opinión, por sus cualidades personales más que por los recursos que supo obtener, en el Constructor de la Marina de Guerra Moderna. Permítanme acercarlos al contorno de su biografía y al papel que desempeñó como marino de guerra y como hombre público.

---

1 *Romero Pintado, Fernando. Capitán de Fragata e Historiador Naval.* La primera generación de la posguerra. *En Revista de Marina N° 3 May-Jun 1985.*

Los primeros tiempos

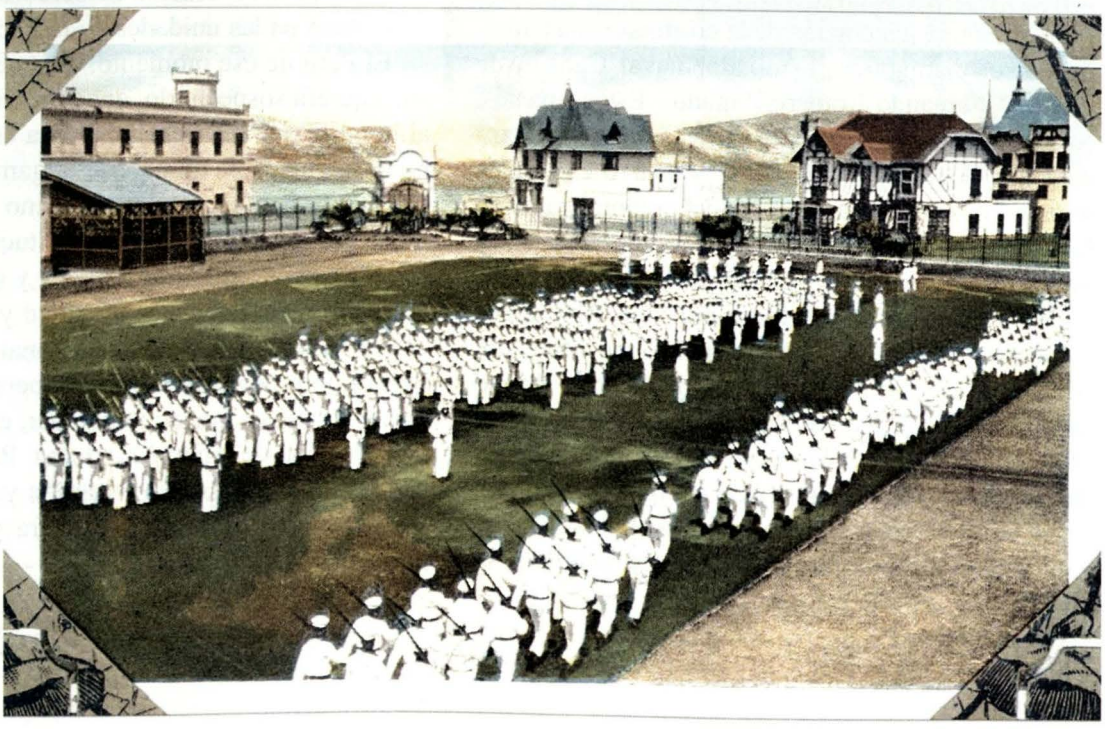
Derrotada el grueso de la Escuadra Nacional en la campaña naval del 79, algunas unidades navales siguieron operando independientemente en misiones ya de poca relevancia en la balanza de los acontecimientos. Una de éstas, el monitor *Manco Cápac*, unidad de superficie diseñada para maniobrar en aguas fluviales o lacustres de escaso valor militar y de limitado performance, participó en la batalla de Arica el 7 de junio de 1880. Terminada la batalla y echado a pique el monitor, por su dotación, ésta fue tomada prisionera, encontrándose entre los capturados por el enemigo el entonces Teniente Segundo Eulogio Saldías Peña. Repatriado desde San Bernardo, Chile, en agosto de 1881, el Teniente Saldías abandonó el país pocos meses después, burlando la vigilancia del invasor quien le había exigido al joven Oficial, como a muchos otros, que diese su palabra de honor para no volver a tomar las armas contra Chile, a lo que Eulogio Saldías se negó.

Hallándose en Panamá, el Teniente Saldías contrajo matrimonio, en septiembre de 1886, con Clotilde Maninat, con quien se trasladó poco después a Venezuela. En Valencia, Venezuela, el 5 de mayo de 1992 nació don Roque Saldías Maninat, hijo, como se ha indicado, del Capitán de Navío Eulogio Saldías Peña, veterano de la Guerra del Pacífico y de Clotilde Maninat de Saldías.

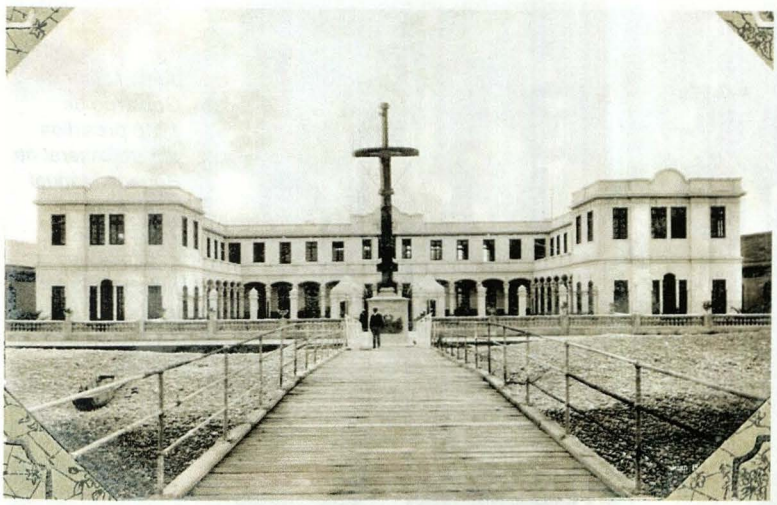
Roque Augusto Saldías Maninat inició su carrera al ingresar como alumno el 4 de marzo de 1908 en la Escuela Naval del Perú que, por aquella época, funcionaba a bordo del transporte *Iquitos*. Al cabo de cuatro años de estudios en el Alma Mater de la Armada, el 8 de enero de 1912 se le otorgó al Aspirante de Marina, Roque Saldías Maninat, el título de Guardiamarina, después de haber ocupado el segundo lugar en orden de mérito entre sus compañeros de promoción, que para ese entonces eran un total de nueve, de los diecisiete que habían ingresado en marzo de 1908.

Semanas después, el Guardiamarina Saldías es enviado a Francia como integrante de la dotación del crucero francés *Dupuy de Lome*, adquirido por el gobierno peruano con el nombre de *Comandante Aguirre*. Esta adquisición quedó frustrada por cuestiones políticas, razón por la que el primer *Aguirre* jamás tocaría nuestras costas bajo pabellón peruano. Dos años después, en 1914, regresa a Perú la comisión, y entre ellos Saldías, quien al año siguiente es ascendido a la clase de Alférez de Fragata. En los años subsiguientes Roque Saldías prestó servicios en los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, en la Capitanía de Paita, en la Estación de Sumergibles, en la Escuela Naval y se desempeñó como ayudante del Jefe de la Misión Norteamericana, llegando inclusive a servir en la Marina Mercante Nacional.

Con la instauración del período que se ha denominado el Oncenio de Leguía, la Marina de Guerra del Perú ingresó en uno de sus periodos de reestructuración más trascendentes, el mismo que fue liderado en primera instancia por el Contralmirante Juan Manuel Ontaneda Vallejo, primer Ministro de Marina de nuestra historia naval. Entre las medidas que adoptó el gobierno de Leguía, en el ámbito naval, destaca la



Edificio de Cadetes y ejercicios militares en la explanada de la Escuela.



Escuela Naval en tiempos en que Roque Saldías era Oficial Subalterno.



Capitán de Navío Roque Saldías, Ministro de Salud Pública y Ministro de Marina durante el gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides.

contratación de una Misión Naval norteamericana a quien se le dio la tarea de reorganizar la Marina.

La Marina peruana, tal vez como ninguna otra institución del país, fue dirigida durante diez años por marinos estadounidenses con responsabilidad y acierto, etapa en la que se impusieron cambios y maneras de pensar que hoy forman parte de nuestra tan valorada tradición naval. Empero, esta política no estuvo exenta de críticas y acusaciones dentro y fuera de la Institución, por quienes en contra de la intervención extranjera en asuntos de Defensa Nacional. Como fuere, esa Defensa Nacional se vio fortalecida con la mejora sustancial del servicio de la Armada. No me cabe la menor duda de que si el resto de entidades públicas hubiesen contado desde esos años en los que la modernización tecnológica del mundo crecía a ritmos galopantes, con administraciones como la que se aplicó en la Marina de Guerra, los servicios que hoy el Estado está en obligación de brindar, serían muy superiores.

Es bajo la influencia estadounidense, que Roque Saldías llevó a cabo una obra sumamente provechosa para la Marina y para el país, tal como lo señala Fernando Romero Pintado. Saldías siendo un conservador –más aun un marino-político notablemente conservador–, es decir una persona escéptica del cambio, no su detractora *per se*, supo combinar la necesidad de innovar tecnología con la preservación de los valores fundacionales de la profesión y de las tradiciones más antiguas y arraigadas de la institución.

Durante este período, que abarca desde 1920 hasta la caída de Leguía, el joven Saldías recoge las experiencias de sus jefes de nacionalidad estadounidense para posteriormente volcarlas principalmente en su gestión como Director de la Escuela Naval y en la tarea oportuna de la que fuera Ministro de Marina en tres oportunidades. De aquella época, el futuro Vicealmirante supo ganarse el reconocimiento de sus superiores tanto de los nacionales como de los estadounidenses. Ya en 1924 se podía apreciar este reconocimiento que figura en su foja de notas y conceptos. Por aquel entonces prestaba servicios en la Dirección de Administración, como Oficial del Material, y su Director consideraba que el Teniente Primero Saldías era un Oficial excepcional que poseía todas las condiciones necesarias para triunfar.[2]

Poco tiempo después, ya ascendido a Capitán de Corbeta, se desempeñaría como Jefe de Administración de la Comandancia General de la Escuadra. Su Comandante General, el marino estadounidense Capitán de Navío John Strong Abbott, se expresó del comandante Saldías en su foja de notas en los siguientes términos: "No hay Oficial en la Marina de mejor habilidad, lealtad, ni integridad. Él tiene todas las cualidades de un buen Oficial de Marina y más adelante el mismo jefe anota el siguiente concepto:

2 *Saldías Marinnat, Roque. Vicealmirante, Legajo Personal y Administrativo.*



Junta Militar de Gobierno de 1948 presidida por el General de Brigada Manuel A. Odría. Integran el gabinete de Ministros de ésta Junta dos figuras notables de la Marina de Guerra del Perú del siglo XX, el Contralmirante Federico Díaz Dulanto, como MInistro de Relaciones Exteriores y el Contralmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina.

Ha servido como miembro de mi Estado Mayor por más de año y medio demostrando un alto grado de lealtad, iniciativa y subordinación, así mismo de devoción a sus deberes y amor por el servicio que no he visto jamás exceder por otros.[3]

Como afirma Romero Pintado, don Roque Saldías abrigaba un amor ardiente por la Institución y se dio a ella íntegramente. Quizás fue esta actitud la que lo hizo importante desde que era Capitán de Corbeta.

En febrero de 1932 es ascendido a Capitán de Fragata y un año después, mediante resolución suprema firmada por el General de División Óscar R. Benavides, a la sazón Presidente de la República, obtiene su primer comando al nombrársele Comandante del B.A.P. *Rímac*, buque de apoyo logístico que cumplía las funciones de transporte de la Escuadra. A la edad de cuarenta años el Capitán de Fragata Saldías alcanza lo que significa la principal aspiración de un Oficial de la Marina de Guerra, obtener de la superioridad el comando de un buque. Durante su comando, su unidad fue comisionada a Europa para transportar parte de las dotaciones de los destroyer B.A.P. *Almirante Villar* y B.A.P. *Almirante Guise* adquiridos en Estonia por el gobierno de Benavides.

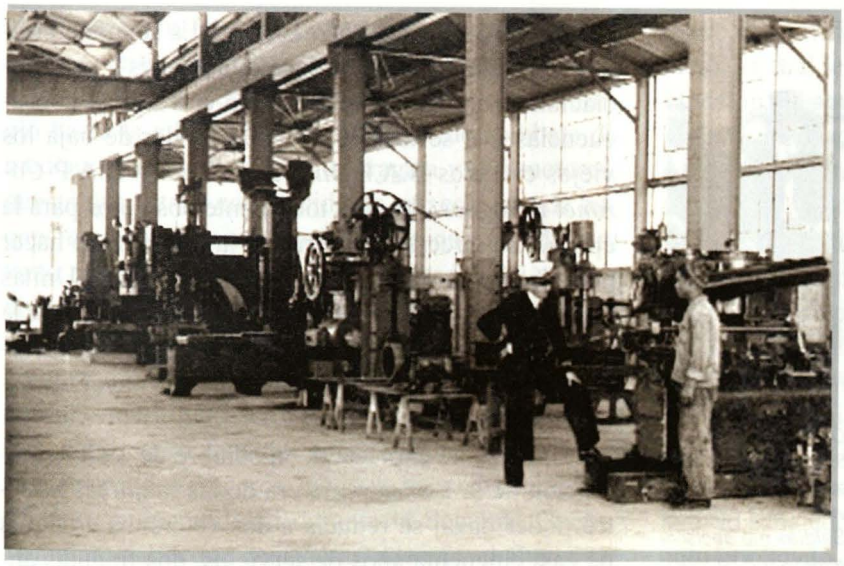
En diciembre de ese año es trasladado al Estado Mayor General de Marina como Jefe de la Primera Sección, y meses más tarde, en abril de 1934, se le nombra Jefe de Estado Mayor de la Escuadra. Culmina esta etapa de su carrera con la importante designación de Comandante del buque insignia, es decir, del B.A.P. *Almirante Grau* mediante resolución suprema de 12 de diciembre de 1934.

Ascención a la política nacional

Durante el período que comprende su ascenso a Capitán de Navío, con fecha 10 de junio de 1936, hasta su designación como Director de la Escuela Naval del Perú, en diciembre de 1939, el Comandante Saldías hace su ingreso en la política nacional al ser nombrado Ministro de Estado en dos despachos de manera consecutiva. En efecto, en octubre del mismo año integra el Gabinete Militar, durante el Gobierno del entonces General de División Óscar R. Benavides, asumiendo la Cartera de Salud Pública, Trabajo y Previsión Social, que ha sido creada poco tiempo antes de su nombramiento. Es en su gestión Ministerial que se inaugura el Instituto Nacional de Higiene y Salud Pública, que se implementa el Seguro Social obligatorio y se contrata los servicios profesionales de un experto estadounidense bajo cuyos planos se realiza la construcción del actual Hospital Obrero.

En noviembre de 1937, pasa a ocupar la Cartera de Marina y Aviación que desempeña hasta diciembre de 1939. Durante este período se inaugura el Arsenal Naval, el Dique Seco, la Base de Submarinos y se establecen las Escuelas Técnicas de la Armada pa-

3 *Ibidem 2*



Talleres del Arsenal Naval del Callao. Inaugurado en 1938, siendo Presidente el Mariscal Benavides y Ministro de Marina, el Capitán de Navío Roque Saldías.

ra personal superior y subalterno.

Me cuenta el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, a modo de anécdota, en una entrevista que le hice acerca de la Marina de su tiempo, que don Roque, ocupando la cartera de Salud, retuvo el comando del buque insignia, y a tanto llegaba su preocupación por el estado de la unidad que a pesar de sus recargadas labores al frente del nuevo Ministerio creado por Benavides, guardaba cuerpo el celoso marino para pasar arduas inspecciones de material a bordo del buque todos los sábados.[4]

Al frente de la Escuela Naval

Como se ha señalado, el Capitán de Navío Roque Saldías Maninat, ex ministro de Marina del gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides, fue designado, mediante resolución suprema del 9 de diciembre de 1939, Director de la Escuela Naval del Perú por el Presidente de la República Manuel Prado Ugarteche.

Gracias a su gestión como Director de la Escuela Naval se introdujeron innovaciones importantes en el currículo de los Cadetes Navales. Según el historiador naval, Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo, Saldías basó su planteamiento con la siguiente pregunta: ¿qué queremos que sepa el egresante de la Escuela Naval del Perú? La respuesta a esta interrogante la enmarcó en cuatro áreas, las cuales el futuro Oficial debía conocer a cabalidad: navegación y maniobra, artillería, ingeniería mecánica e ingeniería eléctrica. También se aplicaron cambios al sistema preparatorio que en poco tiempo permitió reducir de seis años a cinco la permanencia en el Alma Mater del Cadete, quedando a partir de 1944 establecido el régimen en un año de Aspirante y cuatro de Cadete. Otra de las mejoras que se gestaron bajo el gobierno de Saldías fue la creación de la Lista del Director que tuvo la finalidad de estimular a los Cadetes que alcanzaban el mejor rendimiento en el semestre académico.[5]

En cuanto al elemento humano que debía conformar la Compañía de Cadetes, es importante citar la entrevista hecha por el autor de este artículo al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, ex Ministro de Marina, durante la primera fase del gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, quien sirvió bajo órdenes del Almirante Saldías en la Escuela Naval. El almirante Elías fue testigo de la constante preocupación del Director de la Escuela Naval de entonces, por el nivel de educación, cultural y valores morales que debía traer consigo el joven postulante a convertirse en Cadete Naval. Saldías consideró como factor determinante para la elección de los postulantes, el entorno de cada uno de ellos. Finalmente, ingresaban en la Escuela aquellos cuya formación recibida en el hogar fuese perfectamente compatible con el idóneo Oficial de Marina que Saldías se había propuesto entregar a la sociedad, es decir, un individuo modelo de conducta al servicio de la nación. De ahí pues, la rigidez y dificultad de aquella entrevista, que con el tiempo se convertiría en una barrera tan difícil de saltar como los exámenes escritos de selección. La razón de esta particular exigencia era sencilla: el Almirante Saldías se había propuesto hacer del cuerpo de Oficiales de la Marina una elite,[6]

En el caso de las Escuelas Técnicas, Saldías no descuidó la importancia que aquella revestía para la Marina de Guerra del Perú. Bajo su gestión, como Director de éstas, en adición a sus funciones al comando de la Escuela Naval, se mejoró notablemente la preparación técnica de nuestro personal subalterno, en cuanto a los currículos y al material de instrucción.

---

4 *Entrevistas Personales hechas por el autor del artículo al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, al Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo y al Capitán de Fragata Raúl Saldias Haettenschqeiler.*

5 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval. Ex Cadetes Navales del Perú. Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, Lima, Perú 1981.*

6 *Ibidem 4*



" El Almirante Saldías con el General de División Manuel A. Odría, Presidente del Perú entre 1948 y 1956, uno de los pocos períodos en los que se logró cierta prosperidad para el Perú, durante el pasado siglo XX. Odría y Saldías, tuvieron una estrecha relación política y amical. La participación de Saldías fue decisiva –la misma que se encuentra pendiente de investigación histórica en detalle– en el movimiento que acabó con el débil y poco competente gobierno de Jose Luis Bustamante y Rivero, así como durante los ocho años que gobernó Odría el Perú. Aquel Presidente le dejó el pleno manejo de la Marina, confiándola por completo a su capacidad y decisión. No hubo más injerencia política en la Marina, como sí la hubo en años anteriores, que la del propio Ministro Saldías, que en todo caso más que política, determinó en lo institucional, sin lo cual no se hubiese podido impulsar la modernizacion de la Armada de aquella década. Tal vez sea ésta, una de las principales causas por las cuales el período comprendido entre 1948 y 1955 pueda ser considerado el más próspero de la historia naval peruana del siglo XX".

Construcción de la Marina de Guerra moderna

El Contralmirante Roque Saldías Maninat asume por tercera vez el Ministerio de Marina el 31 de octubre de 1948, cuatro días después de que el General de Brigada Manuel A. Odría iniciara en Arequipa una revuelta militar que derrocó al Presidente Bustamante y Rivero y que colocó a ese General al frente de una Junta Militar que gobernaría el Perú hasta 1950. Ese año se realizaron elecciones presidenciales de las que salió vencedor Manuel Odría –fue jefe del Estado hasta 1956– en un proceso de elecciones "peculiar", por decir lo menos, donde el único oponente a la candidatura Odriísta fue la del General Ernesto Montagne, quien se hallaba preso por ser opositor a la Junta Militar de Gobierno.

Roque Saldías estableció en el ámbito institucional, como parte de su estrategia para modernizar la Marina, un conjunto de medidas que en la actualidad se conocen como políticas públicas para la administración del Estado. La primera de ellas fue incrementar las mejoras a la instrucción de la Escuela Naval y de las Escuelas Técnicas siguiendo las directrices de su gestión a cargo del Alma Mater. La segunda política se orientó a impulsar la adquisiciones y repotenciación de unidades, lo que tuvo entre otras consecuencias que se tomase decisión de dar de baja los viejos cruceros B.A.P *Almirante Grau* y B.A.P *Coronel Bolognesi*, buques totalmente obsoletos para la época. La tercera la constituyó la decisión de hacer participar a la Escuadra en las operaciones Unitas con la Marina de Guerra estadounidense y otras de la región. Y, finalmente, la cuarta política fue incrementar significativamente el estamento naval terrestre de la Marina.

Como se ha expresado, en octubre de 1948 la situación de la Escuadra no era de las mejores. Nuestro poder naval se reducía a dos veteranos cruceros de casi cincuenta años de servicios, dos fragatas anticuadas de construcción canadiense, una fragata de origen estadounidense y a un obsoleto destructor estoniano. Sobre esta situación, el Vicealmirante (r) Javier Pinillos Cabada, en un artículo publicado en la Revista de Marina, refiriéndose a las unidades de superficie de la Fuerza Naval del Perú, señala: "Indudablemente que esta pequeña y débil Fuerza Naval no constituía un elemento disuasivo y mucho menos una Fuerza capaz de respaldar los intereses del Perú en el terreno internacional. Al no encontrarse la economía del país en capacidad de reemplazar los ya viejos e inefectivos cruceros, en realidad se carecía de unidades de superficie; por ello la Marina se interesó en la adquisición de tres destroyers de escolta que en aquellos numerosos buques utilizados por la Marina estadounidense en la Segunda Guerra Mundial, los que estaban en oferta. Estos buques, con elementos más modernos y algo mejor artillados que nuestras fragatas, servirían, como que así fue, de Escuela para capacitar a nuestro personal pensándose en futuras adquisiciones de buques de mayor porte y valor militar".[7] En cuanto a la guerra submarina, los cuatro submarinos *R*, que pese a la gran utilidad que habían tenido por espacio de tres décadas, tras el fin de la Segunda Guerra mundial, los adelantos tecnológicos, a raíz de la contienda, se hallaban en gran desventaja frente a los nuevos submarinos convencionales diseñados para alcanzar mayores profundidades y para permanecer en forma continua en inmersión mediante el empleo del sistema Snorkel para la carga de baterías.

El Ministro de Marina asumió con responsabilidad y decisión el reto que se le presentaba, es decir, aprovechar todos los medios disponibles, recursos

7 *Pinillos Cabada, Javier. Vicealmirante en retiro.* Comisión a los Estados Unidos de Norteamerica por los destroyers escolt. *En Revista de Marina N 2 abril-mayo-junio 1996.*

económicos, influencia política, apoyo estadounidense par revertir la situación existente. La visión de Saldias sobre la modernización del poder naval se dirigió hacia la adquisición de unidades de combate de mediano tonelaje, es decir de fragata y destructores, puesto que estaba convencido de que este tipo de buques eran los que más convenían a nuestra Marina, tanto por aspectos económicos derivados del mantenimiento, gasto de combustible y de sostenimiento en la mar, así como por su flexibilidad para llevar a cabo operaciones independientes en cualquier área del dominio marítimo nacional. El Almirante Saldías no estaba de acuerdo con que nuestra Escuadra fuese dotada de grandes cruceros, luego de haberse hecho evidente su vulnerabilidad durante la Segunda Guerra Mundial. Había que considerar, además, el alto coste que demandaba el mantenimiento de estos buques, y de otros factores como el número significativo –sobre todo para una Escuadra como la nuestra– de unidades escolta que se necesitaban para brindarle efectiva cobertura antiaérea y antisubmarina, limitando así nuestro poder naval a hacer la guerra mediante la estrategia naval de la batalla decisiva.

En cuanto a la guerra submarina, es necesario precisar que Roque Saldías perteneció a una generación de Oficiales que pasó buena parte de su carrera sin la presencia del submarino, por lo que muchos de ellos, por no decir casi todos, se mostraban escépticos ante esta arma novedosa que había trasformado la guerra naval.

En contraste, según el Almirante Salmón, la actitud de Saldías frente a los submarinos y los submarinistas fue diferente. Don Roque tenía mucho respeto por la especialidad y por los resultados positivos que habían ido ganando al seno de la Institución y que poco a poco trascendería las fronteras del país. El Almirante, quien, a pesar de su dureza y radicalismo para manejar la Marina, era un hombre de carácter jovial que solía decir en son de broma que él también era submarinista, porque había sido dotación del B.A.P. *Lima* en 1919, cuando la vieja cañonera, cuyos restos aún no han desaparecido en la inmensa jungla amazónica, cumplía funciones de Estación de Sumergibles.

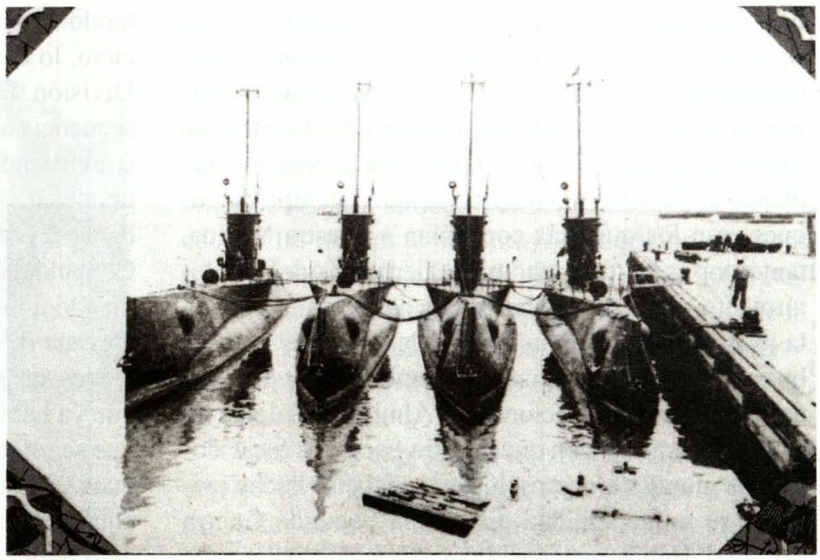
Sin embargo, la atención hacia los submarinos no fue considerada prioritaria por lo menos en un inicio. Entonces, sucedió un incidente en agosto de 1949, producido a raíz de la colisión de dos submarinos estando en inmersión, durante el desarrollo de un ejercicio, lo cual le costó el puesto al Comandante de la División. El accidente que no produjo mayores consecuencias lanzó una señal alerta..[8] Los *R* se estaban convirtiendo en un peligro. Entonces se pensó en los niveles más altos de la Institución: darles de baja sin haberse previsto siquiera su relevo. Poco después la Comandancia de la División de Submarinos recomendó a la Superioridad la repotenciación de los *R*, en vista de que no podían seguir operando en condiciones de seguridad limitadas y con equipamiento que ya había quedado obsoleto, principalmente en lo que se refería a la condición de sumergible de los buques y al sistema de ataque. Es conveniente recoger aquí lo señalado por el almirante Salmón en un articulo publicado en la Revista de Marina sobre la modernización de los *R*: "El Ministro de Marina, Almirante Roque A. Saldías, y el alto mando naval se esforzaban por obtener la cesión o venta de unidades más modernas provenientes de la Armada Estadounidense, pero razones de política exterior en el Pentágono y limitados recursos nuestros, hacían problemática toda adquisición. El Ministro trabajaba intensamente para obtener la dación de leyes especiales que otorgaran fondos para este objetivo. Esto llegaría después. Una vez más, se tomó la acertada decisión de mantener una fuerza de submarinos operativa y adecuada a los nuevos desarrollos de la guerra bajo el mar. Y así se hicieron las primeras gestiones para prolongar y mejorar la capacidad operativa de nuestra División de Submarinos. La lógica aconsejable era utilizar los servicios de la empresa en cuyos astilleros fueron construidos con los *R*.[9] El Ministro de Marina aprobó la propuesta y gestionó los fondos para enviar a los cuatro submarinos *R* a la Base de New London Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica, desde abril de 1950 hasta diciembre de ese mismo año.

Saldías gestiona y obtiene del gobierno la dación de leyes que permiten destinar fondos para la adquisición de unidades. En primer termino cabe señalar la construcción de las cañoneras B.A.P. *Ucayali* y B.A.P. *Marañón* en Inglaterra, unidades que fueron incorporadas a la Fuerza Fluvial de la Amazonía el 5 de octubre de 1951. En ese mismo mes octubre y año fueron transferidos los destroyers B.A.P. *Castilla*, B.A.P. *Aguirre* y B.A.P. *Rodríguez* del gobierno de

8 *Ortiz Sotelo, Jorge. Capitán de Fragata en retiro e Historiador Naval.* Apuntes para la historia de los submarinos peruanos. *Biblioteca Nacional. Lima, Perú 2001.*

9 *Salmón de la Jara, Federico. Contralmirante en situación de retiro, Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Cuando los inolvidables R regresaron a los astilleros de su construcción. *Revista de Marina Nº 4 octubre-noviembre-diciembre 1995.*

los Estados Unidos a la Armada del Perú por un total de 62.098.227,02.[10] que considerando el tipo de cambio de 14.85 soles por dólar en 1950, tenemos un total de $ 4.181.698,8.[11] por las tres unidades de segundo uso, con menos de diez años de haber sido puestas en servicio en la Marina estadounidense.[12] A estas adquisiciones debe sumarse la construcción en los astilleros de la Electric Boat en Connecticut, Estados Unidos, de los submarinos *Tiburón* y *Lobo* –más tarde B.A.P. *Abtao* y B.A.P. *Dos de Mayo* respectivamente– a un coste promedio de quince millones de dólares por ambas unidades. Estos buques fueron incorporados a la Armada del Perú el 17 de febrero de 1954. Poco después se encargó la construcción, en los mismos astilleros, de los submarinos *Atún* y *Merlín* –más tarde B.A.P. *Iquique y* B.A.P. A*ngamos* respectivamente– por el mismo monto.



Los submarinos R, *modernizados durante la gestion de Saldías en 1950.*

Otro hecho trascendente lo protagonizó el inicio de la construcción en la grada del Servicio Industrial de la Marina, inaugurado poco tiempo antes, del petrolero B.A.P. *Zorritos* el 8 de octubre de 1955, fecha en que se colocó la quilla de esta unidad que sirvió por más de cuarenta años en la Marina, llegando a participar en las operaciones navales del Conflicto del Cenepa en 1995. Esto colocó al Perú a la vanguardia de las construcciones navales en el Pacífico Occidental de América del Sur. También fueron adquiridos los petroleros B.A.P. *Talara* y B.A.P. *Sechura*, y el buque anfibio B.A.P. *Chimbote*, así como la draga "Gaviota" y un Dique Flotante para la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en el Amazonas. Las adquisiciones también abarcaron torpedos, munición y armamento menor para las unidades de la Escuadra.

Dadas las nuevas incorporaciones de unidades, el Ministerio de Marina gestionó la emisión del Decreto Supremo N° 27 de fecha 30 junio 1952 con el cual se reorganizaron las fuerzas navales. En mérito a la resolución mencionada, quedaron establecidas la Fuerza del Pacífico, comandada por el Comandante General de la Escuadra, y la Fuerza Fluvial del Amazonas, a cargo del Comandante General de la Fuerza Fluvial. Se disponía, asimismo, que la Fuerza del Pacífico quedaría constituida por una Escuadra e integrada por la División de Destroyers, la División de Fragatas, la División de Submarinos, la División de Cazasubmarinos y División de Transportes, esta última con dependencia directa del Jefe del Estado Mayor General de Marina. También se determinó en el documento el pase a la situación de Reserva del B.A.P. *Almirante Grau*, B.A.P. *Coronel Bolognesi*, y del B.A.P. V*illar*. El B.A.P. *Almirante Grau* continuó como Buque Insignia del Comandante General de la Escuadra sólo con fines administrativos debiendo permanecer en el Callao en forma permanente.

Otro aspecto relevante a destacar es el inicio de las Operaciones Unitas. Si bien es cierto, estos ejercicios multinacionales entre Marinas amigas fue patrocinado por los Estados Unidos con la finalidad de edificar un bloque de defensa continental, el Alto Mando Naval peruano consideró prioritaria la participación de nuestra Marina en el operativo, ya que éste representaba un vehículo eficaz para el entrenamiento de sus unidades. Sobre este hecho, debo señalar que aunque Saldías se preocupó más por dotar de los mejores buques de guerra que se podían adquirir con nuestro limitado presupuesto, que por su eficiencia en el entrenamiento, que por demás era responsabilidad del Comandante General de la Escuadra, vio con muy buenos ojos la incorporación en forma permanente de unidades navales propias a UNITAS.

En lo que respecta al establecimiento naval terrestre, durante la gestión del Vicealmirante Saldías al frente del Ministerio de Marina, se construyeron las sedes de la Escuela Superior de Guerra Naval, la

10 *Contreras, Carlos y Marcos Cueto.* Historia del Perú contemporáneo. *Instituto de Estudios Peruanos. Lima, Perú 2000.*

11 *Dirección de Administración, Ministerio de Marina. Carta de Luis Castro Reus dirigida al Vicealmirante Roque Saldías. Lima, 15 de marzo de 1956.*

12 *Ibidem 7*

del Servicio de Entrenamiento Naval del Callao, la del Servicio Hidrográfico y Faros; se amplió la Base de Submarinos, el muelle de Submarinos; se construyó el muelle de Reparaciones, el taller de Construcciones Navales y las Gradas de Construcciones Navales, ambos destinados a dotar el Servicio Industrial de la Marina, la Base Fluvial de "Santa Clotilde" en la amazonía, la Dársena de la Escuela Naval, el Club de Oficiales de La Punta y, finalmente, el Centro Médico Naval, gestado por Saldías e inaugurado al año siguiente de haber pasado al retiro en forma definitiva. Ésta, sin duda, es una de las obras de mayor importancia en la historia de la Institución.

Sobre esto último, no se puede dejar de mencionar más al detalle lo relacionado con el Hospital Naval de Bellavista. Como afirma el Almirante Elías, con esa construcción se pasó de un viejo hospital de un sólo piso, ubicado también en Bellavista –donde sólo había atención para el Oficial– al más moderno hospital del país. La edificación y puesta en funcionamiento del hospital, acompañado por un novedoso sistema de salud para el personal superior y subalterno, nos da una clara muestra de la preocupación que tuvo este trascendental líder naval en mejorar los aspectos de bienestar de los miembros de la Institución, tal como había tenido oportunidad de hacerlo con el sector público en general cuando estuvo al frente del Ministerio de Salud Pública durante el segundo gobierno del Mariscal Benavides, régimen conservador que mejoró ostensiblemente la gestión pública y que promovió, entre otros aspectos, el incremento significativo de las exportaciones del país.

No cabe duda de que la construcción del Hospital Naval de Bellavista ha sido la obra más importante del siglo XX en lo que se refiere al establecimiento naval terrestre. Para su diseño, el Ministro trajo expertos estadounidenses, puesto que su intención era dotar a la Institución –a la que se daba por entero como han sostenido Oficiales que vivieron su gestión– de un hospital moderno cuyos estándares fueran los más avanzados que existían en la época. Para su financiamiento empleó ingresos del tesoro público y fondos que hoy se denominan recursos directamente recaudados, gracias a los aportes de unidades Auxiliares como el B.A.P *Pariñas* y el B.A.P *Callao*, unidades que se dedicaban exclusivamente al cabotaje cuando aún no existía la Naviera Comercial; además de otras fuentes de ingresos.

Saldías mismo, como lo menciona en una entrevista hecha al Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse por el Instituto Histórico-Marítimo[13], llevaba el control directo de la obtención de recursos



El Almirante Saldías en la entrada principal del recién construido Centro Médico Naval, acompañado de un grupo de Oficiales de nuestra Armada, y de la delegación naval norteamericana, entre los que destaca, el Capitán de Navío Harry C. Oard, del Cuerpo de Sanidad de la Marina de Guerra estadounidense, quien se desempeñó como primer Director Médico del actual Hospital Naval. Oard en la inauguración de nuestro Hospital, dejó constancia que la realización del Centro Médico Naval demandó el talento y esfuerzo de muchos, pero todos ellos reconocieron y proclamaron que aquella nueva dependencia fue fundamentalmente, la creación de un solo hombre, el Vicealmirante Roque A. Saldías. El Centro Médico es, según el Comandante Oard, un monumento viviente al dinamismo y a la devoción desinteresada en bien de la Marina y del Perú, del entonces Ministro de Marina".



"Uno de los puntos neurálgicos de la estrategia de Roque Saldías para modernizar la Marina de Guerra del Perú, fue el permante acercamiento a la Armada norteamericana. De aquella institución obtuvo importante apoyo para la adquisición y modernización de unidades navales, así como para la instruccción del personal naval y para la construcción de obras, que aun hoy son de carácter trascendental para nuestra institución. Al viento favorable, se sumo la firme Decisión del Comandante, de gobernar su buque hacia el mejor rumbo".

13 *Entrevistas Personales. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, al Vicealmirante Jorge Barreto Albán, al Capitán de Fragata Abraham Woll Dávila, al Vicealmirante Fernando Zapater Ventosse y al Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero.*

por parte de las unidades. Sin embargo, la preocupación del Ministro Saldías iba más allá de la captación de recursos y de la definición del diseño del centro médico, sino en el personal médico que debía dotarlo. Una de las medidas drásticas que tomó fue retirar a una docena de médicos que según él no servían a los intereses de la Institución. El Ministro trajo médicos estadounidenses y buscó que médicos de primer nivel, muchos de ellos jóvenes con gran potencial, ingresaran en la Marina, evidentemente atraídos por el prestigio de la Institución que se había incrementado sensiblemente y por la oportunidad que se les presentaba de poder ejercer su profesión en el hospital más moderno del país. Muchos de estos médicos, con el tiempo, se convirtieron en algunos de los más reputados y solicitados profesionales de la salud en el país.

Otro aspecto de importancia lo constituye el Servicio Industrial de la Marina. Saldías fue un pionero de la construcción naval en el Perú. Gracias a su visión el país entró en ese importante sector de la producción al poner en servicio, con diseño y asistencia británica, por cierto, al primer buque tanque construido en el país, el B.A.P *Zorritos*. Se colocó la quilla de este buque en 1955 y fue lanzado al mar el 26 de julio de 1958 cuando ya era Ministro de Marina el Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb. Saldías, envió al SIMA a un grupo de Oficiales que en su idea eran los más capacitados que tenía la Institución para llevar a cabo esa tarea. Al frente del Servicio Industrial, don Roque colocó, en 1954, a un joven Capitán de Fragata, Abraham Woll Dávila, espada de honor de su promoción, a quien el Ministro consideraba como el más capaz para ocupar ese puesto. Así era Saldías para lograr sus objetivos, que eran los de la Institución, porque todo lo hacía pensando en la Marina y en lo que le iba a dejar, encargaba tareas a quien él, conociendo a cada Jefe del Cuerpo de Oficiales, estaba seguro de que iba a realizar la responsabilidad asignada de la mejor manera, no importaba si con ello dejaba de lado a Oficiales más antiguos así fuesen Almirantes o Capitanes de Navío. Y así era en todo lo demás. Jefaturas, Comandos de buques, comisiones, en todo, su injerencia era decisiva. Imponía sus decisiones de manera autoritaria.

Para el Ministro no había Jefe de Estado Mayor, Almirantes o Juntas que se le opusiesen cuando quería sacar adelante un proyecto. Su carácter y energía le hizo alcanzar justamente el crecimiento de la Marina, aun cuando encontró resistencia al interior. Cabe resaltar, por ejemplo, la no muy buena relación que tuvo con el Jefe de Estado Mayor de la Marina, el Vicealmirante Carlos Rotalde del Valle, que era, como se ha expuesto, un hombre de carácter muy difícil, sobre quien Saldías, siendo Contralmirante y Ministro, logró imponer sus decisiones. El Ministro Saldías tuvo mucha ascendencia, pero también tuvo muchos detractores que lo acusaban de favorecer sólo a un grupo de privilegiados, de ser excesivamente elitista y clasista. Se le criticó, entre otras cosas, las adquisiciones de submarinos. En esa compra no hubo opiniones de Juntas ni de Comités según nos refiere el Almirante Salmón.

A pesar de que Saldías tenía en la parte técnica ciertas limitaciones derivadas de la escasa experiencia en la mar que se podía adquirir en la Armada Peruana de sus años de Oficial Subalterno dada las muy escasas unidades existentes en la época, supo buscar el asesoramiento apropiados para suplir esa deficiencia, para lo cual recurrió al Capitán de Navío en retiro, Luis Aubry López, Oficial formado en el extranjero y graduado en nuestra alma mater algunos años antes que el Ministro. El Comandante Aubry, a su vez, era asesor de la compañía Electric Boot, la misma que había construido los submarinos *R*, que tan importantes servicios prestaron a la Marina en la Defensa Nacional, ya sea como arma de combate, como elemento fundamental de instrucción y como forjador del perfeccionamiento profesional de marinos por espacio de tres décadas. Aubry, quien era concuñado de Saldías, fue, a juicio del Almirante Salmón, un excelente profesional de amplios conocimientos técnicos que asesoró adecuadamente al Ministro en la adquisición de los submarinos estadounidenses, que pertenecieron a la Fuerza de Submarinos por más de cuarenta años, y que junto con los submarinos *209*, hicieron de la Fuerza Silente la más importante y poderosa de la región.

Más allá de las críticas y de los reconocimientos, la gestión del Vicealmirante Roque Saldías Maninat, como Ministro de Marina, significó, a mi juicio, la construcción de una Marina de Guerra moderna, basado en el crecimiento de los servicios en tierra, la incorporación de unidades navales, la repotenciación de otras, la mejora del bienestar, pero principalmente la modernización de la instrucción técnico-profesional del Personal Superior y del Personal Subalterno. Saldías hizo mirar más al mar a nuestros marinos de la época, es decir, a operar más de una manera más ofensiva que marinera. Desde esa época se dio más precedencia al uso del cañón que a la driza de las señales tácticas.

En reconocimiento a su importante labor, el Congreso de la República resolvió ascender al Contralmirante Roque Saldías Maninat a Vicealmirante de la Armada del Perú, el 24 de diciembre de 1953. Con ello, después de Carlos Rotalde, se convertía en el segundo Oficial de Marina en alcanzar el grado ins-



Destructor escolta B.A.P Aguirre, *unidad adquirida durante la gestion del Almirante Saldías.*

titucional más alto, en línea de carrera desde Alférez de Fragata, sin estar retirado, cual fue el caso de los Vicealmirantes Villavicencio y Carvajal, ascendidos a ese grado cuando ya eran ancianos y tenían muchos años de hallarse en el retiro.

El Vicealmirante Saldías, luego de cuarenta y ocho años de servicios, pasó en forma definitiva al retiro el 1 de enero de 1956. Al apartarse del servicio activo dejó la cartera de la Marina para asumir la de Hacienda, continuando al frente de la Presidencia del Consejo de Ministros hasta julio de ese año.

Con su renuncia a la Presidencia del Consejo de Ministros, Saldías se retiró de la vida pública y no volvió a participar en ella.

Al final de la travesía

Roque Saldías Maninat casó con María Teresa Bravo el 8 de septiembre de 1919 y tuvo cuatro hijos: Roque, que ingresó en la Marina y alcanzó el grado de Capitán de Corbeta, Raúl que siguió la carrera de ingeniería, Carlos, quien siendo médico se asimiló a la Marina, pasando al retiro de Capitán de Corbeta, y Ana Luisa.

El Vicealmirante Roque Saldías no recibiría reconocimiento oficial alguno por parte de la institución en mérito a la labor que desplegó en provecho del engrandecimiento de nuestra Marina de Guerra hasta el día de su funeral, salvo dos homenajes tributados por la Asociación de Ex Cadetes Navales y otro por la Flotilla de Submarinos. Sin embargo, poco tiempo antes de su fallecimiento, el esforzado marino recibió una muy importante visita de carácter informal, en la huerta "Sayán" en Huaura, donde vivía retirado desde el fallecimiento de su esposa. Esta huerta era un terreno de tres hectáreas que en algún momento, por las revanchas del nefasto y vengativo socialismo que rigió el país desde fines de los sesenta y buena parte del setenta, estuvo cerca de serle arrebatado para engrosar con ello las miles de hectáreas expropiadas por la Reforma Agraria, suceso histórico que representan monumento y plaza en honor a la torpeza, al populismo y a la ruina económica de una nación que hombres como Saldías intentaron sacar adelante, pero no a costa de lo ajeno ni de la ineficiencia, ni de la división entre peruanos. Dado lo reducido de la extensión de la propiedad no pudo ser enmarcada entre los alcances de la ley "progresista".

Se reunieron en Sayán, a manera de homenaje, el Alto Mando Naval en pleno, así como Almirantes y Capitanes de Navío en actividad encabezados por el Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, Ministro y Comandante General de la Marina, de tan recordada actuación, quienes pasaron un día de campo con el viejo marino al que le hicieron saber que la Marina no lo había olvidado y que se hallaba muy presente en la Institución el recuerdo de sus enseñanzas y de los grandes esfuerzos que desplegó por su modernización profesional y material.

El Vicealmirante Roque Saldías Maninat falleció el 16 de mayo de 1974 en el Centro Médico Naval de Bellavista. Sus restos reposan en el cementerio de La Planicie. En ese lugar se reunieron sus familiares, amigos y allegados, así como la Marina de Guerra del Perú, representada por las principales autoridades de la época.

El diario "El Comercio", con fecha 17 mayo de 1974, informó del deceso del Almirante Saldías en los siguientes términos: "El impulsor de las construcciones navales militares en nuestro país y ex Ministro de Estado, Vicealmirante Roque Saldías Maninat, falleció ayer a la edad de 82 años... Al desempeñar funciones de Ministro de Marina, Roque Saldías se dedicó a la tarea de impulsar en el

Perú la industria de la construcción naval militar, la misma que se inició con la del barco petrolero *Zorritos*, de 8.600 toneladas, así como la de otros que colocaron al Perú en un lugar preponderante de la construcción naval".

En nombre de la Marina de Guerra del Perú, el Vicealmirante Luis López de Castilla, Inspector General de la Marina, frente al féretro del que fuera uno de los más destacados miembros de la Institución, pronunció las siguientes palabras de despedida: "Vicealmirante ROQUE A. SALDÍAS: Por todo lo que Ud. hizo y su decidida contribución al progreso y prestigio de la Institución Naval, ésta, por mi intermedio, en su última despedida, os da una vez más las "gracias por los eficientes servicios prestados" y simbólicamente, a la vez que coloca pendones de luto en sus unidades y dependencias, iza al tope de sus mástiles la señal BRAVO – ZULÚ".

Reflexiones finales

La Marina de Guerra del Perú ha sido edificada por generaciones de marinos que contribuyeron, en mayor o menor medida, a engrandecer su prestigio. Por ello, nada de lo que han logrado hombres como Saldías y aun el mismo Gran Almirante Grau se hubiesen alcanzado sin la contribución eficaz y leal de los Oficiales y el Personal Subalterno que los secundaron en cada memorable y patriótica empresa, ya sea en tiempos de guerra o en tiempos de paz. Con el sacrificio de vidas, con la entrega de valiosos talentos, con los más leales y valerosos servicios, al cabo de casi doscientos años tenemos una Marina de Guerra del Perú cuya valía para la nación es incuestionable, de imperecedera tradición, de reconocida eficiencia operativa y de permanente leal servicio a la sociedad peruana.

No exenta de errores ni de hombres negativos, la Marina también vivió, pocos por fortuna, momentos de no grata recordación, en particular en los últimos tiempos, cuyos responsables la justicia castigó recientemente. Esta clase de individuos no son, pues, ajenos a ninguna organización de la sociedad y menos aun en nuestros días cuando muchos de los valores de antaño se han diluído o se han trastocado. Fueron ellos indignos de vestir nuestro tan preciado uniforme y menos aun de ostentar reconocimientos o condecoraciones cuando atentaron contra el honor de nuestra Institución. Es a ellos a quienes les debemos el haber vivido un período sombrío, cuyas consecuencias aún se esfuerzan en perseguirnos, alentados por viejos y nuevos enemigos. Debemos a estos individuos y a nuestros implacables adversarios la presencia de una equivocada sensación en muchas personas, principalmente compatriotas, que suscitaron un enfrentamiento con nuestro pueblo, gestado por viles y antinacionales intereses que encriptados en valores superiores preeminentes en estos tiempos. Sin embargo, a pesar de los sagaces esfuerzos por desprestigiar a la Marina de Guerra del Perú, la población, en forma mayoritaria, es consciente de que la Institución Naval jamás dejó de servir a la nación con honestidad y sacrificio silencioso.

A pesar de ello, y muy por encima de aquellos escasos individuos, la Marina siempre demostró ser una fuente permanente de principios morales donde se forjaron y se forjan liderazgos capaces de engranar voluntades y conductas orientándolos a alcanzar los objetivos más caros del país, es decir el progreso y el desarrollo.

No puedo dejar de mencionar, que a pesar de su importancia, no solo para la Marina sino para la vida política del Perú, la figura del Almirante Saldias, no ha sido lo suficientemente reconocida. Don Roque Saldías junto a los Contralmirantes Lizardo Montero Flores y Federico Díaz Dulanto, a mi juicio, son los marinos de guerra de mayor influencia en la política nacional, desde el partido político, el Congreso y el gobierno en el caso de Montero, y desde el ejecutivo los otros dos Almirantes. Aun esta pendiente una amplia biografia de estos tres ilustres personajes.

Son aquellos liderazgos preclaros, como el del Almirante Saldías, ejemplos a seguir para desarrollar una institución cada vez más adecuada y moderna. Es así como, reuniendo integridad, vehemencia, y valor, el Almirante Saldías logró sortear los difíciles retos que le demandaba la paz para estar listo a enfrentar con el mayor éxito las situaciones que hubiesen podido amenazar la seguridad del país y de sus habitantes, en su tiempo.

Gracias a la permanente preocupación por el interés institucional, el que hizo propio, se puede considerar a don Roque Saldías como el artífice de la construcción de la llamada Marina moderna.

Testimonios

Vicealmirante (r) Jorge Barreto Alván (1910)

Pasó a la situación de retiro en 1967 siendo Delegado de Marina ante la Junta Interamericana de Defensa.

"Saldías, el Almirante Saldías ya ha pasado a la historia en la Marina. Algún día un buque debe llevar su nombre porque él llegó en un tiempo a trasformar la Marina de rutina, de pereza, digamos a una Marina activa, a una Marina profesional. Él,

con sus contactos americanos, tenía acá la Misión Naval Americana, y por sus contactos se consiguieron varios buques, los *Destroyer*, por ejemplo y unos submarinos *S* y empezó la trasformación profesional de la Marina.

Un innovador, es decir, un trasformador de la vida de la Marina. La parte profesional fue positiva, él que no era profesional, quería que los Oficiales lo fueran y contribuyó con eso la Marina Americana".

Vicealmirante (r) Fernando Zapater Ventosse (1914-2001)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Jefe del Estado Mayor General de Marina.

"Sobre el Almirante, un hombre extraordinariamente marino, en el sentido de amor a la Institución".

Capitán de Fragata (r) Abraham Woll Dávila (1914-1999)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1956 siendo Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

"Me da la impresión de que hubo una baja moral, lógicamente con este motín (en 1948), se vino un poquito para abajo, que para bien de esto subió Saldías, porque Saldías si hizo algo bueno, fue eso: levantar la moral que estaba un poco caída de la Marina en general. Inmediatamente, se notó mejoría a los pocos meses, tres o cuatro meses se notó, ...Saldías no permitió que nadie gobernase más que él, fue un dictador en la Marina, él dictaba, hacía lo que quería. ...él era la Marina... Lo que quiero decir es una cosa muy importante, la Marina moderna la hizo Saldías, pero quizás haciendo cosas que algunas eran criticables. Yo admiraba a Saldías por eso, pero lo criticaban por lo otro, como lo critico ahora, pero en general, si juzgamos por los frutos, los frutos eran buenos..."

Vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero (1916-2002)

Pasó a la situación de retiro a su solicitud en 1974 siendo Ministro y Comandante General de la Marina.

"Yo no creo que nadie, nadie, honradamente pueda dejar de reconocer, a pesar de que a él no le gusta el Almirante Saldías, pueda dejar de reconocer todo lo bueno que hizo Saldías a la Marina, directamente a la Marina como Ministro de Marina y por el prestigio de la Marina cuando él fue Ministro de Salud, Ministro de Economía, Presidente del Gabinete y fue un hombre, pues, recto, honrado, era un hombre que era muy honesto en sus cosas y un hombre que sabía asumir las responsabilidades: nunca eludía responsabilidades". ⚓



Juan Carlos Llosa Pazos (Lima, 1969)

Capitán de Corbeta en actividad. Egresó de la Escuela Naval del Perú en diciembre de 1992 como Alférez de Fragata. Calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería de Sistemas. Ha Seguido el Curso Básico de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Realiza una maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica. Es colaborador de la Revista de Marina desde 1995, principalmente con artículos de historia naval. Ha prestado servicios en diferentes unidades de la Escuadra, en la Comandancia de la Flotilla de Superficie Nº 1 y actualmente se desempeña como Segundo Comandante del B.A.P Callao.

Fernando Romero Pintado

Fernando Casaretto Alvarado

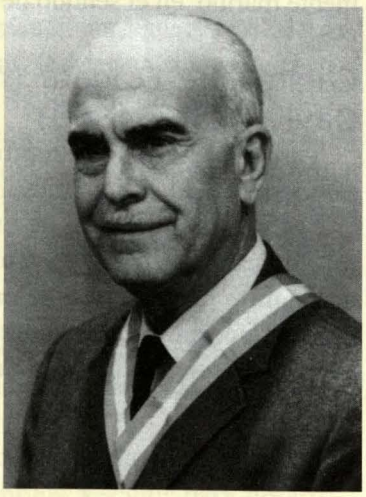
Marino y escritor, el Comandante Fernando Romero Pintado dejó, en su propia Institución y en el quehacer intelectual peruano e internacional, honda huella que marcó humanismo y peruanidad en los hombres y mujeres, jóvenes y adultos que percibieron en él sin dificultad el hombre bondadoso, el maestro que ejercía su función pedagógica con sabia metodología en la que fue siempre la amenidad herramienta de sutiles contornos que él supo manejar con destreza marinera.

Habría cumplido 100 años el pasado miércoles 5 de enero, aniversario que no ha pasado desapercibido para muchísimas personas y no sólo para su admirable familia.

Apenas había terminado su educación primaria y tan solo dos años de secundaria en colegios religiosos cuando pasó a la Escuela Naval. Tenía entonces 14 de edad y se recibiría flamante Alférez de Fragata en la alborada de los 21.

Su foja de servicios en la Marina de Guerra describe a un Oficial entusiasta y de múltiples actividades, en la sala de máquinas de nuestro primer crucero *Almirante Grau*, arribado al Callao en el año 1907, para ser el primero en una serie que halla hoy al tercero de esta nominación. Cabe preguntarse cuánto influyó en la mente y el corazón del joven Oficial que su primer buque, el insignia de la flota en la por entonces incipiente escuadra llevara el nombre del "Marino epónimo del Perú" como denominara él a Grau en un trabajo memorable.

Su derrotero naval lo llevó a servir en la División de Submarinos y como Teniente Primero en el Comando de la cañonera *Napo*, cuando transcurría el año 1932 que es el del justo alzamiento de los loretanos en infructuoso intento de recuperar Leticia, cedida –dentro de una vasta región territorial amazónica– por el Presidente Augusto Bernardino Leguía a



Comandante Fernando Romero Pintado.

Colombia en censurable actuación, desmembración territorial que a costa del Perú compensó a Colombia del despojo que significó el flamante Panamá, cuna del canal interoceánico que proyectó y realizó Estados Unidos de América.

Dada la situación de guerra con el vecino norteño, Romero formó parte del Estado Mayor Conjunto con sede en Iquitos. Esta experiencia conduciría al joven Oficial en obras testimoniales: "La Fuerza de la Marina en el Nor-Oriente y la Guerra Fluvial" escrito en el año 1935. Con motivo del centenario del natalicio del Almirante Grau –27 de julio 1934– Fernando Romero compuso y leyó a los escolares de Ilo su ya mencionado "Grau, el Marino Epónimo del Perú", ensayo que aquel historiador en agraz vería publicado 50 años después por encargo del Ministro de Marina Jorge Du' Bois Gervasi al cumplirse 150 del natalicio del Gran Almirante Grau. Dentro de las múltiples actividades realizadas en aquella efeméride por la Institución, Romero –por entonces Director del Museo Naval– y cientos de miles de peruanos compartirían el orgullo de presenciar la Revista Na-

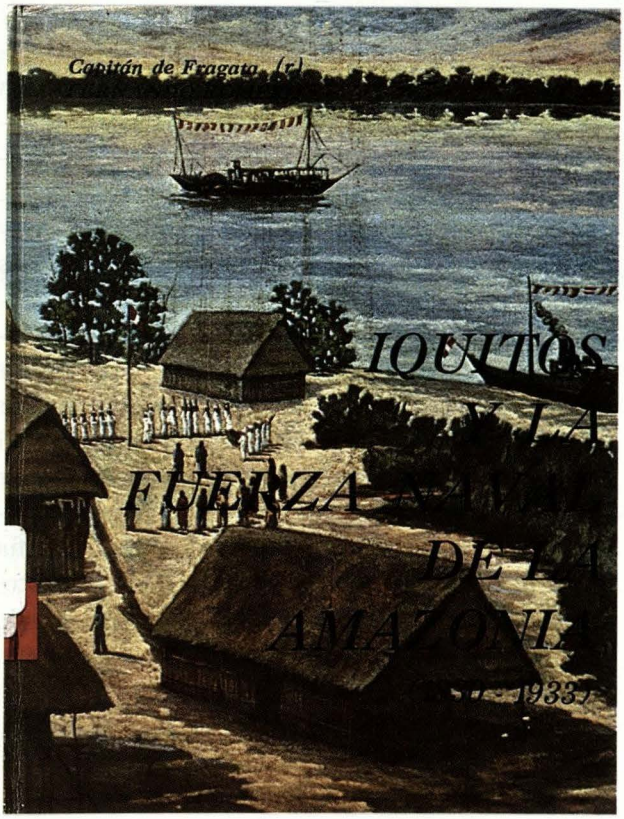
val más importante de la historia nacional, ocasión en la que la Marina de Guerra hizo gala de poderío cuando naves y aeronaves recorrieron y sobrevolaron la bahía de Miraflores de norte a sur, embarcado en la misilera B.A.P. *Montero* el Presidente de la República, Fernando Belaúnde Terry, proverbial amigo de la Institución y notable propulsor de la construcción naval.

Su servicio en la Armada Fluvial debió inspirar al escritor vocacional: "Doce novelas de la Selva" (1935) que halló reedición en 1958 con el título "Doce Relatos de la Selva".

La obra escrita por el Comandante Fernando Romero Pintado abarca, pues, vertientes literarias, profesionales e históricas, en tal cantidad que resulta arriesgado mencionarlas una a una, aunque –quien esto escribe– puede atestiguar que su pensamiento lúcido, corazón bondadoso y carácter enérgico, confluían en afán educacional, con pasión por el desvalido, profundo cariño a la Marina de Guerra, admiración sin límites por Miguel Grau y enfático concepto que la familia, su unidad y la responsabilidad de formar a los hijos es misión a cumplir por todo jefe de hogar.

Confunde expresar si quisiera él que se le recuerde por su labor tan destacada en la Dirección del Departamento de Educación de la Organización de Estados Americanos, en su rectorado al reabrirse la Universidad de Huamanga, haber sido primer Director del Servicio Nacional de Aprendizaje y Trabajo Industrial o su rectoría en la Universidad del Pacífico, o por sus novelas de la Selva y las muy costeñas "Mar y Playa". Aquel probable itinerario de los tres primeros viajes marítimos para la conquista del Perú (1943) o sus volúmenes de más cercana data de la "Historia Marítima del Perú". "Kimba, Fa, Malambo, Ñeque" de 1988 y el anterior en un año: "El Negro en el Perú y su Transculturación Lingüística", "Safari Africano y Compra y Venta de Esclavos Negros para el Perú" (1412-1818). Obra vasta que reitera en la vocación del historiador que es también sociólogo que sabe escudriñar en el alma del hombre, como acercar la lupa del investigador al pequeño detalle que es lección que conmueve y siembra antes de fructificar en libro para ávido lector.

Puedo afirmar que su último libro "Guise y la Aurora de la Armada Republicana" fue el último que el Comandante Romero trabajó y publicó en sociedad con la Marina a través de la Dirección de Intereses Marítimos. Corría el año 1994 en el que también recibió merecida condecoración de la Marina de Guerra, ceremonia a la que asistió –quebrantada ya su salud– en compañía de su esposa Elvira, la que se desarrolló en el Club de Oficiales de La Punta.



El 7 de diciembre de 1996, en el cementerio Parque del Recuerdo en Lurin, recibió Fernando Romero Pintado cristiana sepultura y homenaje de la Marina de Guerra y de la intelectualidad a través de las palabras del doctor Luis Jaime Cisneros Vizquerra, Director de la Academia Peruana de la Lengua, a la que pertenecía Romero.

La alocución del doctor Cisneros es una hermosa pieza de oratoria que él, con la sabia naturalidad con que se expresan los hombres de valía, pronunció aquel diciembre haciendo sentir, a los presentes, emoción compartida y lazo de confraternidad que tocó especialmente a los marinos.

Inició el doctor Luis Jaime Cisneros su discurso con esta frase: "Los marinos saben siempre cultivar la perspectiva. Frecuentan la claridad del mar y no le temen a la noche, cultivan desde jóvenes la terca imagen del horizonte".

Generosamente, deslinda después: "A diferencia de nosotros, confían en las estrellas. Brújula, cuadrante, mapas y compás son para ellos instrumentos decisivos de orientación. Por eso saben a dónde van y de dónde proceden. Navegan, se hacen a la mar. Siempre llegan a puerto".

Continuó, luego: "La Academia Peruana de la Lengua confirma ahora la hermosa y larga travesía que ha venido usurpando la vida de Fernando Romero, viejo lobo de mar que dejó huella profunda en las

playas de la cultura peruana de este siglo en el campo del relato, en el de la historia de su Institución y en el del ensayo sociológico. En la "Instrucción náutica para navegar" que Diego de Palacio publica en 1587 se explica cuánto bien hace a los hombres navegar: en cada puerto intercambian objetos y palabras, conocen nuevas gentes, ritos desconocidos, gestos audaces de significación diversa. Palabras y cosas resultan así ilustrativas no sólo de los viajes emprendidos, sino de la vasta información acumulada. Y con esa información y esos objetos y tales conocimientos a cuestas, el marino tiene para rumiar largo rato. Y si es hombre de ciencia, preocupado por la cultura, atento a las necesidades del hombre, miel sobre hojuelas. Y si es hombre penetrado del sabor de la tierra y acicateado por la pulcritud y la honradez, ya estamos reconociendo mucho de la biografía de Fernando Romero, marino, historiador, literato, experto en asuntos del mar, inquieto buceador de nuestra historia naval, escrutador infatigable de la cultura afronegroide en el Perú".

"Esta mañana de rápido recuento es, por un lado, triste y melancólica, pero es también una mañana de gratitud".

Exploró luego el orador en la obra de Fernando Romero enmarcadas siempre sus palabras en un transitar de afecto y reconocimiento al amigo y personaje al que se despedía aquella mañana de diciembre en Lurin, finalizando así:

"En su bitácora está asentado que todo cuanto avancemos se ha de apoyar en su enseñanza, en su ejemplo, en su sólido saber concreto. Estas palabras dicen la gratitud de la Academia por su vida y por su permanente elección de decoro intelectual".

Somos "individuos transitorios", la expresión del Doctor Jorge Basadre es elocuente. Nuestra posibilidad de hacer en el tránsito vivencial que a cada uno corresponda, obra que merezca reconocimiento de sus congéneres tiene que ver con nuestra capacidad de renuncia y esto exige generosidad.

La manida frase "servicio a los demás" es sospechosa porque establece un lindero entre uno mismo y quien lo rodea. Vivir debe ser para servir y en ello todos nos involucramos y somos en singular parte del plural. En su biblioteca, Fernando Romero –como hombre de mar– navega en el mar infinito con prescindencia de sí mismo. Se consideraba un marinero universal porque universal es educar, estimar, ser didacta hacia el niño e ilustrar a jóvenes y adultos.

Su calidad humana le daba franco acceso a temas sociológicos, a interiorizarse en el pensamiento y la cultura del hombre del oriente, en el de la costa, en el negro y en el blanco (curioso esto del blanco peruano). En sus trabajos respecto a la cultura afronegra, demostró, otra vez, su calidad de investigador en tanto aporte de sustancial envergadura, esto fue enfatizado en la oratoria de Lurín por el doctor Cisneros.

Así pues, a 100 años de su natalicio, Fernando Romero Pintado es recordado por su obra vivencial. La muerte lo sorprendió, cuando concluido el libro "Guise y la aurora de la Armada Republicana", prometía a la Marina de Guerra un libro "Especialmente dirigido a los jóvenes y en el que habría de volcar su vasta experiencia mostrando los caminos de la investigación, el lento, arduo, honrado trabajo intelectual". No se publicó, o acaso no alcanzó a concluir. En lo que respecta a estas líneas que, con imperfección, pretenden ser un tributo a su memoria, sí cabe afirmar que su obra es permanente lección como lo fue su vida. En el Museo Naval del Perú el auditorio lleva hoy su nombre, una fotografía de Fernando Romero sonriéndole a la vida, reitera en lo que ha sido, es y será siempre su obra: una lección de permanente optimismo, fruto que se obtiene después de paciente trabajo, ennoblecimiento que se gana y se hace honor. Queda, en este recinto de la historia, como en la Institución, su impronta, es decir, la marca que en el orden moral dejaron sus pasos y su pluma: la Marina de Guerra se lo agradece por siempre. ⚓



Fernando Casaretto Alvarado

Contralmirante en retiro. Autor de libros de historia naval y literatura. Director del Museo Naval del Perú Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, docente de la Escuela Naval del Perú. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación Cultural Peruana Británica.

HOTELES LAS AMÉRICAS

★★★★★

LIMA - PERÚ

SOMOS LA PRIMERA CADENA HOTELERA NACIONAL DIRIGIDA POR PERUANOS



HOTEL & SUITES LAS AMÉRICAS ★★★★★ LIMA - PERÚ

Av. Benavides 415, Miraflores
Telefs: (51-1) 447-7272 / 241-2820 Fax: (51-1) 444-1137
e-mail: hotel@hoteleslasamericas.com



APART HOTEL LAS AMÉRICAS ★★★★★ LIMA - PERÚ

General Borgoño 116, Miraflores
Telefs: (51-1) 241-3350 / 241-3351 Fax: (51-1) 445-7041
e-mail: aparthotel@hoteleslasamericas.com



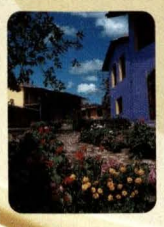
HOTEL CARRERA LAS AMÉRICAS ★★★★ LIMA - PERÚ

Jr. León Velarde 123, Lince
Telefs: (51-1) 472-8866 / 472-8582 Fax: (51-1) 472-8511
e-mail: carrera@hoteleslasamericas.com



SUITES LAS AMÉRICAS
LIMA - PERÚ

Alcanfores 475, Miraflores
Telefs: (51-1) 241-2820 / 447-7272 Fax: (51-1) 242-5585
e-mail: suites@hoteleslasamericas.com



RESORT & CENTRO DE CONVENCIONES
EL PUEBLO
LAS AMÉRICAS
LIMA - PERÚ

Carretera Central Km. 10 Sta. Clara
Telefs: (51-1) 356-0020 / 356-0042 Fax: (51-1) 356-0024
e-mail: elpueblo@hoteleslasamericas.com



RESIDENCIAL LAS AMÉRICAS ★★★★ LIMA - PERÚ

Bellavista 216, Miraflores
Telefs: (51-1) 242-6600 / 242-5956 Fax: (51-1) 242- 5976
e-mail: residencial@hoteleslasamericas.com

Consulte por nuestros descuentos y promociones especiales para los miembros de las FFAA Y PNP

Tradicional Hospitalidad Peruana

Dirección General, Ventas y Administración: Av. Benavides 415, Miraflores LIMA - PERÚ Teléfonos: (51-1) 447-7272 / 241-282
Fax: (51-1) 446-0335 cadena@hoteleslasamericas.com - Web site: http://www.hoteleslasamericas.com

NUEVA PILSEN 500

DEJARÁ CON LA BOCA ABIERTA A TODOS



PARA DISFRUTARLA SIN LÍMITES, LA NUEVA PILSEN 500 PRESENTA UNA BOCA MÁS ANCHA.



ES LA ÚNICA DEL MERCADO QUE VIENE CON TAPA ROSCA, LO QUE PERMITE DESTAPARLA Y VOLVERLA A TAPAR CUANTAS VECES QUIERAS.



PARA QUE LA AGARRES MÁS FÁCIL, TAMBIÉN CUENTA CON UN MODERNO DISEÑO ERGONÓMICO DENOMINADO HAND GRIP.

HAY UN NUEVO MOTIVO PARA JUNTARSE CON LOS AMIGOS

Y SE LLAMA PILSEN 500

Pilsen

El Presupuesto de Defensa: Una Medida de Confianza y Seguridad Mutua para garantizar la Paz y Estabilidad entre los Estados

Juan Octavio Polo Wood

Las relaciones entre países vecinos atraviesan ciclos en los que a veces se alternan períodos de entendimiento y cooperación con etapas de tensión y amenaza de conflicto bélico. Como producto de estas crisis surge el tema de las Medidas de Confianza y Seguridad Mutua (MCSM) con el objetivo de disminuir la posibilidad de que una crisis escale en conflicto. Una de las medidas desarrolladas y puestas en práctica en América del Sur es la publicación del Presupuesto de Defensa.

En los casos en que las relaciones bilaterales se ven afectadas seriamente, se puede llegar hasta el rompimiento de las relaciones diplomáticas. En circunstancias como éstas, agravadas por los prejuicios, desconfianza, errores de interpretación y sucesivas crisis, surge la necesidad de buscar acciones e iniciativas que progresivamente eliminen el clima de incertidumbre que se da principalmente en las zonas fronterizas con mayor presencia militar.

La comunidad internacional establece vínculos mediante agendas cooperativas, las mismas que han acogido propuestas atractivas, como es la del fomento de los medios pacíficos para resolver las discrepancias internacionales. La trasparencia de estos medios es asegurada mediante el uso del diálogo para solucionar las diferencias y mediante el fomento de la confianza y credibilidad entre las naciones. Aunque algunas amenazas necesitan ser controladas mediante el despliegue de fuerzas militares, siempre debe ser dentro del marco de los acuerdos internacionales, tendiéndose así, hacia un modelo global en el que las relaciones pacíficas lleguen a prevalecer frente a las tradicionales que estaban basadas en el conflicto.

Las MCSM son una cuestión central en las discusiones sobre seguridad. Estas medidas se originaron entre las grandes potencias con el fin de obtener un cierto equilibrio y control recíproco. Tienen como ventaja evitar los movimientos militares sorpresivos y son un recurso esencial para la estructuración de la paz y el orden tanto a nivel regional como a nivel mundial.

El establecimiento de MCSM también implica que deben hacerse trasparentes las actividades y rutinas militares de las naciones involucradas. Las autoridades políticas deberían participar en el diseño y control de la Política de Defensa y deberían incrementarse las relaciones entre los militares de los países que las asesoran.

Mediante la aplicación de tres de las metodologías existentes, se analizará si la publicación de los Presupuestos de Defensa de algunos países de América del Sur están cumpliendo con el objetivo de ser una MCSM, lo que nos permitirá evaluar los resultados y determinar si hay información relevante que valide la efectividad de esta medida.

Medidas de Confianza y Seguridad Mutua

Las MCSM forman parte de la planificación político-estratégica en escenarios de probables conflictos y como parte de una estrategia para prevenir su ocurrencia. Trascienden el marco de las relaciones bilaterales, porque promueven la paz regional y en

algunos casos, la mundial. Aunque no son lo mismo, algunos acuerdos multilaterales también fomentan la paz y estabilidad entre los Estados.

Las MCSM son acciones destinadas a prevenir situaciones de crisis y conflicto y llevan implícitas la percepción recíproca de amenaza y la adopción de medidas equivalentes.[1] Surgen ante una relación de conflicto y se enmarcan en el nivel político-estratégico de la toma de decisiones. Son específicas a cada relación conflictiva y son concretas y definidas en el tiempo y en el espacio. Las medidas de carácter militar son el resultado de una concepción estratégico-política que toma en cuenta las medidas adoptadas en otros ámbitos.

Su objeto está en la actuación sobre los riesgos y las amenazas, lo que les otorga un valor preventivo posibilitando la comunicación y dando eficacia a los mecanismos de información.[2]

Las MCSM se caracterizan por ser trasparentes y abiertas, ya que tienen por objeto establecer claridad sobre los objetivos que se persiguen. La trasparencia es el requisito básico; ella busca hacer evidente los cursos de acción, demostrar una lógica de acción que ella no responde a una agresión contra otros actores. La verificación cumple un papel esencial en el establecimiento de la trasparencia.

También son predecibles porque buscan hacer fiable el comportamiento y para ello generan un patrón de conducta. Su función específica es hacer evidente la aparición de comportamientos agresivos que contrasten con el patrón de relación establecido o con el compromiso de conducta diseñado. Requieren una reciprocidad y equivalencia porque deben corresponder a desarrollos entre las partes. Debe existir una simetría básica en los compromisos.

La Junta Interamericana de Defensa (JID) ha precisado[3] que las MCSM tienen como propósito prevenir situaciones de crisis y de conflicto tratando de fortalecer la paz y la seguridad internacional contribuyendo al desarrollo de un mejor entendimiento, de relaciones más estables entre las naciones, creando y perfeccionando las condiciones necesarias para una cooperación provechosa.

Establece que los objetivos generales de las MCSM son: contribuir a reducir o eliminar la desconfianza, temor y hostilidad que puedan existir entre los estados, fortalecer la confianza ya existente y contribuir al fortalecimiento de la seguridad en el continente. También establece que reducen la posibilidad de una acción militar prematura e inhiben el uso de la fuerza.



La JID precisa que las MCSM previenen los conflictos.

Entre las diversas MCSM que se pueden establecer para diferentes casos, tenemos: reuniones de reconocimiento mutuo, sistemas de información y consulta recíprocas y una gran lista de medidas que se ha expandido conforme la buena voluntad ha dado paso a la creatividad.

Es interesante recalcar el carácter de medio y no de fin de las MCSM.

Presupuesto de Defensa

El planeamiento de la defensa militar es un proceso ordenado y continuo, dividido en ciclos que pueden ser anuales o bienales, en el que se asegura la concurrencia de esfuerzos de los diversos organismos de los ministerios de Defensa para garantizar el debido aporte de las fuerzas armadas a la Defensa Nacional.

El presupuesto del Ministerio de Defensa frecuentemente se toma como la medida del gasto militar. Sin embargo, esta magnitud representa sólo un porcentaje de su valor real debido a que varias partidas se encuentran distribuidas en otros ministerios o sectores.

Definir lo que es el gasto militar de un país no es fácil. Algunos organismos internacionales han elaborado sus propios conceptos.



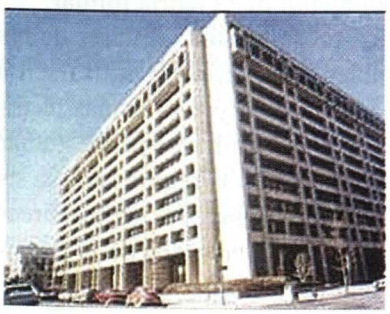
La OTAN incluye a las fuerzas de policía en los gastos militares.

1 *Concepto publicado por el Centro de Estudios e Investigaciones Militares (CESIM) del Ejército de Chile, en el artículo* Balance Estratégico y Medidas de Confianza Mutua: verificación *en 1997.*

2 *Desde la perspectiva de los analistas y especialistas, según Juan Cheyre Espinosa*

3 *Estado Mayor, Consideraciones Generales sobre las Medidas de Confianza Mutua de Carácter Militar, 1995.*

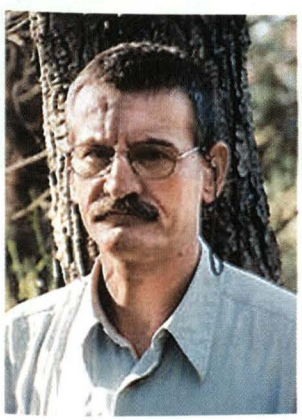
La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) define que la clasificación de gastos militares debe incluir: los gastos de funcionamiento y capital del Ministerio de Defensa y otros departamentos (programas militares y espaciales), el coste de las fuerzas de policía y otras organizaciones paramilitares, los gastos de investigación y desarrollo, las pensiones de jubilación del personal militar y civil dedicado a estas actividades y la ayuda militar a otros países. Se deben excluir los gastos de defensa civil, los intereses de deudas de guerra y las pensiones a ex combatientes.



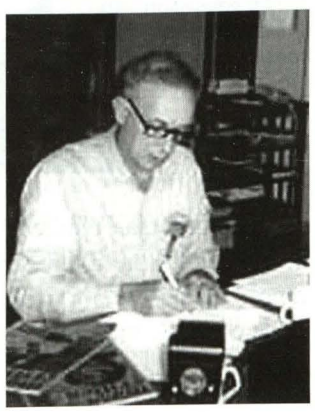
El FMI incluye dentro de los gastos de Defensa al coste de las fuerzas de policía.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) incluye los siguientes conceptos dentro de su definición: los gastos de funcionamiento y capital del Ministerio de Defensa y otros departamentos (en programas militares), los gastos de mantenimiento del personal y sus familias, el coste de las fuerzas de policía y otras organizaciones paramilitares, los servicios públicos de socorro en tiempos de guerra, los gastos de investigación y desarrollo cuando tienen finalidad militar y la ayuda militar a otros países. Se excluyen las compras de materias primas, las pensiones de jubilación del personal militar, las pensiones de ex combatientes y los gastos realizados por el Ministerio de Defensa que no tengan carácter militar.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) establece una relación detallada de las partidas a considerar dividiéndolas en tres grandes rubros: gastos de funcionamiento, gastos de equipos y construcción y gastos de investigación y desarrollo.



Vicenç Fisas, España.



Thomas Scheetz, Argentina.

También existen numerosos trabajos entre los que destacan las publicaciones de Vicenç Fisas en el anuario del Centro de Investigaciones para la Paz (España) y Thomas Scheetz (Argentina) en diversos foros académicos internacionales, quienes coinciden en considerar como gasto militar un conjunto de conceptos mucho más amplio que el simple presupuesto del Ministerio de Defensa.

Las fuentes internacionales principales producen información muy dispareja sobre los presupuestos de Defensa tanto en calidad como en precisión metodológica. Las diferencias entre una y otra serie son grandes (a veces llegan hasta 300%) y las tendencias entre ellas también varían según la fuente. Esto afecta el análisis de los expertos que fundamentan sus resultados sobre estas fuentes. Además, es muy poca la amplitud de la información estadística, lo que limita la capacidad de análisis de la situación real de las fuerzas de un país, y entre países.

Cuando se menciona el gasto militar para un año, se está haciendo referencia al presupuesto del Ministerio de Defensa, pero el gasto militar real supera esta cifra.

El analista español Xavier Tarrés opina que inclusive los intereses de la deuda deben ser considerados: "Puede discutirse la conveniencia de incluir los intereses de la Deuda, puesto que se trata de un componente de la financiación y no propiamente de una inversión. La Deuda Pública nace como consecuencia de la necesidad de financiar un déficit público del cual todos los gastos fueron responsables en parte. Si hablamos del gasto militar en términos de costes de oportunidad es evidente que los intereses de la Deuda no deberían incluirse, puesto que el destino alternativo de los fondos requeriría también la financiación correspondiente. Sin embargo, si el análisis es para averiguar cuál es el coste real de la Defensa teniendo en cuenta todos sus componentes, no hay duda de que sin gastos militares el déficit hubiera sido menor, y como consecuencia, también menores los intereses. Por tanto, la imputación de la parte proporcional de estos gastos financieros está, desde este punto de vista, justificada".[4]

Podría discutirse también la inclusión de las contribuciones a la investigación militar que realizan los ministerios de industria mediante créditos a las empresas del sector. Estos créditos constituyen un anticipo de gasto, puesto que son aplicados al armamento que será adquirido más adelante por el Ministerio

4 *Xavier Tarrés, El Presupuesto de Defensa.*

de Defensa. Por esta razón, a pesar de tener la forma de activo financiero, no dejan de ser recursos públicos que se destinan a la investigación militar.

De la liquidación de los presupuestos podemos obtener las obligaciones reconocidas o gasto real y compararlas con los créditos iniciales. En los casos de los ministerios de Defensa, los gastos reales superan sistemáticamente a los créditos iniciales presupuestados.

No existe una metodología estandarizada común para la medición de los gastos de Defensa entre todos los países de Sudamérica. En 1998, los gobiernos de Chile y Argentina solicitaron, en forma conjunta a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la realización de un estudio técnico tendiente a disponer de esta metodología. Esta acción conjunta estuvo orientada a perfeccionar la trasparencia en sus políticas de Defensa. El resultado del trabajo ha sido provechoso para Argentina y Chile y abre un camino de cooperación para toda la región.

La metodología que se propuso permite calcular el gasto de Defensa a partir de lo efectivamente "pagado" en cada ejercicio fiscal de los presupuestos asignados al sector Defensa, definiendo tres niveles de ajustes:

- G1 Básico: Gastos de Defensa incluidos los gastos en salud y educación del personal de la Fuerza Armada y su familia cuando son financiados por el Estado.
- G2 Ampliado: con prestaciones provisionales netas.
- G3 Total: con industria de Defensa, otras actividades productivas, actividades de Defensa de otros organismos públicos.

El Presupuesto de Defensa como una Medida de Confianza y Seguridad Mutua

La oferta de información actualmente existente sobre los gastos de Defensa se puede mejorar de tal forma que permita a la sociedad evaluar y controlar efectivamente la calidad de sus instituciones castrenses.

Los análisis necesarios deben realizarse conjuntamente desde el punto de vista del especialista en presupuestos, como del experto en la teoría, política, historia e instituciones del sector Defensa. Este procedimiento es necesario para que el desagregado y cruce de cortes a nivel analítico-presupuestario, por un lado, y el conocimiento del comportamiento administrativo de militares y funcionarios civiles en defensa, por el otro, permitan que la crítica en el área de Defensa sea útil. Los indicadores globales, como el gasto por función o como porcentaje del Producto Bruto Interno (PBI), realmente son de limitada utilidad. Esto estaría indicando la existencia de una visión superficial de las interacciones del sector Defensa con el sector público, con la economía en general y dentro del contexto regional. Debe analizarse también la eficiencia de los gastos de Defensa, vistos desde una perspectiva profesional y comparativa con pleno conocimiento de la teoría militar.

Para lograr que los presupuestos militares de los países sean comparables entre sí, debe utilizarse en todos ellos la misma definición y las mismas técnicas contables. La definición a utilizarse para estudiar el gasto en seguridad externa en la región sería la siguiente: el gasto de Defensa incluye los gastos directos para el gobierno nacional derivados de la provisión del servicio de defensa externa.

Al desagregarse estos gastos de Defensa, debería considerarse por lo menos los gastos de personal, mantenimiento y operaciones, adquisiciones de material bélico, investigación y desarrollo, construcción militar (incluyendo viviendas especiales), pensiones y fondos de retiro, gastos de agregadurías y cuentas, contribuciones internacionales, relaciones públicas, salud y educación (militar)[5], inteligencia, ayuda militar (recibida y otorgada), proyectos militares con participación civil, patrullaje costero y control fronterizo (cuando es función militar) y defensa civil (si es que es responsabilidad militar).



La educación militar debe ser considerada dentro de los gastos de Defensa.

Hay diversas técnicas contables que pueden ser utilizadas.[6] Son interesantes de analizar principalmente los gastos por programa y los gastos por objeto de gasto económico (sueldos y salarios, armamen-

5 *Podrían ser vistos como gasto social, pero se incluyen por que son administrados por los mismos militares y son más costosos que los financiados por el Tesoro para el público en general, de acuerdo a T. Scheetz, Gastos militares en América del Sur.*

6 *Una de las técnicas contables más completas son las Estadísticas Financieras Gubernamentales que provienen del Fondo Monetario Internacional.*

to y material, operaciones, etc.). Los programas militares que concurren con esta definición son los servicios de inteligencia, ministerios de Defensa, comandos conjuntos, centros de investigación y desarrollo militar, comandancias generales o estados mayores, institutos históricos, médicos o geográficos militares, empresas o fábricas militares y los fondos de retiros y pensiones militares.

Otro problema significativo para resolver en algunos casos es el del empalme entre distintas series del PBI con años base diferentes. No hay manera de ligar la serie del PBI con base en un año y la serie con base en otro. Para solucionar este problema, se aplica una metodología habitual que consiste en armar un deflactor provisorio, pero la comparabilidad entre año y año de cualquier serie utilizando el PBI como denominador, o usando el deflactor[7] implícito del PBI[8], está comprometida. Esto afecta la viabilidad de armar modelos econométricos y de comparar gastos militares divididos por el PBI. En el caso de Argentina, las bases normativas de su presupuesto de Defensa y la metodología del presupuesto están publicadas en su libro blanco.

Se han elaborado varios indicadores o formatos de presentación alternativos para analizar y comparar el gasto de Defensa de manera crítica.

1. La serie anual de gastos de Defensa nominales por programa y por objeto de gasto económico. Es útil para los usuarios especialistas que quieren manejar sus propios estudios analíticos.
2. Es la misma serie anual de gastos de Defensa, pero deflactada. Esta serie permite comparar de año en año el crecimiento/caída real del gasto militar.
3. La serie de gastos de Defensa en dólares constantes. Es lo mejor para hacer comparaciones internacionales, aunque tiene la debilidad de descansar sobre un tipo de cambio que tiende a distorsionar las comparaciones entre país y país y entre año y año.
4. Gastos de Defensa /PBI. Se utiliza para hacer comparaciones internacionales.
5. Gastos de Defensa por habitante y el número de efectivos por habitante. Es un indicador que permite detectar el esfuerzo bélico genuino de un país en función de lo que le cuesta a cada habitante el mantener su seguridad externa.
6. Gastos de Defensa /Gasto total fiscal de administración nacional. Se utiliza para estudiar el desplazamiento de otros gastos funcionales como educación, salud, por gasto de defensa. Tiende a mostrar el poder histórico relativo de cada sector presupuestado.
7. Gasto de Defensa por uniformado. Indica la calidad bélica de la fuerza y es el resultado del capital bélico y de la mano de obra bélica, expresados monetariamente.
8. Coste laboral (incluyendo previsión) dividido por el gasto de Defensa total. Es una muestra de la eficiencia y capacidad operativa real. Como referencia, se estima que los costes laborales de unas fuerzas armadas deberían ubicarse entre el 40 y el 50% de sus costes totales. Cuando se sobrepasa este nivel, la fuerza está reduciendo la productividad de su servicio de seguridad externa, ya sea porque está sobredimensionada y viviendo a expensas del fisco o porque el estado no está otorgando el presupuesto apropiado para el cumplimiento de la misión asignada. Este dato también indica algo sobre el residuo que es el capital adquirido dividido por el gasto total.
9. Coste laboral (neto de previsión) dividido por el coste total de defensa. Aquí corresponden los mismos comentarios que en el párrafo anterior.
10. Previsión de Defensa /gasto de defensa total. Indica la capacidad de sostenimiento de los pasivos, la viabilidad del sistema previsional, y cuanto está desequilibrado el peso hacia la jerarquía superior de los Oficiales. Para ser autofinanciado un sistema previsional de defensa necesita de por lo menos 3,1 activos aportantes y así cubrir la totalidad de los gastos pasivos. Actualmente, la relación en algunos países está por debajo de 1. Esto pone a los sistemas previsionales en crisis.
11. Salarios de Defensa promedios. Muestra la evolución del poder adquisitivo de los miembros de la Fuerza Armada y su comparación con el resto del sector público. Si suponemos una pirámide por grados equivalente entre el sector Defensa y los sectores educación, salud, etc., el salario promedio de cada sector debería ser aproximadamente igual. Si se encuentran grandes diferencias, esto tiende a in-

7 *Deflactar es corregir las variaciones de una magnitud como consecuencia de una modificación del valor de la unidad que se mide.*
8 *T. Scheetz. El Presupuesto de Defensa en Argentina.*

dicar diferencias en el poder e influencia de cada sector.

12. Gastos en adquisiciones bélicas. Muestra la capacidad política de mantener una fuerza operativa genuina. Se utiliza también para examinar el balance estratégico regional y detectar si existiera una carrera armamentista.
13. Adquisiciones bélicas/gasto de Defensa total. Muestra la intención política de mantener la capacidad operativa genuina futura. Ninguna fuerza opera con sólo la mano de obra. La función de producción de poder militar permite poco margen para elegir entre mano de obra intensiva versus capital intensivo, dada la situación de competencia en una guerra. Por esta razón la elección de capital y mano de obra se hace en función de los potenciales enemigos y no al gusto del país.
14. Gasto directo del ejército, marina o fuerza aérea/gasto total en defensa. Este índice muestra la evolución del poder político relativo entre las tres fuerzas. También es útil para mostrar la decisión política sobre la importancia relativa de una fuerza o un teatro de operaciones para la Defensa del país.
15. Fuerza aérea: Número de Oficiales y Suboficiales por avión. Éste es un indicador internacional de eficiencia en la fuerza, que junto con horas de vuelo por piloto, indica la operatividad genuina de la fuerza.
16. Comparación del gasto de Defensa en la ley de presupuesto versus el devengado. Es una muestra del poder político de la Fuerza Armada frente a otros sectores presupuestados, suponiendo que los ajustes/agregados no son repartidos proporcionalmente.
17. Un modelo econométrico[9] del impacto del sector Defensa en la macroeconomía. Se asume que el bien público "defensa externa" es de hecho un "bien" público, entonces los signos de los coeficientes de gasto militar deberían ser positivos. Cuando estos signos son negativos, tienden a indicar que la fuerza armada está mal orientada, diseñada o presupuestada.
18. La cantidad de altos Oficiales en cada fuerza comparada con sus pares en la Fuerza Armada estadounidense. Este índice muestra los desequilibrios por exceso de altos grados o la burocratización de la institución de Defensa. Esto tiene implicancias para la fuerza activa y para los costes futuros del sistema previsional.

Comprobación

Para efectuar una comprobación de la utilidad del presupuesto de Defensa como una medida de confianza y seguridad mutua, se han escogido los indicadores número 3- Gastos de Defensa anuales en dólares constantes, 4- Gastos de defensa /PBI y 5- Gastos de defensa por habitante, para ser aplicados en algunos países de América del Sur en la década de 1993 a 2002.

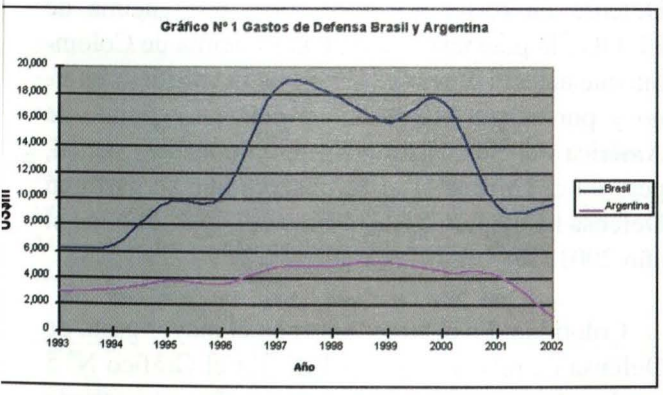
Deberá tomarse en cuenta que algunos gobiernos tienden a clasificar los gastos paramilitares, de pensiones militares y subsidios a la industria de Defensa, fuera del presupuesto de Defensa sin especificar detalles en los otros presupuestos. Cuando esta información se obtiene y se añade a los datos originales, los gastos de Defensa se incrementan aproximadamente en dos tercios sobre la información oficial. Otros, rehúsan dar detalles de las cuentas adicionales al presupuesto, como por ejemplo los ingresos industriales y comerciales para la Defensa. Estos fondos extras incrementan el presupuesto de Defensa en aproximadamente un tercio.

1. Gastos de Defensa en Sudamérica (US$m)

Esta evaluación está basada en el indicador número 3, la serie de gastos de Defensa en dólares constantes, que es el mejor para hacer comparaciones internacionales. La información se encuentra registrada y representada en el Gráfico General Nº 1 y Gráfico General Nº 2. En el Gráfico General Nº 1 está incluida la información correspondiente a Estados Unidos (EE.UU.), lo que servirá para poner a los gastos de Defensa en su verdadera dimensión dentro del contexto mundial.

Brasil: De acuerdo con este indicador, el primer país en gastos de Defensa es Brasil. En el gráfico Nº 1 se observa que el incremento de gastos entre los años 1994 y 1997 coincide con un mayor gasto del gobierno en el Ejército con miras a fortalecer su seguridad interna. La disminución del gasto entre los años 1997 y 1998 coincide con la devaluación del Real con respecto al dólar en esos años. Se observa

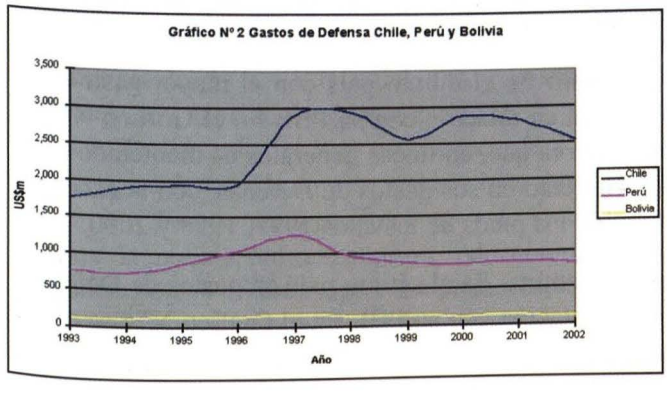
9 *La econometría trata del análisis matemático y estadístico de las relaciones entre las variables económicas y la inferencia estadística con el objeto de tratar los fenómenos complejos económicos y sociales, y, particularmente, aquellos en los que se da la imposibilidad de realizar experimentos controlados en el mundo real. Un modelo econométrico es una visión simplificada de la realidad siempre más compleja.*



un brusco descenso en sus gastos de Defensa ocurrido a partir del año 2001. Sus gastos de Defensa fueron ascendiendo desde 6.270 millones hasta 17.545 millones de dólares anuales durante el año 2000, pero a partir del año 2001 los gastos descendieron por debajo de los 10 mil millones de dólares anuales. Esta reducción coincide con la decisión política del Presidente Cardoso de reducir los presupuestos de varios sectores, especialmente del sector Defensa. El objetivo fue disminuir la deuda interna y sus intereses para poder cumplir con las exigencias del FMI y así obtener nuevos créditos.

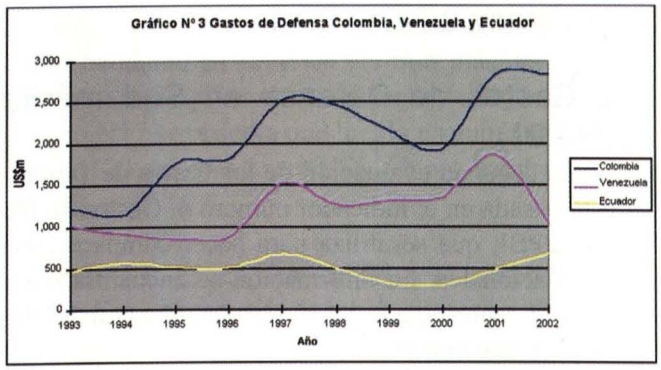
Argentina: Es el segundo país en gastos de Defensa en dólares anuales. En el Gráfico N° 1 se observa que sus gastos anuales han estado creciendo en forma lenta y se mantuvieron alrededor de los 5.000 millones de dólares entre los años 1997 y 2001. Se observa un brusco descenso en el año 2002, hasta 1.386 millones de dólares. Este descenso coincide con el cambio de convertibilidad de la moneda argentina. Luego del cambio, el peso argentino redujo su valor a la tercera parte.

Chile: Es el tercer país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 2 se observa un fuerte crecimiento hasta llegar a 2.952 millones de dólares durante el año



1998. Desde entonces sus gastos oscilan entre 2.500 y 3.000 millones de dólares cada año. El incremento del año 2000 se debió a un aumento de personal y de las pensiones, financiadas con el 16% del aumento de los fondos provenientes de la industria del cobre, de la cual el Ministerio de Defensa se beneficia directamente.

Colombia: Es el cuarto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 3 se observa que sus gastos han ido creciendo constantemente hasta llegar a 2.542 millones de dólares anuales durante el año 1997, este valor descendió en el año 2000 hasta los 1.955 millones de dólares, debido a recortes presupuestales efectuados en todos los sectores para reducir el déficit fiscal. A partir del año 2001 el gasto ascendió a 2.800 millones de dólares anuales debido al cambio de estrategia por el Presidente Pastrana ante el narcoterrorismo y la evidencia de que la estrategia del diálogo no estaba dando resultados. Ningún país contabiliza como gasto propio lo que recibe en ayuda militar desde el exterior, el que ayuda es el que aporta, por lo tanto la ayuda del Plan Colombia está en el presupuesto estadounidense y no en el de Colombia. Si se contara, Colombia subiría de categoría.



Venezuela: Es el quinto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 3 se observa que su comportamiento ha sido irregular, variando anualmente sus gastos, con un máximo de 1.881 millones de dólares durante el año 2001 y el siguiente año se redujo a 1.081 millones de dólares (el 57%). Esta gran reducción se debería a la aplicación del Plan Bolívar para combatir la pobreza que ha requerido dar nuevos destinos a los fondos asignados a todos los sectores, especialmente de Defensa.

Perú: Es el sexto país en gastos de Defensa. En el Gráfico N° 2 se observa un crecimiento entre los años 1994 y 1997, como consecuencia del conflicto con Ecuador. Llegó hasta un máximo de 1.276 millones de dólares durante el año 1997, para luego des-

cender más del 30% a un promedio de 900 millones de dólares anuales durante todos los años siguientes. Este descenso en el gasto sería una consecuencia de la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador y del fenómeno de El Niño del año 1998.

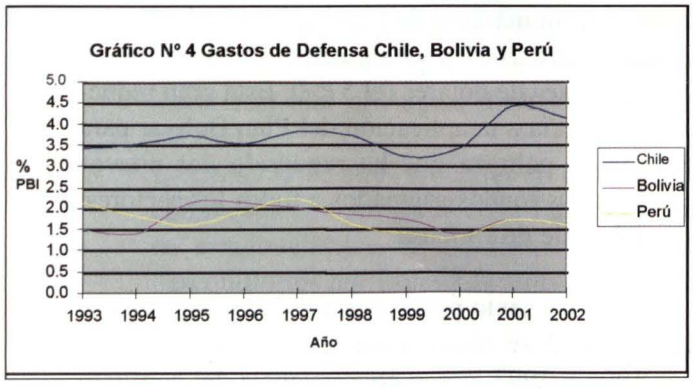
Ecuador: Sétimo país en gastos de Defensa. En el Gráfico Nº 3 se observa que incrementó sus gastos hasta llegar a 692 millones de dólares anuales durante el año 1997 y luego, gracias a los Acuerdos de Paz con Perú, estos gastos fueron descendiendo hasta llegar a 314 millones durante el año 2000. Debido a los problemas de seguridad ocasionados por los efectos colaterales del Plan Colombia, los gastos han vuelto a ascender hasta llegar a 685 millones de dólares durante el año 2002, nivel similar al que se tuvo durante las tensiones con Perú antes de la firma de los Acuerdos de Paz.

Luego de evaluar estos siete países, es interesante considerar el Gráfico General Nº 3, en el cual se presentan los gastos de Defensa de América del Sur en comparación con los de EE.UU. Es abismal la diferencia en gastos de Defensa entre estas dos realidades dentro del mismo hemisferio. La suma de los gastos de Defensa de todos los países de América del Sur, de la cual la mitad corresponden a Brasil, no llega ni al 10% del de los de EE.UU.

2 Gastos de Defensa en Sudamérica (%PBI)

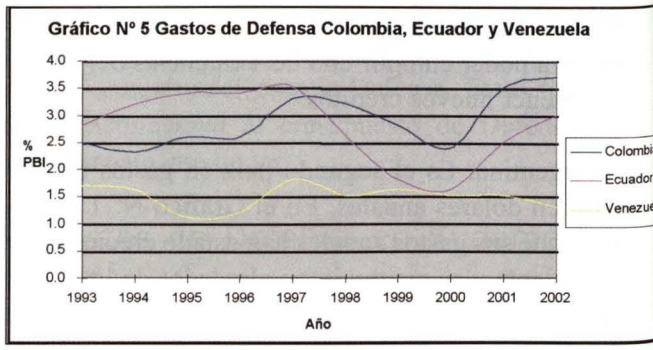
La segunda evaluación de los gastos de Defensa está basada en el indicador número 4, Gastos de Defensa/PBI, que se utiliza para hacer comparaciones internacionales. La información se encuentra registrada y representada en el Cuadro General Nº 4 y Gráfico General Nº 5.

En el Gráfico General Nº 4 también figura la información correspondiente a EE.UU., porque servirá para detectar el peso de los gastos de Defensa dentro del contexto hemisférico.



Chile: Es el segundo país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI, por encima de EE.UU., la potencia mundial, por encima de Colombia que actualmente está viviendo un conflicto interno y por encima de Brasil el país más grande de América del Sur. No tiene ningún conflicto actual, pero en el Gráfico Nº 4 se observa que su gasto en Defensa ha crecido hasta alcanzar el 4,4% durante el año 2001.

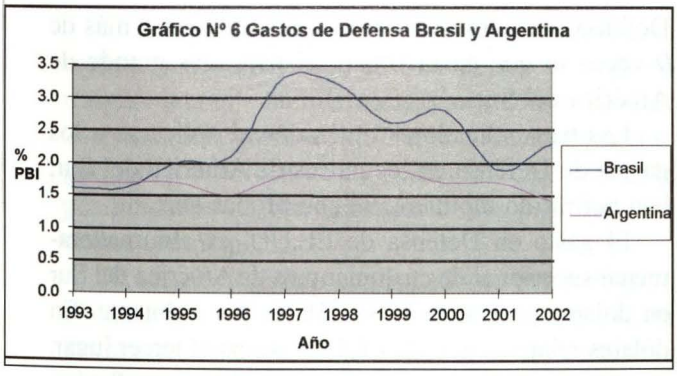
Colombia: Es el tercer país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que su gasto en Defensa fue en aumento hasta llegar a un 3,3% en el año 1997. En el año 2000 bajó hasta 2,4% debido a la fallida estrategia del diálogo con el grupo narcoterrorista Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), que no funcionó, por lo que se tuvo que volver a subir hasta llegar a 3,7% en el año 2002. Estos gastos elevados se explicarían en razón del conflicto interno que vive Colombia y que se han visto reforzados con el Plan Colombia.



Ecuador: Es el cuarto país con el mayor gasto en Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que sus gastos aumentaron hasta llegar al 3,5% de su PBI, luego de la firma de los Acuerdos de Paz con Perú en el año 1998. Los gastos descendieron hasta 1,6% en el 2000. Esta tendencia es revertida y empieza a subir hasta 3% en el año 2002, como consecuencia de los requerimientos de seguridad ocasionados por los efectos colaterales del Plan Colombia.

Brasil: Es el quinto país con el mayor gasto de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 6 se observa que, en líneas generales ha mantenido un crecimiento en sus gastos de Defensa, con la excepción de los picos de los años 1997, 1998 y 2000.

Argentina: Es el sétimo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 6 se observa que ha mantenido un gasto promedio de 1,7% del PBI anual, excepto en el 2002 en que descendió hasta 1,4%.



Bolivia: Es el octavo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 4 se observa que desde 1995 su gasto ha venido descendiendo hasta llegar a 1,6% en el 2002, con un mínimo de 1,4% en el 2000.

Perú: Es el noveno país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 4 se observa que sus gastos en defensa han venido descendiendo desde 2,1% en 1993 hasta 1,6% en el 2002, con un mínimo de 1,3% en el 2000. Se observa un crecimiento entre los años 1995 y 1997 que coinciden con el conflicto con Ecuador y con la firma de los Acuerdos de Paz.

Venezuela: Es el décimo país en gastos de Defensa en relación con su PBI. En el Gráfico Nº 5 se observa que sus gastos han ido descendiendo desde 1,7% en 1993 hasta 1,3% en el 2002.

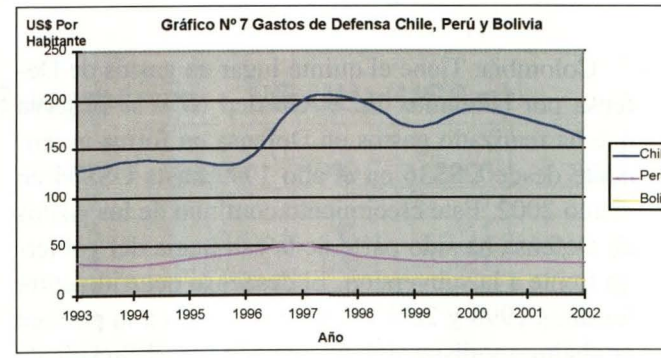
Al incluir a EE.UU. como una referencia en el análisis, en el Gráfico General Nº 6 se observa que se ubica entre los mismos valores que los países que están viviendo conflictos o temen vivirlos; pero su índice no está demasiado alejado de los países de América del Sur. Llama la atención que los gastos en defensa de EE.UU. son superados por Chile.

La comunidad latinoamericana está gastando en Defensa menos del 2% del PBI. Parece poco, pero si tomamos en cuenta la presión tributaria, las cosas cambian. La Unión Europea (UE) tiene una presión tributaria del 44%, EE.UU. del 30% y América Latina del 20%. Una cosa es decir que EE.UU. gasta 3% del PBI y eso sale del 32% que se recauda y otra cosa es gastar 2% cuando sólo ingresa 10% del PBI. El 20% del Estado sería militar y el resto se dividiría entre la policía, administración, educación, salud, justicia, etc. Por esta razón no podemos tomar un porcentaje y decir que es mucho o poco, porque depende del tamaño del Estado. El gasto militar depende de la magnitud del país que se esté evaluando, puede ser muchísimo si gasto el 1,5% del PBI, y relativamente poco si gasto el 3% del PBI.

3 Gastos de Defensa en Sudamérica (US$ Por Habitante)

La tercera evaluación de los gastos de Defensa está basada en el indicador número 5, la serie de Gastos de Defensa Por Habitante. Este indicador permite detectar el esfuerzo bélico genuino de un país en función de lo que le cuesta a cada habitante el mantener su seguridad externa. La información se encuentra registrada y representada en el Cuadro General Nº 7 y Gráfico General Nº 8.

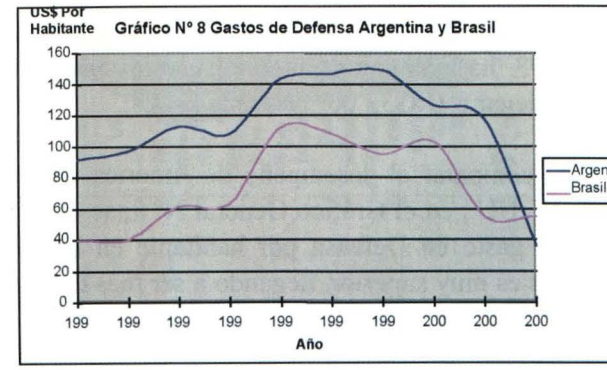
En el Gráfico General Nº 7 también está incluida la información correspondiente a EE.UU., porque servirá de referencia para comparar la importancia que otorga cada país a los gastos de defensa dentro del contexto hemisférico.



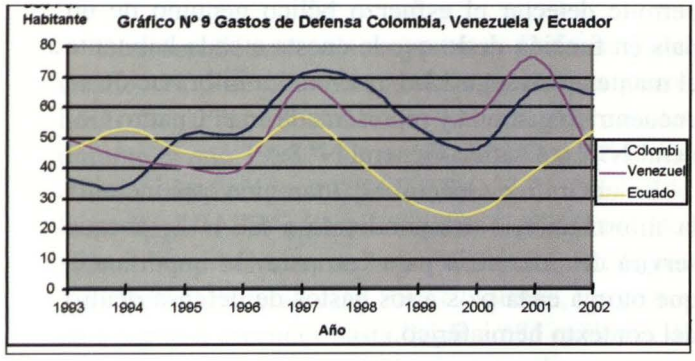
Chile: Ocupa el primer lugar en gastos de Defensa por habitante en América del Sur, más del doble que Argentina, quien ocupa el segundo lugar. En el Gráfico Nº 7 se observa que ha ido en aumento, desde US$128 en 1993 hasta US$160 por habitante en el 2002.

Argentina: En el Gráfico Nº 8 se observa que aunque tiene el segundo lugar en gastos en defensa por habitante, su desempeño que durante años se mantuvo en crecimiento, ha caído hasta la cuarta parte de su valor en el año 2002 como consecuencia de la crisis argentina.

Brasil: Tiene el cuarto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 8 se observa que también ha mostrado un descenso notorio, desde US$112 en 1997 hasta US$55 por habitante en los



años 2001 y 2002. Esta reducción coincide con la decisión política del Presidente Cardoso de reducir los presupuestos de varios sectores, especialmente el del sector Defensa.



Colombia: Tiene el quinto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que ha realizado gastos en Defensa en forma ascendente desde US$36 en el año 1993 hasta US$64 en el año 2002. Este crecimiento continuo de los gastos en Defensa ha sido parte de la estrategia del gobierno frente a la subversión. El descenso ocurrido entre los años 1998 y 2000 se explica debido a la política de diálogo y distensión auspiciada por el Presidente Samper, la misma que no dio resultados positivos, volviéndose a elevar los gastos en Defensa a partir del año 2001.

Venezuela: Tiene el sexto lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que presenta un gasto en Defensa algo irregular. El promedio anual es de $53 por habitante.

Ecuador: Tiene el sétimo lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 9 se observa que luego de los acuerdos de Paz con Perú en 1998, el índice comenzó a descender hasta llegar a US$25 por habitante en el 2000. Esta tendencia ha sido revertida y los gastos en Defensa están aumentando como consecuencia de la aplicación del Plan Colombia.

Perú: Tiene el octavo lugar en gastos de Defensa por habitante. En el Gráfico Nº 7 se observa que luego de la firma de los Acuerdos de Paz con Ecuador en 1998, ha mantenido una tendencia descendiente hasta llegar a US$33 por habitante.

Al comparar el desempeño de América del Sur con EE.UU., en el Gráfico General Nº 9, se observa que el gasto en Defensa por habitante en Estados Unidos es muy superior, llegando a ser más de 6 veces el gasto de Chile, el país con el mayor gasto en Defensa por habitante en América del Sur, y más de 9 veces lo que gasta Brasil, el país más grande de América del Sur.

Los tres indicadores utilizados al aplicarse a los gastos de Defensa en los países de América del Sur, han permitido rápidamente comprobar que:

El gasto en Defensa de EE.UU. es abrumadoramente superior al de cualquier país de América del Sur en dólares constantes y en dólares por habitante. En dólares relativos al PBI, EE.UU. ocupa el tercer lugar.

Los Acuerdos de Paz desarrollados entre Perú y Ecuador se han traducido en reducciones significativas en los gastos de Defensa.

Chile tiene un gasto en Defensa relativamente alto para la región. Tiene el mayor gasto en Defensa por habitante y está por encima de EE.UU. en el gasto en Defensa relativo al PBI. En el 2002 EE.UU. gastó en Defensa el 3,3% de su PBI, mientras que Chile gastó el 4,1% de su PBI.

La crisis económica Argentina en el 2002 afectó a los países vecinos, lo cual ha quedado registrado en la disminución de sus respectivos gastos de Defensa.

El Plan Colombia está teniendo efectos colaterales en los presupuestos de Defensa de los países vecinos. Estos presupuestos han debido ser incrementados para poder combatir a la creciente amenaza del desplazamiento de narcotraficantes, subversivos terroristas y delincuentes que buscan salir de Colombia e instalarse en Venezuela, Ecuador, Perú y Brasil.

Conclusiones

La publicación de los gastos de Defensa permite ampliar el análisis presupuestario sirviendo como instrumento de trasparencia y control público dando como resultado una MCSM para garantizar la paz y seguridad entre los Estados.

A los indicadores tradicionales sobre gastos de Defensa, se deben añadir varios otros indicadores para aumentar la información cuantitativa y mejorar la trasparencia y capacidad de gestión civil democrática del gasto en Defensa.

Es necesario contar con especialistas externos a los ministerios de Defensa, con conocimientos profundos sobre la Defensa, las instituciones locales y la evaluación presupuestaria, para mejorar la trasparencia y calidad de gestión. Estos especialistas pueden provenir de las universidades, del parlamento, de los medios de comunicación y de las ONG. Debe fomentarse la preparación de civiles expertos en asuntos militares, porque ellos garantizarán a la comunidad internacional una mayor claridad de las actividades militares, y en el plano interno, proporcionarán una visión más amplia de la Fuerza Armada.

La medición de los gastos de Defensa, bajo parámetros homologables[10], es una de las medidas de trasparencia que facilita un mayor grado de confianza mutua generando un ambiente que garantiza la seguridad y favorece la cooperación aumentando las posibilidades de convergencia de las políticas y visiones estratégicas.

El estudio técnico continuado de una metodología para la medición de los gastos de Defensa de Argentina y Chile, a lo largo de varias administraciones políticas en ambos países, muestra la profundización de la confianza mutua y la cooperación bilateral hasta el grado de ser una Política de Estado. Esta iniciativa, llevada al marco regional, puede ser un avance hacia un lenguaje común en materia de medición de los gastos de Defensa contribuyendo a la trasparencia y confianza regional.

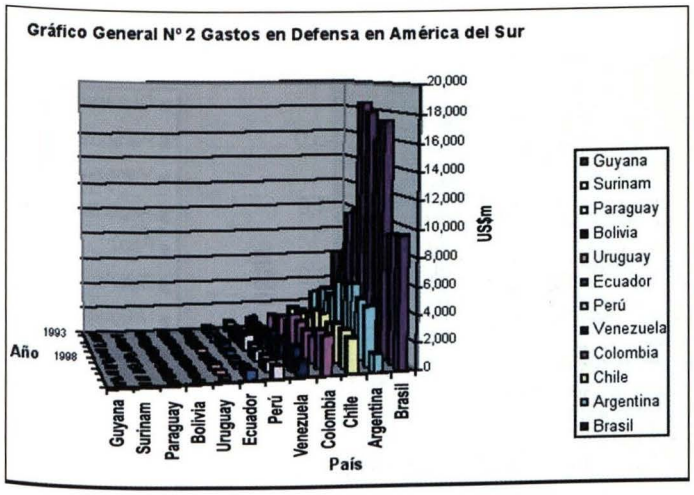
La aplicación de tres de las metodologías existentes permitió analizar si la publicación de los presupuestos de Defensa de algunos países de América del Sur está cumpliendo con el objetivo de ser una MCSM, permitió también evaluar los resultados y determinó información relevante que valida la efectividad de esta medida. ⚓

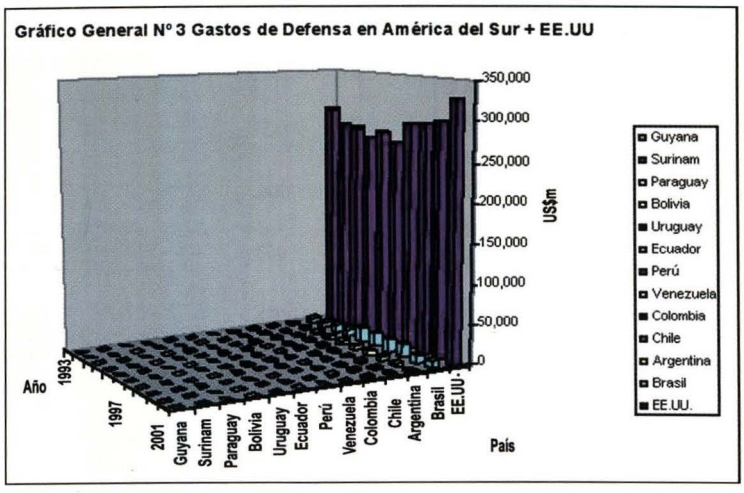
Gráfico General N° 1

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (US$m)

País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Guyana	6	6	7	7	7	7	7	7	6	5
Surinam	11	13	14	14	15	15	11	11	9	8
Paraguay	74	81	112	110	134	128	128	121	76	54
Bolivia	126	127	146	152	155	147	149	128	135	119
Uruguay	256	289	331	270	307	309	317	356	349	212
Ecuador	498	589	530	528	692	522	339	314	503	685
Perú	770	730	874	1.061	1.276	970	888	861	889	865
Venezuela	1.029	925	882	903	1.540	1.281	1.328	1.377	1.881	1.081
Colombia	1.232	1.178	1.791	1.846	2.542	2.474	2.164	1.955	2.839	2.840
Chile	1.764	1.906	1.947	1.990	2.922	2.952	2.586	2.891	2.818	2.557
Argentina	3.026	3.262	3.879	3.732	4.972	5.157	5.418	4.658	4.374	1.386
Brasil	6.270	6.551	9.824	10.341	18,546	18.053	15.978	17.545	9.514	9.651
EE.UU.	297.300	278.730	277.834	265.823	276.324	265.890	292.147	294.695	299.917	329.616

Fuente: The Internacional Institute for Strategic Studies.





10 *Parámetros que pueden compararse, equipararse o igualarse.*

Gráfico General N° 4

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (%PBI)

País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prom
Guyana	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	0,7	1,0
Paraguay	1,4	1,4	1,4	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0	1,3
Venezuela	1,7	1,6	1,1	1,2	1,8	1,5	1,6	1,5	1,5	1,3	1,5
Argentina	1,7	1,7	1,7	1,5	1,8	1,8	1,9	1,7	1,7	1,4	1,7
Perú	2,1	1,8	1,6	1,9	2,2	1,6	1,4	1,3	1,7	1,6	1,7
Bolivia	1,5	1,4	2,1	2,1	2,0	1,8	1,7	1,4	1,7	1,6	1,7
Uruguay	2,2	2,5	2,9	2,3	2,3	2,3	2,3	2,6	1,9	1,8	2,3
Brasil	1,6	1,6	2,0	2,1	3,3	3,2	2,6	2,8	1,9	2,3	2,3
Ecuador	2,8	3,2	3,4	3,4	3,5	2,6	1,8	1,6	2,5	3,0	2,8
Colombia	2,5	2,3	2,6	2,6	3,3	3,2	2,8	2,4	3,5	3,7	2,9
EE.UU.	4,7	4,3	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3,0	3,1	3,3	3,6
Chile	3,4	3,5	3,7	3,5	3,8	3,7	3,2	3,4	4,4	4,1	3,7
Surinam	2,3	2,8	3,9	3,5	4,4	4,2	2,7	2,7	5,3	5,0	3,7

Fuente: The Internacional Institute for Strategic Studies.

Gráfico General Nº 5 Gastos de Defensa en América del Sur

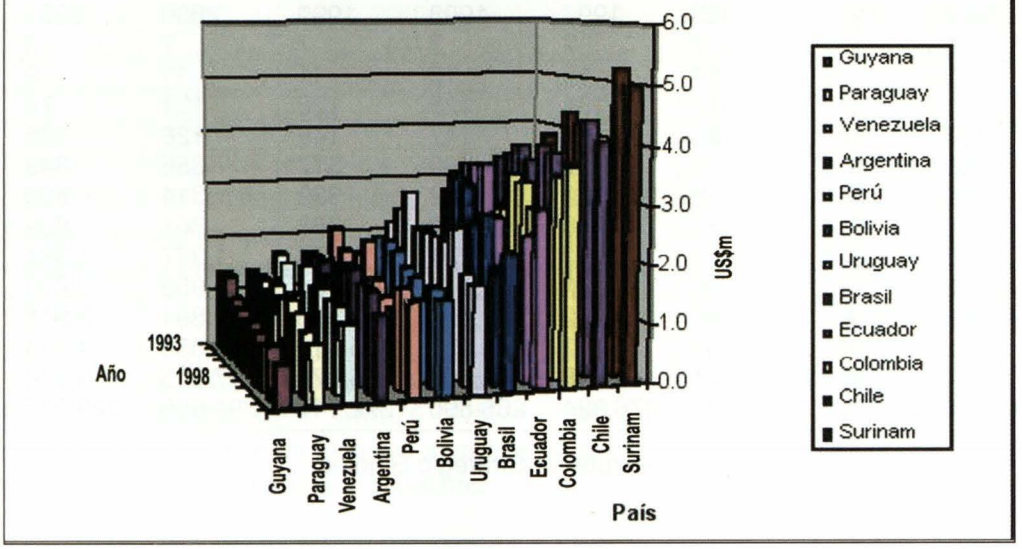


Gráfico General Nº 6 Gastos de Defensa en América del Sur + EE.UU.

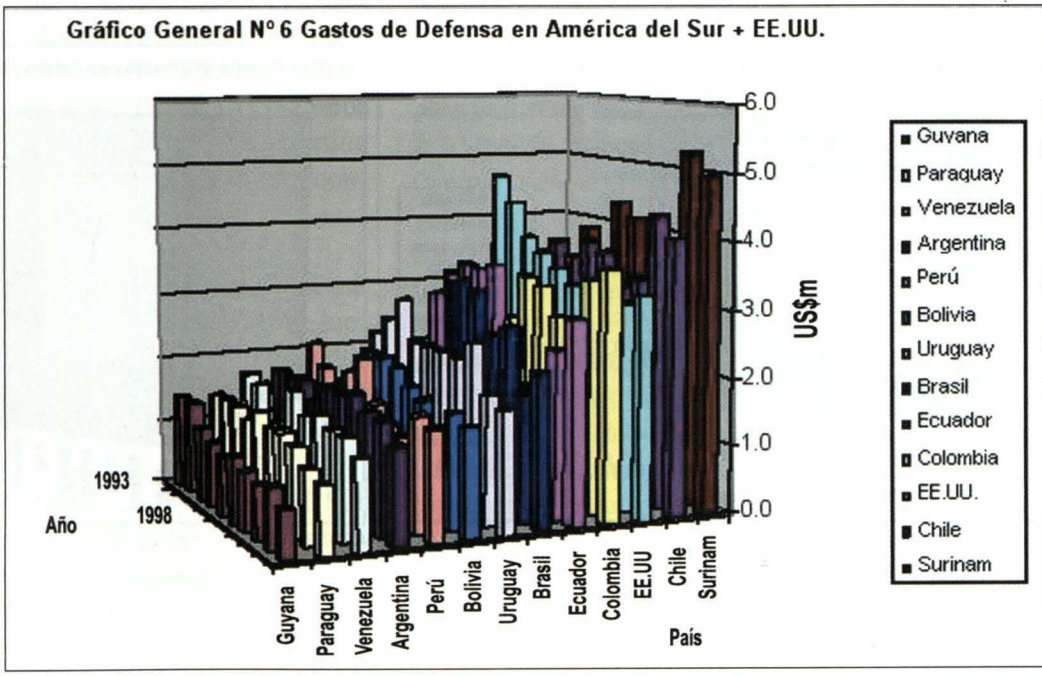


Gráfico General Nº 7

Gastos de Defensa en Sudamérica + EE.UU. (US$ Por Habitante)										
País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Guyana	8	8	9	9	8	9	8	8	7	6
Bolivia	16	16	18	18	18	17	18	16	16	14
Paraguay	16	17	23	22	26	24	24	22	14	9
Surinam	23	27	34	33	36	35	27	26	21	19
Perú	33	31	37	44	52	39	35	34	34	33
Ecuador	45	53	45	44	57	42	27	25	39	52
Venezuela	49	43	40	40	67	55	56	57	76	43
Colombia	36	34	51	52	71	68	53	46	66	64
Brasil	39	40	61	63	112	108	95	103	55	55
Uruguay	81	91	104	85	96	96	96	107	103	62
Argentina	91	97	113	108	143	147	149	126	117	36
Chile	128	137	137	138	200	200	172	190	180	160
EE.UU.	1.156	1.074	1.056	1.001	1.031	982	1.061	1.059	1.049	1.138

Gráfico General Nº 8 Gastos de Defensa en América del Sur

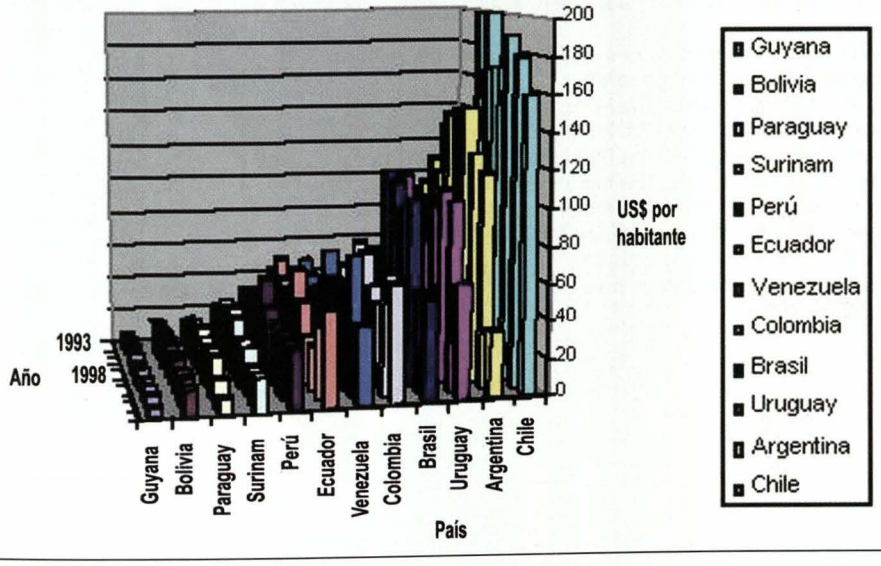
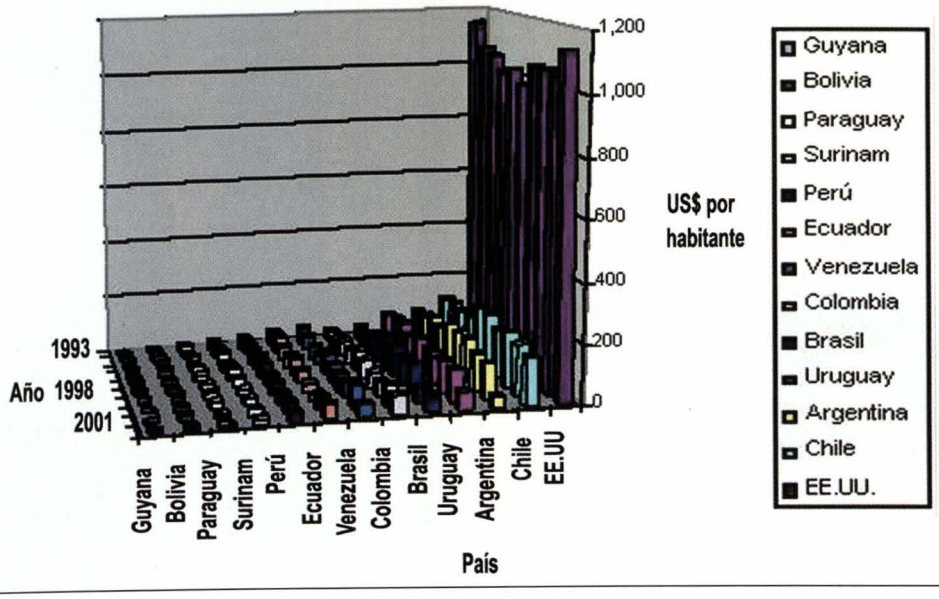


Gráfico General Nº 9 Gastos de Defensa en América del Sur + EE.UU.



Bibliografía

- *Centro de Estudios e Investigaciones Militares Cesim.* Balance Estratégico y Medidas de Confianza Mutua: verificación. *Chile, 1997*
- *Cheyre Espinosa, Juan Emilio.* Medidas de Confianza Mutua. Casos de América Latina y el Mediterráneo. *Centro de Estudios e Investigaciones Militares. Chile, 2000.*
- *Colegio Interamericano de Defensa.* Directiva 3.7 Monografías. *Washington DC, 2003*
- *Colegio Interamericano de Defensa.* Manual 2.2 Publicaciones y Formatos. *Washington DC, 2003*
- *Diamint, Rut.* Medidas de Confianza Mutua: Realizaciones y Propuestas para la Argentina. *Revista Seguridad Estratégica Regional (SER), Base de Datos. http://www.ser2000.org.ar/articulos-revista-ser/revista-2/rut.htm*
- *El Grupo de Australia. Home page. http://www.australiagroup.net/index_es.htm*
- *Llender Rozas, Elsa.* Proyección comparativa de políticas de Defensa. Experiencias en la elaboración de Libros Blancos en el continente americano. *21 mayo 2002.*
- *http://www.libroblancoecuador.org/panel...*
- *Missile Technology Control Regime MTCR. Home page.*
- *http://www.armscontrol.org/factsheets/mtcr.asp*
- *Organización de los Estados Americanos.* Fomento de la Confianza y la Seguridad en las Américas. *Resolución AG/RES. 1879 (XXI-O/02).Bridgetown, Barbados, 2002*
- *http://www.oas.org/juridico/spanish/ag02/agres_1879.htm*
- *Organización de los Estados Americanos.* Transparencia y Fomento de la Confianza y la Seguridad en las Américas. *Resolución AG/RES. 1967 (XXXIII-O/03).Santiago, Chile, 2003. http://www.oas.org/juridico/spanish/ag03/agres_1967.htm*
- *Rodríguez de Slepczuk, Inés.* Metodología para el estudio comparado de los gastos de defensa – CEPAL – como medida de confianza mutua entre dos, tres o más países. *http://www.resdal.org.ar/oea-rodriguez.html*
- *Scheetz, Thomas.* El Presupuesto de Defensa en Argentina: Su Contexto y una Metodología de Análisis. *National Defense University, Security and Defense Studies Review. http://www3.ndu.edu/chds/journal/PDF/Scheetz-Thomas.pdf*
- *Scheetz, Thomas. Gastos militares en América del Sur, en Centro Regional de las Naciones Unidas para la Paz, el Desarme y el Desarrollo en América Latina y el Caribe (ed.),* Proliferación de armamentos y medidas de fomento de la confianza y la seguridad en América Latina. *Lima, 1994. pág. 196-198.*
- *Scheetz, Thomas.* Industria Militar y Presupuesto para América Latina. *http://www.laneta.apc.org/sclc/desmilitarizacion/encuentro-/ponencias/scheetz.htm*
- *Tarrés, Xavier. Centro J.M. Delás d'Estudis per la Pau.* El Presupuesto de Defensa. *2000. http://www.pangea.org/org/juspau/centredelas/tarres.htm*
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1995 1996
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1997 1998
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 1999 2000
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 2001 2002
- *The Internacional Institute for Strategic Studies.* The Military Balance 2003 2004
- *Vergara, Miguel A.* Gasto en Defensa. *Revista de Marina Nº 6, Armada de Chile, 2002. http://www.revistamarina.cl/revistas/2002/6/vergara.pdf*
- *Villanueva, Javier.* América Latina: Incógnitas de la Inserción Económica Internacional en la Década del 90. *Proyecto: Los 500 y el 2000, Buenos Aires, Octubre de 1990.*



Juan Octavio Polo Wood *(La Libertad, 1960)*
Capitán de Navío en actividad. Se graduó como Alférez de Fragata de la Escuela Naval del Perú en diciembre 1981, ostentando el primer puesto y Espada de Honor de su Promoción. Es calificado en Ingeniería de Armas de Superficie.
Ha realizado el Curso Comando y Estado Mayor, el PADE Administración y Organización en ESAN, Curso de Relaciones Internacionales en la Academia Diplomática del Perú, Curso Seguridad y Defensa Hemisférica en el Colegio Interamericano de Defensa. Washington, DC, EE.UU. Es magister en Relaciones Internacionales de la American University, Washington, DC, EE.UU., 2004.
Se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe del Departamento Académico de Política y Estrategia y Asuntos Económicos de la Escuela Superior de Guerra Naval, Segundo Comandante del B.A.P. Montero y Jefe de la Oficina de Política y Estrategia. Departamento de Política y Estrategia. Dirección General de Política y Estrategia, Ministerio de Defensa.



PRIMERA

SHIFT_the future NISSAN

Maquinarias
Siempre le damos más.

31 CONCESIONARIOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN NISSAN EN TODO EL PERÚ

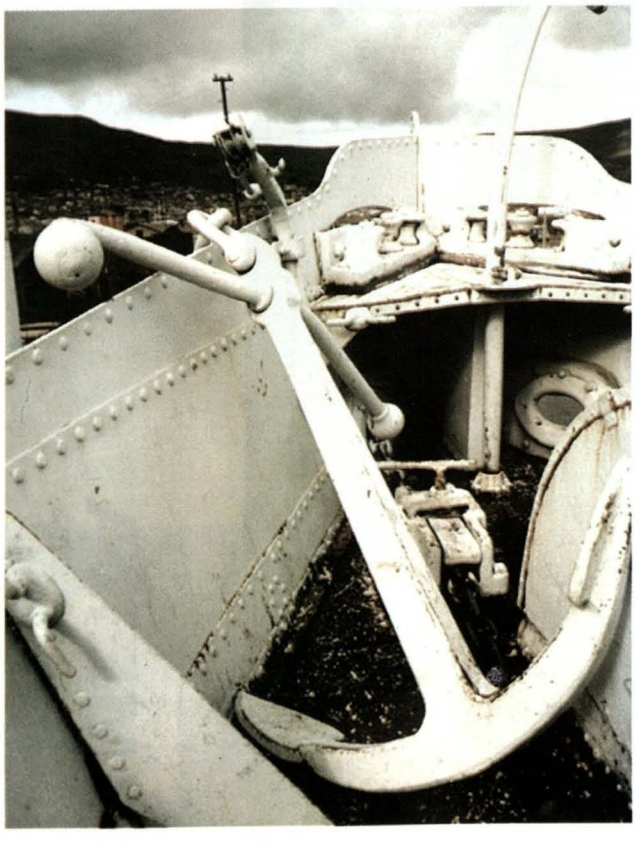
Busque su concesionario más cercano en nuestras páginas web **www.maquinarias.com.pe** o llame al **614-5555**
www.nissan.com.pe

50 años
Ofreciendo Seriedad y Respaldo Permanente en todo el Perú

Rescatando una joya de la ingeniería naval

Guiselle Guldentops Benavides





La increíble historia de la motonave *Yavarí* empieza en 1861 cuando el gobierno peruano presidido por el General Ramón Castilla, mandó construir dos cañoneras idénticas llamadas *Yavarí* y *Yapurá* al astillero James Watt & Co. en Inglaterra con la expresa condición de que las partes y piezas no excedieran de los 200 kg. cada una (capacidad máxima de carga de mulas y auquénidos).

Las cajas conteniendo las piezas se embarcaron en junio de 1862 en el vapor *Mayola* de bandera inglesa y fueron desembarcadas en el entonces puerto peruano de Arica. Desde Arica a Tacna (650 metros sobre el nivel del mar), las cajas viajaron por la segunda línea férrea más antigua de Sudamérica. En Tacna las 2.766 piezas con un peso total de 210 toneladas fueron sacadas de las cajas y acomodadas para su traslado en el orden en el que debían arribar a Puno. La ruta, pensada en sólo 350 km., llevaría a los arrieros y porteadores a través del desierto hasta el Altiplano pasando por altos picos en la Cordillera de los Andes. La entrega debía realizarse en seis meses. De acuerdo con este término los ingenieros que viajaron para reensamblar las piezas se adelantaron pa-

ra construir el dique y la maquinaria necesaria.

Seis meses después el contratista fue despedido dejando piezas del barco dispersas entre Tacna y Puno. Una serie de eventos parecían conspirar contra la entrega de las piezas: un terremoto, una revolución y el intento de una segunda conquista al Perú por parte de España. Se requirió de más mulas y 1.000 personas para finalizar el envío de las piezas para el 1 de enero de 1869 llegaron suficientes piezas para iniciar los trabajos.

Luego de sortear varios obstáculos, los ingenieros británicos y trabajadores locales reconstruyeron el *Yavarí* poco a poco. La botadura de la Primera Dama del Lago se realizó el 25 de diciembre de 1870 a las 15:00 horas. El *Yapurá* (rebautizado años después por la Marina de Guerra del Perú como B.A.P *Puno*), la siguió en 1873.

Habiendo navegado en el lago desde 1870 a 1950, bajo la dirección de diversas empresas e instituciones, el *Yavarí* quedó en abandono por un largo tiempo hasta que en 1982, Meriel Larken, dama inglesa enamorada del Perú, descubrió a esta antigua embarcación de hierro retirada del servicio de la Marina y amarrada en un muelle de Puno. Pensó que había sido construida por el Astillero Yarrows, fundado por su bisabuelo Sir Alfred Yarrow. De hecho, no había sido así, pero el valor histórico y el potencial para atraer la atención sobre una de las zonas más deprimidas del Perú la llevaron a comisionar a la empresa Lloyds Condition Survey para evaluar el estado de conservación de esta joya de la ingeniería naval.

La empresa encontró que, debido a la calidad del agua del lago y a la altura sobre el nivel del mar donde se encuentra, el casco de hierro se encontraba en excelente estado de conservación y era posible la restauración. En 1987, se crea la Asociación Yavarí y, con el fin de reflotar esta maravilla, es comprada a la Marina de Guerra del Perú.

Debido a la inestabilidad y la situación que atravesaba el país por esa época, fue difícil empezar el trabajo de restauración, pero a partir de 1995 esto fue cambiando. Desde ese momento se han realizado grandes progresos gracias al apoyo de amigos, auspiciadores y voluntarios.

Actualmente, el *Yavarí* está abierto al público como el primer Buque Museo del Perú por Resolución Directoral del Instituto Nacional de Cultura. La entrada es libre, sin embargo las donaciones voluntarias son cordialmente recibidas. Las visitas son guiadas en español e inglés por el Capitán de la motonave *Yavarí* Teniente Primero (r) AP, Carlos Saavedra Del Carpio y por la tripulación de a bordo.

Objetivo

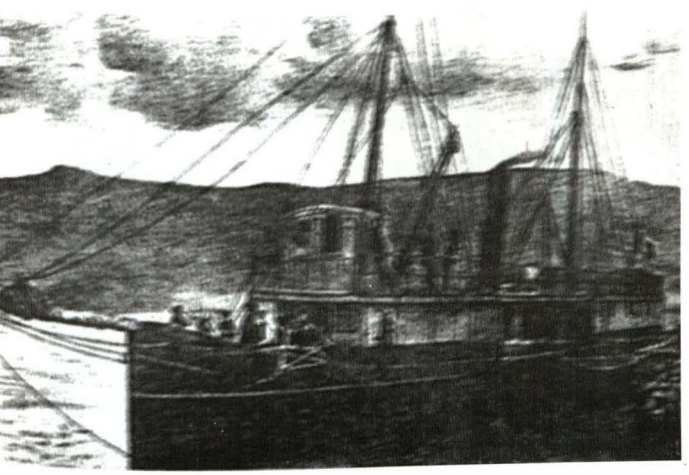
El objetivo de la "Asociación Yavarí" es restaurar la embarcación dándole un ambiente de confort, manteniendo, además, su valor histórico y conservando su original estilo victoriano.

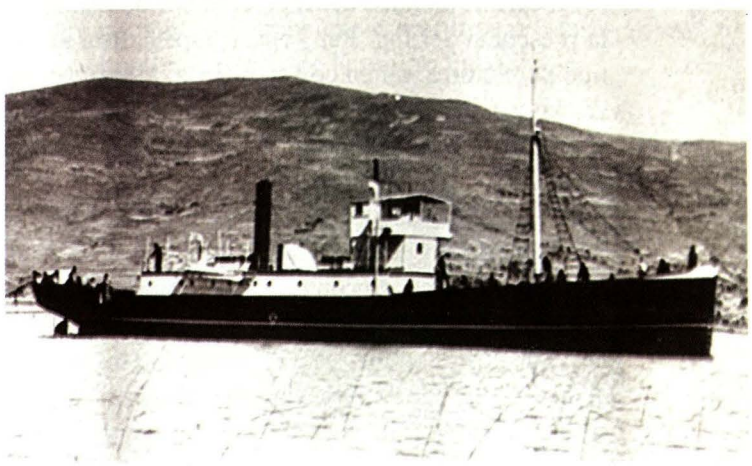
El servicio turístico será del tipo histórico-cultural y ecoturístico, pues permitirá a los pasajeros tener un contacto directo con las diferentes culturas, ambientes y naturaleza, además de navegar en una verdadera reliquia histórica. Se enfatizará en la exclusividad que representa el navegar en un barco inglés del siglo XIX que contará con toda la elegancia de la época victoriana.

El *Yavarí* navegará por las aguas del lago Titicaca realizando travesías en las que se visitarán las islas del Sol y de la Luna en Bolivia, Taquile, y Suasi en el Perú, entre otras comunidades lacustres. Actualmente, no se ofrece ningún servicio de estas características en todo el lago Titicaca ni en ninguna parte del mundo.

Restauración

El reacondicionamiento de la motonave *Yavarí,* como nave de pasajeros, se debe realizar manteniendo el casco y estructura originales aplicando en el desarrollo de los trabajos las normas técnicas y el buen ha-





cer de la ingeniería naval. Así mismo, se deberá tener en cuenta las normas vigentes de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Convenio Internacional de Torremolinos y las regulaciones del SOLAS (Safety of Life at Sea).

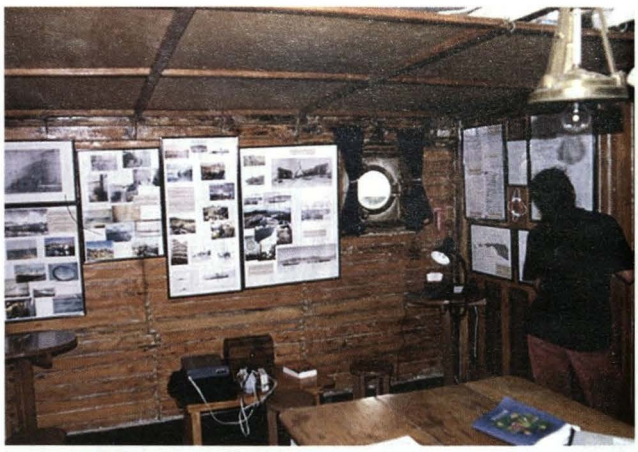
El desarrollo de este proyecto ha creado más puestos de trabajo durante todas las etapas y, una vez operando en turismo, se pretende seguir reservando un tiempo de las operaciones para realizar travesías integradas con programas de educación. Actualmente se reciben visitas de estudiantes –escolares, universitarios y grupos de estudio de intercambio–, de manera que se mantenga siempre el sentido de apoyo cultural y educativo a los pobladores de la región lacustre.

La región del lago Titicaca es sin lugar a dudas, una de las regiones menos explotadas del Perú. Su cultura, vida salvaje, la claridad y tranquilidad de su paisaje son sólo algunos de los prometedores atributos que garantizan su desarrollo como un destino turístico.

Desde que fuera adquirido, el *Yavarí* ha pasado por una serie de inspecciones y se han realizado diversos trabajos para hacerlo nuevamente seguro y confortable para sus pasajeros y tripulantes. Esta labor se ha realizado durante muchos años de esfuerzo, pues el estado de la embarcación al momento de la adquisición era de abandono total.

De acuerdo con el plan de restauración, se realizó una prueba para determinar si el motor Bolinder instalado en 1914 en la motonave *Yavarí* podía ser reparado y puesto en funcionamiento. Esta prueba fue positiva. Gracias al auspicio de Atlas Copco Peruana S.A. y Volvo Perú S.A. por la donación de una compresora de aire fue posible cubrir una gran parte del coste de la reparación. Esta labor fue ardua debido a la antigüedad, naturaleza y volumen de este motor. El cigüeñal (de 6 metros de largo) presentó daños que no habían sido estimados lo que recayó sobre nuestro limitado presupuesto. En compensación, tuvimos la oportunidad de dar trabajo a muchos talleres locales. Además, tuvimos el honor de contar con la presencia del Ing. Per Fonser, especialista en este tipo de motores, quien con su don de líder fue la pieza clave para relanzar el Bolinder que actualmente es el motor más antiguo en funcionamiento de su clase y tamaño.

El siguiente objetivo, luego de haber reparado el motor Bolinder, era el de sacar la embarcación fuera del agua para realizar un carenado completo. El casco de hierro fue encontrado en muy buenas condiciones, considerando que esta embarcación no había sido carenada en los últimos 40 años. Sólo necesitamos reemplazar una plancha, valiosa donación de SIDER-



PERÚ, y reforzar algunos remaches. De la misma manera, se balanceó la hélice y el eje de la pala de timón fue cambiado por uno nuevo de acero naval.

El 27 de enero de 2001 se realizó la botadura de la remozada *Yavarí*, luego de casi dos meses de intensa labor (con un breve descanso por las fiestas navideñas). Seguidamente, nuestra Directora Meriel Larken, voló a la ciudad de Londres para dar una conferencia sobre los trabajos realizados, la misma que contó con una gran asistencia y sirvió para obtener fondos con el fin de seguir cubriendo los gastos de manutención y desarrollo del Proyecto Yavarí que avanza con proa al futuro.

Asimismo, el 10 de febrero de 2001 navegamos por unas horas llegando hasta las islas de los Uros. Durante esta travesía de prueba de máquinas y sistemas estuvieron a bordo reporteros de diversos medios, tales como la Revista 'Bienvenida', el programa de televisión 'Tiempo de Viaje' (canal 14 Cable Mágico Cultural) y 24 Horas (noticiero de Panamericana Televisión), quienes cubrieron este significativo acontecimiento.

Actualmente, el buque se encuentra acoderado frente al Hotel Posada del Inca. El acceso es mediante un pontón construido por nuestra eficiente tripulación, pero también puede ser visitado por los pasajeros de las lanchas que van rumbo a los Uros.





El Futuro Inmediato

Gracias al incremento de turistas en Puno, especialmente en el lago Titicaca (el tercer destino más popular de turistas en Perú) y en respuesta a la demanda del público, hemos decidido simplificar y acelerar las modificaciones del *Yavarí*. La restauración de la superestructura de fines del siglo XIX proveerá la capacidad de llevar 40 pasajeros además de los 10 tripulantes. La chimenea, los mástiles y otras piezas y equipos serán vueltos a ubicar según los primeros dibujos existentes.

El *Yavarí* ofrecerá un servicio diurno único disfrutando de la belleza circunlacustre a bordo de una embarcación histórica y por la noche una velada muy romántica con una vista espectacular.

Por el momento. sólo se realizan dichos paseos en pequeñas embarcaciones de madera las cuales son adecuadas, pero carecen de condiciones de seguridad necesarias.

El *Yavarí* se convertirá en un atractivo más para la región y contribuirá al desarrollo social y educativo invitando a estudiantes y discapacitados a paseos frecuentes.

Su fama atrae la atención hacia el lago Titicaca y la Región Puno siendo éste uno de los motivos principales para salvar y conservar esta pieza histórica.

El Convenio con la Marina de Guerra

La Asociación civil Yavarí suscribió un convenio con la Marina de Guerra, a través de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, el cual permitirá ceder en comodato, por un período de 50 años, piezas originales de propiedad de la Institución Naval, entre ellas: una rueda de cabillas, un compás magnético, un reloj, un telégrafo y una campana y que serán usados a bordo del buque *Yavarí*.

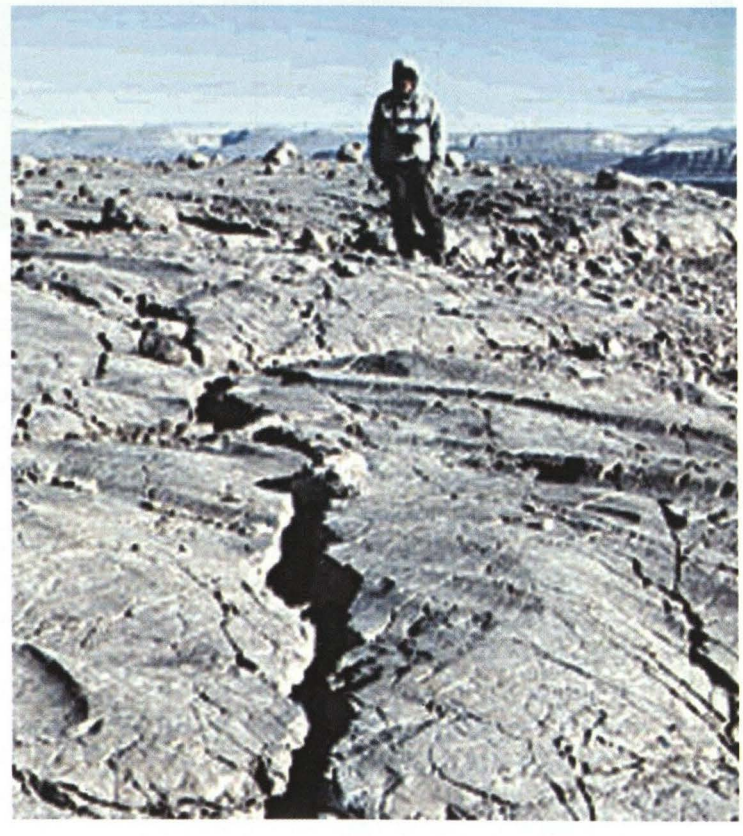
De esta manera, ambas instituciones contribuirán a la promoción de la conciencia marítima, el desarrollo cultural y turístico de la región Puno. ⚓

Giselle Guldentops Benavides
Es capitana de embarcaciones de hasta 100 toneladas, título obtenido en el Maritime Profesional Masters, Mates and Engineers Training de Fort Lauderdale, Florida. Luego de estudiar el curso de Navegación Astronómica se convirtió en la primera mujer peruana en obtener la licencia de capitán de yate. Ha seguido cursos de Ingeniería en Construcción Naval en la Escuela Nacional de la Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" y de supervivencia y primeros auxilios en el US Coast Guard Auxiliary en Florida. Ha cocapitaneado travesías desde el Puerto del Callao a destinos como la Polinesia Francesa y el Puerto de Miami. Actualmente se desempeña como Gerente del Proyecto de Restauración del Buque Museo Yavarí, en el Lago Titicaca.

El Cambio Climático y el tráfico marítimo: del Canal de Panamá al Paso del Noroeste

Héctor López Aréstegui

El "Kongspeil" o "Espejo de los Reyes", poema épico noruego del siglo XII, dice que tres son los motivos que impulsan a los hombres a la exploración de nuevas tierras: lucro, aventura y gloria. Estos tres elementos han estado siempre presentes en la exploración del Ártico, desde que el vikingo Eric el Rojo arribó a las costas de Groenlandia* el año 986 y estableció una colonia que sobrevivió en aquellas inhóspitas tierras hasta mediados del siglo XV, hasta el primer reconocimiento total del famoso Paso del Noroeste por el explorador noruego Roald Amundsen (1872-1928) en 1906. Entre esos dos momentos históricos muchos marinos que se aventuraron a navegar las gélidas aguas del Gran Norte acabaron derrotados por el frío extremo y vientos caprichosos, tal y como terminó la expedición del Almirante y explorador británico sir John Franklin (1786-1847).**



Isla Hans. Canadá y Dinamarca se disputa esta pequeña isla que puede convertirse en la puerta de entrada al Gran Paso del Noroeste.

Por ello, grande fue la sorpresa y el estupor que causó el reporte de la expedición emprendida por la Real Policía Montada del Canadá (RCMP), durante el verano boreal del 2000, en conmemoración de una anterior que sesenta años atrás había navegado desde Vancouver, Columbia Británica, al Atlántico, en el RCMP *St. Roch*, al mando del Sargento Henry A Larsen para declarar la soberanía marítima del país sobre sus costas en la cuenca ártica occidental. Así, pues, el 1 de julio del 2000 partió desde Vancouver el patrullero de la RCMP *Nadon*, al mando del sargento Kenneth Burton, con la misión de cubrir 8.000 millas marinas a través del Gran Norte en cinco meses te-

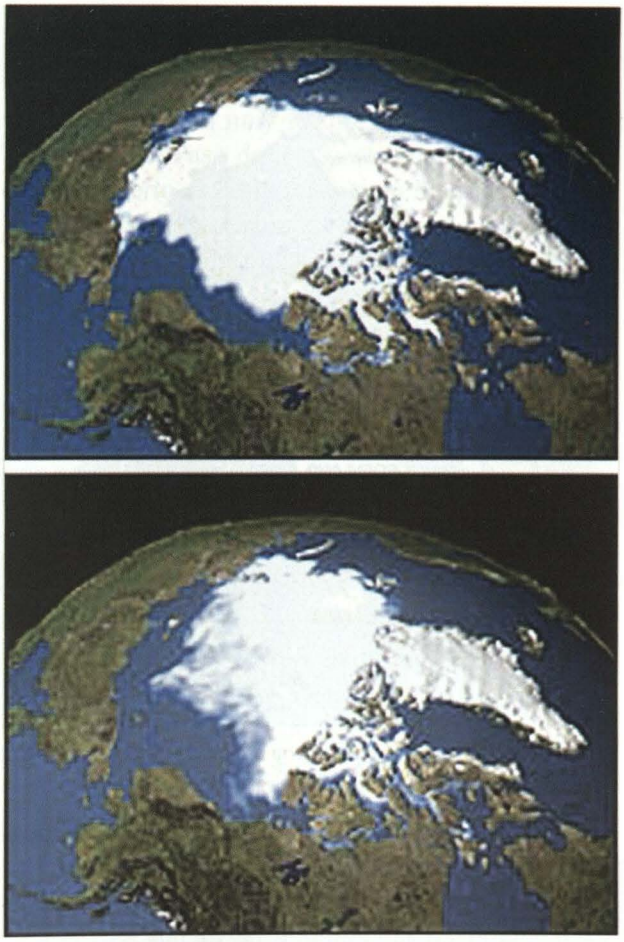
* *Mucho se ha discutido sobre los últimos días de la colonia fundada por Eric el Rojo a finales del siglo X, sobre la que se pierde el rastro histórico a mediados del siglo XV. El poema citado en el presente artículo aporta alguna información sobre ella, señalando que era tan pobre, al punto que "mucha gente allí ignora lo que es el pan y la moneda y el tributo a San Pedro se cobra con dientes de morsa y pieles de foca".*

** *Tomó once años y treinta expediciones la búsqueda de las tripulaciones desaparecidas del HMS* Erebus *y el HMS* Terror, *los buques de la expedición de sir John Franklin. Éstas permitieron atestiguar el final dramático de los exploradores y dar impulso a las exploraciones árticas en la Marina Real Británica.*

niendo como puerto de llegada Nueva York, Estados Unidos. Lo que encontraron el Sargento Burton y su tripulación fue, en sus propias palabras, irreal: mar abierto, libre de hielo marino (pack). En la bitácora del Nadon del 31 de agosto reza lo siguiente: "Mar abierto, totalmente libre de hielo marino. Las aguas sobre las que navegamos son usualmente una carrera de obstáculos para los más experimentados marinos".[1] En una anotación posterior el sargento Burton informa sobre la gran cantidad de témpanos a la deriva en la costa de Groenlandia: "El fenómeno del cual damos testimonio puede atribuirse al cambio climático o un patrón cíclico del clima que aún no ha sido estudiado".[2] En una de sus anotaciones finales advierte: "El viaje es aún peligroso, pero la cuenta regresiva para la utilización del Gran Paso del Noroeste al tráfico marítimo comercial masivo podría haber ya comenzado".

En efecto, una de las consecuencias más interesantes, pero menos difundidas de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos es el renovado interés por las rutas marítimas árticas. Al igual que a fines del siglo XV, cuando el rey Enrique VII de Inglaterra autorizaba, mediante la correspondiente patente, al genovés Juan Caboto (1450-1498) a buscar hacia el oeste islas, comarcas, regiones y provincias desconocidas a los cristianos, en abierto desafío al monopolio de las tierras por descubrirse concedido por el Papado a España y Portugal, el objetivo es buscar rutas marítimas alternativas a las ya conocidas al sur, donde el terrorismo y la piratería son riesgos que van en aumento y así ahorrar en promedio unas dos semanas a una travesía promedio de 45 días entre Europa y Asia a través del Canal de Suez y el Canal de Panamá. Así, por ejemplo, la Marina de los Estados Unidos ha comenzado a estudiar las posibilidades y contingencias de futuras operaciones en aguas árticas en donde se destaca que la desaparición del hielo marino convertirá al Ártico en el Mar Mediterráneo del siglo XXI.[3] Los indicadores que esto podría ocurrir son los siguientes:[4]

- Según los glaciólogos de la Universidad de Boulder, Estados Unidos, la extensión del hielo marino en el Ártico en septiembre del año pasado era 13,4% inferior a los promedios históricos de fines del verano boreal. Septiembre marca el fin de la época de deshielo estival y constituye un buen indicador para la evolución de los bancos de hielo. Este marcado declive ya era evidente desde hace años (12% en relación al promedio en el 2002 y 15% el 2003).
- La superficie de hielo marino permanente –aquella que no se derrite con el calentamiento del verano– se ha reducido en 10% desde la década de los ochenta del siglo pasado y cubre 6 millones de kilómetros cuadrados, en comparación de los 7 millones hace 20 años.



Cambio climático en el Ártico 1979-2003: Entre 1979 y el 2003 se ha desaparecido 1 millón de kilómetros de hielo permanente.

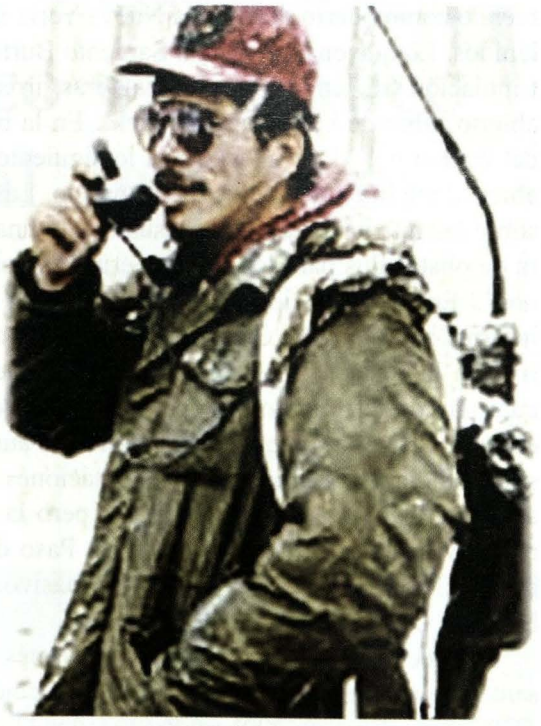
1 *Langton, James.* Canadian vessel finds the fabled Northwest Passage free of Ice. *The Daily Telegraph. 10 de septiembre de 2000.*

2 *Revkin, Andrew C.* Unfrozen North May Face A Blue Navy Future. *The New York Times. 12 de enero de 2004: Los expertos y los habitantes de las regiones árticas concuerdan que el clima ártico ha cambiado dramáticamente en las últimas décadas. No obstante, algunos científicos afirman que estos cambios no se deben enteramente a la acción del hombre, sino a ciclos de calentamiento del clima de la región que duran aproximadamente 30 años y estarían relacionados a la presencia del fenómeno de El Niño en el Pacífico tropical.*

3 *USN Commander Carman, Jesse C.* Economic and Strategic Implications of Ice-Free Arctic Seas. *http://www.ndu/inss/books/Books_2002/Globalization_and_Maritime Power_Dec_ 02/10_ch09.htm: Una de las conclusiones más interesantes es que la apertura del Paso del Noroeste permitiría la disminución del coste del transporte del petróleo de Alaska a la costa este estadounidense, reduciendo de esta manera la dependencia del petróleo de Oriente Medio y un traslado mucho más rápido y eficiente de las unidades de las flotas del Pacífico y el Atlántico.*

4 *Kampf, Hervé.* L'Arctique bientôt navigable. *Le Monde. 24 de octubre 2004.*





El Océano Glaciar Ártico tiene una superficie estimada de 18'000,000 kilómetros cuadrados y está limitado por masas continentales. A la derecha: Ranger canadiense.

- El espesor del hielo en la parte central de la cuenca ártica ha pasado de 3 a 1.8 metros en las últimas cuatro décadas. Este dato es vital para la navegación en la región y de él hay un registro completo gracias al constante patrullaje de submarinos nucleares estadounidenses y británicos[4] durante la Guerra Fría.
- Según el científico Jean Claude Gascard, del Laboratorio de Oceanología Dinámica y Climatología (LODC) de París, Francia, la barrera entre el agua dulce y la salada del océano Glaciar Ártico se mueve con mayor rapidez que en el pasado.

El análisis geopolítico de estos indicadores no deja lugar a duda que el cambio climático tendrá consecuencias en las reivindicaciones y aspiraciones marítimas de los países que comparten la gran cuenca del Océano Glaciar Ártico***, entre los que se cuentan dos potencias nucleares, los Estados Unidos y Rusia. Tal es el caso de Canadá que –al igual que Rusia– considera que su territorio se prolonga hasta el mismo Polo Norte englobando la mayor parte de la cuenca ártica occidental y declarando que su jurisdicción se extiende sobre las islas del archipiélago ártico hasta el paralelo 60 latitud norte. Esta afirmación de soberanía conjuga intereses históricos, políticos y económicos. Y es que histórica y políticamente Canadá se considera heredera de la Compañía Inglesa de la Bahía de Hudson a la que el rey Carlos II de Inglaterra concedió, en 1670, el derecho de explotar esas tierras ricas en pieles y, al mismo tiempo, intentar descubrir un nuevo paso hacia los mares del Sur y del pueblo Inuit[5], que desde hace 10.000 años vive en las regiones árticas. Económicamente Canadá quiere para sí el control de las últimas grandes reservas de recursos minerales y energéticos del planeta. Así, por ejemplo, desde 1972 explota los inmensos yacimientos de diamantes de la isla Ellesmere, donde tiene una base militar y científica que se encuentra en el paralelo 82, apenas a 817 kilómetros del Polo Norte.[6]

No obstante, la soberanía canadiense sobre el

4 *Connor, Steve.* An Ice free North Pole by 2080. *The Independent. 11 de diciembre de 2003.*

*** *El Océano Glaciar Ártico es el más pequeño del mundo, ocupa una cuenca subcircular que cubre 12 millones de kilómetros cuadrados en promedio y limita con el continente euroasiático al este, América del Norte al sur y Groenlandia al este. El Estrecho de Bering le comunica al este con el océano Pacífico y el mar de Groenlandia con el Atlántico.*

5 *Bovet, Philippe.* Nunavut, the final carve-up of Canada. *Le Monde Diplomatique. Septiembre 1997: los Inuit, mal llamados esquimales (aquellos que se alimentan de carne cruda), viven en las regiones árticas desde hace 10.000 años y en su mayor parte en Canadá, Groenlandia (territorio autónomo perteneciente al reino de Dinamarca) y en menor cantidad en Alaska, Estados Unidos, y en la Península de Chukchi, Siberia, Rusia. Los Inuit canadienses son los más activos promotores de la soberanía ártica de su país, constituyéndose en guardianes de estos territorios de difícil acceso y vigilancia. A cambio de cumplir esos roles reclaman al gobierno Canadiense la gestión de las riquezas naturales de sus tierras y autonomía política que se concretó con la creación de la provincia de Nunavut en el año 1997.*

6 *On Alert: Canada's North Pole Command Centre. AFP. 19 de noviembre de 2004.*

Gran Norte es rebatida por Estados Unidos y Dinamarca a medida que el deshielo aumenta y el hecho que el Paso del Noroeste comunica el océano Pacífico con el Atlántico. Washington no reconoce los reclamos canadienses y estima que el Paso del Noroeste debe considerarse como un "estrecho utilizado para la navegación internacional".[7] Por su parte, Ottawa considera el Paso como aguas internas desde 1985[8] al declarar líneas de base rectas alrededor del archipiélago ártico. Canadá, que ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) a finales del año 2003, hace valer su reclamo soberano sobre el Ártico occidental en base a lo que la Convención señala sobre el derecho de los Estados ribereños de zonas cubiertas de hielo para dictar y hacer cumplir sus leyes para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques dentro de los límites de su zona económica exclusiva.[9] Canadá y los Estados Unidos también están en desacuerdo sobre los límites de la Provincia del Yukon y el Estado de Alaska y los límites marítimos en el Mar de Beaufort.

En cuanto a Dinamarca, la disputa es aún más seria, pues se trata de impugnar los derechos canadienses sobre el Ártico.[10] Dinamarca ha emprendido una intensa campaña que se funda en la presunta continuidad de la plataforma continental de Groenlandia, posesión danesa desde 1814, con la cordillera submarina de Lomonosov, que se sitúa a 250 kilómetros del Polo Norte y forma una línea meridiana natural entre Canadá, Groenlandia y el Polo Norte hasta el Ártico oriental, en su mayor parte territorio ruso. Como se sabe, la CONVEMAR autoriza a los Estados que forman parte de ella a reclamar para sí derechos económicos hasta 370 kilómetros de sus costas. La reivindicación danesa del Ártico sólo podrá concretarse cuando el estudio geológico submarino de la cordillera Lomonosov esté terminado y el parlamento danés ratifique la CONVEMAR.[11]

Otro motivo de controversia entre Canadá y Dinamarca es el islote Hans, ubicado en el estrecho de Davis, entre la isla canadiense de Ellesmere y Groenlandia[12], a 1.000 kilómetros del Polo Norte. Está en disputa las abundantes zonas de pesca, la posibilidad de encontrar ricos yacimientos de petróleo y, en un futuro no muy lejano, el control de uno de los accesos al Paso del Noroeste cuando éste se encuentre abierto al tráfico marítimo internacional.

La controversia sobre el islote Hans entre Ottawa y Copenhague empezó hace tres años cuando la Marina Real Danesa envió un rompehielos en expedición al Ártico. La tripulación de esta nave desembarcó en el islote y plantó la bandera danesa. La respuesta canadiense a esta calculada provocación fue la operación "Narval"[13] que se realizó a fines de agosto del año pasado y en la que participó la fragata HCMS *Montreal*, con su casco debidamente reforzada para la navegación en aguas árticas, un rompehielos de la Guardia Costera, 200 soldados y Rangers, la milicia Inuit que actúa como guías y guardias de la frontera ártica canadiense. Los objetivos



RCN

Submarino clase Victoria.Canadá ha adquirido cuatro submarinos clase Victoria (Ex- Upholder) para reforzar presencia naval en el Ártico.

7 *Appelbe, Alison.* US, Canada in Power Struggle over Arctic Waters. *CNSNews. Com. 12 de agosto de 2002.*

8 Impact du changement climatique sur le passage du Nord-Ouest. *Volume 2° N°4 –Hiver 2001 http://www.isuma.net/v02n04/huebert-/huebert_f.shtml. La declaración del Secretario de Relaciones Exteriores canadiense de la época, Joseph Clark, ante la Cámara de los Comunes, del 10 de septiembre de 1985, reza así: "La soberanía de Canadá en el Ártico es indivisible. Esta comprende el suelo, el mar y el hielo y se aplica sin interrupción a las costas a lo largo de las islas Árticas. Éstas islas no están divididas, sino reunidas por la aguas que las rodean. La mayor parte del año éstas están conectadas entre sí por el hielo. Desde tiempos inmemoriales los Inuit de Canadá han ocupado y utilizado estas zonas heladas de la misma forma que sus campos de caza en tierra firme".*

9 *Artículo 234 CONVEMAR*

10 *Coman, Julian.* Denmark causes international chill by claiming North Pole. *The Daily Telegraph. 17 de octubre del 2004.*

11 *Howden, Daniel and Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de enero de 2005.*

12 *Champelle, Laurène.* Danemark-Canada : froid polaire. *Libération. 08 de abril de 2004.*

13 *Krauss, Clifford. Canada Reinforces Its Disputed Claim in the Arctic.The New York Times. 29 de agosto de 2004.*

del ejercicio eran probar el grado de preparación de las Fuerzas Armadas canadienses en el resguardo de su soberanía ártica y hacer acto de presencia en éstas ante la población Inuit local. Si bien el mal tiempo impidió tener apoyo aéreo durante la mayor parte del ejercicio, éste fue calificado de satisfactorio, pues permitió que los inexpertos soldados canadienses aprendieran las técnicas de supervivencia y rastreo de objetivos de sus guías nativos. La operación Narval es sólo la primera de una serie que tendrán lugar en los próximos años, habiéndose planeado una segunda mucho más ambiciosa para el año 2006 sobre el Canal de Parry, a 500 kilómetros del Polo Norte. Asimismo, las autoridades del Ministerio de Defensa canadiense planean lanzar un satélite, el Radarsat II, que servirá para la vigilancia y planeamiento de futuras operaciones y la compra de material aéreo y marítimo.[14]

En el frente diplomático, Ottawa está dispuesto a negociar con Copenhague el futuro del islote Hans. Sin embargo, el gobierno danés ha declarado que no piensa dejar de enviar sus naves de guerra al islote. Así, a principios de enero del presente año, hizo acto de presencia en la zona el HDMS *Vaedderen,* una fragata de 3.500 toneladas con casco reforzado llevando una unidad especializada de infantería de Marina, la patrulla *Sirio*, equipada con trineos y perros de tiro para el patrullaje de la costa noreste de Groenlandia.[15] El objetivo de la misión era demostrar la capacidad de Dinamarca para asumir la vigilancia y defensa del territorio ártico.

No obstante, Copenhague tiene poco tiempo para hacer valer sus pretensiones. El tiempo corre en contra para que el parlamento danés ratifique la CONVEMAR. El trabajo científico sobre la cordillera Lomonosov deberá estar terminado el 2015, razón por la cual se le ha dado prioridad máxima y concedido un presupuesto anual de 14 millones de libras esterlinas. Asimismo, el Servicio Geológico de Groenlandia y Dinamarca (SGGD) reconoce las dificultades para cumplir con esta misión. Así, por ejemplo, se necesitan temperaturas entre –30° a –40° C para realizar los trabajos de prospección, pues a temperaturas más altas es peligroso aterrizar en el hielo y es imposible realizar las explosiones controladas con cañones de aire y equipo de sonido para escudriñar el lecho marino.

Entretanto, el Ministro de Defensa canadiense Bill Graham ha pedido US $ 55 millones al Parlamento para invertirlos en un estudio oceanográfico propio sobre la cordillera Lomonosov.

Estas escaramuzas diplomático-militares entre Canadá y Dinamarca podrían devenir en un conflicto de mayor dimensión entre la Unión Europea con Canadá. Existe ya un precedente que se debe tomar en cuenta. Se trata de la guerra de las Falklands/ Malvinas, en 1982. Las islas Falklands están ubicadas en un lugar estratégico y son la puerta de entrada al Antártico; sus aguas son ricas zonas de pesca y se estima que en su plataforma continental hay considerables yacimientos de petróleo. En el caso del Paso del Noroeste se trata de uno de los primeros y más importantes cambios geopolíticos atribuibles al calentamiento climático. ¿Se confirmarán las reivindicaciones de soberanía de Canadá en el Ártico? Si esto sucede, ¿abrirá Canadá el Paso al tráfico marítimo internacional cuando su navegación sea posible? Entretanto, muchos armadores ya estudian cómo aprovechar el derretimiento del Ártico para establecer la ruta comercial entre el puerto de Churchill, en la Bahía de Hudson, Canadá, hasta Murmansk, al norte del Mar de Barents, Rusia.[16] Este "puente ártico" cuenta con el apoyo del gobierno canadiense y del ruso. Según los promotores de esta idea, el primer embarque de cereal canadiense a Rusia será despachado a mediados del presente año. Así, es muy probable que esté vivo para cuando el Canal del Norte, rival del de Panamá, no sea ya un cementerio marino, sino el principal eje del transporte marítimo del futuro. ⚓

14 *Harding, Thomas.* Fire aboard ex-Navy sub on way to new owner. *The Daily Telegraph. 6 de octubre de 2004:"Canadá ha adquirido cuatro submarinos de propulsión convencional clase Victoria (Ex – RN* Upholder) *de la Marina Real Británica por US $ 750 millones de dólares. Una de estas unidades sufrió un grave accidente en el viaje de la base Faslene, Escocia, hacia Halifax, Nueva Escocia, Canadá. El diseño de estos unidades es idéntico al de los submarinos de propulsión nuclear de la Marina Real Británica".*

15 *Howen, Daniel y Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de de enero de 2005.*

16 El calentamiento global abre nuevas rutas comerciales. *La Nación. 30 de enero de 2005.*

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 3, Diciembre, 2003.

Préstamos hasta S/.75,000(*)

al personal de la Marina vía descuento por planilla y combustible

SIN AVAL(**)

A SOLA FIRMA

*) Sujeto a evaluación

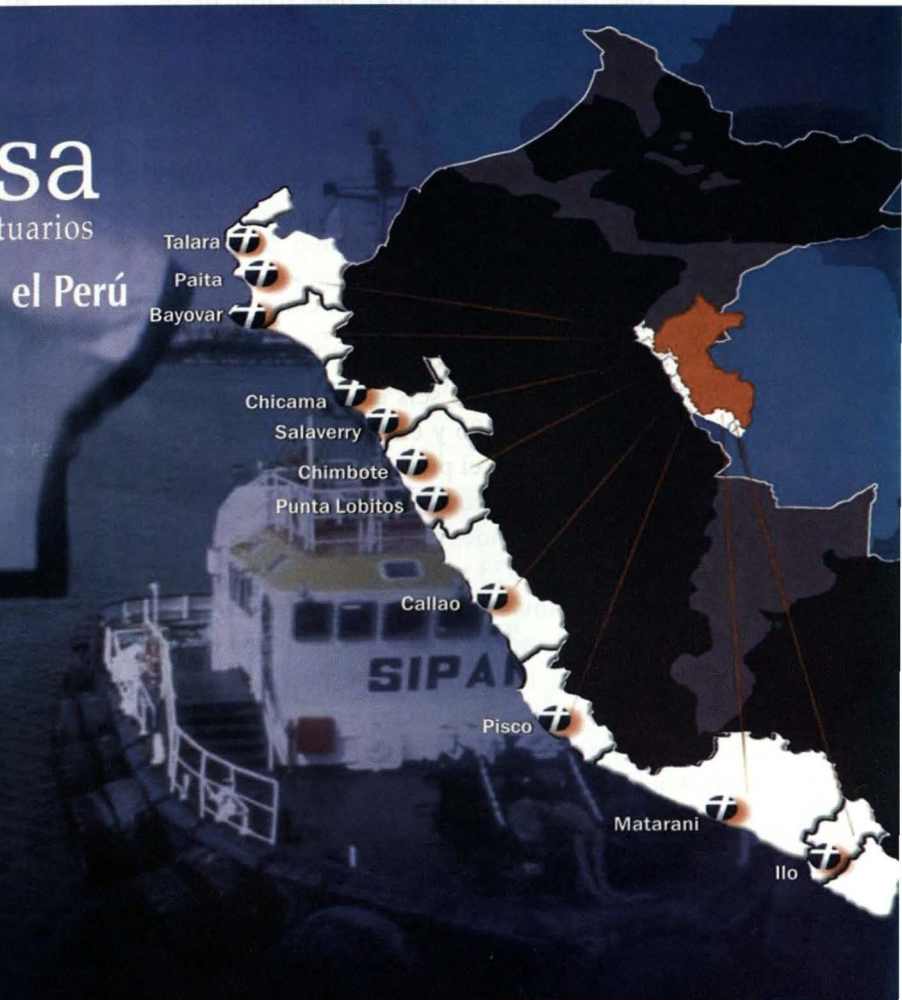
BANCO DE COMERCIO

0 800 00 222 www.bancomercio.com

Tramarsa
Operadores Portuarios

leres en Operaciones Portuarias en el Perú

vicios ofrecidos por Tramarsa
genciamiento Marítimo
stiba / Desestiba
erminal de Contenedores
emolcaje
racticaje
peraciones Submarinas
erminal de Líquidos



ISO 9001: 2000
CN: 37817

BASC
WORLD BASC ORGANIZATION
PERU

ISPS code

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

ACTUALIDAD NAVAL MUNDIAL

José Escobedo Sayán
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

Despliegue del *U-17* para operaciones en el mediterraneo

El submarino *U-17* del *tipo 206a* partió de su base en Eckemforde el 5 de febrero último para iniciar sus operaciones en el Este del Mediterráneo por un período de siete meses.

El submarino concluirá acciones de vigilancia en apoyo al operativo "Active Endeavour", que consiste en el monitoreo del ingreso al Canal de Suez frente a las costas de Egipto.

AUSTRALIA

Armada dotará a fragatas de la clase *Anzac* con nuevos equipos

Las ocho fragatas clase *Anzac* de la Real Marina Australiana, de las que seis de ellas han entrado en servicio entre los 1996 y el 2004 y las dos restantes lo harán una durante el presente y la última en el próximo año, recibirán equipamiento adicional para aumentar sus capacidades ofensivas y defensivas por un monto de 373 millones de dólares.

Este programa considera el suministro de los siguientes equipos para las ocho unidades:

- Un sistema infrarrojo de búsqueda y traqueo de misiles que incrementará la capacidad de detección y distancia de enganche.
- Un segundo canal de disparo del sistema de combate principal SAAB 9LV453
- Equipamiento para el sistema de comando y control para detecciones cercanas y tiempos de enganche.
- Dos sistemas VSRAD que proveerán defensa puntual en los 360 grados.

Los trabajos se efectuarán durante los períodos de mantenimiento y se espera que la primera modificación concluya en el 2007.



La HMAS Arunta *al igual que el resto de su clase serán dotadas de nuevos equipos electrónicos.*

CANADÁ

Proyecto para construcción de buques de reabastecimiento logístico es aprobado

La Marina Canadiense ha recibido la aprobación del financiamiento por 1.770 millones de dólares para la construcción de tres buques de reabastecimiento logístico, destinados a reemplazar a los dos de la *Protecteur* actualmente en servicio.

Esta nueva clase de buque tendrá un desplazamiento de 28.000 toneladas, doble casco en la sección de carga y tanques, podrá mantener una velocidad de 21 nudos y navegar en agua polares, con una autonomía de 10.800 millas a 15 nudos. Su dotación estará conformada por 165 tripulantes, con capacidad para alojar a 210 personas más.

Estos buques poseerán dos estaciones de reabastecimiento en la mar en cada banda, un módulo hospitalario con 60 camas de capacidad y facilidades para la comandancia de un grupo de tarea. Se espera que transporte 8.000 toneladas de combustible, 500 toneladas de JP-5 y 300 toneladas de munición, entre otros. El sistema de carga y descarga consistirá en un sistema para empleo de contenedores con sus respectivas rampas, grúas y capacidad para transferir la carga hacia tierra mediante barcazas de desembarco.

Podrá operar cuatro helicópteros medianos y mantener una línea de helicópteros para un grupo de tarea. La cubierta de vuelo podrá operar con dos helicópteros simultáneamente.

Dentro de los planes de construcción, se prevé que entren en servicio para reemplazar a los dos buques de la clase *Protecteur* entre el 2011 y el 2013.

RCN

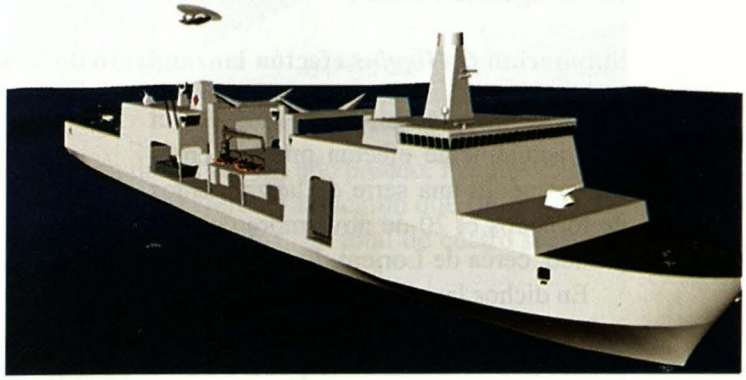


Imagen digital del proyectado buque de reabastecimiento logístico Canadiense.

CHILE

Chile repotencia fragatas del Tipo *M* adquiridas en Holanda

Con el propósito de facilitar el empleo de helicópteros *Cougar* armados con misiles AM-39 *Exocet*, la Armada de Chile viene sometiendo a un proceso de modernización y repotenciamiento a dos de las cuatro fragatas recientemente adquiridas en los Paises Bajos.

Dicho trabajo, se ejecuta actualmente en la Base Naval de Den Helder, a cargo de personal del astillero naval De Schelde, y consistirá en el alargamiento del hangar y la elevación del techo para acomodar un helicóptero más grande.

Asimismo, los trabajos incluirán el alargamiento de la cubierta de vuelo y la instalación del sistema de recuperación en vuelo ASSIST para los helicópteros, que facilitará la maniobra de aterrizaje.

Estas modificaciones son parte del contrato de transferencia de dos fragatas del tipo *M* y dos fragatas del tipo *L* adquiridas por la Armada de Chile a los Países Bajos a un costo de 350 millones de dólares.

La primera nave del tipo *M* la Hr.Ms. *Abraham Van der Hulst* será rebautizada *Almirante Blanco Encalada* y entregada a Chile en febrero de 2006, por lo que actualmente, la nueva dotación chilena de este buque se entrena intensivamente en Holanda.

La segunda fragata, la HrMs *Tjerk Hiddes*, cuyo nuevo nombre será *Almirante Riveros* será modernizada en el 2006.

JNI



Las dos Fragatas de la clase M *recién adquiridas por la Armada Chilena, serán habilitadas para operar helicópteros* Cougar.

Armada de Chile suscribe contrato de reparación y mantenimiento de turbinas a gas de sus fragatas

La compañía Rolls Royce firmó una orden de servicio por 20 años con la Armada de Chile para proveer el mantenimiento, reparación y soporte técnico para las turbinas a gas de cinco fragatas, dentro de las que están comprendidas la fragata *Almirante Williams* comprada al Reino Unido y las cuatro fragatas de procedencia holandesa recientemente adquiridas.

El contrato cuyo coste es de 9.6 millones de dólares para el primer año, podrá ser sujeto a variaciones en los siguientes años.



KM

La firma Rolls Royce tendrá a su cargo el mantenimiento, reparación y soporte de las turbinas de las fragatas chilenas.

Submarino *O'Higgins* efectúa lanzamiento de torpedos durante pruebas en la mar

El submarino chileno *O'Higgins*, el cual actualmente efectúa pruebas en la mar, condujo una serie de lanzamientos de torpedos el 20 de noviembre del año pasado, cerca de Lorient, Francia.

En dichos lanzamientos fueron disparados dos tipos diferentes de torpedos de producción estándar, un torpedo *SUT* de la firma alemana Atlas Elecktronik, y un torpedo de última generación *Black Shark* de Whitehead Alenia Sistemi Subacquei.



DCN

El O´Higgins durante pruebas en la mar.

De acuerdo a los astilleros DCN, las pruebas demostraron la capacidad del sistema de control de tiro y los sistemas de lanzamiento, descarga y guiado de diferentes tipos de generaciones de torpedos.

ECUADOR

Armada del Ecuador retorna al servicio fragata *Morán Valverde*

La Armada del Ecuador luego de un largo proceso de mantenimiento, reparación y modernización de diferentes equipos, ha retornado al servicio a la fragata misilera *Morán Valverde* (FM-02). Esta fragata, que perteneció originalmente a la Real Marina británica, con el nombre de HMS *Danae*, pertenece a la clase *Leander* y fue comisionada inicialmente el 7 de septiembre de 1967.

En la *Morán Valverde,* desde 1995 hasta la fecha, se ha instalado el sistema *Simbad* de misiles superficie-aire *Mistral* y el sistema de Mando y Control *SP-100*. Por otro lado, en el 2002, inició la reparación de sus calderas y maquinaria auxiliar.

La *Morán Valverde* (ex *Danae*) fue adquirida en abril de 1991 conjuntamente con una segunda fragata de la misma clase, la ex HMS *Phoebe*, la que al ser incorporada al Ecuador fue rebautizada *Presidente Alfaro*.



EGIPTO

Armada egipcia evalúa adquisición de submarinos alemanes

Egipto está realizando una serie de negociaciones preliminares con Alemania para la adquisición inicial de dos submarinos diesel-eléctricos del tipo *206A*.

El retiro de los submarinos de esta clase por parte de la Marina Alemana, responde al hecho que pronto iniciará la incorporación al servicio de los nuevos submarinos del Tipo *212*, cuya primera unidad, efectúa en la actualidad sus pruebas finales, debiendo ser entregado a fines del presente año. Por ello, se ha previsto el retiro gradual de los submarinos Tipo *206A* que tienen aun un gran potencial de venta en el mercado internacional, debido a que recibieron una modernización de sus sistemas de combate a finales de los 80 y principios de los 90.

El Ministro de Defensa alemán confirmó oficialmente esta perspectiva de venta durante su visita a Egipto en diciembre del año pasado. Fuentes relacionadas al sector Defensa indicaron que Egipto podría eventualmente adquirir un total de cuatro submarinos Tipo *206A*.



Bundesmarine

Submarino tipo 206A.

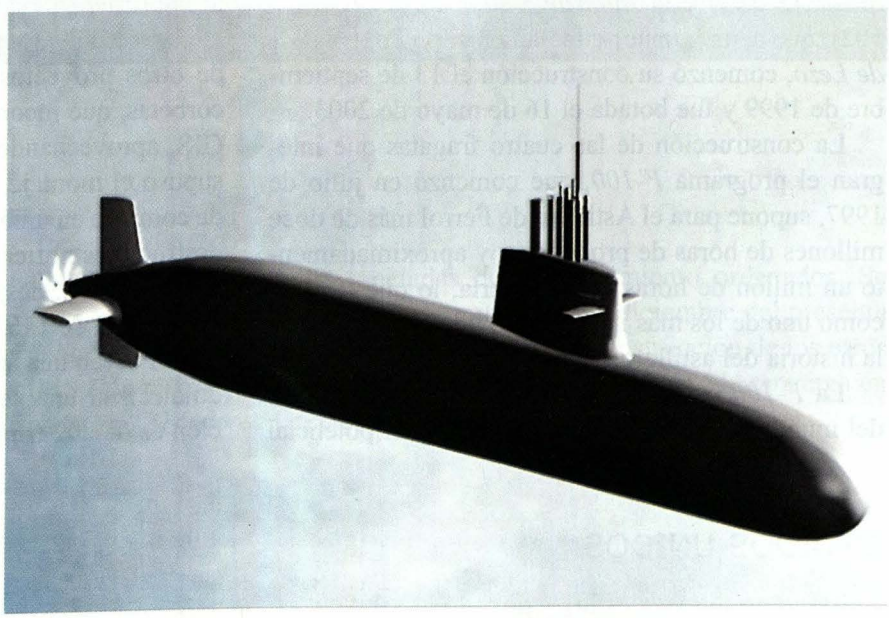
ESPAÑA

Competición para dotar de sistemas de combate a los submarinos *Tipo S-80A*

Las compañías que suministran sistemas de combate, se encuentran compitiendo para el equipamiento de la nueva generación de submarinos *S-80A* para la Armada Española.

Se espera que el nuevo submarino de 2.350 toneladas entre en servicio en el 2011. El programa de construcción contempla la entrega de un total de cuatro unidades de la clase, a un costo de 1.760 millones de euros. Los *S-80A*, tendrán una eslora de 68 metros, una velocidad máxima de 19 nudos en inmersión y una planta de propulsión mixta (AIP y baterías). Tendrán asimismo capacidad para lanzar misíles antibuque *Sub Harpoon* y emplear torpedos pesados entre los que se encuentra el *DM2A4* (Atlas Elecktronik) y el SAAB Bofors *UST-2000*.

Entre las compañías que compiten para dotar de sistemas de combate a esta nueva clase de submarinos, figuran la STN Atlas Elektronik, Kongsberg Defence & Aerospace, Lockheed Martin NE & SS, Raytheon y UDS International, las mismas que presentaron sus propuestas en marzo, incluyendo un arreglo de sonar múltiple, módulos de Comando y Control y un subsistema de control de armas.



Navantia

Imagen digital del nuevo submarino tipo S-80A para la Armada Española.

Lanzamiento de la cuarta fragata y entrega de la tercera de la clase *F-100*


Navantia

Fragata Mendez Núnez *permanece actualmente en gradas.*

En las instalaciones del astillero Ferrol, ahora perteneciente a la empresa española Navantia (nueva denominación del consorcio Izar) se llevó a cabo el 12 de noviembre del año pasado la botadura de la fragata *Méndez Núñez*, cuarta de la serie *F-100* para la Armada Española.

Al momento de su botadura, el buque se hallaba completado en un 80% de la construcción, alto porcentaje logrado gracias al sistema de construcción integrada que se desarrolla en el astillero. La entrega de la *F-104*, tendrá lugar en febrero de 2006, fecha en la que se pondrá fin al programa *F-100*.

Por su parte, la tercera fragata de la clase, la *Blas de Lezo* (*F-103*), fue entregada a la Armada Española en el Arsenal de Ferrol el 12 de diciembre del 2004, en ceremonia presidida por el Ministro de Defensa español José Bono. Esta fragata es la tercera de la serie *F-100,* y se suma a la *Alvaro de Bazán* (*F-101*) y la *Almirante Juan de Borbón* (F-102), que actualmente se hallan en servicio. La *Blas de Lezo*, comenzó su construcción el 13 de septiembre de 1999 y fue botada el 16 de mayo de 2003.

La construcción de las cuatro fragatas que integran el programa *F-100*, que comenzó en julio de 1997, supone para el Astillero de Ferrol más de doce millones de horas de producción y aproximadamente un millón de horas de ingeniería, lo que le sitúa como uno de los más importantes y trascendentes de la historia del astillero.

La *F-100* es una de las fragatas más avanzadas del mundo por la tecnología de punta y el potencial de su sistema de combate. Es además el origen de otro importante programa, como el de las fragatas *F-310* para Noruega, compuesto por otras cinco unidades, de las que el 3 de junio del año pasado se botó la primera.

Este es un buque clave también para el desarrollo de otros proyectos como fragatas más pequeñas y corbetas, que incorporan el sistema de combate AEGIS, aprovechando la experiencia de la *F-100*, que supuso el montaje, por primera vez, de este sistema de combate en un buque mucho más pequeño que los destructores norteamericanos.

Las *F-100*, desplazan 5.800 toneladas, tiene una eslora total de 146.7 metros y una manga máxima de 18.6. Poseen una autonomía de 4.500 millas, pudiendo alcanzar una velocidad de 28.5 nudos y su dotación es de 202 tripulantes.

ESTADOS UNIDOS

Submarino nuclear es incorporado al servicio

El USS *Jimmy Carter* (SSN-23), submarino nuclear de ataque de la clase *Seawolf*, especialmente modificado para misiones de inteligencia, operaciones especiales y vigilancia marítima, fue entregado a la Armada de los Estados Unidos de América, el 19 de febrero del presente año por la General Dynamics-Electric Boat, en ceremonia llevada a cabo en la Base Naval de New London, Groton, Conn.

El submarino incorpora una sección de 30 metros y 2.500 toneladas, especialmente diseñada para el soporte de material y equipo clasificado para pruebas y evaluación de los esfuerzos orientados a las misiones de guerra especial. Su desplazamiento en inmersión es de 12.139 toneladas, posee una eslora de 138.1 metros y sumergido puede desarrollar una velocidad de 35 nudos. Como armamento, posee

ocho tubos lanzadores para torpedos *MK-48* y misiles *Tomahawk* en sus diferentes versiones, de los que tiene capacidad a bordo para llevar 50. Asimismo, en vez de los torpedos, puede embarcar hasta 100 minas. Su dotación está compuesta por 12 Oficiales y 121 tripulantes.



USN

Submarino nuclear USS Jimmy Carter *(SSN-23).*

GRECIA

Submarino *Tipo 214* inicia pruebas

El primero de los submarinos *tipo 214,* para la Marina griega, comenzó sus pruebas en la mar. Construido por HDW, ahora parte del consorcio Thyssen Krupp Marine Systems, el HS *Papanikolis* es el primero de cuatro submarinos *tipo 214* de 1700 toneladas de desplazamiento ordenados. Se espera que sea entregado en diciembre del presente año, mientras, continúa la construcción de los otros tres submarinos en los astilleros de Skaramanga en Grecia.

Submarino griego Papanikolis *durante pruebas en la mar.*



Thyssen Krupp

REINO UNIDO

Real Armada inicia pruebas en nuevo tipo de sonar

Fragata *Tipo 23* HMS *Westminster* se encuentra preparándose para efectuar dos períodos de pruebas en el 2005, llevando a bordo el nuevo sonar *Tipo 2087* combinado de baja frecuencia con sistema de profundidad variable que deberá entrar en servicio en el 2006.

Diseñado para incrementar significativamente las capacidades de este tipo de fragatas contra las operaciones de submarinos en aguas profundas y cercanas al litoral, el nuevo sonar combina una transmisión a baja frecuencia menor a 500 Hz y un arreglo pasivo con frecuencias menores a 100 Hz.

Este sistema reemplazará al sonar pasivo *2031Z* de baja frecuencia, que operaba en conjunto con el sonar *2050* de frecuencia mediana montado en el casco e integrado con el sistema de Comando DNA.

Este programa, desarrollado por Thales Underwater System, considera el suministro y soporte logístico de 6 sonares Tipo 2087, con el fin de instalarlo en igual número de fragatas del *Tipo 23*, por un monto de 295 millones de dólares.



Fragata Tipo 23 HMS Westminster, *en la que se probará el nuevo sonar* Tipo 2087.

RUSIA

Botadura de nuevo buque de transporte

Con la botadura en los astilleros Yantar de Kaliningrado, la Marina Rusa ha dado un gran paso adelante en desarrollo del concepto de una nueva clase de buque de transporte.

Este buque, diseñado por el Nevskoye, hasta el momento es conocido como Proyecto 11711, y se tiene prevista la construcción de por lo menos cinco unidades similares a un costo estimado de 1.8 millones de dólares.

De acuerdo a las informaciones disponibles, se sabe que esta nueva clase de transportes podrá llevar 13 tanques de combate o en su lugar a 60 vehículos blindados de transporte de tropas. Tendrá también capacidad para transportar a 300 combatientes con equipamiento, disponiendo además de un área especial para contenedores de soporte logístico.

Con estos transportes de 6.000 toneladas, la marina Rusa, ha reiniciado la construcción de buques para operaciones anfibias, luego de 15 años de espera.

SUDÁFRICA

Segundo submarino sudafricano es lanzado al mar


SAN

El segundo de los tres submarinos del *Tipo 209* modelo 1400, actualmente en construcción para la Marina sudafricana, fue lanzado el 4 de mayo en el astillero Nordseewerke GmbH ubicado en Emden.

Este submarino, que hasta el momento se le conoce con el numeral *S-102*, fue lanzado 11 meses después del primero de su clase, el *S-101*, el cual iniciará proximamente sus pruebas en la mar. Se estima que el *S-101* será incorporado a principios del próximo año, mientras que el *S-102* a fines del 2006 o a inicios del 2007.

Como se ha informado en ediciones anteriores de la *Revista de Marina*, la Marina de Sudáfrica desarrollá un ambicioso programa de modernización de sus fuerzas navales, consistente en la construcción de cuatro corbetas *MEKO A-200 SAN*, las mismas que ya fueron entregadas, así como tres submarinos *Tipo 209/1400*.

SUECIA

Armada equipará sus submarinos con sensores activos


RSN

Los cinco submarinos que mantiene en servicio la Marina Sueca, dos de la clase *Sôdermanland* y tres de la clase *Gotland*, serán equipados con un sistema integrado de sensores activos para detección de minas, guerra antisubmarina y navegación en superficie, como parte del sistema SUBAC. El primer sistema, será entregado y probado en la mar en el transcurso del próximo año, estimándose la instalación y puesta en operatividad en los demás submarinos hacia el año 2008.

Esta decisión cambia la posición anterior de uso exclusivo de sensores pasivos en los submarinos a fin de que no sean detectados por fuerzas antisubmarinas durante sus operaciones.

TAILANDIA

Helicóptero entra en servicio

La real Marina Tailandesa recibió formalmente el helicóptero Súper Lynx 300 de la Agusta Westland para operaciones marítimas a bordo de la fragata HTMS *Taksin* en una ceremonia efectuada en la Base Naval de Sttahip el 7 de febrero último.

La Marina colocó un pedido de dos helicópteros a un coste de 47 millones de dólares en agosto del 2001, que considera el entrenamiento de pilotos y tripulantes y el mantenimiento de las aeronaves.



Agusta Westland

YEMEN

Nueva flota de patrulleros parten desde Australia

El buque de transporte de carga *María* partió del Complejo Marítimo Australiano de Fremantle el 09 de febrero con diez patrulleros de 37.5 metros de eslora para la Marina de Yemen.

Las embarcaciones fueron construidas por Austal Ships a un coste de 71 millones de dólares. Los patrulleras poseen cascos de aluminio, desarrollan una velocidad máxima de 29 nudos con una autonomía de 1.000 millas. Están equipadas con un montaje doble de 25mm. y dos ametralladoras de 12.7 mm.



AUSTAL

Las diez patrulleras construidas por el astillero Austal Ships de Australia para Yemen fueron transportadas a bordo del buque María *hacia dicho país.*



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.pe

NOTICIAS NAVALES NACIONALES

Virginia Lacherre Calderón

CRUCERO DE INSTRUCCIÓN AL EXTRANJERO

Cadetes Navales complementaron conocimientos a bordo del B.A.P *Mollendo*

Para aplicar en la práctica los conocimientos que reciben en su Alma Mater, 94 Cadetes del Cuarto Año y 79 Cadetes del Segundo año de la Escuela Naval del Perú, así como Cadetes invitados de la Escuela Militar de Chorrillos, de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea, de la Escuela Nacional de Marina Mercante, de la Escuela Naval de Bolivia y alumnos de la Academia Diplomática, participaron, del 14 de enero al 18 de marzo, del Crucero de Instrucción al Extranjero a bordo del B.A.P. *Mollendo*, cuyo itinerario abarcó los puertos de Iquique (Chile), Papeete (Tahití), Honolulú (Hawai), San Diego (Estados Unidos) y Acapulco (México).

Prácticas marineras en navegación, ingeniería, comunicaciones, artillería y otras materias, así como la capacidad de mando y de racionalizar la organización de un buque fueron puestas a prueba.

Iquique fue el primer puerto del itinerario en donde realizaron una serie de actividades protocolores. Posteriormente en Papeete, Tahití, (Polinesia Francesa) entre otras actividades visitaron el buque de la Armada Francesa *Prairal*. La unidad peruana recibió una distinción en Pearl Harbor, cuando al llegar a puerto, el Alcalde de Hawai, Mufi Hanneman, decretó el 18 de febrero como el Día del B.A.P. *Mollendo*.



Participaron asimismo en una ceremonia en homenaje a los marinos muertos durante el ataque a Pearl Harbor, realizada ante el monumento "Arizona Memorial", construido sobre los restos del buque USS *Arizona*, hundido en el ataque a la flota norteamericana el 7 de diciembre de 1941.

Igualmente en San Diego, a donde arribaron el 26 de febrero, cumplieron un amplio programa.

Pobladores de los diferentes puertos visitados apreciaron a bordo, la muestra itinerante diseñada por el Museo Naval del Perú, en la que se exhibieron objetos de arte precolombino cedidos por el Museo Nacional de Antropología, además de una muestra de Caral, considerada la ciudad más antigua de América.

CRUCERO DE INSTRUCCIÓN POR EL LITORAL

De igual manera, 96 Cadetes de primer año y 113 de tercer año de la Escuela Naval del Perú, además de Cadetes invitados de la Escuela Naval Militar de Bolivia, cumplieron el Crucero de Instrucción al Litoral (CRULIT-05), al arribar al Callao el 22 de febrero, a bordo de las unidades B.A.P. *Callao* (DT-143), BAP *Eten* (DT-144), y el Velero *Marte* (ALY-313).

Fueron 36 días a bordo de las unidades de instrucción con el propósito de reforzar sus conocimientos teóricos con prácticas marineras.

El Itinerario del Crucero de Instrucción al Litoral (CRULIT-05) comprendió los puertos de Salaverry, Zorritos, Paita, Pacasmayo, Huacho, Callao, Matarani, Ilo, Pisco y Callao.



SUBMARINO B.A.P *ANTOFAGASTA* PARTICIPA EN DESPLIEGUE OPERACIONAL SUBDIEX 2005

El submarino B.A.P *Antofagasta*, desde el 14 de marzo participa de un importante ejercicio con la Flota del Atlántico de la Marina de los Estados Unidos de América denominado Despliegue Operacional SUBDIEX 2005 y que tendrá una duración de 150 días.

El ejercicio comprende tres fases: COMPUTES (Compusite Task Unit Exercise), JTFEX (Join Task Force Exercise) y TACDEVEX (Tactical Devolopment Excercise), en las cuales se desarrollan eventos como guerra antisubmarina y guerra antisuperficie, en un escenario en el que se enfrentan grupos de batalla de los Estados Unidos de América, los cuales cuentan con portaaviones, aviones y helicópteros. Paralelamente, está programado la realización de cursos de instrucción y entrenamiento en las que participará la dotación del B.A.P *Antofagasta*, haciendo uso de los simuladores de guerra de la Base Naval de Norfolk, Virginia.

Desde el año pasado, el submarino B.A.P. *Antofagasta* mantiene una actividad constante. Así, en el 2004 participó en los operativos multinacionales SIFOREX 04 y UNITAS 45 que exigieron un gran despliegue profesional de la dotación.





B.A.P *CARVAJAL* 26 AÑOS DE TRAYECTORIA

Fue primera fragata incorporada a la Marina de Guerra

El B.A.P *Carvajal* celebró, el 23 de diciembre, su vigésimo sexto aniversario del afirmado del Pabellón Nacional.

Esta fragata, que lleva el nombre del insigne marino Vicealmirante Melitón Carvajal, forma parte de las Fragatas Misileras tipo Lupo, las mismas que hoy suman seis con el B.A.P. *Aguirre* y el B.A.P. *Palacios* que actualmente se encuentran alistándose en astilleros italianos para su próxima incorporación a la Escuadra.

Esta fecha coincide con sus 203.828,43 millas náuticas navegadas.

En el 2004, el B.A.P. *Carvajal* tuvo una excelente participación en los operativos PREUNITAS, SIFOREX, UNITAS Pacífico XLVI, "NOVIEMBRE", "OMEGA" y el Operativo PASSEX con el BACH *Zenteno*; durante los cuales la unidad, demostró su excelente preparación.



B.A.P *ARICA* 30 AÑOS AL SERVICIO DE LA MARINA

El B.A.P *Arica* cumplió 30 años de servicio en la Marina. Su construcción se inició en octubre de 1971 en los astilleros Howaldt Deutsche Werke en la ciudad de Kiel Alemania y fue lanzado al mar el 5 de abril de 1974. Las pruebas se iniciaron ese mismo año en aguas alemanas y danesas.

Fue comisionada el 24 de enero de 1975, fecha en la que además se afirmó el Pabellón Nacional. Posteriormente, el 4 de abril de ese año fue incorporada a la Fuerza Naval del Pacífico.

El B.A.P *Arica*, desde 1975 ha participado en los operativos Unitas, desconcentraciones y patrullajes de guerra en el litoral, cumpliendo de esta manera con todas las tareas asignadas por la Superioridad Naval.

Es el tercer buque en la Marina de Guerra en usar esta denominación, conmemorando el combate naval que se llevó a cabo cerca del morro de Arica. Actualmente, esta poderosa unidad de combate es componente fundamental de la Comandancia de Submarinos.



BUQUE ARGENTINO *SPIRO* NOS VISITÓ

Tras permanecer 4 días en nuestro país, el 24 de abril, la Corbeta de la Armada Argentina *Spiro* zarpó rumbo al puerto de Cartagena, Colombia para continuar con la instrucción de los Guardiamarinasde la Escuela Naval Militar de la Armada Argentina.

Su itinerario comprende los puertos de Norfolk (Estados Unidos de América), San Juan (Puerto Rico), La Guaira (Venezuela), Fortaleza (Brasil), Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), para finalmente arribar a Buenos Aires el 09 de julio.

Construida en los Astilleros Río Santiago, provincia de Buenos Aires, con licencia y materiales del Astillero Blohm+ Voss de Alemania.



ARMADA ARGENTINAS



La corbeta A.R.A *Spiro* se convirtió en la tercera unidad de la serie de seis del tipo *Meko 140* que integran la División de Corbetas de la Flota de Mar con asiento en la Base Naval Puerto Belgrano.

Su nombre responde en homenaje al marino de origen griego Pedro Samuel Spiro, Comandante de la Goleta *Carmen*, unidad componente de la Escuadra del Almirante Brown, distinguido extranjero, al servicio de la Armada Argentina.

Libros y revistas

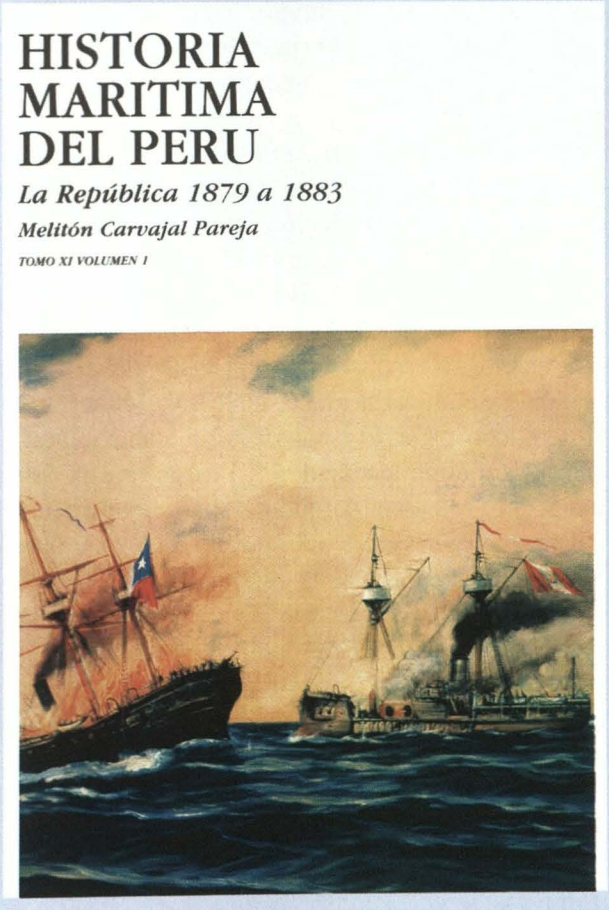
Esperanza Navarro Pantac

Carvajal Pareja, Melitón
Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883, t. XI, v. 1 Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2004. 996 p.

El 27 de diciembre del 2004, se realizó la presentación de este esperado libro de la Historia Marítima del Perú, precisamente el referido a la etapa de la Guerra con Chile, que es este volumen, el primero de los cuatro que conformarán el tomo XI. El Almirante Melitón Carvajal Pareja, en los tres volúmenes que constituyen su aporte a este tomo, desarrolla los aspectos referidos a la guerra en general, y naval en particular, así como también del poder naval en tierra. El volumen cuarto, aún en preparación, tratará sobre los sucesos políticos, económicos y sociales del mismo período, los que, a la postre fueron determinantes del resultado final de la contienda.

El almirante Carvajal es también autor de los dos primeros volúmenes del tomo IX de la *Historia Marítima: La República, 1870-1876*, en los que revisó y analizó las circunstancias que precedieron la guerra en los difíciles años de esa década, cuando se incubaba ya el germen que desencadenaría la fatal conflagración. Al estudiar los períodos presidenciales de Balta y Pardo, Carvajal Pareja no dudaba en responsabilizar directamente a la Resolución Suprema dada por Balta del 8 de julio de 1871, por la que se ordenó el desarme de la Escuadra, el cual incluía el desembarco de la artillería, así como las dotaciones y marinería de los buques de guerra. Señala que el daño fue irreparable, pues la Armada no pudo reponerse de esta infeliz orden.

El año 1995, al recibir el encargo de escribir los volúmenes referidos a la estrategia naval en la Guerra del 79, correspondientes al tomo XI, el Almirante Carvajal emprendió una ardua tarea de investigación en campos que no habían sido aún abordados metodológicamente, superado ya largamente el siglo conmemorativo de la contienda. No existía en las bibliografías chilena, boliviana ni peruana una obra que cubriera estos aspectos, ni se habían agotado las



fuentes disponibles. Empero, el autor tenía clara la idea de que solo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderíos navales en ambos países beligerantes, haría posible analizar los acontecimientos históricos que se vivieron y aun encontrar las razones del resultado final.

Así, pues, ha llevado a cabo una minuciosa y exhaustiva investigación acudiendo a las fuentes bibliográficas, documentales y hemerográficas del

país y del extranjero, lo que le ha permitido desarrollar los aspectos de la guerra naval dentro del entorno político de la época. Este primer volumen comprende la campaña naval, desde el inicio de la contienda hasta los primeros días de junio, cuando Grau, al comando del *Huáscar,* de regreso al Callao, se apresta para una nueva Campaña en el sur. En el primer capítulo se presenta la dramática situación política que se vive ante la inminencia de la guerra, desde el 1 de enero de 1879 hasta la declaratoria de guerra; revisa cada una de las sesiones de ministros desde el sábado 4 de enero hasta la del viernes 7 de marzo en la que ya se toman provisiones para "examinar los buques de guerra... con el fin de apreciar su fuerza en relación con la escuadra chilena". Se trata también sobre las actividades y alistamiento del poder naval. No descuida revisar la situación de los intereses marítimos en el primer trimestre de 1879: el movimiento marítimo, comercio exterior, la marina mercante, etc.

El capítulo II enfoca la primera etapa de la guerra: la disputa por el control del mar. Plantea la determinación de la concepción estratégica naval a partir del objetivo político que se desea apoyar en su logro. En este caso, el objetivo político de emergencia, después de declarada la guerra, manifiesta que podría enunciarse así: "Expulsar a Chile del territorio invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial al Perú, con el fin de asegurar la soberanía e integridad territorial de los aliados". En base a esta determinación, se habría definido el plan de operaciones navales contribuyentes a lograr el Objetivo Político. Señala que el énfasis de la guerra estaba en la obtención del control del mar. No menciona cuál habría sido el Objetivo Político del contendor, pero sí dice que se puede enunciar el objetivo naval a partir de la decisión del Almirante Williams Rebolledo: "Bloquear Iquique y destruir todos los elementos de carguío de guano y salitre en Tarapacá afectando la generación de recursos fiscales necesarios en el esfuerzo de la guerra e impedir su fortificación, con el fin de conquistar el control del mar mediante la destrucción, neutralización o captura de la escuadra peruana y apoyar la invasión de Tarapacá".

Otro punto que toca más adelante es el de la definición del escenario marítimo, y dentro de éste, el más específico del Teatro de Operaciones Marítimo (TOMA), el cual examina en cada uno de sus aspectos. Luego, abarca el tema del Poder combatiente relativo evaluando las fuerzas de los tres países protagonistas seguido de los eventos de la campaña naval en sí misma.

El volumen 2, que aparecerá el mes de junio del presente año, comprenderá la continuación de la campaña naval hasta el Combate de Angamos.

La obra satisface un profundo vacío bibliográfico sobre el tema, vacío que se atribuía al desgano de nuestros historiadores para abordar un tema doloroso, difícil de encarar por quienes –se decía– sufríamos el síndrome de los vencidos. La capacidad de investigador del Almirante Carvajal, con una visión de marino y estratega aunada a sus singulares dotes de historiador y lúcido analista, han sido la feliz circunstancia para que el tema encontrara el autor, y el autor, se descubriera en el tema. El manejo sobrio y elegante, ajustado y preciso del idioma, se avienen muy bien con el tratamiento de la trama histórica en las materias navales y las campañas que dieron gloria y honor a nuestra Marina de Guerra.

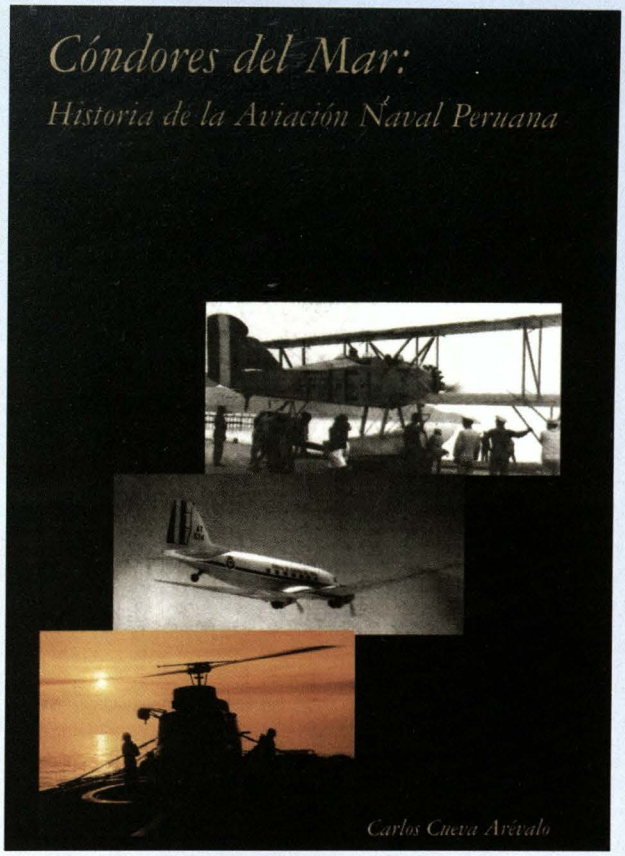
Este volumen, como es de conocimiento público, integra la colección de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, y como tal puede ser adquirida en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, sito en la Av. Salaverry 2487, San Isidro.

Cueva Arévalo, Carlos
Cóndores del mar: Historia de la Aviación Naval Peruana. **Callao, Comandancia de Aviación Naval, 2004. 255 p.**

Cuando el 9 de diciembre de 1919, mediante el Decreto Supremo No. 156, se creó el nuevo Ministerio de Marina, como una entidad independiente del Ministerio de Guerra, en la nueva organización se contempló el establecimiento del Servicio de Hidroaviación. El presidente Augusto B. Leguía tenía un claro concepto de la importancia de la Marina de Guerra para la seguridad nacional. Asimismo, había captado la idea de que la aviación, después de la Primera guerra Mundial, se había erigido como la moderna arma que revolucionaba el concepto de la guerra moderna, complementaba, y hasta se hacía imprescindible para el poder naval. Ya tempranamente, el 26 de enero de 1920, se formó el Cuerpo de Aviadores Navales con el hijo del Presidente de la República, Juan Leguía Swayne como Jefe del Servicio de Hidroaviación. El 12 de mayo de 1920 ingresó la primera promoción de Aviación Naval, constituida por doce Oficiales de Marina y dos alumnos civiles. El local para la Escuela de Hidroaviación se instaló en el puerto de Ancón, y cuando el 27 de enero de 1921 fue inaugurada, contaba con 12 aeronaves, dentro del ti-

po de naves entonces conocidas con el nombre de "botes voladores". El 12 de mayo de 1921 se graduó esta primera promoción de aviadores navales. Después de un período de recesión de la Escuela, y dentro de los alcances del convenio de establecimiento de la Misión Naval Americana en el Perú, se contrató un Oficial de la Aviación Naval de Estados Unidos de América para reorganizar el Servicio de Hidroaviación con la misma concepción técnica y organizativa de la Marina de Guerra norteamericana. La designación recayó en el Lt. Cdr. USN Harold B. Grow. Es a partir de este momento que la Aviación Naval adquiere una definida presencia dentro de la organización de Marina de Guerra peruana. Se adquirieron tres hidroaviones *Boeing* NB-1 y de tres botes voladores *Curtis* HS~2l. Es de recalcar que el entrenamiento y preparación académica de los alumnos era similar a la que se daba en la Escuela de Pensacola de la Aviación Naval Norteamericana, con una estricta disciplina y un concepto definido del cumplimiento del deber que conformaron la mística del Cuerpo de Aviación Naval.

Éste es el comienzo de la historia que nos cuenta el Capitán de Fragata Carlos Cueva Arévalo, sobre el nacimiento de la Aviación Naval Peruana, cuyo desarrollo por primera vez aparece registrado en un libro. Cada una de sus etapas aparece aquí documentada a través de las disposiciones legales que la fueron sustentando desde su creación hasta nuestros días. En los 15 capítulos de la obra, se tratan además los temas de: La Aviación Naval en la Amazonía, de 1927 a 1929; la unificación de los servicios aéreos, de 1929 a 1933; el interregno de 1933 a 1963, en el que se sustenta la necesidad de que la Marina de Guerra cuente con una eficiente Aviación Naval; el Servicio Aeronaval entre 1963 y1966; la Escuela Naval de San Juan de Marcona, de 1966 a 1977; el Servicio Aeronaval como Fuerza Operativa, de 1977 a 1991; los nuevos escenarios y desafíos ad portas del nuevo milenio, de 1991 al 2000; una crónica actual; sobre el personal: el espíritu de la Aviación Naval; las aeronaves utilizadas por la Aviación Naval: una relación descriptiva de las unidades que constituyeron el arma a través de su vida institucional.



Esta bien documentada obra constituye en sí misma un sólido argumento de la importancia del arma en la guerra naval moderna. Al respecto, el autor señala que el nuevo milenio trae nuevas responsabilidades para la Marina de Guerra, como la Protección de las Aguas Contiguas, directamente relacionadas a una adecuada vigilancia aeronaval; asimismo, en la diplomacia naval y la disuasión estratégica, es crucial la presencia de una Armada fuerte, en la que los agentes principales son los buques de superficie apoyados por la Aviación Naval y las Unidades Submarinas.

Este libro puede ser consultado 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.



Impulsar a los peruanos a crecer es nuestro compromiso.

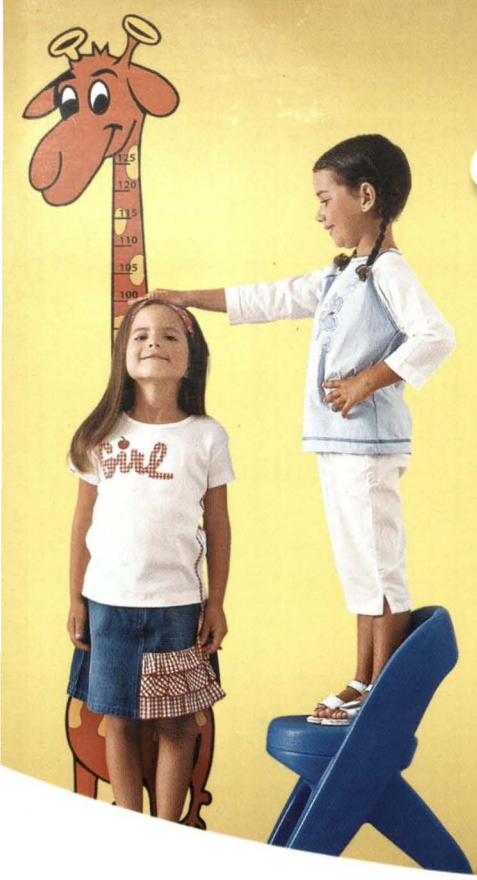
Para alcanzar metas, primero hay que proponérselas

Hace un año nos propusimos ser un banco capaz de impulsarte a alcanzar tus metas y lo estamos haciendo. Sabemos que aún no somos el banco que soñamos, pero hoy somos mejores que ayer. Ven a conocer por qué el BWS es tu impulso para crecer.

Estamos a tu disposición en el 311-6000 en Lima o en el 0-801-1-6000 en Provincias.
www.bws.com.pe

BWS Banco Wiese Sudameris

¿Quieres crecer?



Toma



3 vasos diarios



Dale a tus hijos 3 vasos de leche al día porque así obtendrán el calcio que los ayudará a crecer y ser más grandes.

Fuente: National Institute of Child Health & Human Development. www.nichd.nih.gov

La calidad que usted conoce

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

MARINA DE GUERRA DEL PERU
TRANSPORTANDO PROGRESO
OFICINA NAVIERA COMERCIAL

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

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao

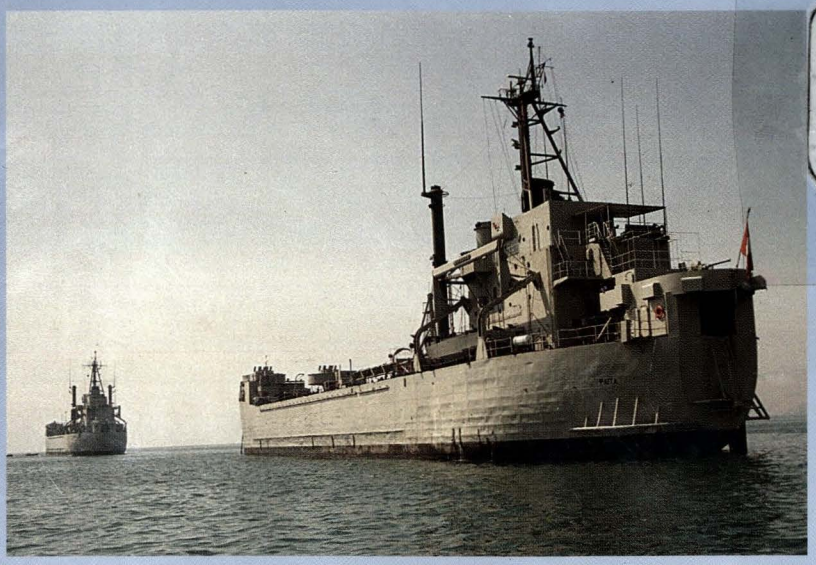
Teléfonos: *(00511) 453-0281 / (00511) 9845-0370*
(00511) 453-0724 / (00511) 9845-0353

Facsimil: *(00511) 465-0305 / (00511) 465-0131*
E-mail: *webmaster@servicionaviero.com*

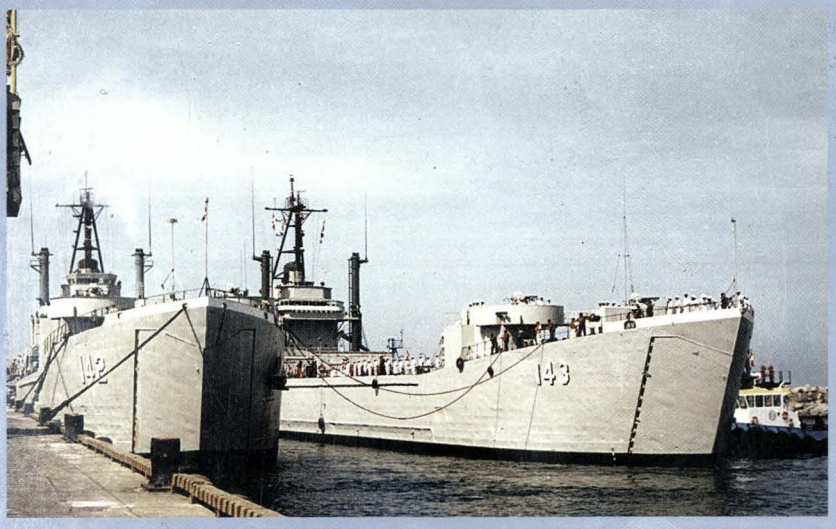
Contamos con las certificaciones que respaldan nuestros servicios

LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE ISO 9001
UKAS QUALITY MANAGEMENT









Buques de Desembarco

Veinte años de eficientes servicios a la Nación



Desde hace veinte años estas unidades de la Escuadra cumplen con la misión transportar a la Fuerza de Desembarco al área del objetivo anfibio brindando importante apoyo al Grupo de Tarea.

Su capacidad permite realizar maniobras de transferencia de personal y de carga en alta mar, operaciones con unidades aeronavales de ala rotatoria, así como la evacuación de heridos y en tareas de apoyo humanitario en casos de desastres naturales.

Actualmente, nuestra Armada cuenta con cuatro Unidades de este tipo: los B.A.P *Paita*, B.A.P *Pisco*, B.A.P *Callao* y B.A.P *Eten*, en los cuales se han desarrollado los Cruceros de Instrucción al litoral reforzando a bordo, los conocimientos náuticos de los Cadetes Navales, futuros Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

