REVISTA DE MARINA



Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor *Huáscar*

Naturaleza y desarrollo del liderazgo

Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P. *Callao*

Año 99, N.° 2 - 2006

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *La responsabilidad y necesidad de emitir Reglas de Enfrentamiento*
Contralmirante Oscar Anderson Machado

12 *Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del Monitor* Huáscar *Peruano*
C. de C. Juan Carlos Llosa Pazos

39 *Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*
Contralmirante José M. Guillermo García Valdivieso

56 *Naturaleza y desarrollo del liderazgo*
Guillermo Oviedo Gambetta

63 *La Posmodernidad y los Cambios en los Militares Latinoamericanos*
C. de F. Miguel Jiménez La Rosa

68 *Zona de Frontera del Putumayo: Urge su Integración a la Vida Nacional*
Tte. 1° Gregory Paredes Saavedra

76 *Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P.* Callao
Tte. 1° (r) Ernesto Montalgne Vidal

84 *Fracturas por estrés en las escuelas de Formación Naval*
C. de F. SN (MC) Marco Salazar Rojas

92 *Un portaaviones que regresa del pasado*
Lewis Mejía Prada

99 *Un minisatélite para el Perú: Herramienta estratégica para la seguridad y el desarrollo*
C. de N. Guillermo Hasembank Rotta

104 *Actualidad Naval Mundial*
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de F. John Rodríguez Asti

116 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

123 *Comentarios de Libros y Revistas*
C. de F. John Rodríguez Asti



B.A.P. *Bolognesi* navegando en el Mar de Grau

REVISTA DE MARINA

Año 99, N° 2 - 2006

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: 614-2900 anexos: 2338 - 2342 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 Pablo Camogliano Pazos, Subdirector: C. de N. Francisco Yábar Acuña, Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Tte. 1° Giovanna Betancourt Sanguineti, Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, Corrección: Agustín Chinga Falcón.

EDITORIAL

Sí es posible

Hace un siglo se produjo el renacer de nuestra Marina de Guerra con la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, construidos en astilleros británicos por encargo del gobierno del Perú, y desde esa fecha se planteó la necesidad de adquirir también un buque escuela, barco indispensable para completar la instrucción de la oficialidad naval y que representaría una suerte de embajador flotante que hiciera conocer en los diversos puertos del mundo el nombre de nuestra nación y la alta calidad humana y capacidad profesional de sus oficiales, cadetes y tripulantes.

La idea, como no podía ser de otra manera, fue cálidamente recibida por la ciudadanía, las autoridades del Estado y las instituciones, entre las que destacaba la Asociación Pro Marina. Una vez más se ponía de manifiesto sin ningún distingo la profunda y emotiva relación existente entre el pueblo peruano y su Marina de Guerra. Ya este sentimiento se había manifestado de un modo realmente conmovedor a la llegada de los mencionados cruceros. Hombres, mujeres y niños subían a bordo para conocer los entonces poderosos buques y, con lágrimas de emoción, muchos besaban reverentes los cañones de esas naves donde se formaron tantas y tan brillantes generaciones de marinos nacionales. Fue precisamente en esta *Revista de Marina*, en su primera edición, en la que se presentaba el primer proyecto para construir el buque escuela: vale decir que la idea se halla próxima a cumplir los 100 años.

Resulta pues incomprensible que un anhelo tan reiteradamente reclamado no se convirtiera en realidad. Ya en 1930 el entonces joven Teniente Segundo Julio J. Elías, cuyo nombre lleva merecidamente nuestro Museo Naval del cual fue su más decidido forjador, escribía: "El buque escuela tiene una mala sombra que espanta. En numerosas ocasiones oímos decir que ya se va a comprar, que ya viene, que es un espléndido velero, que es un buque mixto, que es un vapor armado .... pero el buque escuela no llega". Tenía razón el recordado comandante Elías. Estamos ya en el segundo lustro del siglo XXI y el tan deseado buque, no llega.

En el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y en el Archivo General de Marina se guardan varios expedientes, entre los cuales existen dos en los que se detallan las gestiones llevadas a cabo para mandar construir un buque escuela con características similares al *Juan Sebastián Elcano*, de España, o la fragata *Sarmiento*, de Argentina, ambos buques de vela. Desgraciadamente surgían problemas, generalmente de carácter económico, y una vez más el proyecto de nuestro buque escuela quedaba relegado para "un mejor momento", que nunca se daba.

Es obvio repetir la inmensa utilidad de un buque escuela para la formación integral de nuestros cadetes y jóvenes oficiales en las más diversas disciplinas náuticas. Claro está que se requiere un buque escuela acorde con nuestras necesidades y donde junto a los antiquísimos aparejos de vela se pueda contar con la tecnología naval de punta, que progresa a pasos agigantados.

Hoy en día, al igual que antaño, y ojalá con mayor fortuna, hay personas y entidades dispuestas a emprender con fervor patriótico, la ingente tarea de financiar un buque escuela para nuestra Marina de Guerra. El más importante y antiguo medio de comunicación escrita, históricamente vinculado a la Marina de Guerra desde hace ya más de cien años, apoyaría esta tarea nuevamente. Cierto es que durante muchos años diversas unidades de nuestra Escuadra han desempeñado el papel de buques escuela, no teniendo las características singulares de ese tipo de buques cuyo objetivo fundamental sigue siendo formativo, pero también puede cumplir otras importantes funciones en beneficio de la cultura peruana y del comercio exterior.

Un buque escuela se convierte en una singular y valiosísima sala de exposiciones culturales y también en un atractivo "escaparate" flotante. En el primero de los casos, puede llevar testimonios de nuestras milenarias culturas precolombinas, del arte virreinal y moderno, de nuestra industria editorial y, mediante charlas o conferencias y otros medios de comunicación, se pueden exhibir los más variados aspectos de nuestra historia y costumbres, tan ricas y variadas, atrayendo el turismo o simplemente difundiendo en el extranjero nuestro patrimonio cultural. En lo que se refiere al aspecto comercial, puede ayudar a mejorar la imagen de nuestra producción exportadora reforzando su acogida en los mercados de Asia y Europa.

Por eso creemos que las entidades que agrupan a los grandes y medianos productores y exportadores, los ministerios de la Producción y de Comercio Exterior, el de Relaciones Exteriores, el de Educación y otros, podrán apoyarnos en esta nueva cruzada que significa contar con un buque escuela. Una inversión altamente rentable, pues los productos que se exhiban ante potenciales compradores tendrían el aval tácito del Estado peruano que permite su presentación en el Buque Escuela de la Marina de todos los peruanos.

Esta posibilidad, que deseamos se convierta en realidad, debe ser minuciosamente planificada, con la seguridad de que constituye la mejor inversión que se puede hacer. Todo lo dicho no es imposible. Solo hace falta unir voluntades, creatividad y sentido práctico en un todo pujante donde el sector empresarial y exportador y el pueblo peruano estén solidariamente representados.

El Director

La responsabilidad y necesidad de emitir Reglas de Enfrentamiento

Contralmirante
Oscar Anderson Machado

¿Qué pasa si hago uso de mi armamento en una situación comprometedora y luego soy sometido a investigación o juicio por una denuncia malintencionada, secundada por instituciones no gubernamentales y seguida por organismos del Estado?

Esta es la principal inquietud o interrogante que se hace todo comandante y también el personal bajo su comando cuando son destacados a una zona de emergencia.

Todos los peruanos hemos sido testigos de cómo en la década de los 80 fue madurando al interior del país el accionar terrorista, afectando la infraestructura privada y la del Estado, situación que repercutió directamente en la economía nacional. Posteriormente, las diferentes bandas terroristas atentaron contra la civilidad afectando la integridad de la población y en extremo la infraestructura física.

Desbordada la capacidad de la Policía Nacional y en aplicación de la Constitución Política del Perú, se estableció el *régimen de excepción* en diversas localidades al interior del territorio nacional, por lo que las Fuerzas Armadas debieron desplegarse para intervenir y restablecer el orden interno.

Últimamente hemos podido presenciar cómo aquellos miembros de las Fuerzas Armadas que fueron a contrarrestar la amenaza terrorista son cuestio-



nados en su accionar, investigados, si no comprometidos en procesos judiciales por haber cumplido órdenes sirviendo en las zonas declaradas en emergencia conforme lo permite la Constitución Política del Perú[1] y fuera dispuesto por el Presidente de la República, Jefe Supremo de la Fuerza Armada y autoridad política electa por el pueblo.

Pero, ¿cuántas autoridades civiles han sido llamadas a prestar manifestación o están siendo investigadas por las decisiones que se tomaron para las diferentes intervenciones de las Fuerzas Armadas? ¿No está el poder militar subordinado al poder civil? Si el caso fuera así, como debe ser y es, ¿por qué solo cuestionamos a los defensores del Estado que visten uniforme? ¿Dónde quedaron las Reglas de Enfrentamiento, acaso las tuvimos? ¿Saben nuestros políticos qué son las Reglas de Enfrentamiento y quiénes asumen o deberían asumir sus responsabilidades? (Fig.1)

Estas son algunas de las varias preguntas cuyas respuestas vamos a tratar de aclarar a continuación.

¿Qué son las Reglas de Enfrentamiento?

Son los lineamientos para el empleo de los medios militares de acuerdo a las circunstancias y limitaciones impuestas por el poder político para la conducción de las operaciones militares.

Las Reglas de Enfrentamiento (REN) deben ser emitidas por la Autoridad Superior del más alto nivel tanto civil como militar (Fig.1). Todos los Comandos Subordinados deben emplear las Reglas de Enfrentamiento como instrucciones complementarias a sus respectivos planeamientos y aquellos casos que puedan desprenderse de situaciones particulares, más aún cuando la Fuerza Armada es empleada en el Frente Interno para ejercer funciones propias de la autoridad policial.

Los métodos y principios concernientes al control del empleo de la

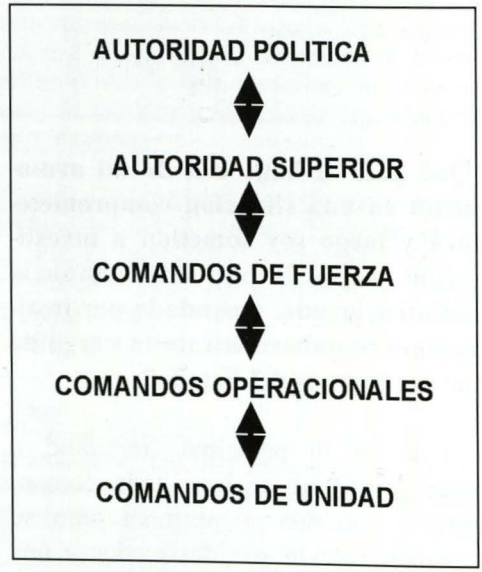


Fig.1 Estructura de la Cadena de Comando

Fuerza en Operaciones deben ser concurrentes con el Derecho Internacional y con las leyes del Estado. Existen dos aspectos distintos para ejercer este control:

1. Empleo de la fuerza en defensa propia.
2. Empleo de la Fuerza para cumplir con la misión.

1 Constitución Política del Perú, artículos 2°, 38°, 45°, 118°, 163°, 164°, 165° y 167°.

¿Qué es la Defensa Propia?

Bajo el Derecho Internacional, la autodefensa contra un ataque es un derecho inherente. Excepto durante el desarrollo de un conflicto armado. Es así como los comandantes y oficiales comprometidos en las operaciones deberán agotar todos los recursos para controlar la situación sin recurrir al empleo de la fuerza, siempre y cuando este hecho no implique el tener que asumir un riesgo inaceptable que comprometa la integridad física del personal. La fuerza empleada en la Autodefensa deberá ser **controlada** y **limitada** a lo razonablemente necesario para repeler el ataque o la amenaza inminente.

A no ser que la Autoridad lo limite específicamente, las Fuerzas en operaciones están autorizadas para ejercer el derecho inherente de la Autodefensa contra ataques o amenazas inminentes sobre:

a) La propia persona,
b) Personal bajo sus órdenes,
c) Integrantes de otras Fuerzas Amigas y
d) Otras Instituciones así designadas por la Autoridad.

Medidas para asegurar la Supervivencia

El empleo de la fuerza en autodefensa deberá ser una medida de último recurso, sin embargo deberá ser empleada con la suficiente anticipación si se desea tener éxito. La Autoridad deberá ampliar los casos en los cuales se podrá actuar en autodefensa a fin de asegurar la supervivencia, emitiendo así las REN específicas que permitan responder a una *intención hostil* así como a un *acto hostil.*

Intención hostil.- El intento hostil es una **ACCIÓN QUE APARENTA INDICAR EL APRESTAMIENTO PARA LLEVAR A CABO UN ATAQUE** sobre las fuerzas propias o conjuntas y que, de perpetrarse la acción, las consecuencias podrían ser bajas, heridos de consideración o la destrucción.

Acto hostil.- El acto hostil es **UN ATAQUE** o el **USO DE LA FUERZA ARMADA** contra las fuerzas propias y las que se designen como amigas.

Vigencia de las Reglas de Enfrentamiento

Las REN deben ser dinámicas, por lo que es imprescindible que la Autoridad esté en constante comunicación con sus comandos operativos a fin de mantenerse informada de la evolución de la situación, lo que le permitirá actualizar las REN conforme se presente el escenario.

Cuando las fuerzas deban enfrentar al enemigo o a grupos declarados hostiles, deberán encontrarse preparadas táctica, legal y mentalmente para hacer uso de la fuerza necesaria en defensa propia, enfrentando la amenaza, y llevar a cabo la misión.

El personal y en especial los Comandantes requieren de REN simples y de aplicación directa que les permita responder la interrogante presente en todo momento en sus mentes, es decir: *¿cuándo puedo disparar*?

Una de las más serias deficiencias en el entrenamiento individual táctico radica en no proporcionar respuestas claras al personal que se está preparando para ser destacado a zonas de emergencia y, sobre



Pero ¡cuidado!, las REN no deben ser las ataduras que impidan a los comandos aplicar la fuerza extrema en legítima autodefensa cuando las circunstancias lo requieran. La realidad táctica de un enfrentamiento se contradice con el apoyo y asesoramiento legal que se recibe de las autoridades al emplear la fuerza.

todo, no simular situaciones para que el personal se entrene en la toma de decisiones en escenarios próximos a los reales. Estas deficiencias ocasionan graves problemas, en especial a la luz de otros dos factores como son:

a) La asimetría de la amenaza y
b) La falta de una fuerza hostil claramente identificable.

Adicionalmente se ha podido identificar, a través de los informes del personal que retornó de las zonas de emergencia, los siguientes problemas:

a) Deficiente apoyo, asesoramiento y capacitación en el área legal,
b) Insuficiente entrenamiento táctico e
c) Inadecuadas reuniones de coordinación de inteligencia y de análisis de la amenaza, aun cuando los delincuentes terroristas hayan llevado a cabo numerosas ataques, secuestros y asesinatos selectivos.

Todos estos inconvenientes son el producto de la falta de dispositivos en el ámbito legal y de entrenamiento, así como del error en reconocer la asimetría de la amenaza, especialmente en lo referido al conocimiento que como comandante se debe tener, de la reacción y respuesta de cada uno de los individuos que integran la fuerza bajo su comando.

Las REN conforme se aplican para la autodefensa son habilidades basadas en el juicio, criterio que no debe ceñirse estrictamente a los dispositivos escritos (reglas). Ocasionalmente, las reglas verbalmente emitidas por la Superioridad son retransmitidas hacia los estamentos inferiores tergiversándose o cambiando el sentido de las disposiciones dadas, que son claras al inicio de la cadena y cuando llegan al combatiente han sufrido cambios o alteraciones trascendentales en su contenido.

No solo debemos preocuparnos por emitir las REN, sino que, además, debemos verificar que estas sean comprendidas por todos y practicadas en ejercicios, los que a su vez deberán ser complementados con los dispositivos legales apropiados. Solo así nuestro personal tendrá un mejor entendimiento de cuándo podrán hacer uso de sus armas.

Capitalizando experiencias [2]

Negativas

Un caso de excesiva restrictividad en la interpretación de las Reglas de Enfrentamiento respecto al uso de la fuerza en autodefensa, se dio en la primavera del año 2004, cuando se estableció que algunos miembros identificados e integrantes de las fuerzas iraquíes debían ser consideradas como fuerzas hostiles y enfrentados como fuera necesario (carta libre). Un considerable número de comandantes americanos en vez de aprovechar de la libertad de acción dispuesta, promulgaron REN extremadamente restrictivas –situación que expuso innecesariamente al peligro a sus tropas– y tomaron decisiones tácticas inapropiadas que atentaban incluso contra el derecho inherente de los infantes de marina a la autodefensa. Se ha evidenciado en versión de combatientes experimentados, que a pesar de las disposiciones favorables emitidas desde el Pentágono, los comandantes inexpertos consideraron prudente la siguiente disposición dada a los combatientes en Irak:

"Grite, empuje, muestre su armamento, dispare" (*Shout, shove, show your weapon and shoot*).

Así como este otro dispositivo que se emitió, pero que no deja de ser igualmente inapropiado, carente de todo fundamento y tácticamente inconveniente:

"Emplee el mínimo de fuerza necesaria" y "No dispare contra fuerzas hostiles que escapan".

Positivas[3]

Como ya se ha mencionado, los comandantes en todos los niveles deben preocuparse de que se tomen todas las medidas que se consideren apropiadas a fin de proporcionar todo el apoyo legal requerido por las tropas combatientes.

Cabe señalar el caso de un comandante que al inicio de las operaciones en Irak acudió a la Corte Suprema y obtuvo asesoramiento en lo que respecta las implicancias del caso Graham vs Connor (490 U.S.386,1989), para luego proceder a emitir la siguiente guía a los comandantes bajo su comando:

"Si un marino, soldado o aviador (de esta fuerza) enfrenta una amenaza mortal o que puede infligirle heridas graves, está autorizado a emplear la fuerza, incluyendo la mortal. Ningún componente de este comando va a ser juzgado por *cómo percibe la situación*, pero sí por *cómo el personal a su cargo reaccionaría bajo circunstancias similares*, circunstancias que pueden ser tensas, inciertas y de rápido desenlace".

Está disposición salvó más de una vida a comienzos de la guerra en Irak y, más importante aún, el comando superior proporcionó a sus fuerzas el respaldo necesario al asumir su responsabilidad.

---

2 Revista *Proceedings*, julio 2005.

3 Casos legales, federales y recursos del Estado, Corte Suprema de los EE.UU., caso Graham vs. Connor, 490 U.S. 386 (1989).

¿Qué lecciones aprendidas permitieron al comandante emitir el anterior dispositivo al personal bajo sus órdenes?

El caso Graham vs. Connor (490 U.S.386,1989) versa sobre los hechos que ocurrieron cuando el señor Graham es conducido por un amigo a una tienda con la finalidad de adquirir un jugo de naranja para compensar la reacción de su organismo por falta de insulina, por ser diabético. Al ingresar a una tienda y ver que se encontraba llena de clientes decide retirarse rápidamente, hecho que es observado por un oficial de policía (Connor) quien entra en sospecha ante el ingreso y salida intempestiva del local, por lo que decide seguirlo y detenerlo para llevar a cabo una inspección.

Luego de disponer el alto al conductor del vehículo, procedió a efectuar las averiguaciones con el personal de la tienda para ver si había ocurrido alguna novedad. Dado que Graham trataba de explicar su problema en forma airada, el oficial Connor solicitó refuerzos, los que al llegar a la escena de acción procedieron a esposar a Graham hasta que concluyeran las indagaciones en la tienda, aun cuando este trataba infructuosamente de explicar su actitud y estado de salud. Como producto del trato policial recibido, Graham sufrió heridas leves y fue puesto en libertad al confirmarse que no había ocurrido nada en la tienda.

Graham demandó a la policía alegando que se había hecho uso de fuerza excesiva violando sus derechos estipulados en la 14ª enmienda de los Estados Unidos de Norteamérica.

Del análisis efectuado, se determinó que para todas las demandas contra el uso excesivo de fuerza por la autoridad se deberá aplicar los elementos de juicio descritos en la cuarta enmienda.

Estos abarcan cuatro aspectos:

a. La necesidad de hacer uso de la fuerza.
b. La relación entre la necesidad y la cantidad de fuerza que se empleó.
c. La cantidad de daño infligido.
d. Si la fuerza fue aplicada en un esfuerzo de buena voluntad para mantener o restaurar la disciplina o se le utilizó maliciosa y sádicamente con la intensión clara de causar daños.

Luego de un exhaustivo análisis, la Corte declaró sin fundamento la demanda de Graham y liberó de cargos al oficial de policía Connor.

Conclusiones

Es importante darle confianza al personal cuando va a asumir funciones en el frente interno, debe sentir que se encuentra respaldado por sus superiores; solo así se evitará escuchar interrogantes como la siguiente:

"Señor, tengo entendido que a la luz de los hechos la ley va a apoyar mi decisión cuando haga uso de la fuerza, aun cuando esta sea de necesidad letal, pero ¿quién me garantiza que en la cadena de comando, mis superiores me van a respaldar?".

Estas inquietudes y dudas deben evitarse entre el personal ya que afecta su

capacidad operativa pudiendo en caso extremo comprometer la seguridad de la unidad cuando ante la duda no se tome la decisión correcta.

Igualmente capital es el entrenamiento dinámico e interactivo en el cual el personal encuentra escenarios similares a los que podría enfrentar hallando en estos a civiles, fuerzas amigas y a los "malos", a quienes solo podrá identificar a través de su comportamiento, lo que permitirá entrenarlos en la toma de decisiones concerniente al grado de amenaza existente, así como a reaccionar apropiadamente. Este entrenamiento debe cimentar los principios para el empleo de la fuerza de necesidad mortal como, por ejemplo, "siga disparando hasta que desaparezca la amenaza" en reemplazo de las consabidas disposiciones burocráticas y políticas de "dispare para herir" o "cese el fuego tan pronto como la situación lo permita".

Es de principal importancia que los oficiales del cuerpo jurídico preparen una cartilla conteniendo *Reglas de Enfrentamiento Generales*, como la que se muestra a continuación, que tenga aplicación en un amplio espectro operacional y que no demande "agotar esfuerzos para evitar usar las armas", especialmente cuando el personal se encuentra frente a la amenaza de un arma de fuego.

Solo así nos sentiremos seguros de las decisiones que opte nuestro personal en situaciones de tensión y estos del respaldo responsable y legal de la cadena de mando.



El personal debe entrenarse en la toma instantánea de decisiones, lo que solo se puede materializar sometiendo al personal a situaciones variadas, complejas y de tensión que demanden detección inmediata, decisión y reacción.

Cartilla General de Reglas de Enfrentamiento

Empleo de la Fuerza

1. **Fuerza Letal** - Ud. está autorizado a emplear fuerza de necesidad letal:
   a. Cuando se enfrente a una **AMENAZA INMINENTE** de:
      - **MUERTE**
      - **HERIDAS GRAVES** (pérdida de extremidades, rotura de huesos, daño a órganos internos, amenaza la vida).
   b. Para proteger el equipamiento
      - Equipos inherentemente peligrosos (armamento, munición, explosivos).
      - Otros equipos designados por el Comando.
   c. En contra de Fuerzas declaradas Hostiles. El empleo de la Fuerza Letal está autorizado contra cualquier grupo que ha sido declarado hostil. Pueden ser atacados a penas se tengan a la vista y hayan sido identificados positivamente (**IDP**) (por ejemplo por su vestimenta/uniforme) como miembro del grupo, siempre y cuando no se estén entregando o se encuentren heridos y no ofrezcan peligro. Ud. será aleccionado sobre los grupos declarados como hostiles.
2. **Fuerza No Letal**: En situaciones en que no se encuentre autorizado el empleo de Fuerza Letal, pero que es necesario el uso de la fuerza para el cumplimiento de la misión o proteger la fuerza, se deberá tener presente las siguientes disposiciones:

   PERSUADIR, CONVENCER (Prevenir para que:
   - **"PARE" y "NO SE MUEVA"**
   - Empleo de técnicas sin armas como bloqueo del paso, formaciones para controlar disturbios.
   - Empleo de rociadores de Pimienta o CS.
   - Empleo de perros de la policía naval.
   - Empleo del fusil como vara de ley.
   - Otros dispositivos legales no letales.
   - Muestre el arma.

OTRAS REGLAS

1. **MULTITUDES**
   Controle las multitudes, turbas, grupos huelguistas y protestantes que interfieran con el accionar de las Fuerzas Armadas o que representen una amenaza, empleando los procedimientos descritos en la presente cartilla.
2. **DETENIDOS**
   Se podrá parar y detener a las personas que sea necesario a fin de proteger a la fuerza / cumplir la misión. Proceda con la revisión de las personas, cuando sea posible, personal femenino deberá revisar a las mujeres.
   a. No está autorizado el empleo de fuerza letal para efectuar las detenciones, a no ser que la amenaza corresponda a la necesidad de emplear fuerza letal o se observe la comisión de un acto criminal violento (por ejemplo, asesinato, violación, robo a mano armada, asalto violento).
   b. **TARJETA DE DETENIDOS**: se deberá llenar una tarjeta de detenidos por cada una de las personas que se detiene.
3. **PREVENCIÓN DEL CRIMEN**: se podrá hacer uso de la fuerza para prevenir los siguientes actos criminales asesinato, violación, robo a mano armada, asalto violento, pillaje, otros que se designen. Se podrá hacer uso de la fuerza letal en prevención de crímenes que representan una amenaza de muerte o de daños graves. Se podrá emplear fuerza no letal para prevenir otros actos criminales.
4. **PROPIEDAD:** no tome posesión de pertenencias ajenas para el cumplimiento de su misión a no ser que enfrente una amenaza de necesidad mortal o que le pueda ocasionar daños graves. De requerir provisiones / equipamiento para el cumplimiento de su misión se deberá asumir un compromiso con el proveedor.
5. **TRATAMIENTO MEDICO:** se deberá prestar asistencia médica de emergencia para preservar la vida, evitar invalidez; en personal no combatiente / civiles se proporcionará ayuda médica independientemente de la fuente que haya originado el daño. Quienquiera que haya sido herido será evaluado, clasificado, evacuado y tratado por miembros de la Fuerza Armada.

NADA DE LO DISPUESTO EN LAS PRESENTE REGLAS LIMITA EL LEGITIMO DERECHO Y OBLIGACION INHERENTE A LA AUTODEFENSA Y SALVAGUARDA DE LA INTEGRIDAD DE LOS INTEGRANTES DE LA FUERZA.

Anexo de la cita al pie de página N° 4.

La actual Constitución Política del Perú, en su artículo 2.°, párrafo 22, a la letra dice:
"Toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida".

Artículo 38.°.- Todos los peruanos tienen el deber de honrar al Perú y de proteger los intereses nacionales, así como de respetar, cumplir y defender la Constitución y el ordenamiento jurídico de la Nación.

Artículo 45.°.- El poder del Estado emana del pueblo. Quienes lo ejercen lo hacen con las limitaciones y responsabilidades que la Constitución y las leyes establecen... .

Artículo 118.°.- Corresponde al Presidente de la República... (párrafo 14) presidir el Sistema de Defensa Nacional; y organizar, distribuir y disponer el empleo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

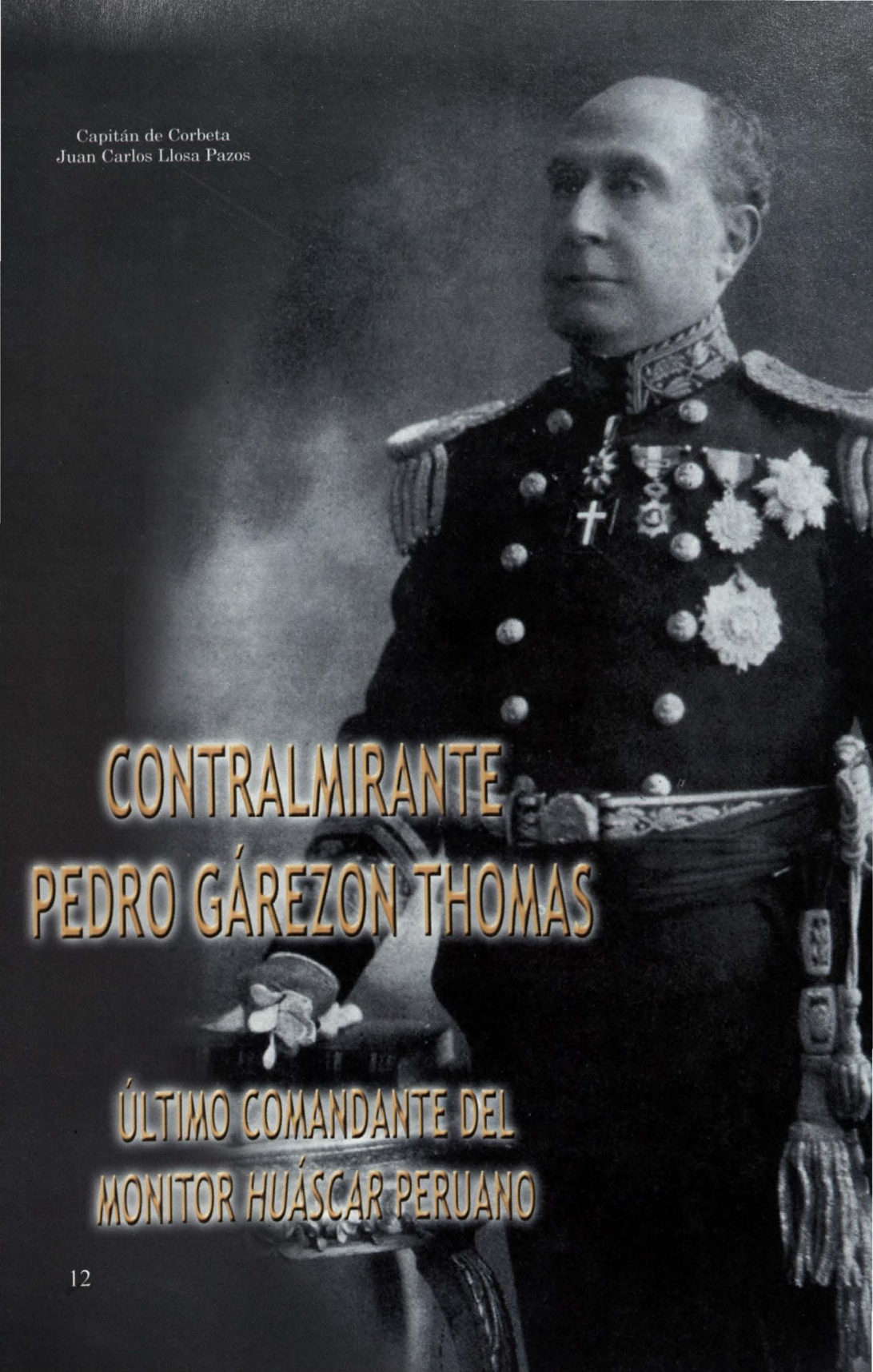
Artículo 163°.- El Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional. La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la Defensa Nacional, de conformidad con la ley.

Artículo 164.°.- La dirección, la preparación y el ejercicio de la Defensa Nacional se realizan a través de un sistema cuya organización y cuyas funciones determina la ley. El Presidente de la República dirige el Sistema de Defensa Nacional.
La ley determina los alcances y procedimientos de la movilización para los efectos de la defensa nacional.

Artículo 165.°.- Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el Artículo 137° de la Constitución.

Artículo 167°.- El Presidente de la República es el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos



CONTRALMIRANTE PEDRO GÁREZON THOMAS

ÚLTIMO COMANDANTE DEL MONITOR *HUÁSCAR* PERUANO

"Como actor en este desigual combate no nos es dado enaltecerlo; ya lo ha sido por historiadores y escritores de nota, que han tratado de las hazañas del Huáscar, *bizarramente dirigido por su experto Comandante Grau, orgullo de la raza y de la Marina Peruana, que guarda su memoria como símbolo de todas las virtudes cívicas. En su ejemplo se inspiran las nuevas generaciones".*
Contralmirante Pedro Gárezon Thomas,
en carta particular sobre el combate de Angamos.[1]

INTRODUCCIÓN

Cuando los restos de Pedro Gárezon Thomas, contralmirante en retiro de la Armada del Perú, llegaron al Cementerio General de Lima el lunes 30 de mayo de 1927, para recibir los honores fúnebres con los que la Nación lo iba a despedir, había transcurrido casi medio siglo desde que, con escasos veintiocho años, se convirtiera en el último comandante del monitor *Huáscar*, en la fase final del Combate Naval de Punta Angamos, la mañana del 8 de octubre de 1879. Él, hasta ese momento Oficial de Señales y Derrota, recibió el mando del buque media hora después de que un proyectil destrozara el puente de comando del buque insignia de la Primera División Naval, matando a su comandante, el Contralmirante don Miguel Grau Seminario, según el propio parte de guerra del citado oficial. Para ese instante, el combate estaba ya irremediablemente perdido para los marinos de guerra peruanos. Entonces, ante el desolador panorama que existía a su alrededor y sin posibilidades de resistir, el último comandante del *Huáscar* decidió hundir en aguas del Pacifico Sur al Glorioso Monitor, luego de conferenciar con los pocos oficiales de a bordo que aún quedaban en pie. Apenas algunos minutos duraría su accidentado comando, antes de que su unidad fuese capturada por el enemigo.

A pesar de que su actuación lo convir-

[1] Pocos años antes de su muerte, el Almirante Gárezon, encontrándose en Italia escribe una carta al Director de la Revista *Revue des Deux Mondes* de París, haciendo una rectificación a un artículo publicado por Charles E. Mangin en la misma revista, famoso general francés de la Gran Guerra que encabezó la ofensiva de Foch con el III y X Ejército que conduciría a la victoria de Verdún. (Carta a Rene Doumic, fechada el 19 de enero de 1923, Hotel Victoria, San Remo, Italia, tomada del libro del historiador naval capitán de fragata Manuel I. Vegas. pp. 343-344).

A pesar de que su actuación lo convirtió en una figura gravitante de la Marina de Guerra del Perú, que en aquellos días vivía su hora más gloriosa, poco se ha escrito sobre la vida del almirante Gárezon. Salvo breves notas biográficas en publicaciones conmemorativas o en diccionarios de personajes nacionales, su biografía se encuentra pendiente. Es más, ninguna unidad ha llevado su nombre hasta la fecha. Incluso a diferentes tipos de unidades de combate de nuestra Escuadra se les ha dado nombres de oficiales de la dotación del legendario navío, que fueran menos antiguos que Gárezon, como Santillana, Diez Canseco o Herrera y, dicho sea de paso, ninguno llegó a ser almirante. Incluso algunas de nuestras corbetas misileras fueron bautizadas con los apellidos de oficiales de la *Unión,* como Sánchez Carrión y Larrea.

En estas líneas he reunido alguna información que puede servir a aquel historiador que se interese por desarrollar un trabajo biográfico del contralmirante Gárezon, auxiliado por su conocimiento y experiencia profesional. Un trabajo de esta índole tendría importante significación para la historia naval de nuestro país.

En el Servicio Naval antes de la ruptura de la Paz

La incorporación a la vida naval de Pedro Gárezon Thomas, con apenas catorce años, se formalizó con Resolución Ministerial del 4 de febrero de 1865[2], firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada José Allende, en cuyo texto se consigna que el candidato tenía las cualidades necesarias para ser admitido en el Colegio Militar, centro de instrucción que hasta hacía dos años antes se conociera como "Colegio Militar y Naval", y que había sido reorganizado por decreto supremo. De él debían egresar las futuras promociones tanto de oficiales del Ejército como de la Marina, los cuales luego de estudiar en los primeros ciclos las mismas materias, eran posteriormente divididos en secciones navales y militares. Allí Gárezon, junto con otros jóvenes de su generación, se convertiría en oficial de la Marina de Guerra del Perú, al egresar como guardiamarina el 30 de marzo de 1867, graduación que se oficializaría por Resolución Ministerial, firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada Pedro Bustamante. El Colegio Militar, según refiere el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, estuvo clausurado desde 1867 hasta 1870 año en que el gobierno del coronel Balta dispuso la apertura de la Escuela Naval, a bordo del vapor *Marañón* [3].

Luego de su graduación, Gárezon es destinado a la fragata *Apurímac,* donde tendría la oportunidad de ejercer la docencia en la Escuela de Grumetes que funcionaba a bordo de aquella unidad. En febrero de 1872 es trasladado al vapor *Marañón*, como se ha señalado, sede de la Escuela Naval del Perú. Ejerce el

2 Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú (AHM).

3 Ortiz, Jorge. *Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada.* Imprenta de la Escuela Naval del Perú. La Punta, 1981. p. 37.



Teniente Primero Gárezon en los días previos al inicio de la campaña naval de la guerra del Pacifico.

comando y la dirección de ambas dependencias el capitán de navío Camilo Carrillo, antiguo oficial superior de la Armada y también miembro del Partido Civil, muy vinculado al área de instrucción en la Marina de su tiempo, quien a mediados del año siguiente hubo de dejar los dos cargos, para ocupar la cartera de Hacienda y Comercio, cuando el citado partido político gobernaba por primera vez el Perú (1872-1876). El comandante Carrillo dictaba los cursos de Astronomía y Factoría Naval hasta que fue designado Ministro de Estado. El segundo de la Escuela era el capitán de corbeta Manuel Melitón Carvajal, futuro compañero de Gárezon en Angamos, quien enseñaba la asignatura de Análisis e Hidrografía. El último comandante del Glorioso Monitor fue designado para instruir a los alumnos del primer año en Aritmética Práctica (en los primeros tiempos de la Misión Norteamericana, se les cambiaría la denominación de "alumnos" por la de "cadetes"), mientras que el capitán de corbeta Manuel Espinosa, más tarde sobreviviente de la batalla de Arica, en Pilotaje y Aritmética Naval. Cabe destacar que en el año académico de 1873 se incorporaron al plan de estudios de la Escuela los cursos de Derecho Internacional Marítimo, Táctica Naval e Hidrografía.

Entre los alumnos que diariamente asistían a clases a bordo del *Marañón* en ese año, se cuentan a Fermín Diez Canseco, quien llegó a ser capitán de fragata y murió joven algunos años después de Angamos, y el teniente Jorge Velarde, quien murió combatiendo en Iquique. También se encuentran el futuro capitán de navío Eulogio Saldías, distinguido oficial que integró la dotación del monitor *Manco Cápac* en la defensa de Arica y fue padre de uno de los marinos de guerra más importantes de nuestra historia naval, el vicealmirante Roque Saldías, protagonista principal de una época muy importante para la Armada del Perú. Otro alumno de la Esuela Naval de 1873 fue Juan Manuel Ontaneda, quien con los años se convertiría en nuestro primer ministro de Marina.

Gárezon continúa su carrera sirviendo en el vapor *Tumbes,* en la fragata *Independencia* y en la corbeta *Unión*, entre noviembre de 1869 y agosto de 1871. En 1874 es teniente segundo efectivo a bordo del monitor *Huáscar* a órdenes del Capitán de Navío Miguel Grau. En los años siguientes forma parte de la dotación del transporte *Limeña* y nuevamente de la fragata *Independencia,* tal como figura en su legajo personal. Como se puede apreciar, Pedro Gárezon llega a servir a bordo tanto de unidades de primera línea, como de unidades auxiliares de la Escuadra de aquel entonces.

La guerra en el mar

Al iniciarse las tensiones entre Bolivia y Chile a mediados de 1879 el teniente primero graduado Pedro Gárezon, se hallaba a bordo de la fragata *Independencia*, buque que se encontraba amarrado a muelle en la condición de inoperativo, puesto que sus calderas esta-

ban desmontadas y en reparación. Al respecto, en su importante obra sobre la campaña naval perteneciente a la colección de *Historia Marítima del Perú*, recientemente publicada, el contralmirante Melitón Carvajal Pareja afirma que en 1878, la fragata entró en un período de completa inactividad, al iniciar en el Callao el cambio de calderas, cuya terminación estaba por producirse en marzo del año siguiente[4].

A medida que la crisis iba escalando y se hacía inevitable el ingreso del Perú al conflicto, la dotación del blindado, cuyo comandante era el capitán de navío Juan Guillermo More Ruiz, héroe de la batalla de Arica, preparaba la unidad contra el reloj, para poder incorporarse a la Primera División Naval peruana en las mejores condiciones posibles. A los pocos días de comenzada la Campaña Naval, se produce el combate naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879. Respecto a este hecho de armas, el historiador naval Jorge Ortiz recoge la versión del mismo teniente primero Pedro Gárezon Thomas, quien consigna en el diario de la campaña naval, lo siguiente:

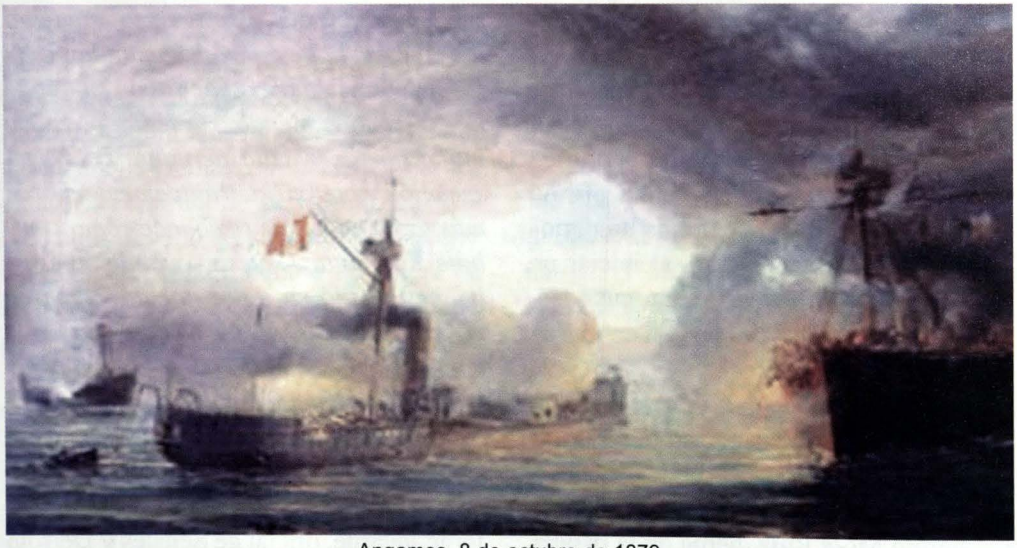
"... casi media hora después de iniciado el cañoneo sobre la corbeta Esmeralda *y la cañonera chilena* Covadonga *arribó a la zona de combate la* Independencia, *pero lo hizo con tanta velocidad que llegó a cruzar la proa del monitor e interponerse entre él y los buques contrarios. Ese preciso momento fue aprovechado por el comandante de la* Covadonga *para escapar con su buque hacia el sur, siendo perseguido en su huida por la fragata peruana. Esta persecución concluiría trágicamente horas más tarde en lo que se conoce como combate de Punta Gruesa, cuando nuestro buque encalló en un obstáculo submarino no señalado en las cartas y la nave contraria viró en redondo para cañonear a los sobrevivientes"* [5].

Perdida la *Independencia*, el teniente Gárezon es trasladado al *Huáscar*, para ocupar el puesto del teniente segundo Jorge Velarde, oficial de Señales y Derrota del buque insignia de la Primera División Naval, quien falleciera durante el combate en aguas de Iquique como se ha señalado. En efecto, luego de haberse ordenado al comandante More que procediera a embarcarse con los sobrevivientes de su buque en el transporte *Chalaco* para proseguir a Arica, el comandante de la Primera División Naval, Capitán de Navío Miguel Grau, informa al comandante general de Marina, contralmirante Antonio de la Haza, quien despachaba en el Callao, con oficio de fecha 7 de junio, que el teniente primero Pedro Gárezon y el teniente segundo Enrique Palacios, además de algunos tripulantes de la naufragada fragata, se les había destinado al *Huáscar*, por orden del director de la Guerra, general de división Mariano Ignacio Prado[6].

4 Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004., Tomo XI volumen 1. p. 155.

5 Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003. pp. 196, 197.

6 Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar*. Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977. p. 38.



Angamos, 8 de octubre de 1879

Cabría preguntarse qué hacía a más de mil kilómetros del teatro de operaciones marítimo –en un tiempo en que las comunicaciones a distancia se hacían a través de escuetos telegramas– el oficial de marina de mayor antigüedad en aquel momento, en vez de estar participando del planeamiento y de la toma de decisiones en el mismo puesto de comando del director de la Guerra.

Sin lugar a dudas, muchas debieron ser las experiencias y circunstancias que vivieron los marinos del *Huáscar* durante los extenuantes meses de campaña, donde hay que considerar además de la abnegación desplegada y el profesionalismo puesto a prueba real, las tensiones, la fatiga, a veces el desconcierto, o la nostalgia por la familia. De la rutina de a bordo y de las vivencias de la dotación poco se conocía hasta hace tres años, cuando fue obsequiada una reproducción del Diario de Bitácora del Monitor *Huáscar*, al entonces comandante general de la Marina, almirante Ricardo Arboccó Liceti, por el que en ese momento fuera comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante Miguel Ángel Vergara, en visita que la primera autoridad nombrada hizo al vecino país del sur. Este documento proporciona interesantes detalles de la vida a bordo del gran navío peruano.

Uno de los tantos hechos consignados en el historial, corresponde a la visita que hiciera a bordo del monitor, el almirante británico Algernon M. de Horsey, el 26 de julio de 1879. El teniente Gárezon, hallándose de guardia, registra la visita en la bitácora, estando el buque fondeado frente al puerto de Arica. Esta visita, que prácticamente no se conocía, es bastante significativa por la razón de que aquel almirante, quien había sido comandante

de las Fuerza Naval Británica en el Pacífico unos años antes, combatió al mando de un escuadrón de dos buques contra el Monitor *Huáscar* rebelde, en lo que se conoce como el combate naval de Pacocha, el 29 de mayo de 1877. Suponemos que el almirante inglés tenía mucho interés por conocer a un antiguo adversario que le había causado serias dificultades en el combate, y que le había valido duras críticas y hasta un proceso disciplinario en su país.

El *Huáscar* continuó el resto de la campaña, siguiendo la estrategia naval de la guerra del *corso*, hasta que le fue inevitable enfrentarse con la escuadra enemiga en batalla decisiva, pues en Punta Angamos, el miércoles 8 de octubre de 1879, se midieron por primera y última vez, los principales componentes de los poderes navales de ambas naciones. No es mi intención abundar sobre el mencionado hecho de armas, que por demás su estrategía es un interesante material de estudio respecto de la evolución de la táctica naval. Sin embargo, estimo conveniente recoger algunos testimonios e impresiones de aquel punto culminante para el desarrollo de la guerra en el mar que significó Angamos. En primer término, el del propio Almirante Gárezon, en un memorándum escrito el 4 de setiembre de 1890, referente a la ubicación de los restos del Gran almirante, dice lo siguiente:

"Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, sólo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero .Eso fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde ...Como el teniente Goñi –oficial chileno– se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro Contralmirante; el llamó a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote".

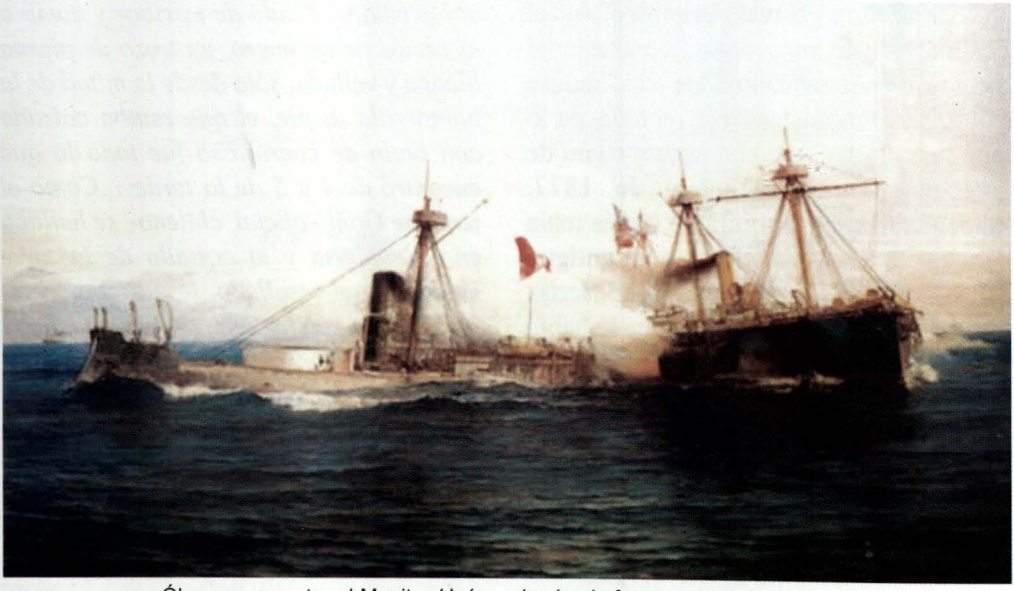
Más adelante detalla:

"Al entrar en combate el Contralmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletot de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de capitán de navío, ***calada la gorra*** *con placa y calzaba botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcíbar, quien se cuenta entre los héroes del combate que perdieron la vida poco antes de entrar en combate. El Contralmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de Contralmirante"*[7].

En la carta que cito al inició de este artículo dirigida a una revista parisién en 1923, respecto de las características del enfrentamiento entre blindados, Gárezon recuerda:

"El Cochrane, uno de los seis buques enemigos, fue el que más estrechó su distancia, que llegó hasta cien metros cuan-

7 A corta distancia.



Óleo que muestra al Monitor *Huáscar* haciendo fuego contra el *Cochrane*

do el Huáscar *lo atacó con su débil espolón, lo que evitó hábilmente el comandante Latorre, maniobrando con sus dos hélices librando el choque. Puede decirse que este combate fue a toca penoles** ".*

Prisionero sobre la cubierta de su buque, el Comandante del *Huáscar* aclara al oficial enemigo que toma posesión del Insignia peruano, que el pabellón bicolor no ha sido arriado en ningún momento, con lo que estaba dejando claro que el *Huáscar* no se había rendido. Su captura se debió a la imposibilidad material de continuar su defensa. En su carta de rectificación al general francés, el contralmirante Gárezon dice lo siguiente:

"En mi carácter de oficial de Derrota del Huáscar, y último comandante en Angamos, no puedo dejar de protestar en lo que se refiere al Pabellón; pues yo y los tres oficiales de guerra que me acompañaron hasta los últimos momentos resolvimos sucumbir hundiendo la nave antes que rendirnos. No cabía ningún otro proceder después de los ejemplos de heroísmo que nos legaron, el Almirante Grau, el Segundo Comandante Elías Aguirre y los oficiales que sucedieron en el mando del Huáscar".

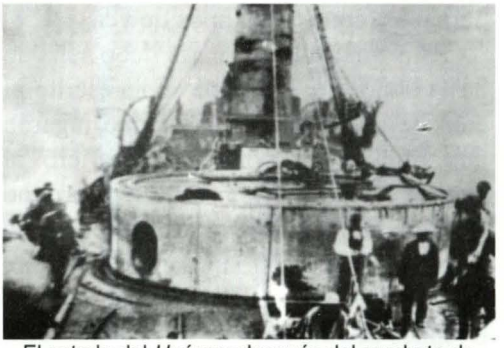
Cabe destacar que en los últimos tiempos algunas páginas *web* recogen versiones y testimonios de la Guerra del Pacífico entre los que destaca una carta del médico del *Cochrane*, Rodolfo Serrano, hermano del teniente Serrano, quien muriera en la cubierta del *Huáscar* al lado del valeroso capitán Prat, frente a Iquique. Este médico que atendió a

* A corta distancia.

Enrique Palacios ya moribundo, cuestiona el valor de los oficiales a los cuales el hierro enemigo no logró alcanzar, entre ellos a Carvajal y a Gárezon. La carta va dirigida a Benjamín Vicuña MacKenna (1831 - 1886), destacado político e historiador chileno, amigo personal del fundador del civilismo, Manuel Pardo y del propio Grau.

Vicuña publicó una obra sobre la campaña de Tarapacá al año siguiente del combate, habiendo incluso tenido la oportunidad de entrevistar a algunos de los prisioneros peruanos que dotaron el Monitor la gloriosa mañana del 8 de octubre. Respecto a la conducta del Gran Almirante y de los Oficiales de dotación consigna:

"Los oficiales superiores del fiero monitor desplegaron indisputable bizarría, y de ella dieron generoso e instantáneo testimonio sus propios vencedores. Fue sobre todas digna de alabanza la conducta del capitán Aguirre, más sinceramente llorado por sus compañeros de armas que el valeroso pero a veces adusto contralmirante Grau, y así mismo se encomió con particular elogio por los nuestros el heroísmo del teniente Palacios, en el cual la estirpe chilena no constituía privilegio de bravura, porque en todo suelo saben cobrar aliento almas de suyo levantadas... Pero la pérdida de mayor dolor y trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente y con justicia Chile, fue la del noble capitán que había sido el más asiduo y el más esforzado adversario de nuestras armas pero que no había consentido jamás en marcharse con un acto de cobardía, menos aún con una sombra de inhumanidad, porque los que le hacen reproche de su conducta en Iquique olvidan las terribles circunstancias de guerra y de presión en que en tal caso se hallara".



El estado del *Huáscar* después del combate de Angamos. Vista de la torre giratoria.

Sobre Gárezon, el historiador chileno dice que *cupo el mando del desmantelado barco al teniente don Pedro Gárezon, mozo al parecer bravo, pero al parecer, jactancioso.*

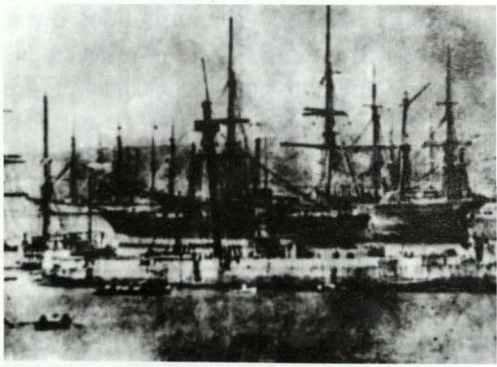
Debo añadir que para analizar las versiones dadas por aquel médico, muchas de ellas inexactas, debe considerarse que su hermano había sido muerto por los marinos enemigos que tuvo que atender en Angamos, por tanto es evidente la poca simpatía que tenía hacia la Marina enemiga, lo cual hace que su carta del 19 de marzo de 1880, y sobre todo por la cercanía a la pérdida del familiar, sea poco objetiva para el estudio de los hechos, en lo que se refiere al drama humano, más que a la táctica empleada y los resultados obtenidos, tanto es así que el propio Vicuña no los considera al emitir sus juicios sobre los combatientes

peruanos, como acabamos de ver.

Para finalizar esta parte debo señalar, hasta donde sé, que nada se ha escrito ni considerado sobre el papel que jugaron dos oficiales a bordo. Me refiero al capitán de infantería Mariano Bustamante Mantilla y al capitán de la Columna Constitución, Manuel Arellano.

Después de Angamos

Conducido prisionero a Chile, Gárezon permaneció en el pueblo de San Bernardo poco más de tres meses hasta que es canjeado y regresa a Lima los primeros días de 1880. A los diez días de hallarse en esa condición, es ascendido a teniente primero efectivo. Un mes después se le emitía el despacho de capitán de corbeta. Incorporado a filas es destinado al transporte *Oroya* como segundo comandante y luego al monitor *Atahualpa* con el mismo cargo a órdenes del capitán de navío graduado Juan José Raygada Oyarzábal. A bordo de esta unidad, el comandante Gárezon se cuenta entre los defensores del puerto del Callao hasta que por decisión de la Superioridad, encabezada por aquellos días por el veterano capitán de navío Manuel Villar, los restos de la Escuadra nacional son hundidos al norte del primer puerto del país, evitando así que estas unidades cayesen en manos del enemigo que acababa de vencer a las fuerzas militares que defendieron Lima, el 15 de enero de 1881 en los campos de Miraflores. En medio del caos que se vivía en Lima y en el Callao, el monitor



Estado en que arribó a Valparaíso el Monitor *Huáscar* después del combate de Angamos

Atahualpa se fue a pique. Los restos de esta unidad aún no han sido encontrados.

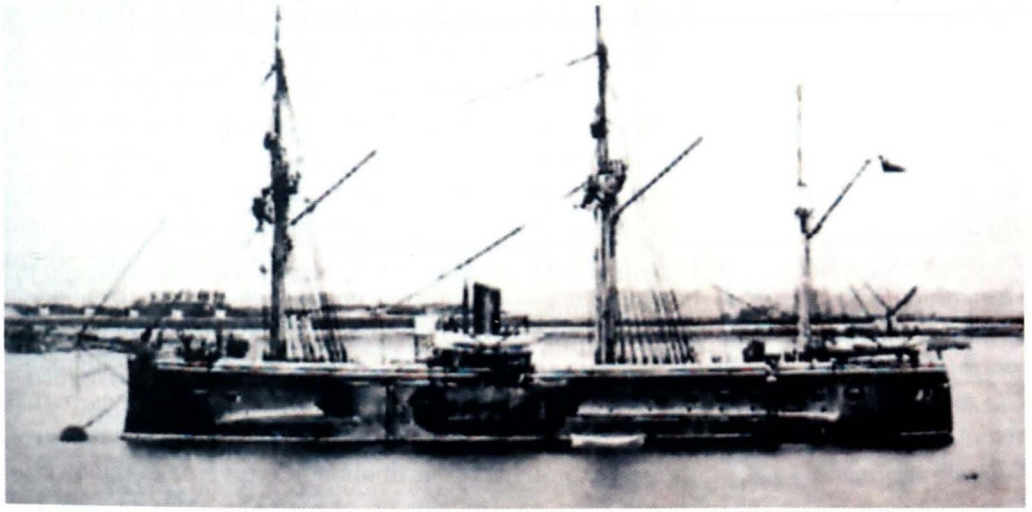
El comandante Gárezon queda sin colocación durante los primeros días de la ocupación. Poco después participa en la elección del presidente provisorio de la República, luego de la huida de Piérola al interior del país, cargo que recaería en el jurista Francisco García Calderón, reconocido miembro del civilismo, luego de ser elegido por votación en asamblea de ciento catorce ciudadanos, entre los que figuraba Pedro Gárezon, cuya acta tiene fecha 22 de febrero de 1881[8]. En marzo de ese año es nombrado edecán del Presidente de la República, cuyo gobierno despacha en la Magdalena, a las afueras de Lima. Tras la caída de este régimen, y la detención de García Calderón por las autoridades enemigas que controlaban la capital, por negarse a firmar la paz con cesión territorial, el capitán de corbeta Pedro Gárezon se ofrece voluntariamente para acompañar al presidente García Calderón en su

8 García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio*. Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949. p. 35

destierro. A los pocos días Gárezon se embarca en el blindado *Cochrane*, con el mandatario, y con su canciller, el doctor Manuel María Gálvez, hermano del héroe de 1866. Era el 7 de noviembre de 1881. Aquel marino volvía a convertirse en prisionero del enemigo, esta vez por voluntad propia. Al respecto García Calderón en sus *Memorias del Cautiverio* refiere lo siguiente:

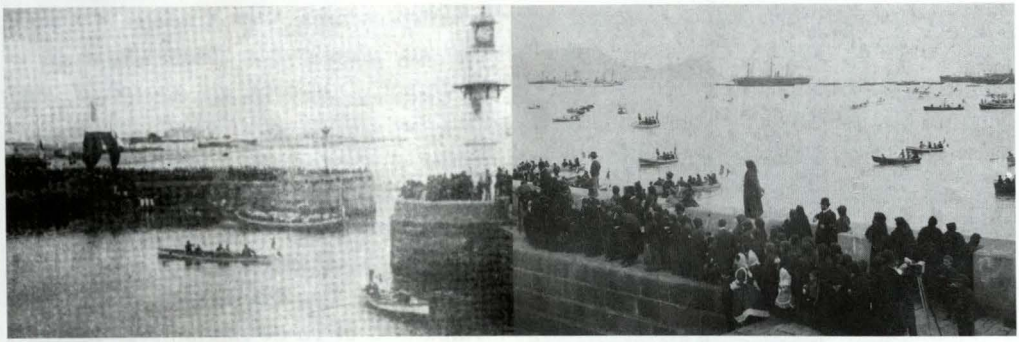
"Durante este plazo, los que habían sido mis edecanes, tuvieron la amabilidad de exigirme que eligiera uno de ellos para que me acompañara en el destierro; y cuando más embarazoso me hallaba para hacer esta elección, el comandante d. Pedro Gárezon se presentó a bordo con su equipaje, provisto de la orden correspondiente del Cuartel General chileno, para que se le recibiese en el Cochrane. *Con esto, me ahorré la pena de tener que elegir una de varias personas a quienes se estima igualmente, desairando a las demás"*[9].

Ese mismo día zarpan hacia Pisco donde debían transbordar al transporte *Chile.* Los tres personajes llegarían a Valparaíso el 16 de noviembre. Gárezon acompañó varios meses al presidente cautivo en territorio enemigo. Obligado a apartarse del presidente, en enero de 1883, el comandante Gárezon regresa al Perú, y se incorpora al gobierno del contralmirante Lizardo Montero, quien en su condición de Primer Vicepresidente de la República, tiene a su cargo el Poder



Blindando *Blanco Encalada*, una de las dos unidades que constituian el cimiento del poder naval al que debió enfrentar el Gran Almirante Grau y su buque. Llevaba el nombre del Vicealmirante Manuel Blanco Encalda (1790-1876), marino de origen argentino que sirvió tanto en la Armada del Perú como en la de Chile, en los primeros tiempos republicanos. Llego a ser presidente de Chile y comandó una de las expediciones que enviara el vecino país del sur con la finalidad de acabar la primera guerra en la que ambos países se enfrentaron, la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

9 Ídem. pp. 91, 92



Imágenes del Muelle de Guerra del Callao, 1ro. de setiembre de 1889. En ellas se aprecia al pueblo de Lima esperando el desembarco de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico repatriados.

Ejecutivo en reemplazo de García Calderón. Sobre este punto, el mandatario secuestrado por el invasor recuerda que, ante su negativa de aceptar la paz, el enemigo lo presionó con hostilidades, tales como enviarlo a un lugar indigno para un Presidente de la República, en una población llamada Quillota y luego le quitó a su edecán:

"El señor Gálvez apreciando con seriedad lo que nos pasaba, no pudo menos que formular grave censura contra los autores de tanta vejación; y el bravo Comandante Gárezon hubiera destruido a cañonazos nuestro "precioso" alojamiento si hubiera tenido la posibilidad de hacerlo... la orden que se dio al Comandante Gàrezon de separarse de mí y salir de Chile, o constituirse prisionero en Chillán, lugar de confinamiento de varios peruanos".

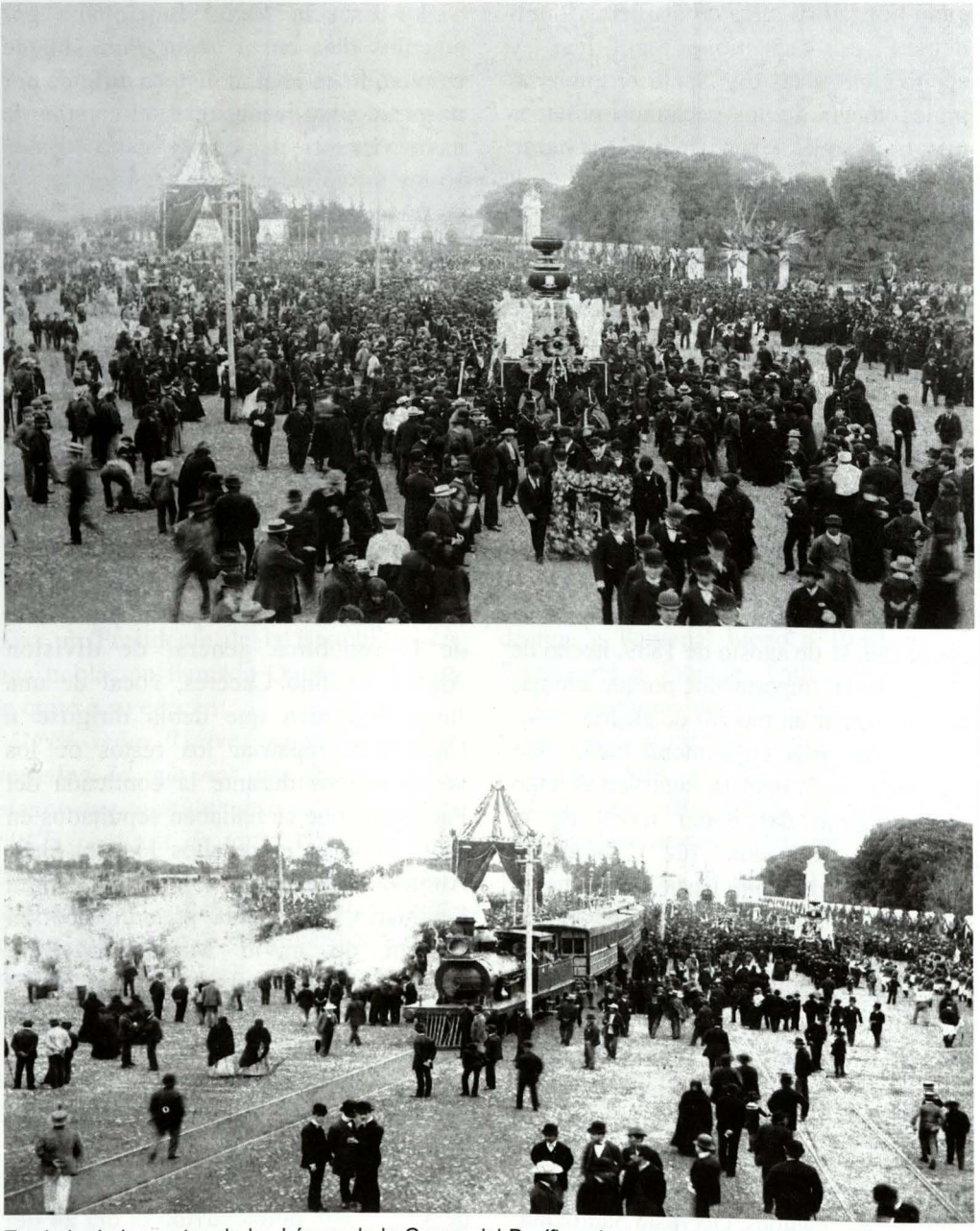
Poco después, Gárezon es elegido diputado por Lima en la legislatura convocada en Arequipa por el presidente Montero, representación que ejerce hasta julio, en que es nombrado Ayudante de Campo del Contralmirante, desempeñándose como tal hasta el 22 de septiembre de 1883 en que queda sin colocación. Desde el 8 de octubre de ese año es capitán de fragata efectivo.

Luego de ser nombrado Interventor Fiscal en Chucuito en julio de1884, se le destina a Panamá, luego a Burdeos, y finalmente a Francia -entre febrero de 1885 y octubre de 1888- para cumplir misiones diplomáticas como cónsul general del Perú en los citados países. Estando aún en Europa, es nombrado segundo comandante del crucero *Lima (*ex *Sócrates),* el mismo que fuera adquirido por colecta nacional realizada en 1879, luego de la pérdida del glorioso monitor, unidad que debió de llamarse *Almirante Grau* y llegar a costas peruanas durante el transcurso de la guerra, con la finalidad de revertir el balance de fuerzas en el mar. Cabe preguntarse por qué este buque no llevó el nombre del Gran Almirante, aun cuando esa fue una de las consideraciones iniciales de la Junta Patriótica que gestó su adquisición. El crucero o cañonera *Lima*, como se le llamaba indistintamente, estuvo embar-

gado por varios años en astilleros londinenses por cuestiones políticas y económicas a las que apeló el gobierno inglés luego de los reclamos chilenos para no permitirle participar en la Guerra del Pacífico, junto con su gemelo el ex *Diógenes,* al cual se le llamaría *Callao.*

Como el gobierno dispusiera el embarque de solo tres oficiales subalternos para esta primera unidad de combate de la Marina de la postguerra, el capitán de fragata Gárezon además del cargo al que fue designado hubo de desempeñarse como oficial de guardia en la mar y hasta de comandante, ya que durante la travesía hacia el Callao, el capitán de navío Ruperto Alzamora, comandante de la unidad estuvo enfermo. Este buque, fondearía en el primer puerto del país, la noche del 31 de agosto de 1889, hecho de trascendental importancia, porque además de representar un motivo de alegría inusitado en un país cuya moral había sido socabada por la derrota, significó el lento resurgimiento del poder naval de la República. Gárezon fue Segundo Comandante del *Lima* hasta los primeros días de setiembre de 1889, cuando el Mayor de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao, máxima autoridad de la Armada después del Director de Marina, le comunicó oficialmente su cambio de colocación a la Escuela Naval, como secretario, bibliotecario y profesor. Es relevado en el cargo por un antiguo compañero de la guerra y sobreviviente como él de Angamos, Gervasio Santillana, quien había sido recientemente ascendido a capitán de corbeta.

La Escuela Naval funcionaba por aquellos días en el vapor *Perú,* buque convertido en pontón. Estaba dirigida por un prestigioso profesional, el capitán de navío Gregorio Casanova, cuyo valioso aporte sirvió para impulsar la formación de los primeros jóvenes que después de la guerra decidieron unir sus destinos a los de nuestra Institución, en época tan dura y de tan escasos medios materiales. Esta labor de reconstrucción, a la que contribuyó Gárezon directamente, además de difícil y ardua, es sin duda la actividad más trascendente en la Marina de Guerra de aquel período, que concluiría con la llegada de los nuevos cruceros en 1907. Un año después, el 10 de junio de 1890, Pedro Gárezon es nombrado por resolución suprema firmada por el presidente de la república general de división Andrés Avelino Cáceres, vocal de una Junta Patriótica que debía dirigirse a Chile para repatriar los restos de los héroes caídos durante la contienda del Pacífico y que se hallaban sepultados en suelo chileno, entre ellos los del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario. Esta junta presidida por el capitán de navío Manuel Melitón Carvajal, figura memorable de nuestra Armada y también héroe de Angamos, zarpó hacia Valparaíso a bordo del crucero *Lima,* una vez acordada la repatriación de los restos de nuestros combatientes. El crucero peruano se hace a la mar el 24 de junio de 1890, en demanda de Valparaíso, donde arribo el día 24 del mismo mes. Al término de esta importante comisión, el *Lima* fondeó frente al



Traslado de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico al cementerio general de Lima. En ambas imágenes se puede apreciar la multitudinaria participación en este hecho trascendental de nuestra historia, del pueblo de Lima. En este acontecimiento el entonces capitán de fragata Pedro Gárezon jugó un importante papel.

Callao, el 14 de julio de ese año. Al arribo de los buques en comisión, se realizaron imponentes actos solemnes para el traslado de los restos de los héroes nacionales al Cementerio General, habiéndose declarado duelo nacional por dos días[10].

Poco después, el comandante Gárezon parte por segunda vez en misión diplomática a Europa, habiendo sido nombrado cónsul en Burdeos, para posteriormente cumplir funciones de cónsul en Génova, Italia. Vuelve a filas el 12 de noviembre de 1899, como Vocal de la Junta Calificadora de Marina, luego es designado Vocal de la Junta Superior de Marina y posteriormente, en agosto de 1900, es nombrado Jefe Encargado del crucero *Lima* que, por aquellos días, se hallaba convertido en pontón por haber quedado inoperativas sus máquinas, disponiéndose el retiro de la artillería de a bordo[11]. Este hecho lamentable se suscitó pese a los constantes informes que elevase al gobierno la Comandancia General de la Escuadra para que se asignasen los fondos necesarios para recuperar a la unidad.

Estando nuevamente sin colocación y luego en la condición de indefinido, lo que hoy definiríamos como sin empleo, es llamado al servicio para desempeñarse interinamente como Director de la Escuela Naval el 8 de noviembre de 1902, en reemplazo del contralmirante Manuel Villavicencio Freyre, quien había sido nombrado por el presidente Eduardo López de Romaña, Ministro de Guerra y Marina. Nada fácil debió de haber sido el reto que significaba asumir un cargo de esa responsabilidad en una época llena de tantas dificultades y limitaciones, como lo fue el proceso lento de resurgimiento institucional. Mantener la disciplina y la voluntad de sacrificio en una Armada que luchaba por su supervivencia, y que a duras penas podía ofrecer a la juventud peruana unas cuantas unidades -en realidad todas era mercantes artillados excepto la *Lima*- para ejercer aquella noble profesión destinada a salvaguardar la patria en el mar, que además contaba con muy escasos empleos y con paga exigua, seguramente fue una tarea ardua y complicada.

Y así fue. Los problemas para Gárezon se iniciaron nada menos que con su segundo, el teniente primero Lizardo Reyes, oficial indisciplinado, quien según un informe del propio Gárezon, se atrevía a desobedecer las órdenes del prestigioso jefe, al punto de expresarse a menudo y públicamente en la cámara de oficiales en contra del director, incluso llegaría a calificar de "sainetes de ópera bufa", a unos ejercicios de fuego que Gárezon mando practicar a los alumnos de acuerdo al Reglamento y que aquel ordenó que se suspendieran. Enterado Gárezon, lo arresta, y basándose en el Reglamento de la Escuela Naval lo suspende, previo enfrentamiento. Luego,

10 Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000. p. 59

11 Ídem, p. 63

informa al escalón superior, que en ese momento recaía en el capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar, Director de Marina del ministerio respectivo. Este jefe, con quien Gárezon tenía viejas diferencias desde tiempos de la guerra, lejos de aprobar el proceder del director de la Escuela Naval, a favor de la disciplina interna, ordenó la reposición del oficial en su puesto. Gárezon acató, pero las diferencias continuaron, sin que el director lograse obtener la separación del indisciplinado oficial de la Escuela Naval.

A mediados de diciembre de 1903, Gárezon presenta su renuncia, siendo nombrado para relevarlo el capitán de navío Toribio Raygada. Durante la gestión del ultimo comandante del *Huáscar*, se puso énfasis en la disciplina y en el mejoramiento pedagógico de la instrucción en la Escuela Naval. Sus ideas para mejorar la instrucción en la Escuela Naval se pueden apreciar en la memoria que presentara al Ministro de Guerra y Marina a través de la Dirección de Marina, en febrero de 1903. En ella el capitán de fragata Pedro Gárezon recomienda al gobierno que se continúen con los viajes de instrucción para los alumnos que han terminado el programa de la Escuela, para lo cual consideraba que al embarcarse debían de llevar un diario de navegación donde dejasen constancia de sus trabajos hechos durante la navegación, y que servirían después para la respectiva evaluación. El alumno, según su idea, tendría que consignar también sus apreciaciones científicas relativas al viaje y sus circunstancias. Gárezon pensaba también que al arribar a puerto extranjero, los alumnos, ayudados por los cónsules respectivos debían de visitar los establecimientos científicos y los astilleros. Asimismo, recomendaba que el más caracterizado de los alumnos llevase el encargo de buscar y comprar libros para la biblioteca de la Escuela.

Por otro lado, lamentando la falta de un buque escuela, el comandante Gárezon recomienda que el resto de alumnos se embarque en las barcas que hacían cabotaje en nuestro litoral, con la directa supervisión de los oficiales de dotación de la Escuela. Según el último comandante del *Huáscar*, no debía escatimarse esfuerzos en conseguir que al egresar los alumnos de la Escuela Naval lo hiciesen con la mayor suma de conocimientos posibles, puesto que *serán oficiales en quienes el Perú podrá confiar su Pabellón que llevarán con todo acierto de un mar a otro, de poniente a oriente, y sabrán hacerlo respetar.*

A reglón seguido, el héroe de Angamos nos lega un mensaje que debemos tener siempre presente, producto de haber vivido en carne propia la escasez de material en tiempos de guerra: "*Sensible que ahora no haya los buques suficientes, ni las condiciones necesarias; pero no debemos desmayar en tener siempre Oficiales instruidos. Los buques se compran, el personal necesita tiempo que no se puede comprar para formarlo y educarlo*".

Otro aspecto importante mencionado por Pedro Gárezon es, reiterarnos, la disciplina y el apego al reglamento, que él profesaba y que había sido una constante

en el proceder de su antiguo Comandante en el monitor *Huáscar*, el otrora Capitán de Navío Miguel Grau. Escribe el director de la Escuela Naval que *"la disciplina es la base de toda institución, sobre todo de las marinas militares, por lo tanto, tolerar faltas disciplinarias, por insignificantes que ellas sean, es autorizar que se cometan mayores"*.

Entre los que fueron alumnos de la Escuela Naval durante la gestión del comandante Gárezon, destacan Tomás Pizarro Rojas, Alejandro Vinces Ubillús, Héctor Mercado Silva, Carlos Rotalde Gonzales del Valle y Federico Díaz Dulanto, más tarde distinguidos oficiales almirantes, a quienes tocaría cumplir importantes roles en la Armada del Perú de la primera mitad del siglo pasado.

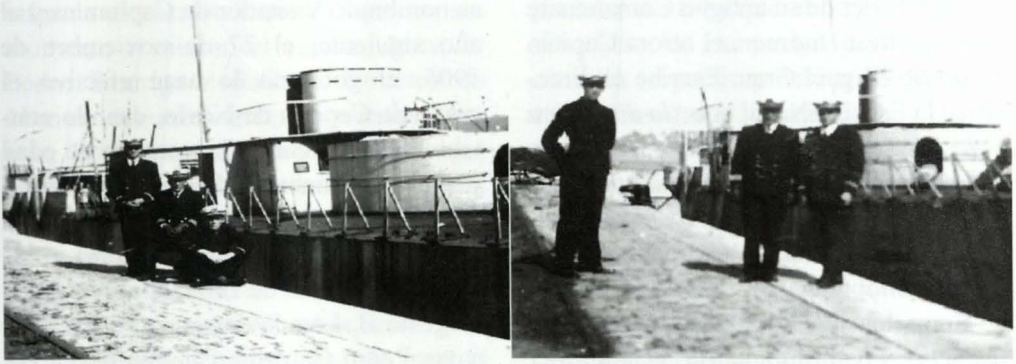
Por más de un año Gárezon queda sin colocación, hasta que en febrero de 1905 es nombrado Visitador de Capitanías y al año siguiente, el 27 de noviembre de 1906, el gobierno le hace efectivo el grado de Capitán de Navío, cuando contaba con cincuenta y cinco años de edad y se desempeñaba desde pocos días antes, como vocal del Consejo de Oficiales Generales.

El 2 de marzo de 1909, el gobierno de Augusto B. Leguía designa al capitán de navío Pedro Gárezon, Capitán de Puerto del Callao y Comandante Principal de Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao. Este último cargo estaba contemplado en el Título V del Reglamento que regía a la Marina de Guerra por aquel entonces (Reglamento de la Marina Militar: 1890) y que se constituía en una suerte de lo que hoy se denomina Jefatura de Distrito de Capitanías. Así mismo, de acuerdo a la





Elvira Paz Soldán y Martines, esposa del contralmirante Pedro Gárezon,



Esta fotografía nos muestra a oficiales peruanos junto al monitor *Huáscar* cautivo en Talcahuano, Chile, presumiblemente durante la primera visita que realizara la Escuadra nacional después de la Guerra del Pacífico, durante el crucero de verano en 1930.

resolución de nombramiento, se le otorgaba al capitán de puerto del Callao, el mando de la Escuadra Nacional. En esa época no todos los cargos contemplados en el Reglamento estaban dotados, como era el caso de los comandantes generales de Departamento Marítimo, y no existía un mando institucional unificado, puesto que este recaía directamente en el propio ministro de Guerra y Marina. Este Comando General debía ser ejercido por un capitán de navío, su ámbito de acción abarcaba el estamento naval terrestre y el área administrativa, y entre otras funciones debía coordinar con el comandante general de la Escuadra la posesión del cargo cuando el gobierno dispusiese su nombramiento. No existía subordinación de un cargo con el otro, pudiendo ser designado Comandante General de la Escuadra un contralmirante o un capitán de navío.

Al no estar activos los cargos antes mencionados, el confiado al comandante Gárezon era en ese momento el más importante a nivel institucional. Mencionamos estos aspectos organizacionales, porque su desconocimiento dio lugar a una situación enojosa que tuvo que afrontar Gárezon a poco de asumir su comando.

Como se ha dicho, el gobierno otorgó a Gárezon el mando de la Escuadra y además en la resolución respectiva se establecía que los comandantes de los buques quedaban subordinados a su autoridad, tal como se puede leer en el Libro de Registro de la Dirección de Marina de aquel año. Adicionalmente, se le subordinó al Mayor de Órdenes del Callao –suerte de Jefe de Estado Mayor– cargo que según el Reglamento dependía del Comandante General del Departamento Marítimo.

A pesar de subordinarle las unidades de la Escuadra, el gobierno no lo nombró Comandante General de la Escuadra. Esta extraña omisión, hecha por el gobierno, cuyo ministro de Guerra y Marina era el capitán de navío Juan

Manuel Ontaneda, sería tomada como excusa por los comandantes de los buques de la Escuadra para negarse a rendirle honores a su insignia, en una abierta indisciplina que causó un problema serio al interior de la Marina y que trascendió las fronteras institucionales.

En efecto, el comandante general de la Escuadra, en los hechos, capitán de Navío Pedro Gárezon, mediante Orden del Día de fecha 24 de marzo comunicó a la Escuadra que pasaría una inspección con la finalidad de enterarse de su estado actual. La inspección debía de realizarse el día 14. En el documento mencionado, se detallan todos los aspectos relativos a la inspección, que iban desde la comunicación al primer buque a ser inspeccionado un día antes, el uniforme a usarse, la secuencia del saludo, hasta la ubicación de las lanchas. Poco después el capitán de navío con mando de la Escuadra, postergó para el día 21 la inspección a fin de dar un mayor tiempo para que a bordo practicasen todos los ejercicios que se iban a evaluar.

El día 21 de abril, se embarcó en su lancha con insignia de Comandante General de la Escuadra en los hechos. Al atracar al portalón del *Almirante Grau,* no fue recibido con los honores a su insignia que el ceremonial naval establecía. Gárezon llamó la atención al comandante capitán de fragata Numa León, reclamándole por la omisión. El comandante del buque se excusó sosteniendo que de acuerdo al reglamento y por carecer Gárezon de nombramiento de Comandante General, no le correspondían los honores que se le exigían. Sin embargo, Gárezon tenía el mando de la Escuadra y de acuerdo al artículo 788 del referido Reglamento, este disponía que le correspondía honores al Capitán de Navío con mando de Escuadra o División igual que al Contralmirante con mando subordinado, por lo tanto saludo de cañón de 11 salvas.

De inmediato el capitán de navío Gárezon dispuso reunir a todos los comandantes de las otras unidades fondeadas en la bahía (*Coronel Bolognesi,* crucero *Lima y* transporte *Iquitos)* para comunicarles que la inspección se posponía para el día siguiente, y que esperaba que su insignia recibiese los honores que a su alto cargo le correspondían, y que adicionalmente gestionaría ante el gobierno la oficialización del nombramiento de Comandante General, que para los efectos era un formulismo puesto que aquel ya le había otorgado el mando de la Escuadra, tal como lo consigna incluso al momento de otorgarle el ascenso a Contralmirante al año siguiente, como veremos más adelante, al considerar en sus servicios prestados la Comandancia de las Milicias Navales con mando de la Escuadra.

Al día siguiente, el jefe de la Escuadra se embarcó en su lancha, y al atracar al *Iquitos* nuevamente no se le rindieron los honores respectivos. Para ese momento, tal como menciona en su informe el comandante del crucero *Coronel Bolognesi* capitán de fragata Pedro Buenaño, la prensa ya se había enterado



Don Pedro Gárezon Thomas en la época en que fuera ascendido a contralmirante

del incidente previo. En el portalón del *Iquitos* lo recibe el teniente primero Manuel Clavero, puesto que el comandante, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres y su segundo no se hallaban a bordo. Gárezon, que no se andaba con contemplaciones y era de carácter enérgico, destituyó en el acto a los comandantes de las unidades, y se los hizo saber a todos los oficiales de las respectivas dotaciones que le estaban subordinadas, les comunicó su arresto oficialmente con memorándum a cada comandante y, finalmente, comunicó al gobierno su decisión. Este proceder en un momento fue aprobado por el Ministro, pero posteriormente, por las diferentes presiones, el gobierno terminó por desaprobar lo resuelto por el jefe de la Escuadra con resolución del 24 de abril. En respuesta, el veterano jefe presentó su renuncia el día 26. Como refiere Basadre, el ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, hubo de renunciar al puesto por "delicadeza". Ya que era menos antiguo que aquel veterano de Angamos.

En este incidente la prensa hizo escarnio del asunto, como es el caso de la revista *Variedades* que en su editorial del 1° de mayo, atacó tanto al ministro como al comandante Gárezon, en defensa de los comandantes de los buques [12].

En 1910 el Congreso lo ascendió a la clase de Contralmirante, a propuesta del gobierno, por esos días a cargo de Augusto B. Leguia, cuando contaba con cincuenta y nueve años de edad y se desempeñaba como Prefecto del departamento de Lima. Al respecto, la Comisión de Marina, en su dictamen[13], evalúa su larga foja de servicios que alcanza los cuarenta y tres años de servicios efectivos a la Nación, mencionando los cargos desempeñados por el citado oficial superior a lo largo de su carrera. El documento finaliza en los siguientes términos:

"Las remarcables condiciones de tan prestigioso jefe de nuestra Marina de Guerra y su brillante actuación, principalmente en la guerra del Pacifico, justifican ampliamente, en concepto de vuestra comisión, el ascenso para que ha sido propuesto, por lo que creo de su deber proponer que aprobaréis el siguiente proyecto de resolución legislativa:

Excelentísimo Señor.- El Congreso en uso de la atribución contenida en el inciso 13avo del art 59 de la Constitución, ha resuelto aprobar la propuesta de V:E para el ascenso a la clase de Contralmirante, del Capitán de Navío efectivo don Pedro Gárezon".

El almirante Gárezon, después de su breve y accidentado paso al frente de la Comandancia Principal de Milicias Navales, no volvería a ocupar cargo en la Marina, pasando al retiro en mayo de 1915. En efecto, por Decreto Supremo de fecha 31 de mayo del mencionado año, se pasa al retiro por límite de edad a los contralmirantes Manuel Villavicencio, Manuel Melitón Carvajal, Toribio Rasgada y Pedro Gárezon, así como a los

12 Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.

13 Archivo Histórico de Marina. Dictamen de la Comisión de Marina, 21 de octubre de 1910.

capitanes de navío Juan Bautista Cobián, Nicanor Asín, Ramón Sánchez Carrión y Eduardo Hidalgo. Posteriormente, durante el oncenio de Leguía, Villavicencio y Carvajal fueron ascendidos a vicealmirantes en reconocimiento a sus servicios prestados al país tanto en la guerra como en la paz. Cobián también sería ascendido a contralmirante. Al momento de la formalización de su retiro, Gárezon se encontraba en Europa a donde había viajado el año anterior para restablecer su salud, tal como figura en la resolución suprema de autorización, con fecha 5 de mayo. Viviría varios años en Valencia, España, llegando a representar al Perú en varios certámenes científicos internacionales como la Conferencia Hidrográfica Internacional en Londres, en el año 1923.

Apuntes finales

El contralmirante Gárezon había nacido en Lima el 23 de febrero de 1851, hijo de Pedro Celestino Gárezon y de María Thomas, distinguida dama que falleciera en 1889[14]. Estuvo casado con Elvira Paz Soldán y Rivero y tuvo una hija que fue bautizada con el nombre de su madre, tal como anota el doctor José Agustín de la Puente Candamo en su biografía del Gran Almirante Grau[15].

El doctor De la Puente afirma que el suegro de Gárezon fue el jurista José Gregorio Paz Soldán (1808-1875), distinguido hombre público que fuera Canciller de Castilla, de Echenique y de San Román. El matrimonio, cuya fecha no figura en su legajo personal, debió realizarse después del 15 de mayo 1898, fecha en que siendo capitán de fragata firma su ficha de servicios prestados, consignando su soltería. Sin embargo en la recopilación de Guillermo Ugarte Chamorro, que citamos, manifiesta que Pedro L. Gárezon casó con la dama limeña Elvira Paz Soldán, pero que no dejó descendencia[16]. Por otro lado, en una biografía de don José Gregorio Paz Soldán, publicada por uno de sus nietos en 1908, año del centenario de su nacimiento, y reeditada en 1964, Carlos Enrique Paz Soldán afirma que su abuela doña Mercedes Martínez había casado con José Gregorio Paz Soldán y Ureta[17]. Existiendo este dato, podría ser que estemos ante otra Elvira, ya que en aquella época eran comunes los matrimonios entre parentescos cercanos, lo cual se presta para confusiones al momento de establecer genealogías, por lo que la segunda versión de las nombradas sería a mi parecer la que más se ajusta a la realidad.

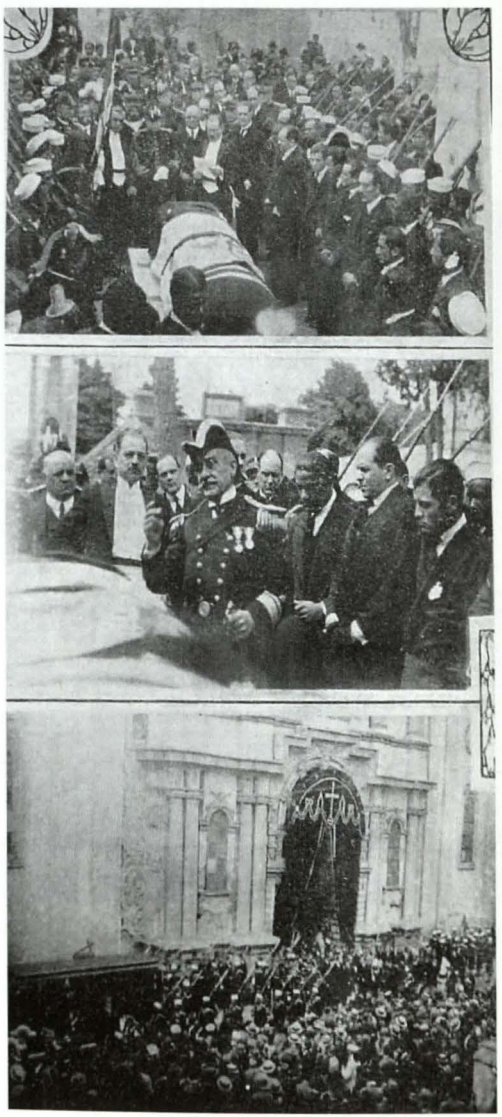
Al día siguiente de su fallecimiento, acaecido la noche del 27 de mayo, cuando contaba con setenta y seis años de edad, mediante decreto supremo firmado

14 Revista *El Perú Ilustrado*. Lima, 1889, pág. 1231.

15 De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau*. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003. p. 404.

16 Ugarte Chamorro, Guillermo. (Compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar*. Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984. p. 106.

17 Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán*. Editorial Ausonia. Lima, 1964. p. 71.



Funerales del contralmirante Pedro Gárezon Thomas, finales de mayo de 1927. Correspondió al contralmirante Federico Sotomayor, sobreviviente de Angamos, dar el discurso fúnebre en representación de la Marina.

por el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio y rubricado por el presidente Leguía, se dispone que se dieran honores fúnebres de Ministro de Marina a don Pedro Gárezon[18]. El contralmirante Federico Sotomayor (1862-1940), uno de los últimos sobrevivientes de la dotación del glorioso monitor –asistió al combate como Aspirante de Marina– tuvo la responsabilidad de despedir en nombre de la Armada del Perú, al que fuera una de las figuras navales más importantes de su tiempo. Afirma una de las revistas de actualidad de la época, que la ceremonia en el Presbítero Maestro de Lima fue imponente, ya que el pueblo limeño, en nombre del pueblo peruano, despidió conmovido a quien había sido el último comandante del *Huáscar* legendario[19].

Años más tarde, durante el gobierno de José Luis Bastamente y Rivero, por Resolución Legislativa del Congreso de la República del 30 de noviembre de 1945, sus restos fueron llevados a la Cripta de los Héroes, donde actualmente reposan[20].

El contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del *Huáscar*, perteneció a una generación de oficiales, a quienes, siendo bastante jóvenes, los sorprendió la guerra en condiciones muy adversas. Algunos de ellos no volverían al Callao. Los que siguieron en el servicio después de la firma de la paz tuvieron que afrontar la dura tarea de reconstruir la Institución, primero en apoyo de sus superiores y después asumiendo ellos mismos esa responsabilidad durante las décadas que aquella empresa tardaría. Muchos, como Gárezon, lo hicieron con patriotismo y dedicación admirables. Tuvieron además que salirle al paso a las limitaciones materiales. La más sensible evidentemente fue la falta de buques de guerra para continuar avanzando en la carrera. Para muchos esta se vio limitada considerablemente, al punto que durante prolongados períodos tuviesen que ausentarse del servicio activo, al no haber empleo para todos, para ser destinados a otras reparticiones del sector público o simplemente remitirse a la vida civil. La carrera entonces se volvió considerablemente irregular. Ya retirada esta generación del servicio y sin duda gracias a su concurso, las aguas volverían a su nivel con jóvenes tanto o más orgullosos de su identidad que aquellos que zarparon del Callao a la guerra, en abril de 1879.

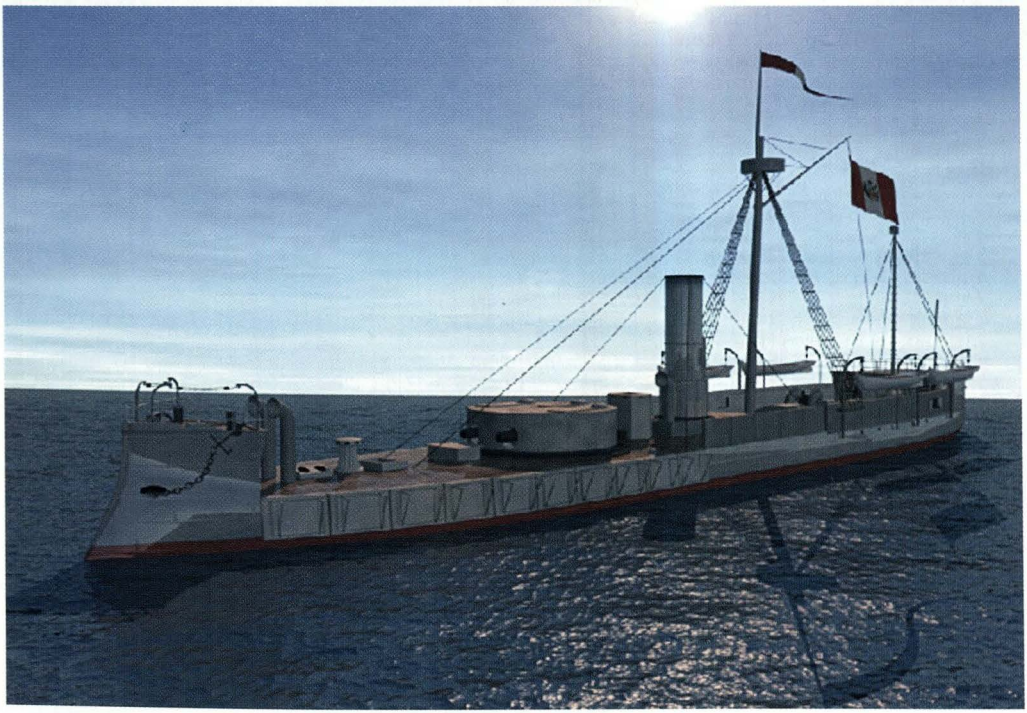
El almirante Gárezon fue un valiente defensor de su patria en su hora más negra, con dignidad encaró al enemigo sobre la cubierta del Glorioso Monitor, del que fuera su último comandante peruano, en una actitud que Vicuña Mackenna calificara de jactanciosa, pero que desde la otra orilla no puede ser vista sino como un memorable gesto de altivez propio del marino de guerra que es consciente de su valía y la de sus superiores, compañeros

18 Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación. Años 1927-1928.* Tomo V. Lima, 1935. pp.190, 191

19 Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.

20 Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977. p. 87.

y subalternos que han luchado hasta la muerte, en medio de la destrucción y de la pérdida de invalorables vidas humanas en ambos bandos. Gárezon no agachó la cabeza, no solamente porque su carácter jamás se lo hubiese permitido, sino porque debió de ser muy consciente del peso que el destino había depositado sobre sus hombros. Esta pendiente que un buque de guerra lleve algún día su nombre. Supo ser digno de la estirpe que fundase el almirante Guise, la que ya va navegando por casi dos siglos. Sean estas líneas para honrar su memoria.



COMANDANTES DEL MONITOR *HUÁSCAR*
(1866-1879)

Ene. 1866 - Jun. 1866	C. de N.	José María Salcedo [21]
Jun. 1866 - Jul. 1866	C. de N.	Lizardo Montero Flores
Ago. 1866 - Set. 1866	C. de N.	José María Salcedo
Set. 1866 - Oct. 1866	C. de C.	Ulises Delboy Méndez
Nov. 1866 - Ene. 1868	C. de N.	Alejandro Muñoz Sologuren
Feb. 1868 -Jul. 1876	C. de F./C. de N.	Miguel Grau Seminario [22]
Ago. 1876 - May. 1877	C. de N.	Federico Alzamora Pequeño [23]
Jun. 1877 - Feb. 1879	C. de C./ C. de F.	Gregorio Pérez Córdova
Mar. 1879 - 8 Oct. 1879	C. de N./ Calm.	Miguel Grau Seminario
8 Oct. 1879	C. de C.	Elías Aguirre Romero
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	José Melitón Rodríguez Pérez
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	Pedro Gárezon Thomas

21. Antiguo Jefe de la Armada peruana de origen chileno. Fue nombrado el 27 de mayo 1964 Jefe de la Misión que debía supervisar en Londres la construcción del monitor y nombrándosele posteriormente comandante de esa unidad. Cuando el *Huáscar* fondea frente a Valparaíso el 6 de junio de 1866 proveniente de Inglaterra, el comandante Salcedo recibe el nombramiento de Comandante General de la División Naval peruana integrante de la Escuadra Aliada de peruano-chilena, con retención del comando del monitor. Luego sería relevado de ambos cargos para viajar al Callao por haber sido nombrado por el gobierno Comandante General de la Marina.
22. Según refiere el capitán de fragata Ortiz, durante el período que el entonces capitán de navío Miguel Grau fue designado Comandante General de la Escuadra de Evoluciones, durante el año 1874, fue relevado del Comando de su buque por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón. Cuando aquel Comando General cumplió su misión y la organización a su mando disuelta, el comandante Grau volvió a asumir el mando del monitor.
23. Entre el 6 y el 31 mayo de 1877 ejerció el comando del monitor *Huáscar*, el capitán de fragata Germán Astete Fernández de Paredes, héroe naval muerto en la Batalla de Huamachuco, última acción militar de importancia de la guerra del Pacífico. Astete junto con varios pierolistas capturaron el monitor por motivos políticos. Al ser ilegal su comando, ya que no medió nombramiento alguno de parte de la autoridad competente para ejercerlo, no lo hemos considerado en la presente relación de comandantes.

BIBLIOGRAFIA

- Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar.* Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977.
- Anónimo. "Semanario para las familias" En: *El Perú Ilustrado*, ed. del 28 de diciembre de 1889. Año 3 semestre II numero 138.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1922-1933.* Sexta edición, Editorial Universitaria. Lima, 1969.
- Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Tomo XI volumen 1. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004.
- Casaretto Alvarado, Fernando. A *la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau.* Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. 5º edición. Lima, 2001.
- Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977.
- Ministerio de Guerra y Marina. *Código de la Marina Militar*, Tomo I y Tomo II. Imprenta del Centro Militar. Lima, 1890.
- De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau.* Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003.
- Marina de Guerra del Perú. *Diario de Bitácora, Monitor Huáscar 1879.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos e Información. Lima, 2005
- García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio.* Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949.
- Gárezon Thomas, Pedro. Legajo Personal. Armada del Perú, Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.
- Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación.* Años 1927-1928. Tomo V. Lima 1935.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval. Historia Ilustrada.* Escuela Naval del Perú, La Punta, 1981.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar.* Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003.
- Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán.* Editorial Ausonia. Lima, 1964..
- Revista *Mundial*, ed. 3 de junio de 1927. Año VII, N° 364.
- Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.
- Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.
- Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.
- Ugarte Chamorro, Guillermo. (compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar.* Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984.
- Valdizán Gamio, José. *Historia Naval del Perú.* Dirección de Intereses Marítimos. Tomo V. Lima, 1993
- Vegas, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú,1821-1924.* 3º ed. Lima, 1978.
- Vicuña Mackenna. Benjamín. *Guerra del Pacífico. Historia de la Campaña de Tarapacá, desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú.* Santiago de Chile, 1880. Tomo II. (Versión publicada en internet).

SIMPOSIO DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Contralmirante (r)
José M. Guillermo García Valdivieso

El Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana nace en el año 1991 [Lima, Perú] como parte de los actos conmemorativos del bicentenario de la Creación de la Capitanía del Puerto del Callao y de la Real Academia Náutica de Lima, instituciones que dieron origen a la Escuela Naval del Perú y la Escuela Nacional de Marina Mercante. Este evento fue un aporte significativo a la agenda de celebración del V Centenario del Descubrimiento de América.

El objetivo perseguido inicialmente, recogía el propósito de reunir a los investigadores e historiadores de temas histórico-marítimos y navales iberoamericanos a fin de que tuviesen la oportunidad de presentar y exponer el alcance de sus investigaciones, así como establecer contactos más estrechos y personales entre ellos que permitan en un futuro cercano un intercambio fluido de información relacionada a estos temas.

El marco de referencia establecido "Iberoamericano" del Simposio, impuso un énfasis mayor en el tratamiento del largo período de historia común compartido por España y Portugal, asentados en la península ibérica, y sus colonias de ultramar en América a partir del siglo XV hasta principios del XIX, sin que ello diera lugar a algún tipo de exclusión en el tratamiento de temas y/o acontecimientos anteriores y posteriores a dicho lapso señalado y que estuvieran o no relacionados con dicha historia común.

Se estableció una estructura por áreas temáticas, la cual fue mantenida a través del tiempo, habiéndose demostrado no solo la bondad de la misma, sino también lo acertado de tal determinación, puesto que dicha estructura se ha venido empleando en todas las convocatorias, que a la fecha suman siete, cada cual más exitosa. La estructura a que hacemos mención contempla lo siguiente:

- El mundo marítimo iberoamericano
- Las ciencias náuticas y su difusión
- El comercio marítimo: siglos XV al XIX
- Exploraciones marítimas
- Las Armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y guerra
- Gente de mar

El éxito alcanzado durante el desarrollo del primer Simposio en Lima fue tan relevante que motivó la institucionalización del mismo, creándose para tal efecto una Secretaría Permanente. Se designó al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como organizador e impulsor del primer certamen. Tan honrosa designación comprometió no solo al Instituto en sí mismo, sino también a todos sus miembros de número, así como a los marinos de todas las épocas y al Perú entero para continuar la ruta trazada en futuras singladuras.

Esta Secretaría Permanente es la que ha mantenido y mantiene los contactos necesarios, llevando a cabo las tareas de coordinación con los países, entidades organizadoras e historiadores para las siguientes convocatorias, las cuales tienen una periodicidad bienal que hasta la fecha ha sido rigurosamente cumplida.

El procedimiento estándar establecido contempla una extensión del Simposio que varía entre cinco y seis días útiles, en función de la cantidad de ponencias inscritas, cada una de las cuales tiene una duración de no más de veinticinco minutos. Las exposiciones se realizan en dos paneles, uno en la mañana y el otro por la tarde, y cada panel consta de cuatro ponencias que se realizan de dos en dos. Al término de cada par de ponencias viene un período de preguntas para el público asistente que dura aproximadamente veinte minutos, para pasar luego a un intermedio, antes de proseguir con el programa. Cada sesión cuenta con un moderador (presentador - comentarista), que es nombrado de entre los propios expositores. Cabe señalar que la exposición es un resumen del trabajo, el cual deberá tener en lo posible una extensión no mayor de veinticinco páginas, incluyendo gráficos y bibliografía. El trabajo deberá ser entregado al Comité Organizador por cada ponente a su llegada, para su próxima edición y distribución, adjuntándose una versión grabada en disquete.

Al término del evento, el país organizador tiene la responsabilidad de editar un libro con todas las exposiciones, llamado: *Actas del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.*

Primer SIMPOSIO
Sede: Lima, Perú
Fecha: 5 al 7 de Noviembre de 1991

En este evento, realizado en la tres veces coronada Ciudad de los Reyes, se inscribieron treinta y cinco participantes de diversas nacionalidades, habiéndose expuesto veintiún trabajos, los que están contenidos en el correspondiente Libro de Actas. La Marina de Guerra del Perú, a través del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, se responsabilizó de la organización y desarrollo del mismo, contando con la colaboración del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, la Pontificia Universidad Católica del Perú, la Universidad de Lima, la Academia Peruana de Historia, la Comisión Nacional Peruana del V

Centenario del Descubrimiento de América, el Fondo de Promoción Turística y la Embajada de España. La Comisión Organizadora estuvo presidida por el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, actuaron como miembros los doctores José Agustín de la Puente Candamo y Percy Cayo Córdova y el capitán de fragata (r) Luis Villena Gutiérrez, como secretario el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo y como colaboradores la Dra. Cristina Flores Dávila y el Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

El contralmirante Federico Salmón de la Jara, presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, en su discurso de bienvenida, transmitió un sentido mensaje que concluyó con estas hermosas palabras:

"En nombre de este Instituto, les doy la bienvenida a bordo, y al zarpar mañana para dar cumplimiento a la derrota establecida, permítanme transmitir el mensaje que desde hace cinco siglos, cabalgando sobre la espumosa cresta del Mar del Sur, en el claroscuro donde se mezclan la historia y la leyenda, desde las recias balsas de los incas, desde los puentes de las carabelas y de las naos, desde lo alto de los galeones y de los navíos, repitieron miles de veces los hombres de la mar: *Buen viaje os dé el Señor*".

A este primer simposio asistieron veintiún representantes de Chile, España, Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Portugal y Perú.

Segundo SIMPOSIO

Sede: Valparaíso, Viña del Mar, Chile
Fecha: 16 al 19 de Noviembre de 1993

La ciudad puerto de Valparaíso y el balneario de Viña del Mar, Chile, conforman hoy en día, en la práctica, una sola unidad, muy diferente de lo que conocí en el verano de 1964, siendo cadete de cuarto año de la Escuela Naval del Perú, durante el primer crucero de verano efectuado por el B.A.P. *Independencia*, recientemente incorporado como buque escuela de la Marina de Guerra del Perú.

La Armada Chilena, comandada por el entonces almirante Jorge Martínez Busch, actual senador de la república, tomó la posta del anterior Simposio y a través de la Universidad Marítima de Chile organizó y desarrolló el Segundo Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericano. Este contó con la participación de cuarenta y dos brillantes miembros de la comunidad académica, algunos de ellos asistentes al de Lima y, donde se respetaron las áreas temáticas ya establecidas. La comisión organizadora fue presidida por el vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza, rector de la Universidad Marítima de Chile, siendo miembros de la misma, los doctores Jaime Harris, Raúl Bueno-Cuore, Santiago Lorenzo, Rodolfo Urbina y Jorge Pinto y los capitanes de navío Milán Marinovic y Jorge Cordovés. El discurso inaugural fue pronunciado por el vicealmirante Toledo de la Maza, y el de clausura por el almirante Martínez Busch, quien anunció la creación de la Academia Marítima Chilena.

A este Simposio asistieron representantes de Argentina, Australia, Bélgica, España, Estados Unidos de Norteamérica, Italia, Perú, Portugal, Gran Bretaña, Uruguay y Chile, y se presentaron treinta y nueve trabajos.

Tercer SIMPOSIO
Sede: Buenos Aires, Argentina
Fecha: 21 al 24 de Noviembre de 1995

Fue organizado por la Armada Argentina a través de su Departamento de Estudios Histórico-Navales, con la colaboración de la Fundación Lloyds Bank. Se realizó una modificación en lo relacionado con la estructura tipo establecida, considerándose ocho sesiones en función del contenido de los trabajos propuestos y ellas eran: Historiografía, Arqueología y Conservación, El Comercio, Los Ingleses en Ibero América, La Región del Plata, La Costa del Pacífico y España y otras potencias europeas en la América colonial. El número de participantes disminuyó sensiblemente con relación al anterior, asistiendo veintiséis expositores, provenientes de Chile, Ecuador, España, Estados Unidos de Norteamérica, Francia, Gran Bretaña. Italia, Perú, Uruguay y Argentina.

En los actos de apertura y clausura participaron las más importantes autoridades navales, realizándose una recepción a los asistentes en la Academia Nacional de Historia Argentina.

Cuarto SIMPOSIO
Sede: Madrid, España
Fecha: 24 al 28 de Noviembre de 1997

La organización del mismo estuvo a cargo del Estado Mayor de la Armada a través del Instituto de Historia y Cultura Naval. Se retorno a la estructura inicialmente aprobada, sin embargo, se buscaron también nuevos aportes, a fin de lograr un mayor y mejor conocimiento y comprensión de la historia iberoamericana, por considerársele patrimonio común. Este evento es el que a la fecha ha congregado el mayor número de participantes, cuarenta y siete, procedentes de Argentina, Chile, Cuba, Gran Bretaña, México, Perú, Uruguay, Venezuela y España.

Tanto en la apertura como en la clausura estuvieron presentes el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, así como altas personalidades del Ministerio de Defensa.

Quinto SIMPOSIO
Sede: Río de Janeiro, Brasil
Fecha: 25 al 29 de Octubre de 1999

El evento se realizó en el pintoresco escenario de las instalaciones navales de la Ilha Fiscal y estuvo organizado por la Secretaria General da Marinha, a través de la Directora do Petrimonio Histórico e Cultural da Marinha, con la colaboración de la Comissao Nacional para as Conmemoracoes do V Centenario do Descubrimiento do Brasil.

El número de conferencistas asis-

tentes fue de treinta y seis, procedentes de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, España, Francia, Perú, Portugal, Uruguay y Brasil; cabe señalar que se dieron a conocer los trabajos de cuatro expositores, quienes por diferentes motivos no pudieron asistir al certamen.

En la ceremonia de clausura el Secretario Permanente del Simposio, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, hizo el anuncio del propósito de convocar el VI Simposio correspondiente al año 2001, en Lima, como homenaje al décimo aniversario de su creación, dejando para futuras convocatorias los ofrecimientos realizados por México, Santo Domingo y Cuba.

Sexto SIMPOSIO
Sede: Lima, Perú
Fecha: 19 al 25 de Noviembre de 2001

Nuevamente la ciudad de Lima se viste de gala, para recibir a los participantes al sexto Simposio, en el que se celebra el décimo aniversario de la creación de tan importante evento histórico-marítimo y naval a nivel iberoamericano, demostración fehaciente tanto del éxito como del nivel alcanzado.

Se realizó gracias a la colaboración de la Marina de Guerra del Perú y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el auditorio del Centro de Entrenamiento Táctico Naval del distrito-balneario de La Punta. La comisión organizadora estuvo presidida por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, actuando como secretario el capitán de corbeta John Rodríguez Asti, y siendo miembros de la misma el capitán de navío Luis Celis Checa y el capitán de corbeta administrador Julio Verástegui. Asistieron veinticinco expositores representantes de Argentina, Chile, España, Francia, Gran Bretaña, República Dominicana, Uruguay y Perú.

Sétimo SIMPOSIO
Sede: Guayaquil, Ecuador
Fecha: 17 al 23 de Noviembre de 2003

El Simposio fue organizado por el Instituto de Historia Marítima del Ecuador por encargo de la Superioridad Naval de dicha nación, habiendo sido nombrado Coordinador General del mismo el capitán de fragata (SP) don Mariano Sánchez Bravo, quien además ejercía el cargo de Director del Instituto de Historia Marítima. Asistieron treinta y un expositores de Argentina, Brasil, Chile, España, Perú, Uruguay y Ecuador.

Quienes por primera vez visitábamos la ciudad de Guayaquil nos sentimos gratamente impresionados por la hermosa vista que se goza desde la ribera del Guayas contorneada por su magnífico malecón, y por la limpieza y pujanza que se respira en el ambiente. Si a todo ello agregamos su clima tropical, con una agradable temperatura promedio de alrededor de 30°C, la exuberancia de la vegetación, la calidez y cordialidad de su gente, así como la excelente organización y el esfuerzo desplegado por el Comité, tenemos conjugados los factores necesarios que culminaron en el éxito del Simposio.

Al término de la última sesión, se efectuó el resumen de clausura, el cual sirvió para fijar algunas ideas-guía para los futuros simposios. Entre ellas se consideró la necesidad de universalizar el Simposio a todos aquellos países que eran parte del entorno iberoamericano y que, o aún no habían participado del mismo, o dicha participación había sido escasa y esporádica; así como, interesar a historiadores fuera de dicho contexto, pero que por su actividad profesional y área de especialización estaban ligados al escenario iberoamericano. Asimismo permitir, como ya ocurrió en anterior oportunidad, la presentación de un tema tratado por dos autores en forma conjunta. También se examinó la necesidad de alentar a participar del Simposio a los estrategas, en temas relacionados con la realidad del escenario matriz y sus proyecciones futuras. Se designaron a su vez a los representantes del Simposio en los diferentes países; así María Emilia Menotti Viola lo haría en Argentina; Luís Henrique de Azevedo, en Brasil; Patricio Herrera López, en Chile; Mariano Sánchez Bravo, en Ecuador; José Cervera Pery, en España; Daniel Castagnin Lacassagne, en Uruguay y el que suscribe como Secretario Permanente, en el Perú. La idea contempla el hecho de tratar de interesar a más historiadores que han sido representantes de sus países; asimismo, a los de otros países especialmente del entorno iberoamericano y en lo posible de fuera de él, y finalmente facilitar las relaciones con las instituciones pertinentes de otros países a fin de interesarlos en lograr la sede del evento. Se estudiaría también, la posibilidad de crear una página *Web* del Simposio, donde entre otras cosas estarían a disposición todos los trabajos realizados a la fecha, más toda aquella información que se estimase oportuna y conveniente. Finalmente se empezó la exploración para designar al siguiente país anfitrión, estando pendientes de hacerlo: Uruguay, Portugal, México, República Dominicana, Cuba y Venezuela, entre otros, los cuales, han tenido connotados representantes, amén de aquellos otros países pertenecientes al entorno iberoamericano y que aún no han participado en el Simposio.

El 17 de setiembre de 2003, el presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, en su calidad de Secretario Permanente del Simposio, dirigió una carta al director del Instituto de Historia Marítima del Ecuador comunicándole que, a partir de esa fecha, él dejaba el cargo, habiéndose nombrado en su reemplazo al que suscribe estas líneas, quien asistiría al evento y además participaría con una ponencia.

El día de la inauguración del certamen tuve el privilegio de dirigir la palabra a tan magna audiencia como nuevo Secretario Permanente del Simposio. A continuación transcribo tal intervención donde, además, está contenido el mensaje de despedida del secretario permanente saliente, luego de diez años en el cargo:

Señor Contralmirante
Manuel Zapater Ramos
Comandante de Operaciones Navales y de la Primera Zona Naval

Señor Capitán de Fragata
Mariano Sánchez Bravo
Director del Instituto de Historia Marítima del Ecuador.

Señoras y señores,

Distinguidos amigos:

Es un honor y un privilegio el ocupar esta tribuna y poder dirigirme a tan distinguida élite de historiadores. El que habla es como estratega, un apasionado de la historia, y ese apasionamiento, me hace comprender la importancia del conocimiento del pasado para proyectarnos al futuro. Y es ahí donde radica la importancia de eventos como este, donde desbrozando el pasado, construimos con certeza, avanzando a paso firme, una nueva sociedad que tenga la capacidad de responder a los retos que presenta y demanda el mundo actual, dentro de lo que se llama el nuevo orden mundial.

Y es imbuido de estos sentimientos y pensamientos que auguro un éxito rotundo al presente Simposio, brillantemente organizado y dirigido por nuestros colegas ecuatorianos.

A continuación daré lectura al mensaje remitido por mi predecesor, el Almirante Melitón Carvajal Pareja, actual Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú:

Honorables y distinguidos miembros del Mando Naval del Ecuador.
Presidente del Instituto de Historia Marítima del Ecuador.
Señoras y señores que participan en el VII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Es para mí un alto honor, dirigirme a Uds. en esta oportunidad, para manifestarles mí reconocimiento por todo el interés que han demostrado en organizar y participar en los Simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, a lo largo de los últimos doce años. Ello nos ha permitido conocer más y mejor nuestro pasado, al tiempo que se abrían canales de amistad y cultura.

El Instituto que hoy me honro en presidir fue distinguido como SECRETARÍA PERMANENTE DEL SIMPOSIO desde los primeros eventos y, en quien escribe estas líneas, recayó el honroso encargo de actuar como su Secretario desde 1993. Mí asistencia a todos los Simposios desde entonces, me ha proporcionado el honor y el placer de conocer a todos los organizadores y concurrentes, con quienes he entablado una gran amistad.

Últimamente, ante nuevas obligaciones contraídas y la conveniencia de comprometer a nuevos ilustres Miembros de Número del Instituto en la Dirección de la Secretaría Permanente, se realizaron conversaciones para ese fin que culminaron en la elección para ese cargo del Contralmirante José GARCIA Valdivieso, y en quien encontraran, tengan la plena convicción, la más amplia receptividad a todo tipo de colaboración para el afianzamiento del Simposio en el futuro. Nuevamente agradezco la participación y colaboración de todos a lo largo de los últimos diez años, y estoy completamente seguro del éxito del Simposio que hoy se inaugura en Guayaquil, bajo el auspicio del Comando Naval de Ecuador y su Instituto de Historia Marítima.

Muchas gracias y felicidades.

Lima 17 de noviembre del 2003.

Esperando ser merecedor de las palabras de presentación de mi ilustre predecesor, agradezco a ustedes por su fina atención y les auguro el mejor de los éxitos.

Muchas gracias.

Para aquellos aficionados a las estadísticas, a continuación les ofrecemos algunas precisiones relacionadas con los siete Simposios realizados hasta la fecha:

Han participado 148 historiadores con 222 ponencias, las cuales con excepción de las presentadas en el quinto Simposio realizado en el Brasil, han sido publicadas en los respectivos Libros de Actas, existiendo una serie de trabajos que no se han publicado, por no haber sido entregadas oportunamente las ponencias al país anfitrión-organizador. La diferencia entre la cantidad de expositores y el de trabajos realizados se debe, entre otros, a que muchos expositores han asistido a más de un Simposio, y de otro lado a que existen tres trabajos conjuntos, es decir desarrollados cada uno de ellos por dos historiadores. Nuestra más efusiva felicitación a la Dra. Hilda Elías de Zevallos del Perú y al señor General Auditor don José Cervera Pery de España, los dos únicos que han asistido a los siete Simposios realizados a la fecha, a quienes desde estas líneas instamos a continuar haciéndolo. De los espositores que han participado: 22 son argentinos, 2 belgas, 11 brasileños, 27 chilenos, 5 ecuatorianos, 34 españoles, 5 estadounidenses, 3 franceses, 3 ingleses, 2 mexicanos, 23 peruanos, 3 portugueses, 12 uruguayos, y uno de cada uno de los siguientes países: Australia, Cuba, Dinamarca, Italia, Venezuela y República Dominicana. En total han participado representantes de diecinueve países, de los cuales, solo tres, Chile, España y Perú, han estado presentes en todos los eventos.

De otro lado, se tienen las siguientes preferencias por temas: cuarenta y cinco eligieron el área de "El mundo marítimo iberoamericano"; veintinueve "Las ciencias náuticas y su difusión"; veintinueve "El comercio marítimo: siglos XV al XIX"; treinta y dos "Las exploraciones marítimas"; sesenta y dos "Las armadas y sus actuaciones en tiempo de paz y guerra" y veinticinco "Gente de mar".

Creemos que a pesar del corto tiempo que tiene esta relevante empresa, los resultados son más que halagadores, y estamos convencidos de que al infundirle una mayor dinámica, el futuro, razón fundamental por la cual estudiamos la historia o el pasado, repito, el futuro es nuestro. Pondremos todo nuestro esfuerzo en esta segunda década para implementar, a la brevedad posible, los acuerdos alcanzados al cierre del VII Simposio realizado en la bella y acogedora Guayaquil. ¡Buen viento y buena mar!

CUADROS DE TEMAS POR SIMPOSIO

PRIMER SIMPOSIO: LIMA; PERÚ 1991

Expositor	Tema	País
Percy Cayo Córdova	"El mar en el pensamiento ilustrado peruano. El Caso de Juan Pablo Vizcardo y Guzmán"	Perú
Eduardo Dargent Chamot	"Juan Ramón Coninck: el cosmógrafo Mayor"	Perú
William S. Dudley	"An incident at Bahia: The case of CSS Florida and USS Wachusett, October 7, 1864"	USA
Hilda Elías de Zevallos	"Primera expedición exploradora que parte del Callao, hacia Oceanía" (segunda expedición de Alvaro de Mendaña 1595)	Perú
José R. García Martínez	"El viaje de la Corbeta Ferrolana (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos"	España
José E. Lechuga Serantes	"Los programas de Arqueología Naval de la comisión española del Quinto Centenario"	España
Guillermo Lohman Villena	"Notas para la biografía de Francisco Ruiz Lozano"	Perú
Darío Manfredi	"Estancias de Malaspina en el Callao y sus relaciones peruanas"	Italia
Miguel Marticorena Estrada	"Navíos españoles entre Panamá, Nicaragua, Puerto Viejo, Paita y el Callao 1531 – 1544"	Perú
Jorge Ortiz Sotelo	"La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana"	Perú
Raúl Palacios Rodríguez	"El Mundo Antiguo y la relación hombre-mar a la luz de la Historia de lo imaginario"	Perú
Franklin Pease G. Y.	"Mitos del Mar en la Región Andina"	Perú
Jorge Pinto Rodríguez	"Tráfico marítimo y rutas terrestres los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el comercio colonial a fines del siglo XVIII"	Chile
Antonio Estacio Dos Reis	"A Arte de Navegar"	Portugal
Fernando Romero Pintado	"Exposición Cartográfica Histórica del Callao (martes 17 de diciembre de 1985 a martes 21 de enero de 1986)	Perú
María Rostworowski	"Navegación y Cabotaje Prehispánicos"	Perú
Miriam Salas de Coloma	"Aportes y Vicisitudes de la Plana Menor de la Marina Peruana a la Emancipación"	Perú
Margarita Suárez	"Lima y el Sistema de Flotas en la primera mitad del siglo XVII"	Perú
Ella Dumbar Temple	"Apostillas sobre el marino limeño Juan Francisco Bodega-LaQuadra y Mollinedo"	Perú
Manuel Vegas Vélez	"Algunas expediciones germánicas en el Pacífico durante el siglo XIX"	Perú
David P. Werlich	"Those 'Confederates' al Callao: The participation of North American sailors of fortune in the war of Chile and Peru against Spain to june, 1866	USA

SEGUNDO SIMPOSIO: VALPARAÍSO, VIÑA DEL MAR; CHILE 1993

Philippe Raxhón	"América Latina y Revolución Francesa: cuando el mar acarrea las ideas"	Bélgica
Héctor Tanzi	"La Concepción Marítima de la Historia Americana"	Argentina
Davis Allen	"The order of Malta's dominion in the Caribbian, c. 1639-1672"	Gran Bretaña
Pedro Sapunar	"Diseño y Construcción de Submarinos en Chile, en la segunda mitad del siglo XIX"	Chile
Melitón Carvajal	"Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú"	Perú
Carlos de Giorgis	"Influencia política naval española (s. XVI-XVII) en la formación de una conciencia Marítima en las repúblicas iberoamericanas"	Chile
Carlos Ramos M.	"Los Intereses Marítimos en el futuro de Sudamérica"	Perú
Cristían Murray	"El patrimonio cultural subacuático, su contribución al conocimiento de la historia marítima y naval"	Argentina
Walter Grohmann	"El Museo Naval y Marítimo de Chile: Un desafío para la Museología"	Chile
Antonio Dos Reis	"Problema de determinacao da longitude no tratado de Tordesilhas"	Portugal
Juan Castanedo	"La construcción naval de Cantabria, una muestra de la renovación naval de la primera mitad del s. XVIII"	España
William Dudley	"The historical significance of the Naval Archeology"	USA
Hugo Rosati	"Los orígenes de la Carabela: principal agente de localización de los nuevos mundos"	Chile
José Ramón García	"Especificaciones técnicas de la goleta de Hélice de S.M.C. Virgen de Covadonga"	España
John Everaert	"Un mercado atractivo: relaciones marítimas y comerciales entre Amberes y Chile (1826-1885)	Bélgica
Alessandro Monteverde	"Las relaciones comerciales entre Valparaíso, Río de Janeiro, Pernambuco, entre los años 1850-1855"	Chile
Santiago Lorenzo	"La transformación de Valparaíso de una 'aldea de frailes y cañones' en centro de comercio del Pacífico"	Chile
José Luis Luzón B.	"La navegación entre Macao y América. El siglo XIX y el transporte de 'coolies'"	España
Carlos Bauza	"La expedición Malaspina, Felipe Bauza y la costa de Chile"	Uruguay
Robert J. King	"Spanish america in eighteen century british naval strategy and the visit of the Malaspina expedition to New South Wales in 1793"	Australia
Antonio Menchaca	"Juan Francisco de la Bodega- Quadra"	España
Ricardo Capdevila	"La navegación en la Antártica a principios del S. XIX"	Argentina
Darío Manfredi	"Alejandro Malaspina y sus trabajos en Chile"	Italia
Luís Rojas	"La esclavitud de los 'otros' en la expansión ibérica: Siglo XV"	Chile
Josephine Schulte	"The Scientific Expedition of Alejandro Malaspina: An Internacional Affair"	USA
Jorge Ortiz Sotelo	"El general de la mar del sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro 1607-México 1678) cosmógrafo mayor y primer Catedrático de náutica en Lima"	Perú
Carlos López	"Bouchardo ¿Pirata o patriota?	USA
Eric Beerman	"Bustamante y la 'atrevida' en Chile"	España
Braulio Muñoz	"Hombres de Tankay: Pescadores y Fabulistas"	USA
Gilberto Harris	"Los consulados chilenos y las labores de repatriación, socorros en alimentación, vestuario y asistencia hospitalaria a marineros, peones y labradores entre 1840 y 1882"	Chile

Rodolfo Urbina	"La gente de mar de Chiloe en la primera mitad del siglo XX. Una aproximación a los estudios de 'cultura marítima en Chile"	Chile
Jorge Garin	"El Capitán de Puerto chileno: valioso testigo de la Historia Nacional"	Chile
Antonio Orozco	"Una actividad insólita en los cirujanos navales en América la tocoginecología en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz"	España
Hilda Elías de Zevallos	"Acción cívica de la Armada peruana en tiempos de paz"	Perú
Rafael Palacios	"La defensa de un astillero español en el siglo XVII: el ejemplo de Colindres en Cantabria"	España
D. Suárez – S. Maris	"Trascendencia histórica de la vuelta de Obligado (20-11-1845)"	Argentina
Carlos Tromben	"Publicaciones y otros trabajos sobre la Historia de la Armada de Chile en 1993"	Chile
José Cervera Pery	"Los determinantes marítimos de la Independencia Americana"	España
S. Rabich – M. Holm	"El bloqueo al Puerto de Buenos Aires durante la guerra con el Brasil (1825-1828) a través de la prensa porteña"	Argentina

TERCER SIMPOSIO: BUENOS AIRES; ARGENTINA 1995

Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo	"Bibliografía Marítima Iberoamericana 1975/1995. Una aproximación al tema"	Perú
Cn (CG) (r) Ricardo B. Rolleri	"Aportes bibliográficos a la historia de la Marina del Uruguay"	Uruguay
Profesor José de Nordenflych Concha	"Conservación de Monumentos Nacionales en el territorio Insular chileno: el caso del Fuerte Santa Bárbara, Archipiélago de Juan Fernández"	Chile
Fernando Jumar	"El comercio francés en el Río de la Plata"	Argentina
Profesor Peter Bradley	"Perú en inglés: la concepción del virreinato en la mentalidad inglesa a base de los escritos de marineros. ....."	Inglaterra
Contralmirantes Horacio Rodríguez y Pablo Arguindeguy	"Una fracasada invasión inglesa a las costas americanas del Pacífico"	Argentina
Licenciado Alejandro Bertochi Morán	"Don José de Bustamante y Guerra y don Santiago de Liniers en la defensa del Río de la Plata"	Uruguay
Escribano Hernán Carlos Lux-Wurm	"Una antigua institución marinera rioplatense del siglo XVII: los cabos de embarcación del Rey"	Argentina
Profesora Hilda Elías	"Noticias Marítimas y Navales de la Provincia de Buenos Ayres. Año 1821. Con referencia a noticias relacionadas con el Perú"	Perú
Guardiamarina (R.N.) Luís Furlán	"El poder naval y militar de guaraníes y guaycurúes"	Uruguay
Capitán de Navío Juan José Fernández Pares	"El pensamiento marítimo artiguista: bases para un ensayo"	Uruguay
Doctor Daniel Castagnin	"Las desventuras de un corsario artiguista"	Uruguay
Doctor Ian Mackay	"Moluscos, mercaderes, Macabi y Moche"	Inglaterra
Capitán de Navío Juan Patillo Barrientos y Cnl. Carlos Tromben C.	"Algunos datos sobre la obtención de recursos para la formación de la escuadra de la República de Chile"	Chile

Profesor Carlos López Urrutia	"El navío Cumberland, más tarde San Martín"	USA
Capitán de Fragata Mariano Sánchez Bravo	"Las escuelas náuticas grancolombianas"	Ecuador
José Cervera Pery	"Los apostaderos de ultramar y su función histórico-política"	España
Profesor Darío Manfredi	"La primera navegación de Alejandro Malaspina por el Cabo de Hornos (1787)"	Italia
Profesor Cristian Buchet	"Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevadas a cabo en el espacio del Caribe (1689-1713)"	Francia
Doctor Arnoldo Canclini	"El capitán W. H. Smyley y sus informes oficiales"	Argentina

CUARTO SIMPOSIO: MADRID; ESPAÑA 1997

Alejandro Nelson Bertochi Morán	"El apostadero naval de Montevideo y su influencia en la historia del Uruguay y de España"	Uruguay
Carlos Alberto Guzmán	"Viajes Marítimos de los San Martín-Matorras desde y hacia el Puerto de Buenos Aires"	Argentina
Ángel Serrano Monteavaro	"S.A.R. La Infanta Eulalia de Borbón y el problema de Cuba"	España
Hugo Rosati	"El papel del bergantín en la conquista de México"	Chile
Gerardo Vivas Pineda	"La resurrección del navío San Ignacio: Utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII"	Venezuela
Alicia Castellanos Escudier	"El impacto del proceso de independencia de México en Filipinas"	España
Carlos a. Bauza	"Aportes europeos a la labor cartográfica de Felipe Bauza y Cañas (1764-1834)"	Uruguay
José M. Cano Trigo	"Un manuscrito del Pacífico, fechado en los Años 1779 y 1780, por José Camacho y Brenes"	España
Hugo O'Donell y Duque de Estrada	"El álbum ilustrado de construcción de Marques de la Victoria"	España
Manuel Gracia Rivas	"La proyección de la Sanidad Naval. El siglo de la ilustración"	España
Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla	"El vapor y la vela en el comercio marítimo hispanoamericano, 1860-1900"	España
Birgitte Holten	"Danish Shipping to Brazil in the nineteen century. A temporary niche in international trade"	Dinamarca
Oscar Flores	"Petróleo y diplomacia chilena en México. Un apunte sobre la reordenación marítima mundial (1916-1920)"	México
Enrique Otero Lana	"El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas"	España
Peter T. Bradley	"Buscando tesoros: El naufragio de la capitana de la Armada del mar del Sur (1654)"	Inglaterra
Ricardo Barbe Rolleri	"Expedición nacional al continente antártico para rescate de los náufragos del Endurance (1916)"	Uruguay
Hilda Elías de Cevallos	"Las expediciones marítimas: Estrategia vital en la conquista del Perú"	Perú
Ricardo Capdevila	"El naufragio del Antartic"	Argentina
Ricardo Capdevila	"Los llovidos: El tráfico humano clandestino hacia América en los tiempos del León	Argentina
Jorge Ortiz Sotelo	"Gabriel de Castilla y el primer viaje a aguas antárticas"	Perú

Isidoro Vázquez de Acuña Marqués del Postigo	"Expedición de Socorro a Chile al mando del maestre de campo Don Iñigo de Ayala"	Chile
José Cervera Pery	"La expedición del virrey Cevallos al río de la Plata"	España
Juan Villegas S.J.	"Viajes en el Río de la Plata en el siglo XVIII"	Uruguay
Francisco Mellén Blanco	"González de Haedo, un marino cántabro en la isla de Pascua"	España
Rafael Palacio Ramos	"La villa de Santoña y la Real Armada"	España
José Ramón García Martínez	"Méndez Nuñez: Responsabilidad y disciplina"	España
Miguel Angel de Marco	"Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra"	Argentina
Hermenegildo Franco Castañón	"El Apostadero de Filipinas (1800-1899)"	España
Antonio de la Vega Blasco	"De la vela al vapor: Las transformaciones técnicas del siglo XIX"	España
José Miguel Barros Franco	"En busca de la artillería de Pedro de Sarmiento de Gamboa"	Chile
Daniel Castagnin	"La guerra anfibia en el litoral Atlántico"	Uruguay
Juan Ricardo Couyoumdjian	"El programa naval del centenario y el acorazado La Torre"	Chile
Juan M. Castanedo	"Las últimas capitanas y almirantas reales del Cantábrico del siglo XVII"	España
Eric Beerman	"Una situación critica (1895-98). José Gutiérrez Sobral , agregado naval en Washington"	España
Agustín Ramón Rodríguez González	"Operaciones navales menores en Cuba en el 98"	España
Horacio Rodríguez y Pablo R. Arguindey	"Las armadas y sus actuaciones en tiempos de paz y de guerra. Efectos del corso de Buenos Aires sobre el tráfico marítimo y las costas metropolitanas españolas"	Argentina
Gustavo Placer Cervera	"1898: Los escenarios de la guerra y su interrelación"	Cuba

QUINTO SIMPOSIO: RÍO DE JANEIRO; BRASIL 1999

Dr. Adolfo Kunsch	"Ataque de una flota anglo portuguesa a la Fortaleza Colonia del Sacramento – enero de 1763"	Uruguay
Capitán de Navío Ricardo Barbe Rolleri	"Un viaje con historia. Repatriación de los restos de Amado Nervo a bordo del Crucero Uruguay"	Uruguay
Dr. Juan Antonio Varese Saiz	"El Faro de la Isla de Flores"	Uruguay
Capitán de Corbeta Juan José Mazzeo (l)	"Deserción de tripulantes en Montevideo y el caso de la Estación Naval Brasileña"	Uruguay
Dr. Oscar Abadie-Aicardi	"La diplomacia británica ante las levas y deserciones de marineros en el Plata"	Uruguay
Dr. Daniel Castagnin	"El puerto de Río Grande: proceso histórico y proyección geopolítica"	Uruguay
Dr. Carlos A. Bauza (l)	"Las Canoas Corsarias de la Laguna Merin y la guardia de Arredondo (1791)"	Uruguay
Dr. Julio César Cotelo	"Soberanía Malvina. Las falencias de una presunción"	Uruguay
Dr. Juan José Fernández Parés (l)	"Artigas y los Actos de Gobierno de su Política Marítima y Fluvial"	Uruguay
Dr. Alessandro Monteverde	"Los viajes al territorio chileno de Alessandro Malaspina"	Chile
Guardiamarina Luís Fernando Furlan	"Actividad marítima y naval del cabildo de Buenos Aires durante las invasiones inglesas al Río de la Plata"	Argentina
Dra. Hilda Elías de Zevallos	"La Conciencia Marítima"	Perú

Dr. Miguel Angel de Marco (I)	"Presencia de naves extranjeras en los ríos argentinos durante las luchas por la Organización Nacional y la guerra con el Paraguay"	Argentina
Dr. Julián B. Ruiz Rivera	"Los portugueses en Cartagena de Indias"	España
Dra. Manuela Crístina García Bernal	"Los intercambios comerciales entre Sevilla y Yucatan (siglo XVI)"	España
Comandante Antonio Estacio Dos Reis	"Ampulheta"	Portugal
Dr. John G. Everaert	"Emigrantes por Café. El puerto de Amberes, la marina belga y el Brasil a mediados del siglo XIX (1820-1860)	Bélgica
Dr. Víctor Luís Gaspar Rodrigues	"O reforzo do poder naval portugues no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicacoes"	Portugal
Dr. Robert J. King	"Arthur Phillip: Defender of Colonia do Sacramento, First Governor of New South Wales"	Australia
Dr. Francesc Relaño	"Teoría Cosmografica vs. Practica de Marear: la redefinición del modelo ptolemaico del siglo XVI y la empresa náutica de Magallanes"	España
Dr. Fernando Andrés Wilson Lazo	"Análisis comparativo entre los Dreadnoughts chilenos y argentinos; una primera aproximación"	Chile
Almirante (r) Horacio Rodríguez	"Presencia naval Argentina en la Baia de Guanabara durante noviembre de 1889"	Argentina
Comandante Dr. Guillermo Andrés Oyarzabal	"De la vela al vapor: repercusiones de la transición en la organización de las escuelas de formación naval de la República Argentina (1880-1910)"	Argentina
Dra. Isabel Augusta Tavares Mourao	"Correntes marítimas e interesses privados, a revelia de decisoes politicas. Aspectos da história ibérica no Pacífico e mares adjacentes (finsdo século XVI, principios do XVII)"	Portugal
Dr. André Ferrand de Almeida	"A expedicao de Jose Goncalves da Fonseca ao Rio da Madeira e os seus resultados geograficos (1749-1750)"	Portugal
General José Cervera Pery	"El posicionamiento marítimo español en la América del siglo XVIII"	España
Capitán de Navío Fernando González de Canales y López Obrero.	"Defensa hispana del Brasil frente a los holandeses en la pintura barroca española (1624-1636)	España
Coronel Rafael Estrada Gimenez	"Aspectos humanos de Mendes Nuñez"	España
Dr. Ricardo Capdevila	"La invernada de los náufragos del Antartic"	Argentina
Dr. Carlos Francisco de Moura	"Linschoten e o Imperador do Espirito Santo a bordo da Nau 'Sao Salvador'"	Brasil
Dr. Christian Buchet	"Sillages francais sur le littoral sur-americain a l'époque des Grandes Découvertes"	Francia
Dr. Rodrigo Moreno Jeria	"El Acorazado Almirante Latorre, pilar del poder naval chileno por 40 años"	Chile
Dr. Jose Miguel Arias Neto	"Marinha do Brasil como imagen da nacao: o pensamiento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX"	Brasil
Dr. Alejandro N. Bertocchi Moran (I)	"La Colonia del Sacramento: 1680-1777"	Uruguay
Almirante (r) Helio Leoncio Martins	"O Corso nas Costas do Brasil 1826-1828"	Brasil
Coronel (r) Ney Salles	"Roteiros em aguas interiores (Prata/Amazonas)"	Brasil
Dr. Plinio Freire Gomes	"Sonhos na Correntezas: o Amazonas, o Prata e o conhecimento mito-geográfico do América"	Brasil

Almirante (ret) Armando Amorim Ferreira Vidigal	"As mudancas tecnologicas na segunda metade do século XIX e a Marinha do Brasil"	Brasil
Comandante (ret) Lauro Nogueira Furtado de Mendonca	"As revoltas de 1910 na visao do Chefe do Estado Maior da Armada"	Brasil
Dr. Ricardo Bonalume Neto	"Fortes contra navios, veleiros contra castilhos um estudo comparativo dos ataques contra o Rio de Janeiro em 1710 e 1711, Cartagena de Indias em 1697 e 1741 e havana em 1762"	Brasil
Coronel Paulo Dartanham Marques de Amorim	O 'Benjamin Constant' a volta do mundo 22 de janeiro a 16 de dezembro de 1908"	Brasil

SEXTO SIMPOSIO: LIMA; PERÚ 2001

Julián B. Ruiz Rivera	"La banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias"	España
Doctora Gloria Cristina Flórez Dávila	"Los precedentes medievales del comercio marítimo colonial: Legislación e instituciones"	Perú
Capitán de Navío Fernando de Canales y López-Obrero	"La torre de oro de Sevilla. Testigo mudo de la Carrera de Indias"	España
Doctor Adolfo Kunsch Oelkers	"Rutas comerciales: convoyes de galeones entre España, Nueva España y tierra firme"	Uruguay
Doctor Alessandro Monteverde Sánchez	"Apuntes de la expedición Malaspina acerca de la actividad comercial entre Valparaíso y el Callao"	Chile
Doctor Juan Villegas S.J.	"Movimiento en el puerto de Montevideo, el factor guerra, personalidades y correspondencia 1808-1817"	Uruguay
Licenciado Luís Fernando Furlan	"Notas sobre la expedición del Conde de Argelejo y la presencia española en el Golfo de Guinea"	Argentina
Doctora Dora Noemí Martínez de Gorla	"La navegación al Atlántico y la explotación de la pesca, desde el siglo XVI hasta la tercera década del siglo XIX"	Argentina
Doctor Daniel Castagnin Lacassagne	"Medios y armas submarinos en el área platense; tentativas, proyectos y realizaciones"	Uruguay
Teodoro Hampe Martínez	"Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876/79) en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau"	Perú
José Cervera Pery	"El Teniente General Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos un virrey ilustrado del Perú"	España
Profesor Peter T. Bradley	"Drake y la defensa del Perú"	Inglaterra
Doctor Fernando Andrés Wilsón Lazo	"La batería Sirena y el sistema norte de fortificación de la bahía de Valparaíso"	Chile
Profesor Philippe Lasterle	"La misión naval francesa en el Perú (1905-1914) una ocasión perdida"	Francia
Dra. Hilda Elías de Z.	"La navegación lacustre en el Perú"	Perú
Dr. Alejandro Reyes Flores	"Seguridad y comercio en la Comandancia General de Maynas,1770-1820"	Perú
C de N. Roberto Américo Lettieri Rodríguez	"Las campañas navales contra el Imperio del Brasil por parte de las provincias unidas del Río de la Plata"	Uruguay
Capitán de Fragata Mariano Sánchez Bravo	"El Ecuador y su Armada durante la Guerra del Pacífico (1864-1866)	Ecuador
Dr. Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo	"El Grumete Miguel Grau a bordo del Ballenero Oregon"	Perú
Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti	"La actuación de la Marina de Guerra del Perú durante la Segunda Guerra Mundial"	Perú
Mario Guisande Pelic	"La participación de los submarinistas norteamericanos	

	a favor de Chile en la guerra contra España en 1866"	Chile
Contralmirante César A. de Windt Lavandier	"Submarinos alemanes en el mar Caribe"	República Dominicana
Capitán de Fragata Patricio Herrera López	"Francisco Segundo Sánchez Alvaradejo, enigma histórico"	Chile
Doctora Emilia Edda Menotti	"Aportes de la Marina Argentina para el aprovechamiento de las corrientes de marea en base a los estudios del Capitán de Fragata José A. Oca Balda"	Argentina
Contralmirante Héctor Soldi Soldi	"Métodos modernos de navegación"	Perú

SÉTIMO SIMPOSIO: GUAYAQUIL; ECUADOR 2003

Adolfo Ibáñez Santa María	"El último circulo"	Chile
Marcelino Alegría Amar	"Presencia del Perú en las expediciones científicas a la antártica"	Perú
Isidoro Vásquez de Acuña	"Las exploraciones del Estrecho de Magallanes por el Capitán de Navío don Antonio de Córdova y Lasso de la Vega (1785-1789)"	Chile
Juan Antonio Varese	"De las increíbles aventuras de un sobrino de Francis Drake, tras su naufragio en el Río de la Plata"	Uruguay
Teodoro Hampe Martínez	"Humboldt y el mar peruano. – Una exploración de su travesía de Lima a Guayaquil"	Perú
Dora Noemí Martínez de Gorla	"La patagonia continental, insular y la antártida en navegación al Pacífico, desde el siglo XVI hasta 1833. Caza-pesca marítima y soberanía"	Argentina
Luis Fernando Furlan	"El Vicealmirante don Segundo R. Storni y el progreso marítimo argentino"	Argentina
Patricio Herrera López	"Análisis axiológico de la vida de don Arturo Prat Chacón"	Chile
Jorge Ortiz Sotelo	"Eugenio Cortes y Azúa, un chileno al servicio de las Armadas de España, Perú y México"	Perú
Hilda Elías de Zevallos	"Panorámica de los astilleros españoles en america Siglos XVI-XVII"	Perú
José Cervera Pery	"Guardiamarinas ecuatorianos en la Real Compañia de Cádiz"	España
Octavio Latorre Tapia	"Navegaciones a vela y naufragios en Galápagos"	Ecuador
Guillermo A. Oyarzabal	"La Marina de Guerra Argentina: buques y tripulaciones en los primeros años de su organización institucional"	Argentina
Luís Enrique de Azebedo Braga	"A Marina do Brasil na preservacao do patrimonio historico e cultural" (La Marina de Brasil en la preservación del patrimonio histórico y cultural)"	Brasil
Emilia E. Menotti Viola	"Presencia de la Armada Argentina en los mares australes. Su misión humanitaria y científica"	Argentina
Alberto Cordero Aroca	"Proyecto de expedición para liberar Cuba y Puerto Rico de la dominación española en1823"	Ecuador
José García Valdivieso	El Estado Continente: poder marítimo y poder naval"	Perú
Eduardo Estrada Guzmán	"Tergiversación histórica de un icono nacional, el vapor Guayas"	Ecuador
Mario Guisande Pelic	"La venta del crucero Esmeralda a Japón y sus consecuencias en Ecuador"	Chile
Daniel Castagnin	"El combate naval de Montevideo como hecho decisivo	

	para la Independencia del Brasil"	Uruguay
Alessandro Monteverde Sánchez	"Armada de Chile y la sociedad de Valparaíso, frente a distintas manifestaciones de alarma y control médico, sanitario e higiene, a fines del siglo XIX y comienzos del XX"	Chile
Carlos María Gorla	"La explotación de las salinas patagónicas 1778-1810"	Argentina
Antonio Rodríguez Canessa	"Expansión minera y transporte marítimo: el circuito comercial del salitre y carbón 1885-1914"	Chile
Mariano Sánchez Bravo	"La navegación a vapor. Encuentro en Guayaquil"	Ecuador
Roberto Lettieri Rodríguez	"El hundimiento del buque mercante uruguayo Montevideo durante la segunda guerra mundial"	Uruguay
Aída Rodríguez Salvatierra	"Guayaquil infectado por la fiebre amarilla a causa del bergantín goleta Reina Victoria, 1842"	Ecuador
Pascual Cervera de la Chica	"El comercio castellano con la america hispana en el siglo XVIII"	España
Juan Villegas S.J.	"La Diana, fragata correo. Sus servicios y su naufragio"	Uruguay
María Luisa Laviana	"Tráfico portuario y construcción naval en Guayaquil durante el siglo XVIII"	España
Alejandro Reyes Flores	"El puerto de Paita dinamizador de la economía nor-peruana 1885-1915"	Perú

Bibliografía

- Archivo Central del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Archivo de la Secretaría Permanente del Simposio.
- Cervera Pery, José; General Auditor, *Los cinco simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.*- Revista de Historia Naval, año XVIII, núm. 70, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, 2000.

Naturaleza y desarrollo del liderazgo[1]

Dr. Guillermo Oviedo Gambetta

Es evidente que en la Marina de Guerra del Perú el tema del liderazgo tiene un peso específico relevante y está vinculado necesariamente con una realidad que es propia de quien ejerce una *función de mando*: el poder, que en los oficiales de la Escuela Naval se manifiesta desde que son cadetes de primer año sobre los aspirantes.

Y es lógico que cuando se habla de esta realidad que es el poder, los análisis tienden a centrarse en cuestiones relativas a la necesidad de una *mayor o menor "cantidad" de poder y los medios que conducen a ello.* Algunos piensan que es un tanto vano hablar o teorizar sobre lo que es el poder, porque pareciera que fuera una cosa obvia y por demás inútil realizar alguna investigación teórica sobre lo que es. Sin embargo, es *condición indispensable hacerla para sostener cualquier diálogo inteligente* sobre los problemas que se suscitan alrededor del poder, sobre todo los relativos a su adquisición o pérdida, uso o abuso, función o inutilidad. Todos tenemos experiencias personales, a veces muy acusadas, acerca de las diversas *manifestaciones que tiene el poder*. Sería ingenuo confundir esas experiencias personales con un auténtico conocimiento de lo que realmente es el poder. Como ya hemos señalado, un oficial de Marina *experimenta lo que es el poder desde cadete de primer año, cuando empieza a tenerlo sobre los aspirantes* subordinados.

Ya nos percataremos de cómo lo más importante no es la *cantidad de poder* que se tenga, sino, de *cómo se "usa" el que se tiene*. Justamente esta apreciación de "cómo se usa el poder que se tiene" nos enfrenta al hecho de que si se ha usado adecuadamente puede llegar a ser innecesario para la consecución u obtención de los objetivos que, en un principio, tan solo pudieron ser alcanzados con la ayuda del poder.

Ahora veremos cómo es que resulta necesario un *doble principio* para explicar algo que es obvio: la influencia

---

1 Se han de manejar como conceptos-clave en todo lo referente a liderazgo, temas como: autoridad, capacidad ejecutiva, capacidad estratégica, líder, liderazgo, motivos, poder.

que tiene una persona en lo que hacen otras personas. Sería ingenuo o infantil, por decir lo menos, afirmar o pensar que una persona hace cumplir las órdenes que imparte o ejercita adecuadamente su liderazgo porque tiene "poder"; más aún, sería una contradicción. Ese doble principio corresponde a la distinción clásica entre *poder* y *autoridad*. Hasta tal punto que lo podemos graficar de un modo inmediato: las caponas ("charreteras"), indudablemente, son la muestra del "poder que tiene" el oficial; las caponas dan poder. En cambio es *la persona humana como tal* quien tiene la autoridad. *El poder lo da el grado. La autoridad es propia de la persona como tal.*

Si no se tiene clara la noción de autoridad[2] sería verdaderamente ininteligible el funcionamiento de cualquier institución u organización humana, como lo son nuestras Fuerzas Armadas. Si todo estuviera apoyado nada más que en el poder y no fuera de la mano con la autoridad, las acciones individuales de nuestros subordinados, que son *seres libres y pensantes que saben obedecer,* sería contradictoria.

Quien se dedica a "disfrutar" más del poder que tiene es que está, indudablemente, buscando más su satisfacción propia, su afán de protagonismo, actitud negativa que, a la larga, no permite conseguir los resultados verdaderamente buscados.

Puede incluso surgir alguna situación en la que se produzca un uso "irracional" del poder por las razones o fines que fueran y que, equivocadamente, se creyera que es la raíz de la eficacia: en estas circunstancias estaríamos cayendo en una especie de uso autodestructivo del poder. En cambio, el actuar de acuerdo a unos principios y valores perennes, "con uniforme o sin él", implica que se está generando la autoridad.

Una institución que solo se apoyara en el poder se vuelve inhumana, tiránica y despótica. Todos tenemos experiencia de lo vivido por el Gran Almirante Miguel Grau, que fue un verdadero Caballero en la soledad de la cámara del *Húascar*, en los salones de sociedad, en el combate, en la tranquilidad de su hogar, en la calle...

Cuanto más humanas sean las personas que integran una institución, *mayor será la fuerza unificante y cohesiva de la autoridad* y prácticamente será menos necesario "recordar" el "poder" que uno tiene por sus galones, cargos, etc. Podemos concluir, entonces, que la verdadera finalidad del poder reside en que el superior debe facilitar los *procesos de aprendizaje de sus subalternos, para hacerlos capaces de emprender grandes cometidos, altas metas* y que desarrollen sus capacidades. Las Fuerzas Armadas no están compuestas por *robots* y, por consiguiente, no se opone a la disciplina militar que haya *sujetos que saben pensar para poder ejercitar una obediencia inteligente.*

---

2 De ahora en adelante, siempre que hablemos de autoridad nos estaremos refiriendo a la *persona humana en cuanto individuo singular*, con prescindencia de sus grados, títulos, cargos, condecoraciones, etc.

Límites intrínsecos del poder

Podemos afirmar con toda claridad y énfasis que la toma de conciencia de los *límites del poder* es signo indudable de madurez de quien lo posee. Cierto es que la realidad de lo que es el poder es algo complejo y que requiere, indudablemente, cierta capacidad de reflexión[3] sobre este tema. Generalmente podemos afirmar que los tratamientos no adecuados de este tema son fruto de una concepción pueril o infantiloide de esa compleja realidad que es el poder.

Hay quienes piensan, erróneamente, partiendo de un supuesto implícito de que el poder representa la capacidad de un sujeto, para configurar la realidad del modo que más le guste o lo provoque; del modo que más le satisfaga sus intereses o caprichos. De modo que si el poder es grande "lo puede todo". Como suelen hacer, medio en broma, medio en serio, los cadetes de último año que, ante los aspirantes o los recién ingresados, les quieren hacer palpar su "casi omnipotencia", de estar, como se dice en broma, "en el Olimpo de los dioses".

Hay quienes parecen demostrar que lo que piensan del poder es como tener una especie de "varita mágica" que lo puede todo. Incluso, como que se diera una especie de "celos" ante el poder que cada uno tiene. Así, muchos de los que detentan el poder quieren "asegurarse" que "nadie más" tenga ese poder.

Cabría hacerse una pregunta seria: ¿Para qué sirve el poder? Una respuesta inmediata señalaría que quien tiene poder dispone de un insrumento de defensa ante cualquier agresión. Ciertamente que sería una respuesta utópica y lejana de lo que realmente es el poder. Hay quienes piensan que "a más poder que se tenga, mejor se pueden defender las posiciones". Desde esta perspectiva se entiende, entonces, que es necesario "hacerse de más poder", incluso cohonestando[4] la conciencia y la conducta. Entonces pareciera que el poder se reduce a "poder para evitar una agresión externa". Pero el problema aparece si nos preguntamos si el poder puede servir para algo más que eso. Nadie duda que el poder tiene un valor instrumental, es decir que el poder no es un fin en sí mismo, sino que es un instrumento para obtener un fin, para alcanzar una meta; tanto en tiempos de paz para logros singulares de mejora del Instituto, como en tiempos de guerra para alcanzar determinados objetivos en el combate.

Quienes piensan que el poder lo "puede" todo, lo que uno quiere, lo que están implícitamente afirmando es que sus subalternos no le importan nada; que lo más decisivo es "tener poder". Somos conscientes, al menos por los años de vida que tenemos, que no somos oficiales

3 Debemos definir claramente lo que es *reflexión*. No es solo pensar más detenidamente. Viene de <doble flexión>, es decir, pensar lo que se piensa. Filósofos como Tomás de Aquino, apoyados en Aristóteles, la consideran como el acto de la mente que "vuelve sobre su propio acto de pensar", como decir *pensar lo que pienso*.

4 Cohonestar, "tratar de hacer honesto", que equivale a "tranquilizar mi conciencia", aunque sea engañándome a mí mismo.

recién egresados, ni jóvenes bisoños o inexpertos que recién empiezan a dar los primeros pasos en la vida de adulto, y que podemos pensar el disparate que con poder se consigue todo. Quienes así discurren o piensan son, como se decía antes, portadores de una visión ingenua e inmadura de la realidad que, día a día, nos demuestra que lo que más buscan los subalternos, en la interacción con sus superiores, es la autoridad que su jefe tiene como persona humana y que, por tanto, es congruente con el poder que tiene. Es decir que la conjunción de poder y autoridad en la persona adecuada es el binomio adecuado. Además, no será necesario explicar que un líder, un jefe puede perfectamente *ser humilde;* no tiene que ver ni la arrogancia ni la vanidad en el recto uso de la función de mando. Deberá recordarse el ejemplo que nos da la naturaleza en las huertas de frutales: los árboles que tienen la ramas dobladas y vencidas, son las que están llenas de frutos; en cambio, los árboles estériles están erguidos. Quien tuviera que estar recordando a los demás que tiene poder, lo hace indudablemente porque le falta autoridad.

Límites extrínsecos del poder

Hay quienes pensarán que la atención o cuidado de los subalternos no tienen tanta importancia, como lograr las metas que se han propuesto, y, efectivamente, en un grupo de combate, lo importante será alcanzar el objetivo que ha propuesto el comando, y así, sucesivamente, incluidos los tiempos de paz. Sí, es cierto, pero no podemos olvidar que aquellas acciones las ejecutan hombres, personas, es decir, individuos[5] singulares. Es por eso que para poder "medir" el poder, será necesario ver los resultados de conjunto y el mejoramiento de las personas singulares a mi cargo precisamente en la ejecución de lo dispuesto. Es decir, es sumamente importante el comprobar el mejoramiento del personal a mi cargo como personas, como individuos, de modo que la capacidad del individuo a mis órdenes mejore cada vez y lo haga más competente.

Por lo tanto, podemos afirmar:

El poder significa la capacidad de influir a través de la coacción externa en el comportamiento de las personas. Es decir, **el poder tiene una instrumentalidad para controlar externamente las acciones de quienes están bajo órdenes.**

Se ha de establecer claramente que el poder por sí solo no controla. Para que pueda ser aplicado es necesario que sean especificados los fines, las metas a las cuales uno se está dirigiendo y actuando. Es decir, **el poder suministra los estímulos externos para "coaccionar" a una persona a que "haga algo"**, y para esto es necesario que quien recibe las órdenes, al mismo tiempo, perciba que es un todo orgánico el que interactúa, es

5 No olvidemos que la palabra ***individuo*** viene de <indiviso>, es decir, ***no dividido***; por tanto, no es posible hablar de una **conducta con uniforme y otra conducta sin uniforme**, perdiendo de vista el principio personalista que en todo momento queremos dejar en claro.

decir, que hay una congruencia y unanimidad en la misma cadena de comando, la cual es conocedora, a su nivel, de las metas u objetivos propuestos.

Se ha de tener en cuenta que es evidente que no existe un "mecanismo de control perfecto" en una cadena o línea de comando, por el simple hecho que está compuesta por personas humanas, que son susceptibles de equivocarse, de fallar.

Existe otro tipo de "coacción", de "exigencia" a los demás, que está por encima de lo que se viene explicando del poder.

La capacidad de autocontrol para dirigir las acciones de modo conveniente a fin de satisfacer las necesidades o requerimientos de otras personas o de la propia Institución, a partir de las mismas cualidades de la "persona" constituida en un puesto de mando, es lo que se llama autoridad.

Motivación y conducción, como elementos del liderazgo eficaz

No está de más determinar que la misma EFICACIA supone la capacidad de adquirir las metas propuestas, mientras que la EFICIENCIA es la misma capacidad para desarrollar adecuadamente una acción, pudiendo decir, el desarrollo evolutivo de la misma acción. Quien tiene que ejercer un liderazgo, necesariamente debe preocuparse por alcanzar determinadas metas u objetivos[6]. Esa capacidad para obtener esos *logros* o *resultados* es lo que conocemos como *capacidad estratégica.*

Por otra parte, el mismo líder, el que está constituido en una función de mando tiene que conseguir que su institución, en todas sus facetas operativas, tenga una faceta *atractiva*, es decir que sus subalternos puedan encontrar que con las órdenes que obedecen y ejecutan se identifican con ellas, porque están persuadidos, convencidos, de la valía de quien las imparte, que además de su autoridad personal está constituida en un determinado puesto, y de la conveniencia racional de dichas órdenes y de los resultados que se han de obtener.

Quien tiene que ejercer determinadas funciones de mando debe tener también ciertas características, propias del liderazgo. El verdadero líder se siente impulsado a preocuparse no tan solo de que se hagan determinadas cosas o alcancen ciertos objetivos para que la Institución sea eficaz; tampoco le basta que esas cosas sean buenas o más o menos atractivas para las personas que han de ejecutar determinadas órdenes o misiones. El verdadero líder busca que las personas a sus órdenes actúen motivadas y con unas motivaciones trascendentes. El verdadero líder tiene una preocupación por toda su institución y se preocupa de que sus hombres crezcan en sentido de responsabilidad personal, es decir, está convencido que tiene a su mando hombres pensantes.

6 Podemos poner el claro ejemplo de un excelente equipo de jugadores de fútbol... en un inmenso campo verde... pero sin arcos...: sería materialmente imposible jugar ningún partido, aunque se tuviese a los mejores jugadores del mundo... No en vano está la afirmación aristotélico-tomista que en orden a la ejecución de un acto primero está el fin o meta y después los medios.

Al verdadero líder se le reconoce de una manera fácil: cuando falta todos lo extrañan, y muchas veces es harto difícil reconocerlo mientras ejerce el liderazgo. Aun así el verdadero líder es capaz de percibir los requerimientos no sólo de su Institución, sino de los hombres que tiene a su mando. Le preocupa el *valor real* de las acciones de sus hombres.

Podemos afirmar que los líderes no nacen: llegan a ser líderes a través de sus esfuerzos y fatigas personales, a través de un largo proceso en el que van adquiriendo la difícil capacidad de moverse por los demás, trascendiendo, dejando de lado su propio egoísmo o afán de protagonismo.

Se puede ver claramente que es una tarea difícil y ardua: aprender a usar el poder, es decir sus capacidades como estratega y como ejecutivo, porque no solo va por delante con las ideas, sino con el ejemplo personal; no exige algo que él no estaría dispuesto a hacer; actúa en beneficio de todos y no pensando en sí mismo. Es decir, debe ser alguien que "realmente tiene la camiseta puesta" y está dispuesto a jugarse el todo por el todo.

Naturaleza del liderazgo

Hay algo que el líder nunca puede perder de vista para serlo verdaderamente: tener conciencia de que sus subordinados o las personas que tiene a su cargo son personas humanas libres, pensantes, reflexivas, con capacidad de juicio.

El verdadero líder se preocupa por llegar al nivel de las motivaciones de las personas que dependen de él. El verdadero líder es consciente de que él no puede "imponer" motivaciones; no puede *dar una orden para que su gente esté motivada.* El verdadero líder no puede estar contento ni satisfecho si lo que ha logrado es ejercer el poder por miedo o coacción; de estarlo sería indicio de que le falta autoridad como persona.

El verdadero líder es capaz de ayudar a las personas a su cargo, desde fuera, para que mejoren sus motivaciones, sus incentivos. Una de sus principales preocupaciones habrá de ser de preocuparse de no ser él el obstáculo para que sus subordinados u hombres a su cargo puedan mejorar sus motivaciones; es decir, él no puede ser quien "desmotive" con su conducta personal, por su poca autoridad personal, a los demás, para quienes debe ser ejemplar.

Con el poder está manejando el ámbito de los actos externos. Con su autoridad personal está moviendo las motivaciones internas.

Podemos afirmar que el verdadero líder se toma la molestia de enseñar a pensar; de enseñar a juzgar; de enseñar a razonar; de enseñar a decidir; de enseñar a ser consecuente. Debe preocuparse por una realidad interna de su propia personalidad, de ser ejemplar para los demás.

El desarrollo de la autoridad

Nos podríamos ciertamente plantear las diversas modalidades de lograr lo que titulamos en este apartado..., pero no existe más que una única manera de desarrollar la autoridad.

Eso se llama ejemplaridad. La ejemplaridad es condición necesaria para el logro de la autoridad, y justamente la ejemplaridad es la misma fuerza del líder.

La autoridad es la capacidad que tiene el líder para apelar fácil y eficazmente a motivos profundos y serios; a convicciones que nacen de lo íntimo, en uso de la libertad de las personas. Las personas le obedecen por el vínculo que han logrado establecer por su valía personal.

La confianza en las intenciones de quien manda es lo único que puede dar origen a la autoridad. Esa confianza también se adquiere, imprescindiblemente, cuando se "confía" en las capacidades de una persona constituida en autoridad y que decide del modo adecuado.

La pérdida de la autoridad

Una persona que tiene mando va ganando autoridad en la medida que los demás ven que usa del poder adecuadamente. Es decir, el uso correcto y justo del poder genera autoridad.

Por eso es que está ampliamente demostrado que la autoridad se pierde cuando se usa incorrectamente del poder. Y podemos afirmar que se puede usar incorrectamente el poder de tres maneras distintas:

a. Uso injusto del poder.
b. No usar el poder cuando debe usarse.
c. Uso inútil del poder.

Epílogo

En definitiva, el verdadero líder es aquel que personalmente está cimentado en una conducta ética virtuosa; el hombre que se esfuerza por SER más cada día; por ser más congruentes sus actos con sus convicciones y que los demás ven y aprecian; que huye de los protagonismos de "luz de bengala".

Más que llamaradas que despiertan la atención, el verdadero líder es más bien, como la brasa, que desde su rescoldo da calor, sin llamar la atención.

Nota del autor:

Adaptado para los requerimientos específicos de Marina, de un ensayo del Profesor Juan Antonio Pérez López, del IESE (Instituto de Estudios Superiores de la Empresa, Barcelona, Universidad de Navarra).

La posmodernidad y los cambios en los militares latinoamericanos

Capitán de Fragata
Miguel Jiménez La Rosa

Introducción

El cambio en cualquier organización debe ser permanente y no enunciarse como un objetivo a corto plazo.

Maquiavello afirmaba: "No hay nada más difícil de emprender, más peligroso de dirigir, o más incierto en su éxito, que la introducción de un orden de las cosas".

La innovación, que es fundamento del futuro, no puede alcanzarse a menos que el nivel superior de la organización haya declarado un compromiso inquebrantable hacia su consecución, mediante la mejora continua de la eficacia. Es evidente que si "cambio" significa "futuro", habrá que concentrar el cambio en investigación y educación. La transformación militar es un proceso continuo y una actitud mental que se centralizan en los siguientes elementos: intelectual, cultural y tecnológico, aspectos que vienen experiementando cambios e influyen positivamente en la preparación profesional de los miembros de las Fuerzas Armadas.

Posmodernidad

El posmodernismo designa a un amplio número de ámbitos artísticos, culturales y filosóficos del siglo XX definidos en diversos grados y maneras por su oposición al funcionalismo y al racionalismo moderno.

Desde el aspecto sociológico, podemos decir que es el movimiento cultural observado en muchos países desarrollados, inclusive países latinoamericanos, en las dos últimas décadas.

Frente al compromiso riguroso de la innovación, el proceso y la crítica de las vanguardias artísticas, intelectuales y sociales al que considera una forma refinada de teología autoritaria, el posmodernismo defiende la hibridación, la cultura popular, el descentramiento de la autoridad intelectual y científica y la desconfianza ante los grandes relatos.

Podemos decir también que "posmodernismo" es el término que se ha usado para describir el confuso período o la situación en la cual el mundo se encuentra a sí mismo, después del esclarecimiento durante el cual se intentó hacer que todas las personas vieran las cosas de la misma forma racional.

Los cambios en los militares latinoamericanos en la posmodernidad

Durante la última década muchos son los tratados y estudios elaborados sobre las relaciones civiles-militares o a nivel de gobierno político-militares debido principalmente a la reorganización efectuada en las FF.AA. de los países latinoamericanos, principalmente por las nuevas misiones o roles aparecidos.

Sin embargo, muy poco se ha hablado sobre los cambios y su influencia en la profesión militar.

Las transformaciones que se dan en el mundo como producto de la globalización han originado una serie de cambios que abarcan tanto el orden internacional como el nacional, afectando a sectores políticos, económicos y sociales. Estos cambios han afectado a diferentes realidades, siendo una de las regiones más afectadas América Latina principalmente por el subdesarrollo, marginalidad y poca presencia del Estado.

Este entorno ha originado nuevas amenazas que afectan el desenvolvimiento de los Estados que, por su gravedad, han obligado a discutir hasta qué punto abarca el ámbito de seguridad y cuál es el papel que desempeña la defensa. Cuando nos referimos a las nuevas amenazas, aludimos al crimen organizado, migraciones, narcotráfico, terrorismo, delincuencia y reivindicaciones indigenistas.

Este horizonte nuevo afecta directamente a las Fuerzas Armadas y por ende a la profesión militar. Al tratar de analizar cuál es el impacto en la profesión debemos visualizar el desarrollo evolutivo del hombre y los cambios producto de la globalización que afectan a los Estados.

Empezaremos citando a *Moskus, Williams and Segal,* quienes en su libro *El militar posmoderno* explican que el posmodernismo es un movimiento iniciado en los años sesenta y que culmina en los años ochenta y se identifica en términos operativos como el pluralismo, fragmentación, heterogeneidad, permeabilidad y ambigüedad.

En Latinoamérica no se ha apreciado el efecto que se ve en los países del primer orden, pero ya se observan cambios sustanciales como el ingreso y aceptación de las Fuerzas Armadas en la democracia y el manejo público de los temas de defensa. La división de la sociedad, actualmente la ha afectado, se puede apreciar al ver que las personas ahora cumplen diferentes funciones, dentro de esta percepción se puede ver en el ámbito militar, ya que las FF.AA. de hoy no solo cumplen con su función militar como tales sino que, paralelamente, asumen otros roles e incluso nuevos trabajos.

Como producto de la globalización, las Fuerzas Armadas son las que han demostrado una mayor permeabilidad. Las fronteras abiertas y virtuales y los mercados transnacionales han dejado su impronta en los países latinoamericanos que se preocupan por mantener sus tradiciones.

Las variables heterogéneas también son aceptadas y se respetan mucho más que hace diez años.

Moskus, Williams and Segal plantean la tesis de que con el término de la Guerra Fría se inicia un período en que las formas militares tradicionales comienzan a cambiar hacia formas posmodernas, identificando al respecto cinco cambios organizacionales:

1. Interpretación entre las esferas civil-militares
2. Reducción de las diferencias organizacionales militares (roles de combate y apoyo)
3. Cambio de misiones militares hacia tareas no tradicionales
4. Uso de las FF.AA. en misiones internacionales
5. Internacionalización de las FF.AA.

Según *Huntington,* las formas modernas de los ejércitos aparecen a partir de 1808 en Prusia; en América Latina, a partir de 1820 y 1840 al dictarse las primeras reglamentaciones; en el caso de Perú, en 1827.

Referente a la genealogía de las FF.AA. en América Latina, hay similitudes que a la larga nos llevan a una convergencia ya que tuvieron en sus inicios una participación activa en el proceso independentista, confundiéndose en su nacimiento republicano con el Estado independiente.

Hay que tener en consideración que la historia de la milicia en América Latina difiere en los países del continente, puesto que si bien muchos se iniciaron con la creación del Estado, posteriormente no siempre evolucionaron en la misma forma.

Una característica que distingue a América Latina, fue la decisión que casi en su totalidad asumieron sus países de elegir la República como sistema de gobierno, y este autoritarismo que surge es consecuencia del modo de afrontar el peor problema de la época: la anarquía.

Es por ello que en el continente nacen sistemas políticos autoritarios, como un proceso de continuismo de la monarquía cuya relevancia está en la formación de las repúblicas y no en el crecimiento democrático.

Se debe considerar además las influencias endógenas y exógenas que ejercen las FF.AA. en la Región. En primer lugar por España durante el virreinato y luego por Alemania, Francia e Inglaterra; estas dos últimas en lo referente a Fuerzas Navales. Posteriormente se suman las de Estados Unidos desde la segunda mitad del siglo XX.

Estas consideraciones nos describen una profesión militar asimilada por rasgos muy importantes y con una tendencia histórica a desarrollar, un sentido de compromiso con el restablecimiento de un determinado orden.

A través de doscientos años las organizaciones militares han intensificado sus procesos de modernización institucional, convergiendo para incorporar nuevas tecnologías, aceptar nuevas misiones y complementar las diferencias existentes entre servicios, armas y rangos.

Ello ha conllevado a un mayor acercamiento entre las instituciones militares y las universidades y centros de educación superior, dándose una interacción resaltante y la confrontación de puntos de vista entre militares y civiles.

En consecuencia, actualmente en Latinoamérica el militar tiene que desarrollar más arraigadamente la interpretación de sus valores, entendiéndose estos como *patriotismo, valentía y honor y* considerándose también valores periféricos como el espíritu militar, abnegación, lealtad y compañerismo, obediencia y cumplimiento del deber. Es decir, colocan estos valores en la dimensión correspondiente, con fundamentos y justificación de una profesión singular.

La nueva tecnología aplicada a los sistemas de armas configurarán a mediano plazo militares tecnologizados, prácticos y menos burocráticos, con capacidad de mando flexible, dinámica y rápida, donde su lógica será dirigida a los sistemas de mando y control del adversario.

Es en este sentido que las nuevas organizaciones militares se orientan hacia pequeñas fuerzas con gran movilidad, buen poder de fuego y un desarrollo tecnológico adecuado, propio, apoyadas por el poder aéreo y con estrategias rápidas y versátiles.

Es importante señalar que en concordancia con las nuevas exigencias tecnológicas, el sistema educativo viene experimentando cambios en la medida que lo requiera la actualización del oficial para afrontar el desafío por venir.

Por último, la relación con los medios de comunicación tiende a ser consecuente: el desarrollo tecnológico gravita en los nuevos conflictos, que son difundidos a nivel mundial por televisión en directo, situando a los comandantes en una posición comprometida en que tendrán que fundamentar ante los medios sus decisiones; ello conlleva a que los éxitos y errores sean apreciados inmediatamente, en consecuencia el oficial del nuevo siglo deberá estar preparado para enfrentar este nuevo reto.

Por último, las decisiones a tomar por los nuevos comandantes serán acompañadas por un conocimiento legal o un asesoramiento cabal de la legislación internacional sobre conflictos, debido a que también en este campo la legislación es internacional y tiene fronteras virtuales.

Conclusiones

Para terminar, debemos tener en cuenta que en la actualidad es necesario que los oficiales desarrollen habilidades no natas para las nuevas nociones de la globalización, como son iniciativa personal, disposición al cambio, capacidad de adaptación, manejo de prioridades, conciencia crítica, ser interactivo, tener capacidad de gestión, desarrollo de interlocución a fin de tener capacidad de transmitir mensajes y poder trabajar en grupo. Podemos decir que el fin de todos estos cambios es lograr que las FF.AA. desarrollen una concepción válida con los problemas mundiales y busquen encontrarse con la posmodernidad para analizarla y aprovechar los beneficios que ella nos depara.

Es requerido en este contexto lo siguiente:

- Observar las tendencias mundiales, interpretarlas y asumirlas sin temor.
- Comprender al ciudadano y aceptar la profesión militar como una forma de servir a la sociedad.

- Prepararse continuamente aceptando los cambios tecnológicos, acompañando este proceso de un conocimiento del idioma de la globalización: el inglés.
- Estar dispuesto a la posibilidad de cambio.
- Conocer los cambios tecnológicos en la profesión militar de manera de introducirlos en las nuevas tareas emergentes.
- Tener conocimiento de las normativas en Derecho Internacional. Humanitario.

Bibliografía

- Stanley, Aronowilz – Henry Giroux: *Posmodernismo y Educación* (Políticos, cultural and criticism) University of Minnesota – Mineapolis – London 1993
- Perry, Anderson: L*os Orígenes de la Posmodernidad*. Madrid
- Harvey, David: *La condición de la Postmodernidad*. Buenos Aires,
- Donoso, José: *El Posmodernismo en donde van a morir los elefantes*. Revista *Signos,* volumen 33, págs. 71-83. Valparaíso, Chile 2000
- Cavarrubies, Jaime García: *El militar Posmoderno en América Latina*. Revista *Seguridad y Defensa* del centro Hemisférico de Estudios en Defensa. Otoño - 2002.
- Moskus, Wlliams and Segal, *The Postmodern Military*, New York. Oxford University, Press 2000. Page 4.
- Runsfeld, Donald H: *Transformando a los militares*. Revista *Foreing Affairs* Mayo/Junio 2002.
- Palma, Hugo y San Martín, Alejandro: *Seguridad y Defensa: Fuerzas Armadas en el Perú*. 2002.

Zona de Frontera del Putumayo: Urge su Integración a la Vida Nacional

Teniente Primero
Gregory Paredes Saavedra

Frontera del Putumayo



INTRODUCCIÓN

Como una contribución a un conocimiento más cercano de la grave problemática de las comunidades nativas de la Amazonía en la zona de frontera, particularmente de las del río Putumayo, presento a modo de informe los aspectos más saltantes de un estudio denominado: "Proyecto Desarrollo Frontera Putumayo – Perú"; el mismo que cuenta con la anuencia del Ministerio de Defensa y de la Institución, habiendo sido aprobado por diferentes entidades del Estado, las cuales se han abocado a los estudios para ponerlo en marcha.

Este proyecto, que fue elaborado por el suscrito en base a experiencias y rela-

ciones intersociales con dichas poblaciones ribereñas, se forjó en el período 2001-2003 cuando desempeñaba el cargo de Comandante de la cañonera fluvial B.A.P. *Amazonas* en el continuo navegar por nuestros ríos amazónicos resguardando nuestras fronteras.

Debemos señalar que este esforzado trajinar, ha llegado a calar en la formación de conciencia respecto a la necesidad de encontrar soluciones viables e inmediatas a esta dramática problemática, donde la explotación del hombre amazónico, la nefasta acción del narcotráfico y el terrorismo, así como la depredación de los recursos naturales y la indiferencia del Estado, han sumido en la pobreza y desesperanza más extremas a sus habitantes.

UN POCO DE HISTORIA

Desde hace aproximadamente tres décadas, la zona de frontera del Putumayo – Perú viene siendo escenario de insolubles problemas laborales, de narcotráfico y hasta de la posible injerencia foránea de las fuerzas armadas revolucionarias de Colombia que originan como consecuencia un considerable atraso en el desarrollo económico y social de la población, más aún de las comunidades fronterizas, las cuales conforman uno de los sectores más pobres y olvidados del país.

Los pobladores de la frontera del Putumayo son por antonomasia pescadores natos, actividad que no solo les da el sustento cotidiano, sino los medios económicos necesarios para vivir –aunque escasos– a través de la comercialización, sobre todo de peces ornamentales.

Sin embargo, estos pescadores artesanales del Putumayo solo obtienen precios ínfimos en las transacciones comerciales de sus productos hidrobiológicos, prácticamente son explotados por peruanos y colombianos inescrupulosos quienes, aprovechando las fronteras libres, amplias y abiertas de la zona de frontera amazónica, estafan escandalosamente a los moradores ribereños. Se puede afirmar que en el Putumayo, los recursos humanos, naturales e hidrobiológicos son saqueados descaradamente por inescrupulosos malos peruanos y extranjeros.

Esta problemática generada por la exclusión que sufre esta parte importante de nuestro país ha obligado a que gran parte de los pobladores se dediquen al cultivo ilegal de la hoja de coca que se destina al narcotráfico, flagelo que agrava aún más la problemática de esta zona sumiéndola en la desesperanza.

Sensibles ante esta palpable realidad, y en cumplimiento de la misión de contribuir al desarrollo socioeconómico de la nación, preservando la seguridad, soberanía e intereses del Estado, trato con este estudio de aportar ideas y soluciones, a fin de paliar esta problemática, siendo una de las más importantes incentivar la exportación de peces ornamentales, principalmente de la especie *Arawana (Osteoglosium bicirrosun),* como una modalidad alternativa al cultivo de la hoja de coca porque puede competir



B.A.P. Amazonas *(CF-11), unidad naval que resguarda nuestras fronteras y recursos de la Amazonía*

como una buena fuente de recursos económicos y, sobre todo, porque es una actividad propia del poblador del Putumayo.

UN AMULETO DE PAZ Y PODER

El pez *Arawana* es conocido en China como "pez dragón", una especie muy ligada a la tradición popular que representa la buena suerte y el poder, por tanto es un animal sagrado que todos respetan y quieren poseer. Su nombre se debe a la forma de sus aletas y modo de nadar, semejante al desplazamiento de un dragón chino, animal fabuloso de figura de serpiente; con pies y alas. En la conseja (fábula) popular china, el dragón es el *señor de la lluvia*.

Valga este bosquejo pintoresco para valorar la importancia de proteger la exportación de peces ornamentales al continente asiático, sobre todo a China, el país más poblado del mundo cuya demanda de la especie *Arawana* (pez dragón) supera con creces la oferta peruana y abre un horizonte económico prometedor para la zona de frontera del Putumayo. Es un rubro que puede llevar paz y esperanza a las comunidades nativas del Putumayo al mejorar su precaria economía, condición primordial para que alcance el desarrollo y el bienestar anhelado.

En consecuencia, urge echarse a andar y dar un primer paso para promover e incentivar mecanismos que formalicen la actividad pesquera, eliminando a los intermediarios y buscando una retribución económica equitativa para los pescadores.

Esto demanda crear fuentes de trabajo progresistas, permanentes y sostenidas a fin de lograr una mejor condición de vida para los lugareños que se refleje en obras sociales y también en un rechazo del trabajo ilegal de la hoja de coca.

Un segundo paso consistiría en promover la colonización de las tierras,

acción que iniciaría el proceso de creación de fronteras vivas.

Los siguientes pasos se darían articulando esfuerzos y aprovechando sinergias interinstitucionales, en forma coordinada con los órganos rectores de desarrollo social, para priorizar acciones de desarrollo en caseríos amazónicos de zonas de frontera.



Pez Arawana

REALIDAD SOCIOECONÓMICA

Las comunidades indígenas fronterizas peruanas que habitan en las riberas del Putumayo son poblaciones con niveles extremos de pobreza, sin ninguna garantía que las proteja en la comercialización de sus productos hidrobiológicos, lo cual las obliga a optar por el cultivo ilegal de la hoja de coca para agenciarse algún dinero, a pesar de poseer un potencial económico en la actividad pesquera de exportación de peces ornamentales. Pero esta actividad no está organizada ni regulada, ni cuenta con vías de comunicación terrestre para sacar sus productos y comercializarlos, teniendo que hacerlo por vía aérea, lo que eleva los costos operativos del propio trabajo.

Frente a esta realidad, el Perú está concentrando sus fuerzas en trabajar por los más pobres, acabar con el flagelo de las drogas, el terrorismo y fomentar nuevas fuentes laborales que contribuyan a resolver los problemas sociales que se presentan en las zonas más deprimidas del país. Trabajar de este modo es hacerlo con un objetivo nacional que conlleva indudablemente a una presencia efectiva del gobierno en las zonas abandonadas, sobre todo en las de frontera amazónica como la del Putumayo: una zona netamente cocalera donde la acción del narcotráfico y de los guerrilleros colombianos la ha convertido en tierra de nadie.

DESCRIPCIÓN GENERAL

Geografía

Las comunidades fronterizas del Putumayo se asientan en las riberas fluviales a lo largo de toda la frontera con Colombia, que tiene una longitud de 1.200 km desde Gueppi en el norte hasta el Álamo en el sureste.

El ancho promedio del Putumayo es de 700 metros, pasando de 80 a 1.400 metros cerca de la boca en Brasil; la velocidad de corriente es moderada, hasta de 3 nudos. La población de esta zona es de aproximadamente 7.400 habitantes que ocupan alrededor de 1.510 viviendas.

Las riberas del Putumayo son mayormente bajas, lo que hace que en épocas de creciente algunos poblados se inunden y se tenga que transitar de casa en casa en canoas, y muchas veces poblados enteros tienen que ser reubicados.

Sociedad

Los ribereños peruanos viven formando caseríos; en su mayoría los moradores de frontera desconocen a sus gobernantes, son socialmente poblaciones excluidas que viven en zozobra, entre la espada y la pared.

La comunidad ribereña se siente desorientada ante la indiferencia del Estado, que la hace vulnerable a la invasión foránea con su secuela de explotación, narcotráfico y terrorismo. Prácticamente, no existen fuentes de trabajo legales que le permitan mejorar su condición de vida.

Idiosincrasia

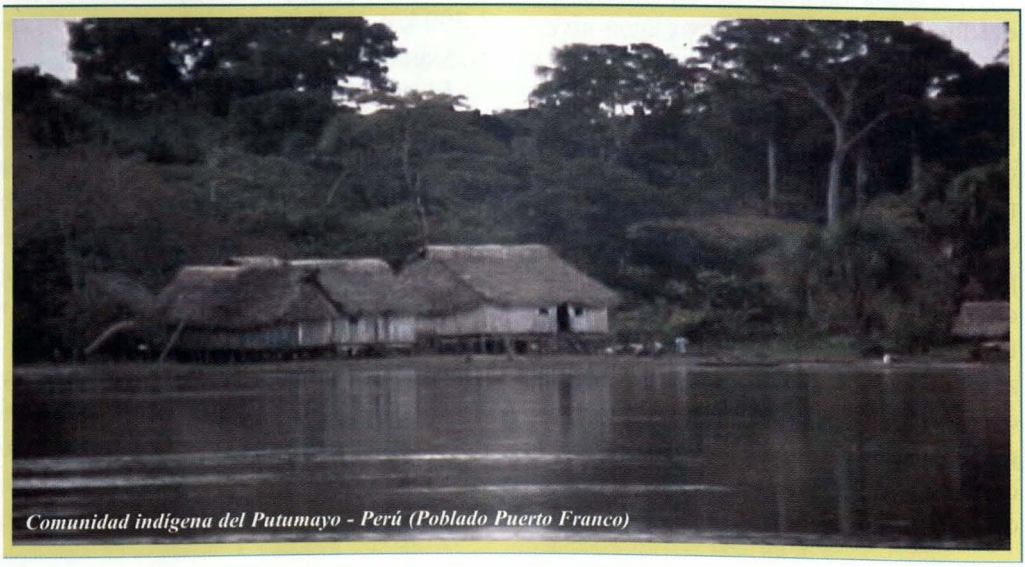
Los ribereños del Putumayo sienten que el país no los considera como ciudadanos con deberes y derechos; manifiestan que los marginan sin tomar en cuenta que también son peruanos, que están haciendo patria y son guardianes sin sueldo de nuestras fronteras; su único contacto con las autoridades se da solo en las acciones cívicas de donación de ropa, alimentos, medicinas, útiles escolares, etc., ... y luego nuevamente vuelven al olvido.

Educación

La mayoría de los centros educativos existentes son de nivel primario y están deficientemente implementados. El único centro con nivel secundario se encuentra en El Estrecho (capital del distrito del Putumayo), el cual está casi vetado a la mayoría de estudiantes que viven en pueblos alejados sin medios de comunicación.

Religión

Profesan la religión católica; la mayor iglesia que tienen está ubicada en El Estrecho y es dirigida por un misionero extranjero, quien periódicamente realiza peregrinajes por los pueblos del Alto y Bajo Putumayo.



Comunidad indígena del Putumayo - Perú (Poblado Puerto Franco)

Sanidad y salubridad

No se cuenta con un sistema de agua potable y desagüe. Son escasas las postas sanitarias regularmente dotadas. Las enfermedades que con más frecuencia se presentan en la zona son: parasitosis, anemia, enfermedades dermatológicas, paludismo, tuberculosis, hepatitis.

Energía y comunicaciones

En El Estrecho (capital del distrito del Putumayo) solamente se cuenta con servicio de energía eléctrica restringida; en el resto de pueblos la energía es casi nula, salvo en algunos que poseen grupos electrógenos pequeños. Las comunicaciones se realizan a nivel de radiofonía. No existe ningún tipo de comunicación telefónica.

Producción

La mayor parte de los pobladores ribereños se dedican a la agricultura artesanal, de subsistencia, cultivando mayormente yuca, plátano y frutales.

Economía

En las transacciones comerciales predomina el uso del peso colombiano. El comercio está prácticamente monopolizado por los llamados "chacarreros colombianos", quienes recorren los distintos poblados ofreciendo sus productos a un precio altísimo; también se utiliza el trueque. El combustible es caro y escaso. Otros ingresos económicos solo son provistos por actividades prohibidas por la ley. Por ejemplo: los cultivos de la hoja de coca destinados al narcotráfico (tanto en tierra peruana o, cruzando el río Putumayo, en territorio colombiano), la tala ilegal de madera, extracción de oro, venta de paiche seco para su comercialización (solo se permite para su consumo).

Política

El distrito del Putumayo pertenece a la región Loreto; su capital es la localidad de El Estrecho. La principal autoridad política es el alcalde; en el resto de poblados la autoridad recae en caciques o agentes municipales, y en algunos caseríos no existe autoridad política alguna. El último distrito creado en el Alto Putumayo es el de Soplin Vargas, que tiene por capital la localidad de Teniente Clavero.

Transporte

Los poblados colombianos del Bajo Putumayo (Tarapacá y Puerto Arica) cuentan con aeropuertos acondicionados para recibir aviones, helicópteros; mientras que en el lado peruano, en El Estrecho y Gueppi, pueden aterrizar hasta unidades tipo Antonov y Fokker. La Fuerza Aérea del Perú, mediante su pro-



Embarque vía aérea hacia el continente asiático



Embalaje en acuario para la exportación

grama de apoyo cívico, realiza vuelos charteados a las localidades de El Álamo, Corbata, Remanso, El Estrecho, etc.

El transporte fluvial se realiza mayormente por embarcaciones de comerciantes y canoas con motor peque - peque, además de los buques de las Marinas del Perú y Colombia en sus viajes de acción cívica.

POTENCIAL PRODUCTIVO

Actualmente la demanda mundial de peces ornamentales supera la producción ofertada, lo que convierte a esta actividad piscícola en una fuente importante de recursos económicos para las comunidades fronterizas.

De la Amazonía peruana se exportan unas 108 especies de peces ornamentales, casi todas provenientes de la recolección de los ecosistemas naturales; la reproducción en viveros piscícolas adecuados es aún incipiente.

Se estima que la Amazonía peruana ofrece un potencial de unas 150 especies de peces ornamentales de exportación, de allí la necesidad de fomentar su conservación con tecnologías adecuadas y evitar su depredación.

Por el lado de los importadores, el *ranking* mundial lo lidera Estados Unidos con el 24 %, lo siguen el Japón con el 14 % y los países de la Unión Europea, en especial Alemania (9 %), Francia (8%) y el Reino Unido (8%).

En el Perú, las principales zonas en las que se crían y habitan los peces ornamentales pertenecen a ámbitos de extrema pobreza donde viven las comunidades nativas, por ello alcanzar una explotación racional tendrá un beneficioso impacto social en el desarrollo de estas comunidades.

Del total de la oferta mundial, más del 50 % abastece a países del Asia.

Potencial de exportación de peces ornamentales (*Arawana*).

- Bajo Putumayo
  400,000 alevinos (febrero a junio)
- Alto Putumayo
  300,000 alevinos (setiembre a diciembre)

COMPETITIVIDAD EN CADENA

Es una propuesta que plantea realizar el proceso de comercialización sin intermediarios, para así reducir la informalidad laboral y la explotación humana, de tal suerte que se pueda mejorar el precio unitario y el margen de utilidad para el pescador de la zona.

La competitividad en cadena pro-

mueve las mismas posibilidades de desarrollo y crecimiento para todos los pueblos. Se puede entender como un sistema que consiste en aprovechar las riquezas que tiene el país, partiendo de las empresas y localidades más pequeñas, para ir atendiendo progresivamente las demandas de las escalas regionales, nacionales y, finalmente, la demanda internacional.

En el rubro de exportación de peces ornamentales, el Perú cuenta con una producción total estimada de 700,000 alevinos de *Arawana* (pez dragón) por temporada anual, con proyección a aumentar esta cifra con el apoyo gubernamental de la administración que se inicia.



Ruta aérea a seguir en la articulación comercial de las comunidades del Putumayo - Perú al continente asiático

EL ÉXITO DEL "PROYECTO DESARROLLO FRONTERA PUTUMAYO-PERÚ", TIENE POR BASAMENTO LA INTEGRACIÓN DE LOS PUEBLOS DEL PUTUMAYO Y SU ARTICULACIÓN ECONÓMICA Y FÍSICA AL DESARROLLO DEL PAÍS.

Vicisitudes de una travesía inolvidable a bordo del B.A.P. *Callao*

Teniente Primero (r)
Ernesto Montalgne Vidal

La lectura del artículo "Personaje" escrito por el periodista Armando Bustamante Petit, en la revista *Etecé* del 15 de mayo del 2003, ha traído a mi memoria recuerdos relacionados al tema del reportaje que dicho periodista hiciera a un señor de nombre Kurt Maniak, ex tripulante del mismo buque en el que tuve el honor de servir 27 años después de que lo hiciera Kurt, cuando la M/N *Monserrate* de bandera del Tercer Reich se encontraba fondeada en nuestro primer puerto, impedida de zarpar por haber declarado el Perú la guerra a la Alemania nazi en 1941.

A Kurt Maniak solo lo conozco por una conversación telefónica que tuve el placer de entablar con él a raíz del artículo citado, pero mi hermano Alfonso, cirujano que trabajó como médico titular del Hotel Crillón durante muchos años, sí lo conoció y lo trató muchas veces en función de su trabajo.

El *Monserrate* era un buque de carga y pasajeros, construido en el astillero Bremen Verlkan Yard (Bremen Vegesak, Alemania) en 1938, nave que fue incorporada a la flotilla de buques auxiliares de nuestra Marina de Guerra al poco tiempo de comenzada la Segunda Guerra Mundial, rebautizándosele como B.A.P. *Callao*.

Tenía una eslora de 459 pies, una manga de 56 pies y un calado a máxima carga de 22 pies. Su desplazamiento máximo era de 7.790 toneladas y estaba propulsado por un motor diesel MAN que le permitía alcanzar una velocidad de hasta 14 nudos. Su dotación era de 13 oficiales y 87 tripulantes.

Cuando pasó a manos de nuestra Armada, en 1941, tuvo que ser reconstruido por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) pues su última tripulación alemana, siguiendo órdenes de su gobierno, trató de incendiarlo y hundirlo.

La tripulación de la otra nave gemela, la M/N *Leipzig* , si cumplió su cometido y ese buque se encuentra hundido en el mar de Grau frente a nuestro primer puerto.

El B.A.P. *Callao* sirvió eficientemente en nuestra Escuadra durante 31 años y a mí me tocó ser parte de su historia, como a muchos otros oficiales de nuestra Armada.

Terminaba el mes de setiembre del año 1964 cuando me encontraba sirviendo como Oficial de Ingeniería en el crucero B.A.P. *Bolognesi*, en ese momento al ancla en el puerto del Callao. Era una fría mañana y me sentía preocupado por no haber tenido tiempo de prepararme para los exámenes de ascenso. Mi trabajo de ingeniero a bordo del *Bolognesi* me absorbía mucho tiempo y por eso iba dejando –para después– el inicio del repaso de los cursos en los que sería examinado para desempeñarme eventualmente como Oficial de Cubierta.

Los exámenes de ascenso se rendían en octubre y el primero de enero se nos comunicaban los resultados y de estos dependían los ascensos.

Esa mañana, un alférez de fragata me contó que el B.A.P. *Callao* estaba por zarpar de nuestro primer puerto llevando harina de pescado con destino a Rótterdam y Hamburgo, y que se había enterado de que le faltaba un oficial para ocupar el cargo de Jefe de Operaciones. Yo sabía que si un oficial se encontraba navegando en aquellos días en los que sus compañeros de promoción estaban rindiendo exámenes de ascenso, al ausente se le dispensaba de las pruebas académicas y ascendía sin más recomendaciones que las que se obtenían de su foja de servicios. Me dije: esta es mi oportunidad de dejar atrás mis preocupaciones y salir bien sin hacer daño a nadie y sin traicionar a mi conciencia.

Ese mismo día, fui destacado al buque, hecho que me dispensaría de los exámenes. Sin embargo el viaje número 20 del B.A.P. *Callao* se fue retrasando por diversas razones hasta el 5 de diciembre y tuve que asistir a las aulas de la Escuela Naval con mis compañeros de promoción para dar los exámenes, los cuales aprobé quedando apto para ascender a Teniente Primero.

¡Leven anclas...!

Cuando zarpamos del Callao era el 5 de diciembre, un día antes de mi onomástico número 29 y no me imaginaba que ese viaje iba a ser una de las experiencias inolvidables de mi existencia. Cargados con las 7.800 toneladas de harina de pescado, máximo permitido por sus bodegas, iniciamos la travesía desde uno de los muelles del terminal marítimo del Callao, con la asistencia de remolcadores para dejar la rada interior. Ya fuera de esta y sin nuestras escoltas dejamos la última boya del canal de salida y poco a poco se fue perdiendo en el horizonte la silueta querida de nuestro primer puerto. Como Jefe de Operaciones me correspondían las guardias de 16:00 a 20:00 en las tardes y de 04:00 a 08:00 en las mañanas. El zarpe fue a las 10 a.m., de tal manera que terminado el "puesto de maniobra" pude dedicarme a las actividades rutinarias de mi cargo.

En este viaje llevábamos ocho pasajeros civiles, entre damas y caballeros, todos relacionados con autori-

dades de la Marina, por lo que lo primero que hice fue colocar, para ellos, en el comedor una carta Mercator de gran escala que ocupaba casi todo un mamparo en la que había trazado los rumbos que seguiríamos en la navegación desde Panamá, por círculo máximo, hasta Rótterdam. Un alfiler con su banderita que diariamente, a la misma hora iría desplazando sobre el rumbo, les indicaría nuestro avance en el viaje.

El tramo del Callao a Panamá fue un viaje a vista de costa casi en su totalidad y con mar tranquilo en el que pasajeros y oficiales, iniciamos un acercamiento mutuo y un conocimiento de la nave en la que conviviríamos en un espacio relativamente pequeño por cerca de veinte días, tiempo calculado para llegar al primer puerto europeo: Rótterdam, si hiciéramos una navegación en mar calmo con una velocidad promedio de 12 nudos.

Un buque fantasma

Según lo programado, al cuarto día de nuestro zarpe del Callao nos encontramos cruzando el famoso Canal de Panamá, cruce que experimentaban por primera vez algunos pasajeros. Nos tomó ocho horas, luego de lo cual desembarcó el práctico norteamericano y pronto nos encontramos navegando con rumbo a nuestro primer punto de recalada en el mar Caribe: la isla Sombrero, llamada así por ser una pequeña superficie de tierra de muy poca altura y por lo tanto difícil de divisar si no fuera por el faro colocado en su centro geométrico. Islote y faro semejan desde la distancia un sombrero mejicano, de allí su nombre. El mencionado islote es la tierra más oriental del grupo de las Islas Vírgenes y debíamos pasarlo dejándolo por nuestro lado de estribor, antes de enfrentarnos al vasto océano Atlántico.

Poco antes de divisar la isla Sombrero el oficial de guardia observó que un enorme carguero se aproximaba a nosotros de vuelta encontrada y en rumbo de colisión. Como era de día, se hicieron los respectivos toques de sirena, señales visuales del reglamento internacional para prevenir abordajes en la mar, pero como aquella nave no respondía a nuestras señales tuvimos que realizar, como último recurso, un rápido cambio de rumbo para que pasáramos suficientemente claros uno de otro. Tampoco las llamadas por radio al buque fantasma habían dado resultado y había seguido acercándose temerariamente, como queriendo embestirnos. Gracias a la pericia de nuestro comandante logramos salir de este primer incidente que pudo terminar en una colisión tremenda que nos hubiera mandado al fondo del mar. Al fin, pasamos tan cerca uno del otro que fácilmente logramos identificar a simple vista su nombre y bandera. Sin embargo, no logramos ver persona alguna en su puente de mando, ni en cubierta, por eso el calificativo de "buque fantasma" que le pusimos. Reportamos por radio a las autoridades del Canal de Panamá su comportamiento para que se le impusiera la sanción correspondiente. Este fue el primer incidente en nuestro viaje.

En condiciones extremas

Habiendo dejado atrás el primer punto de recalada, adoptamos el rumbo que indicaba el cálculo para nuestra navegación por círculo máximo. Pocas horas más tarde recibimos el primer mensaje meteorológico que informaba la formación de un centro de baja presión, al que nos acercábamos peligrosamente en nuestra ruta. Simultáneamente el cielo comenzó a encapotarse y el mar a agitarse. Se dieron las órdenes para adoptar las medidas de seguridad y hacer estanca integralmente a nuestra nave. Fue el inicio de una navegación en condiciones de extrema dureza a la que llegamos poco a poco y que fue aumentando hasta convertirse en una tormenta tropical de proporciones. El estado del tiempo producía en nuestro buque, su tripulación y pasajeros una serie de reacciones, cuyo recuerdo aún hoy me sobresalta. Esta tormenta que duró 20 días no permitía que pudiéramos situar en la carta nuestra posición verdadera. No había un minuto de calma, no había horizonte, ni sol ni estrellas a las que pudiéramos observar, de tal manera que los sucesivos cambios de rumbo del plan de viaje sobre el circulo máximo debíamos hacerlos por "estima", o sea aplicando simplemente la ecuación $e=v.t$ (espacio es igual a velocidad por tiempo). No podíamos por consiguiente calcular el "efecto corriente", tan necesario para corregir posiciones estimadas. En pocas palabras, estábamos navegando casi a ciegas. Este fue el segundo incidente del viaje: navegar solo por estima dentro de una tormenta.

Desde que la corredera pitómetro, situada en el casco del buque, ofrece una lectura poco confiable al estar ligada a la máquina de propulsión, la lectura de "velocidad" más cercana a la velocidad real se obtiene normalmente a través de un instrumento denominado "corredera mecánica", que no es otra cosa que un pequeño "artefacto en forma de torpedo de bronce" unido al buque por una cuerda que este arrastra por su popa. Esta corredera registra a través de un mecanismo de relojería la velocidad real de la nave. Lamentablemente el equipo fue arrancado por el temporal a los pocos días de meternos en él. Este fue el tercer incidente del viaje, muy grave por cierto, razón que me ha llevado a escribir esta crónica .

Considero como cuarto incidente del viaje las vicisitudes que pasaron las personas que se encontraban a bordo. Por ejemplo, la fractura de un brazo que sufrió uno de los pasajeros al caerse de su litera. La dificultad que teníamos todos para descansar en nuestras literas durante la noche. El sentarnos a la mesa en el comedor para tomar nuestros alimentos, lo que resultaba imposible si no estábamos amarrados alrededor de la mesa. Que por esta razón nuestros alimentos eran solo platos secos, pues en la cocina no se podía preparar nada líquido en la pailas. El temor del pasaje y de la misma dotación cuando los cabeceos y otros movimientos del buque parecían que nos llevarían al fondo del mar. También la ansiedad de los pasajeros cuando al mirar diariamente la carta del

Atlántico colocada en el comedor notaban que nuestro avance era mínimo. El tenebroso sonido del viento, el ruido del mar contra el casco, el cielo siempre encapotado o la lluvia torrencial, producían un gran temor en todos.

Los oficiales que montábamos guardia en el puente nos enfrentábamos cuatro horas seguidas, de día como de noche, a grandes tumbos viendo desaparecer la proa bajo la espuma de las olas, espuma que golpeaba los gruesos vidrios de las lumbreras del puente y sintiendo el temblor del viejo casco que parecía querer abrirse allá abajo en las sentinas. Los oficiales y tripulantes terminábamos el servicio molidos física y mentalmente y era desesperante el no poder descansar apropiadamente en nuestros camarotes, pues entre rolidos, cabeceos y ruidos propios del buque no se podía pegar los ojos sino por momentos. y esto era todos los días, sin pausa. Nuestro capitán (ya fallecido) dio muestras de un gran sentido de responsabilidad permaneciendo alerta en su puesto de mando todas las horas del día y de la noche. Era increíble, allí se alimentaba y cuando el cansancio lo vencía lo más próximo a un descanso para él era cabecear unos momentos.

En este estado de cosas se presentó el quinto incidente que nos produjo la mayor de las decepciones. A medio Atlántico, aproximadamente, se rompió la camiseta de uno de los cilindros en la máquina propulsora, por lo que quedamos al garete en medio de ese mar encrespado. Fue una labor propia de titanes la que desarrolló el personal de Ingeniería para retirar la pieza y desconectar del sistema la unidad dañada. Al lograr esto, luego de muchas horas de trabajo, se reanudó la navegación con la consiguiente pérdida de potencia y velocidad. Un sonido adicional se vino a sumar a los ya existentes, pues el pistón desconectado producía un ruido muy desagradable cuando escapaba, a través de él, el aire dentro de la sala de máquinas. Este grito agónico se escuchaba en todo el buque en forma rítmica y constante.

Como el fuego de un cigarrillo

Cuando los cálculos náuticos estimados nos permitieron creer que estábamos en una posición apropiada y a distancia de intentar obtener una posición real para trazarla en la carta de navegación, pusimos en servicio el radiogoniómetro con el que luego de varias horas de intento logramos conocer nuestra posición y ubicarnos geográficamente en dicha carta muy aproximadamente. Según el equipo mencionado, estábamos a poco más de 200 millas de la isla San Miguel, del grupo Azores, por supuesto que a muchas millas de donde suponíamos que estábamos. Se enmendó el rumbo para dirigirnos a ese puerto, lo que coincidió con el inicio de una mejora del estado del tiempo.

Al día siguiente pudimos entrar en contacto radial con la estación de prácticos de San Miguel e iniciamos la etapa final de aproximación a la isla y, aprovechando que la mar ya lo permitía,

hacer muchas cosas dejadas de lado durante tantos días, como por ejemplo inspeccionar la carga.

En aquellos años los embarques de harina de pescado se hacían en sacos de 50 kilos. El producto era inflamable al contacto con el agua de mar. Si se mojaba entraba en combustión y al igual que el fuego de un cigarrillo iba consumiéndose poco a poco poniendo en peligro a la nave. En la inspección se encontró que de un grupo de sacos en la bodega uno se había mojado y que la combustión se había iniciado. Tuvimos que echar de inmediato al mar los sacos malogrados. En esta operación, iniciada poco antes de ingresar al puerto de San Miguel, falleció un marinero al desplomarse desde un entrepuente a la última cubierta de la bodega. Fue un accidente que se produjo cuando este joven pidió permiso al contramaestre para ir al baño y en lugar de caminar por los entrepuentes y salir por la escala respectiva, quiso acortar camino y cruzó por una esquina de la bodega, perdiendo el equilibrio. Se mató instantáneamente. Fue el sexto incidente grave acaecido en este viaje.

Recibimos al práctico portugués y entramos a puerto con una felicidad ensombrecida por la muerte del joven marinero, a quien en puerto se le hizo embalsamar y en una caja mortuoria regresó al buque para su posterior viaje y sepultura en el Callao.

Nos enteramos por boca del práctico que la tormenta por la que habíamos atravesado había mandado al fondo del mar a un carguero noruego. Nosotros habíamos escuchado su pedido de auxilio y también la respuesta de otras naves que estaban más cercanas. De ninguna manera hubiéramos podido acercarnos a esa nave, ya que en esos momentos nuestro buque se encontraba realizando los trabajos para reanudar su marcha normal, luego del incidente en la máquina principal.

Días después en Rótterdam veríamos en un periódico local la fotografía del buque "fantasma" hundiéndose. Los pasajeros fueron salvados, en su totalidad.

En la rada interior del puerto de San Miguel de Azores había varios buques mercantes que se había refugiado allí, al igual que nosotros, para inspeccionar daños, reabastecerse de combustibles, víveres o revisar la estiba de sus cargas. Es así como el comandante de mi buque me pidió que visitara dichas naves a fin de comprar una "corredera" para reemplazar la que perdimos en el temporal.

Nobleza obliga

Tome la lancha de nuestro buque y me dirigí al navío más cercano que resultó ser un carguero alemán. En el portalón me recibió un oficial a quien manifesté en ingles mi deseo de conocer a su capitán, pues venia en misión oficial a pedir un servicio. Fui conducido ante el capitán en su camarote quien se encontraba uniformado con el característico y universal uniforme negro de invierno de los marinos. Me pareció estar ante el comandante de una nave de guerra. Noté, sin embargo, que en su uniforme desentonaba la correa

del pantalón, pues no era la correspondiente de color negro sino una blanca que se usa en el uniforme de verano.

Le explique en inglés el objeto de mi visita, y con gran sorpresa de mi parte accedió de inmediato a mi pedido, pero no prestada ni vendida sino como obsequio, ordenando a su contramaestre que me entregara una corredera, la que resulto ser nueva, en su caja de fabrica. Mientras me dirigía al pañol siguiendo a aquel hombre de edad madura, me sorprendí cuando me dijo en buen inglés que el había servido en sus años juveniles como marinero de cubierta en el *Monserrate*, y que había sido enviado a un campo de concentración en Texas con casi toda la tripulación, obligados a dejar el Perú por el Gobierno del presidente Prado. Esto me lo decía mientras señalaba a nuestro B.A.P. *Callao*, fondeado a corta distancia: noté una gran emoción en la voz del viejo lobo de mar cuando me entregó el equipo.

De regreso a bordo reporté a mi comandante lo acontecido dejando en sus manos la nueva corredera mecánica. Le pedí permiso para hacerle llegar al Capitán una de mis correas negras, lo que hice, acompañándola de una nota en la que más o menos le decía que aceptara mi pequeño obsequio con el que deseaba contribuir a la pulcritud de su vestimenta naval. Me contestó al poco rato por radio con un lacónico *thanks very much sir.*

Zarpamos a las 48 horas con mar tranquila y con las esperanzas renovadas de concluir la primera parte del viaje sin más novedades. El resto de la travesía transcurrió sin mayores contratiempos y cumplimos con nuestras entregas de la carga en los grandes puertos de Rótterdam y Hamburgo, pero las congestiones en ambos, por la cantidad de buques que debían ser atendidos, me permitieron tomar un vuelo a París y visitar por casi 48 horas a unos familiares.

Antes de iniciar el viaje de regreso recibimos instrucciones de Lima de proceder al puerto de Rouen en Francia para cargar fierro en barras con destino a la siderúrgica de Chimbote. El cargamento ocasionó que el compás magnético del buque se descompensara totalmente, lo que nos obligó a hacer una escala técnica, no programada, en el puerto de Plymouth, Inglaterra, asunto que considero como sétimo y último incidente del viaje n.º 21.

Luego de solicitar a la Armada Británica un técnico para que realizara el trabajo de compensar el compás y confeccionar una tablilla de desvíos, lo que hizo en pocas horas, reanudamos el regreso a la patria con buen tiempo, llegando a Chimbote el 15 de marzo. Este periplo, denominado "viaje comercial n.º 21", nos tomó tres meses y 10 días en los que el suscrito y los demás compañeros de trabajo tuvimos nuestras propias vivencias y experiencias netamente marinas que estoy seguro nos sirvieron en el desempeño futuro de nuestras carreras. De los oficiales que continuaron la carrera naval, el comandante (q.e.p.d), el segundo comandante y el jefe de ingeniería lograron, pasado el tiempo, alcanzar el máximo grado en la

carrera naval.

Otros, como el suscrito, nos fuimos retirando de la carrera luego de alcanzar diferentes grados, buscando nuevos horizontes. A mí me tocó recibir la noticia de mi ascenso al grado de Teniente Primero, tan pronto tocamos el puerto de Rótterdam el día 6 de enero de 1965. Continué en la carrera dos años más y pedí mi pase al retiro por razones particulares, pero nunca he dejado de añorar los 15 años en los que serví a mi patria vistiendo el uniforme de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

El B.A.P. *Callao* siguió efectuando viajes comerciales por algunos años más hasta que, cansado por sus largos años de servicio, fue dado de baja. Hoy tenemos otra nave con ese nombre, aunque de otro tipo y para otros propósitos estratégicos.

Para terminar esta crónica, que espero haya traído recuerdos a quienes también formaron parte de la dotación en el viaje 21, quiero rendir mi homenaje a ellos y a todos los hombres que alguna vez tripularon el *Monserrate*, verdadero buque escuela para muchos marinos alemanes y peruanos.

Fracturas por estrés en las escuelas de Formación Naval

Capitán de Fragata SN (MC)
Marco Salazar Rojas

Uno de los problemas a afrontar durante las primeras fases de entrenamiento del personal en las escuelas de formación militar en general, y en particular en los centros de formación naval, lo constituye las lesiones denominadas fracturas por estrés *(stress), que por su presentación progresiva con la única manifestación de dolor intenso en la zona afectada muchas veces es inicialmente desestimada por los instructores de formación física derivando en la detección tardía del problema, siendo necesaria la inmovilización del miembro afectado y reposo físico prolongado para su restablecimiento apropiado. En la presente revisión pretendemos explicar los mecanismos de la lesión, el diagnóstico precoz y las posibilidades de prevención sin afectar el cronograma de preparación física.*

Antecedentes históricos

Las fracturas de estrés fueron descritas originalmente en 1855 por un médico militar prusiano llamado Briethaupt, quien efectuó la descripción de los síntomas, los signos clínicos y de la historia natural de las fracturas por estrés de metatarsianos en soldados, comúnmente conocidas como *fracturas de caminante* o *Deutschlander's fracture*[1], quienes presentaban dolores persistentes en los pies, que empeoraban con la marcha prolongada del entrenamiento militar.

El primer examen radiológico documentando una fractura de estrés fue realizado poco después del descubrimiento de los rayos *X*. En 1897, mediante este medio diagnóstico se descubrió que la lesión más frecuente de un recluta militar se debía a una fractura de los metatarsos, por lo que se le denominó *fractura de la marcha*.

En 1958, se hizo la primera descrip-

1 Resnik D; Goeger TG, Niwayama G. "Stress fractures". En Resnik & Niwayama. *Diagnosis of bone and joint disorders.* 2da. Ed., Saunders, USA, 1998, pp. 2773-91.

ción de *fracturas por estrés* en atletas, hecha por Devas, quien basó sus estudios en exámenes radiológicos, haciendo la correlación del lugar del dolor con las mínimas alteraciones radiológicas de los atletas. De esa forma se determinó que estas fracturas son más frecuentes en miembros inferiores a nivel de tibia, metatarso y fémur, y en menor proporción en pelvis y peroné.

Sin embargo, solo era posible detectar radiológicamente las fracturas por estrés, aproximadamente después de nueve días luego de instalados los síntomas de dolor y limitación funcional, gracias a la formación de tejido de reparación ósea (callo óseo) en la zona lesionada.

Recuerdo anatómico y funcional

El tejido óseo constituye el sostén de la estructura corporal. Se trata de un tejido viscoelástico y anisotrópico, característica que determina la resistencia a la dirección y velocidad de la carga. El colágeno (90% del tejido orgánico del hueso), determina la mayoría de las respuestas al estrés. Los cristales de hidroxiapatita de calcio constituyen el 8% del peso del hueso cortical, el cual debe interactuar con el colágeno no mineralizado.

Mecanismo fisiopatológico de la lesión ósea

Las fracturas por estrés se producen en un hueso de resistencia elástica normal como resultado de una excesiva actividad muscular realizada de manera **repetitiva** (fracturas por fatiga), frecuente en deportistas, con localizaciones en la tibia para corredores, y metatarsianos para reclutas militares; fuerzas relativamente normales sobre un hueso debilitado (fracturas por insuficiencia), frecuentemente halladas en pacientes con osteoporosis; de manera que se produce edema en la médula ósea, pero no por una rotura franca de la corteza. Estadísticamente, las mujeres son más proclives que los hombres a sufrirlas, este tipo de fractura se ha incrementado, sobre todo en la tercera edad. El retardo en el diagnóstico o el error que se produce con frecuencia, al confundirla con una enfermedad tumoral ósea, forman parte de los principales problemas a los que debemos enfrentar los médicos.

El aumento de actividad muscular hace que el hueso responda con un proceso de remodelación e hipertrofia (engrosamiento cortical), pero hay una etapa transitoria de reabsorción ósea en la que el hueso es relativamente débil, y se vuelve más vulnerable a este tipo de fracturas debido al desequilibrio existente entre la resistencia ósea disminuida, y el aumento de la fuerza y tono muscular.

Dentro de las afecciones del aparato locomotor axial, el dolor lumbar es el síntoma musculoesquelético más común en el deportista en ocasiones provocado por fracturas de estrés, entre otras lesiones causadas por sobreesfuerzo en el deporte. En este grupo se incluyen *espondilolisis*

y *espondilolistesis*[2], como causas frecuentes de lesiones crónicas del raquis en el deportista.

Los deportistas, por ejemplo, al realizar ejercicios de carácter intenso o repetitivo, disminuyen la capacidad de los músculos para absorber parte de las fuerzas, las que se transmiten al hueso en mayor medida.

Al respecto, STANITSKY y COLS[3]. sostuvieron que la acción muscular repetitiva y rítmica predisponía a la lesión ósea. En una situación de alta demanda, concentrada por los elementos de inserción al hueso, en la cual no había tiempo suficiente para la reparación normal del hueso, estas reiteradas fuerzas musculares provocaban suficientes traumas submáximos no resueltos como para causar una fractura por estrés.

Por otro lado LI y COLS[4]. demostraron que la respuesta osteoelástica inicial al estrés puede superar la formación de hueso nuevo. El nuevo régimen de sobrecarga puede tardar más de dos semanas antes que el hueso responda con aumento en la mineralización y resistencia. Este hallazgo de investigación en un modelo animal, fue clínicamente comprobado en estudios con reclutas militares que modificaron su entrenamiento en la tercera semana crítica y presentaron una frecuencia un tercio menor de fracturas por estrés en miembros inferiores que el grupo control que no realizó modificaciones en la tercera semana.

Factores predisponentes

Las escuelas de formación militar, entre las que consideramos a los centros de formación naval, tienen en común que, en las fases de adoctrinamiento, se predispone a los alumnos a una serie de factores de riesgo, entre los que se debe tener especial atención a:

1. Reciente incorporación a la actividad física.
2. Uso de calzado inadecuado para la actividad física a realizar.
3. Práctica repetitiva de una actividad física sobre terreno duro.
4. Deportes de alta competición.
5. Práctica de otros deportes además de atletismo.
6. La climatología.
7. El estrés y la fatiga, el desbalance sueño / descanso.
8. La constitución morfológica y antropométrica predisponente.
9. La falta de calentamiento previo al entrenamiento y a la competición.
10. La alimentación inadecuada.

Cuadro clínico

El síntoma comúnmente reportado es el ***dolor*** insidioso relacionado con la actividad, que cede con el reposo del miembro afectado. Con la actividad con-

---

2 Luke, A.; Micheli, L.J. "Spondylolysis and Spondylolisthesis: principles in diagnosis and management". En *International Sport Medicine Journal, 1*(4), 2000.

3 Stanitsky y Cols. Stress Fractures. En: *The American Journal of Sports Medicine*, 6: 391-396.

4 Li y Cols. Ostheal response in animal model. En: *The American Journal of Sports Medicine*, 113: 285-294, 1985.

tinua y la consecuente afectación ósea, el dolor usualmente se vuelve constante. Los síntomas a menudo se presentan por dos a tres semanas, pero pueden evolucionar desde veinticuatro horas hasta cinco semanas o aún más.

Los hallazgos del examen físico incluyen dolor localizado, edema, aumento de temperatura y eritema. Se debe realizar una completa exploración biomecánica, buscando principalmente una excesiva pronación subastragalina, desequilibrios musculares, debilidad, rigidez o diferencias en la longitud de las piernas[5].

La localización de la lesión afecta la detección clínica, el diagnóstico es especialmente difícil en el tarso, fémur y platillo tibial entre otros, sin embargo las lesiones que comprometen el resto de la tibia, peroné y metatarsos puede ser diagnosticada con una certeza clínica razonable.

Si las fracturas por estrés se localizan en metatarso o peroné distal y el deportista es principiante, frecuentemente son bilaterales.

Se han descrito fracturas de las ramas del pubis, las cuales representan un pequeño porcentaje de las lesiones por estrés que experimentan los deportistas. WACHSMUTH describió estas lesiones por primera vez en 1937 en 3 reclutas militares. Una revisión de lesiones asociadas a la práctica de correr describió una incidencia global de 1,25% para fracturas de pelvis. Se cree que se debe a estrés por tensión producido por los músculos que se insertan en las ramas pubianas. La clínica se relaciona con dolor en la zona pubiana, aunque no exclusiva, puede presentar dolor en las zonas inguinales, peronea, y aductores. La presencia de dolor importante o imposibilidad para pararse sobre la pierna afectada *(standing sign)* es altamente sugestiva de fractura por estrés de pelvis.

Las lesiones del raquis del deportista incluyen espondilolisis (defecto en la *pars interarticularis*) del arco vertebral, que deriva en una fractura y espondilolistesis (desplazamiento de una vértebra), la primera suele producirse generalmente a nivel de la articulación lumbosacra (L5-S1), en la quinta vértebra lumbar, seguida de la cuarta vértebra lumbar. Aunque la mayoría de los casos de espondilolisis afecta a ambos pedículos vertebrales (bilateral), se han descrito lesiones unilaterales, que parecen estar relacionadas con deportes asimétricos. La vulnerabilidad anatómica se encuentra en la *pars interarticularis* de la quinta vértebra lumbar, ya que a este nivel se localizan las mayores cargas en los movimientos de flexo-extensión raquídea. La espondilolistesis es secundaria a una espondilolisis en la mayoría de los casos.

Consideraciones especiales

Debido a la frecuencia de estas lesiones en reclutas y aspirantes, hay consideraciones a tener a cuenta:

1. Fracturas por estrés de alto riesgo: son

5 Carpintero Benítez P, y Cols. "Fracturas de estrés mecánico en los huesos del pie en practicantes de deportes de mantenimiento". En: *Revista Cubana Ortopedia y Traumatología 1996*; 10 (2): 145-9

las fracturas intraarticulares, o las que comprometen a los huesos escafoides, el cuello femoral (en el lado de tensión), la rótula, la cortical anterior de la tibia, el maléolo interno, el astrágalo, el quinto metatarsiano y el sesamoideo del primer dedo del pie. Las fuerzas tensionales y la vascularización relativa en el punto de una fractura inducida por sobrecarga, con frecuencia conducen a una consolidación deficiente. Por lo tanto, las fracturas por sobrecarga con alto riesgo, requieren un tratamiento agresivo, debido al riesgo de:

a) Pseudo artrosis
b) Peligro de desplazamiento
c) Transformación en una fractura completa
d) Morbilidad permanente asociada a los puntos *a, b* y *c*, especialmente si existe un componente intraarticular

2. Fracturas de bajo riesgo: Ubicadas en la zona medial de huesos largos, por ejemplo metatarsianos.
3. Deportes relacionados y localización de lesiones:
   a) Voleibol: tibia, metatarso y cúbito
   b) Danza: metatarso
   c) Maratonistas: tibia, metatarso y pelvis
   d) Básquet : primera costilla
4. Las fracturas más comunes se localizan en:

   Ambas tibias: La mayoría de las fracturas por estrés ocurren en el tercio distal de la tibia y suelen responder bien al descanso de la actividad entre 4 y 8 semanas. Sin embargo, en algunos casos, si no se detiene el entrenamiento a tiempo, estas fracturas se pueden transformar en fracturas transversas agudas.

   ***Maleolo interno y metatarsos*:** Las fracturas por estrés más típicas en estas zonas suelen ocurrir en corredores de larga distancia.

   ***3.º- 5.º Metatarsiano*:** Esta lesión ocurre principalmente en saltadores o deportistas que constantemente están cayendo en el mismo pie.

Diagnósticos diferenciales

Existen muchas condiciones que pueden imitar clínicamente a una fractura por estrés en personal militar sometido a entrenamiento físico, dentro de las cuales se incluyen:

1. Tendinitis.
2. Periostitis.
3. Síndrome compartimental.
4. Tumores.
5. Esguinces.
6. Desgarros musculares.

Diagnóstico por imágenes

Radiología convencional

Debido a su accesibilidad es el primer estudio solicitado por el médico, aunque no es el método más sensible en la etapa inicial. El hallazgo radiológico más precoz es la aparición de una línea radiotransparente cortical con ausencia de reacción perióstica; aunque en el 70% de las radiografías iniciales no se observan estos hallazgos, pueden tardar de 2 a 6



Figura 1: Fractura por estrés de segundo metatarsiano



Figura 2: Fractura por estrés en tercio proximal de tibia

semanas o meses en evidenciarse alteraciones.

En el hueso esponjoso se presentan como imágenes de densidad lineal, mal definida, de orientación perpendicular a las trabéculas óseas, que dejan esclerosis al curar.

Resonancia magnética (RM)

Es un estudio altamente sensible y específico, tiene gran resolución espacial permitiendo una imagen anatómica detallada, que permite detectar fracturas a los pocos días de inicio del cuadro clínico, sin embargo, la dificultad radica en que es el método más caro.

Los hallazgos típicos en lesiones por estrés en etapa precoz incluyen áreas de hipointensidad en la médula ósea en secuencias ponderadas en T1, que aumentan su señal en T2. Las técnicas de saturación grasa son especialmente útiles para identificar estas lesiones. El incremento en el contenido de agua asociado al edema medular o a la hemorragia resulta en una alta señal. En T2, las lesiones avanzadas pueden presentar bandas hipointensas en el espesor del edema medular.

Medicina nuclear (Gammagrafía Ósea)

Afortunadamente, desde el inicio de la lesión, la evaluación mediante Gammagrafía Ósea es un método altamente sensible y específico que permite el diagnóstico precoz de esta patología. Tiene una sensibilidad cercana al 100%, y los hallazgos son patológicos desde las 48 - 72 horas del inicio de los síntomas. La clínica que presentan estos pacientes supone dolor y tirantez durante el ejercicio. En la etiología podrían estar implicadas las fibras de inserción de los músculos tibiales y sóleo (*fibras de Sharpey*), sin poder descartar la coexistencia de periostitis y miositis como cofactores. Con relativa frecuencia los *shin splints* se asocian a fracturas de estrés en diferentes estadios que son también patología típica de sobreentrenamiento y pueden mostrar

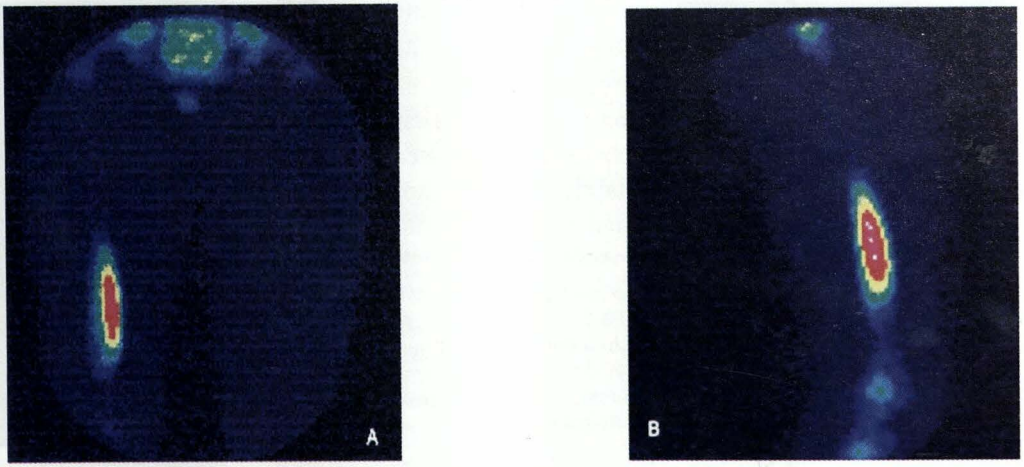


Figura 3: Gammagrafía ósea que demuestra fractura por estrés en tercio medio de fémur derecho. *A*: Vista frontal, *B*: Vista lateral derecha

una semiología similar[6]. La gammagrafía ósea en tres fases ha sido ampliamente descrita como una técnica de ayuda para el diagnóstico correcto y en consecuencia el buen manejo de este tipo de pacientes.

*"En la gammagrafía trifásica con 99mTc se observa una hipercaptación fusiforme en las tres fases (vascular, ósea precoz y ósea tardía), lo que permite distinguir las fracturas de los depósitos longitudinales lineales frecuentes en la cara posteromedial de la tibia (*shin splints*), que solo son visibles en las fases tardías y que obedecen a interrupciones del periostio por rotura de las fibras de Sharpey que atraviesan la cortical. La hipercaptación gammagráfica puede persistir hasta dos años después de la fractura"*[7]

Además de la gammagrafía clásica, la Medicina Nuclear permite la ejecución del estudio tomográfico SPECT (Single Photon Emission Computed Tomography), el cual es especialmente útil en espondilolisis unilaterales que pueden no ser detectadas por las imágenes planares. Este examen se hace negativo al terminar la fase reparativa del proceso, lo que permite controlar la evolución de la enfermedad.

La tomografía SPECT ofrece una información más precisa de órganos y estructuras anatómicas más complejas o de más difícil diagnóstico para la gammagrafía convencional, como la pelvis y la columna vertebral.

Tratamiento

El tratamiento de la fractura suele variar en función de si existe un desplaza-

6 Uña Gorospe, y Cols. "Lesiones Óseas por sobrecarga: sin splint y fractura de estrés". En: *Alasbimn Journal* 7 (28): Abril 2005. Artículo Nº AJ28-2.

7 Pedrosa C.; Casanova R.; *Principios generales de los traumatismos, diagnóstico por imagen, tratado de radiología clínica, Vol. III*, 2ª edición, 2004.

miento de los huesos o no. Aunque el período de inactividad suele ser similar, los casos en los que la tibia o el peroné cambian de posición requieren una intervención quirúrgica en la que se colocan clavos o placas metálicas para estabilizar la fractura. Si no hay desplazamiento se sigue un tratamiento conservador consistente únicamente en la inmovilización de la pierna con una férula. Si se trata de una fractura doble, el tratamiento es el mismo. Luego el deportista lesionado debe empezar la rehabilitación en gimnasio para aumentar la movilidad en el tobillo y la rodilla y ganar fuerza muscular en la zona afectada.

Conclusiones y recomendaciones

Sobre la base de lo expuesto anteriormente, las fracturas por estrés pueden manifestarse en cualquier edad en que concurran varios factores predisponentes de riesgo, siendo mayor la frecuencia en personas que realizan actividades deportivas, en especial aquellas que inician una fase de ejercicio intenso sin adaptación previa. La sospecha diagnóstica se fundamenta en la presencia de dolor localizado sobre una superficie ósea que esté relacionado con un incremento de la actividad física. De acuerdo a las investigaciones revisadas es recomendable que la focalización de la actividad de grupos musculares durante el ejercicio sea variada periódicamente, para así evitar el disbalance entre la resistencia ósea disminuida y la sobrecarga mecánica repetitiva actuando sobre una zona de inserción. Tal como se ha descrito, el variar la rutina cada dos semanas aproximadamente puede reducir ostensiblemente la presentación de fracturas por estrés.

- En los últimos años, las escuelas de formación naval han extendido su cobertura a personal femenino, teniendo en cuenta los factores de riesgo antes mencionados y considerando que en la mujer es más frecuente debido a la disminución de masa ósea comparado al sexo opuesto, el profesional de la salud debe conocerlos para no realizar diagnósticos equívocos o retardados en el tiempo. Una labor difícil, pues las radiografías ofrecen resultados normales en la mayoría de las veces, por lo que los médicos no cuentan con síntomas claros, que en algunos casos se confunden con otra patología. Nuestro medio naval tiene como ventaja que esta limitación puede ser superada gracias a la disponibilidad de un Centro de Medicina Nuclear de avanzada, que permite realizar el diagnóstico precoz, con alta sensibilidad y especificidad de las evaluaciones, empleando el SPECT cuando sea necesario.

Graf Zeppelin

Un portaaviones que regresa del pasado

Lewis Mejía Prada

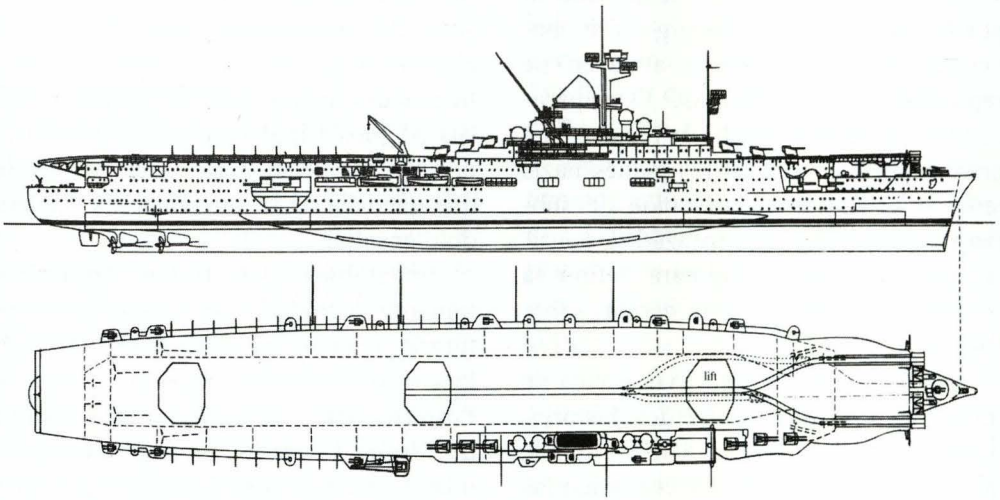
Investigadores y arqueólogos submarinos anunciaron que en Polonia habrían sido ubicados los restos del Graf Zeppelin, *el único portaaviones construido en Alemania. La noticia revive el tema de la participación naval alemana en la Segunda Guerra Mundial, más de 67 años después de su trágico inicio.*

El descubrimiento no fue el resultado de una investigación de la arqueología naval, menos aún del rastreo documental histórico. Fue por pura casualidad. La empresa Petrobaltic, que buscaba nuevos yacimientos de gas en un sector del Mar Báltico -a 55 kilómetros del puerto polaco de Wladyslawowo-, tropezó en las profundidades con una masa metálica que posiblemente provenía de los restos de un naufragio.

Reportado el hecho a la Armada de Polonia, los analistas militares enviaron a sus expertos. Ahora, afirman tener un 99% de certeza que dichos restos pertenecen al portaaviones *Graf Zeppelin,* un navío de gran porte construido en los años 30, y que sin embargo jamás entró en combate durante la Segunda Guerra Mundial.

Su paradero había sido un misterio desde el final de la infausta conflagración, y sobre su probable destino existían diversas hipótesis. Algunos señalaron que fueron los propios marinos alemanes quienes lo hundieron apresuradamente en un lugar llamado Szczecin, en abril de 1945, prácticamente cuando las tropas soviéticas entraban a la región a sangre y fuego. Otra versión afirma que los rusos lograron capturarlo y mantenerlo a flote por un tiempo, y que hasta 1947 lo emplearon como polígono de tiro siendo hundido en un ejercicio.

También se dice que fue usado como navío de transporte pesado y que precisamente naufragó por un exceso de carga, o que chocó contra una mina submarina. Y aunque según el vocero naval polaco, teniente comandante Bartosz Zajda, "téc-



Vista de la cubierta de vuelo y elevación por la banda de estribor del portaaviones alemán *Graf Zeppelin*

nicamente es imposible sacarlo del agua", pero sin duda proporcionará la gran oportunidad de analizarlo en su actual ubicación.

En la búsqueda se han empleado modernos *robots* submarinos operados a control remoto y dotados de equipos de video y fotografía de sonar para obtener imágenes digitales de gran calidad. Gracias a esta tecnología se ha podido determinar que son varias las características coincidentes con las del legendario navío de guerra alemán. Ahora solo se espera encontrar el nombre de *Graf Zeppelin* grabado a un costado del casco que yace a 90 metros de profundidad. Esto determinará con absoluta certeza la identidad de la nave.

Retorno a los titulares

Las crónicas de la época señalan que el gigantesco buque podía alcanzar una velocidad de 33 nudos y llevar una gran fuerza de aeronaves embarcadas. Su construcción comenzó en 1935, y para el momento de su lanzamiento era un imponente barco de 262 metros de eslora y 36 de manga, con los motores más potentes de su época. Su diseño incluía todas las facilidades para permitir la operación de 40 aviones, y estaba dotado de docenas de cañones.

La botadura ocurrió en una concurrida ceremonia que tuvo lugar en Kiel, el 8 de diciembre de 1938, a la que acudió el mismísimo Führer Adolfo Hitler y el alto mando de la 'Kriegsmarine' –la Armada germana–. Catorce meses después ocurrió la invasión a Polonia que desató la Segunda Guerra Mundial.

En 1941, cuando las obras se encontraban con un avance del 85%, y después de una inversión total calculada en unos 100 millones de *reichsmark*, se ordenó la

suspensión del proyecto. Remolcado al puerto de Gdansk –o Danzig–, fue convertido en un gigantesco almacén de repuestos y herramientas. Esta paralización se debió a la falta de recursos, en gran medida porque en los planes nazis tenía prioridad la construcción de submarinos –*U-boats*– y acorazados, considerados como decisivos para definir la batalla marítima que se cernía sobre Europa.

Esta decisión tal vez salvó la vida de miles de marinos, señalan los historiadores, como el profesor Ullrich Israel, quien opina que de haberse concluido las obras y puesto en operatividad en el mar contra las fuerzas inglesas, el *Graf Zeppelin* hubiese corrido la misma suerte fatal de otros grandes navíos de guerra alemanes.

Recordemos que otros buques de gran porte resultaron destruidos en el conflicto por los aliados, como el crucero pesado *Admiral Graf Spee*, acorralado por naves inglesas y autohundido frente a Uruguay en 1939; su similar el *Blücher*, arrasado por las baterías defensivas noruegas en 1940; el acorazado *Bismarck*, hundido por una fuerza aeronaval británica en 1941; el crucero de batalla *Scharnhorst*, torpedeado en el Mar del Norte en 1943, y el acorazado *Tirpitz*, bombardeado en su refugio en Noruega, en 1944.

Pese a todo, el *Graf Zeppelin* fue empleado como plataforma flotante para bombardear las ciudades polacas de Gdyna y Hel. Efectivamente, en 1942, se recibió la orden de trasladarlo de regreso al Báltico y apoyar los esfuerzos defensivos del tambaleante *Reich*. Cuando el *Ejército Rojo* en su arrollador avance llegó a esa región, el 25 de abril de 1945, sus propios tripulantes hicieron todo lo posible por inutilizarlo destruyendo lo que quedaba de su maquinaria y haciéndolo encallar.

Imparables, las tropas soviéticas tomaron la ciudad y terminaron por capturarlo, manteniéndolo bajo estricta vigilancia para evitar mayores sabotajes. Posteriormente, se tuvieron noticias que de Moscú se envió a equipos de ingenieros y técnicos navales para reparar los agujeros del casco e intentar su reactivación. A partir de allí, una pesada 'cortina de silencio' cayó sobre este buque y sus actividades.

En 1947, en los primeros tiempos de la Guerra Fría, los servicios de inteligencia occidentales tuvieron conocimiento que con fecha 14 de agosto de 1947 la Marina soviética lo iba a emplear como blanco simulado para comprobar cuál era la manera más efectiva de destruir un portaaviones. No olvidemos que la Armada de los Estados Unidos era poseedora –y sigue siéndolo – de la fuerza de despliegue rápido más poderosa del mundo, gracias a sus portaaeronaves.

Se dice que el *Graf Zeppelin* resistió el estallido de varias bombas de gran poder, y que finalmente fue necesario dispararle algunos torpedos bajo la línea de flotación para echarlo a pique, en un lugar que se mantuvo en secreto, hasta julio pasado, cuando los expertos polacos en prospección petrolera aparentemente

lo hallaron con sus poderosas cámaras de video submarino.

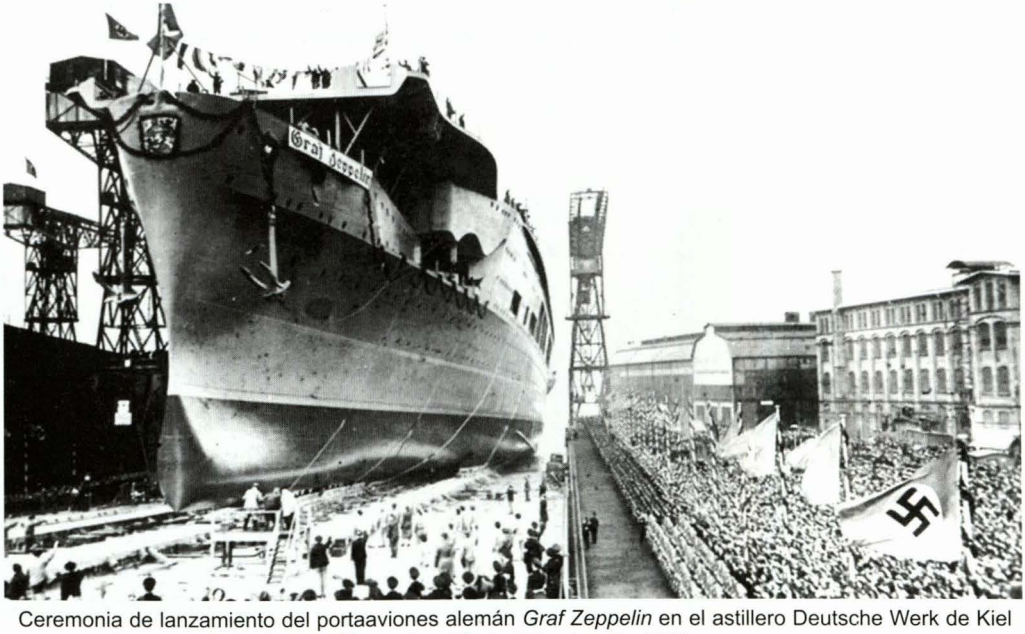
Poder aeronaval nazi

Increíblemente, los revolucionarios desarrollos de la aeronáutica alcanzados por Alemania desde la I Guerra Mundial no influyeron demasiado en el crecimiento de la aviación embarcada. Aparentemente, los grandes dirigibles -llamados *Zepelines*- atrajeron todas las expectativas como arma estratégica, y se confió mucho en ellos para alcanzar resultados impactantes en el conflicto.

El intento por convertir en portaaeronaves -en abril de 1915- al *Ausonia*, un buque italiano que se construía en los astilleros Blohm&Voss, fue el primer esfuerzo serio de los germanos en ese sentido. Su rediseño se basó en el *Argus* británico, pero con el puente, las chimeneas y la superestructura colocados a un lado de la cubierta. Impulsado por hélices dobles movidas por turbinas a vapor de 18,000 hp, debía alcanzar una velocidad de 21 nudos, y operar con 30 aviones.

La Marina alemana empleaba por esos tiempos aviones, pero solo como medios de exploración, catapultados desde plataformas instaladas sobre los cañones principales de algunos de sus buques. Un detalle a resaltar es que casi al final de esta guerra, el crucero ligero *Sttugart* fue habilitado como verdadero portaaeronaves, contando con dos hangares en la proa para acoger a tres hidroaviones. Sin embargo, no logró entrar en servicio operacional, y en el marco del Tratado de Versalles impuesto por los vencedores fue conducido a Inglaterra y desguazado.

Hasta 1920, las fuerzas armadas alemanas debieron mantener la cabeza



Ceremonia de lanzamiento del portaaviones alemán *Graf Zeppelin* en el astillero Deutsche Werk de Kiel Alemania, el 8 de diciembre de 1938.

gacha, y olvidarse de los proyectos de desarrollo tecnológico militar -por lo menos oficialmente- por un buen tiempo. Sin embargo, ya entrada la década siguiente los nuevos gobernantes rechazaron los acuerdos de posguerra, y empezaron a reactivarse los experimentos en todas las disciplinas de probable aplicación bélica.

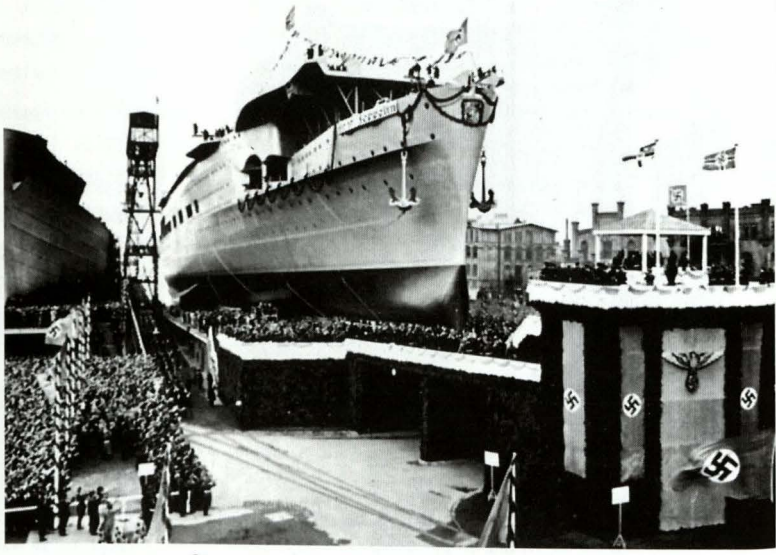
La ascensión de Adolfo Hitler y el nazismo al poder proporcionaron el empuje necesario para acelerar estos programas. En el ámbito aeronáutico, la Armada también presentó sus planes de repotenciación, incluyendo recomendaciones precisas para la constitución de una verdadera arma aeronaval. De esta manera, casi al final de esa década recibió sus primeros hidroaviones para destinarlos a la investigación.

Pero fue el jefe de la Fuerza Aérea, Herman Goering, quien aplastó tales ideas. Le dio toda la prioridad a su *Luftwaffe*, ordenando que cualquier proyecto que tuviera que ver con la actividad en el aire fuera de su conocimiento y se realizaba previa aprobación de su despacho. Entre tanto, Estados Unidos y Japón avanzaban en la constitución de una fuerza aeronaval poderosa.

Ya en los años 30 el tema de dotar de aviones a los cruceros alemanes volvió a entrar en debate. Inicialmente, se aprobó destinarles uno o dos aparatos para reconocimiento en alta mar. Documentos históricos señalan que el perfil definitivo de la fuerza previó contar con dos hidroaviones en cada crucero de batalla o acorazado de bolsillo, y uno para los cruceros auxiliares.

Los portaaviones, por su lado, deberían tener un escuadrón de reconocimiento, dos de multimisión, y tres de caza-bombarderos en picada. Por otro lado, la experiencia sueca con el *Glotland*, un crucero-portaaeronaves con artillería de gran calibre y una plataforma con catapulta de aire comprimido para lanzar aviones, fue vista con vivo interés.

En 1934 la *Kriegsmarine* dio a conocer sus requerimientos operativos, dentro del llamado "Plan Z", para un portaaviones con capacidad para operar en el teatro de operaciones del Atlántico y el



Otra vista de la ceremonia de lanzamiento.

Mar del Norte: desplazamiento a partir de las 15 mil toneladas, un blindaje reforzado tipo crucero, velocidad de 33 nudos continuos, autonomía de 12 mil millas náuticas, armamento compuesto por nueve cañones de 150 mm o seis piezas de 203 mm más una dotación de armas complementarias para una defensa antiaérea eficiente, espacio y servicios para permitir la operatividad de 60 aviones y sus tripulaciones, así como dos catapultas y una longitud de cubierta de vuelo mínima de 180 metros.

El encargado del proyecto, el captán ede Navío Wilhelm Hadeler y su equipo de trabajo se dirigieron a las mesas de diseño contando con una base muy interesante: el legajo secreto con información reservada sobre las características del portaaviones estadounidense *Lexington*, y gran cantidad de fotografías del *Courageous* de la Royal Navy, que sirvió como modelo. El resultado fue una propuesta que recibió infinidad de comentarios, críticas, sugerencias y pedidos, retrasando todo el proceso.

El tratado naval anglo-germano del año siguiente no tocó a los portaaviones, así que Alemania aprovechó el vacío y planeó buques de tal tipo de unas 38.500 toneladas de desplazamiento. Como el rediseño del proyecto anterior apenas alcanzaba las 24.500 t, en el marco del eje Berlín y Tokio el diseñador Hadeler pidió datos sobre el *Akagi* japonés. Así, como resultado de estas indagaciones se agregó una tercera cubierta, se extendió la plataforma de vuelo, y se incorporaron dos modernos sistemas de catapulta en la proa. Los trabajos continuaron.

En 1936, las diversas casas de diseño, informadas de los requerimientos, presentaron sus propuestas de un ingenio aeronaval. El gabinete Arado exhibió un avión de reconocimiento identificado como *Ar-197*, y los ingenieros de Fieseler al biplano *Fi-167*. Doce meses después se definió a los *Ar-195* y *Fi-167* como multipropósitos; los cazas serían el *Ar-197* o el Messerchmitt *Bf-109*; y como bombardero en picada, el Junker *Ju-87* arreglado para llevar gancho de apontonaje y alas plegables.

La clase *Graf Zeppelin*

Listos los planos, y aprobados por todas las instancias necesarias, incluyendo naturalmente la más alta, la del propio *Führer*, se determinó la construcción de cuatro Unidades de similares características, para el período comprendido entre 1935 y 1942. Cada nave debía desplazar 19.250 toneladas estándar, con 250 m de eslora y 5,64 m de calado.

Tenía las siguientes dimensiones: plataforma de aterrizaje de 240 x 26,9 metros, que permitía operar con una dotación de 40 aeronaves. Su armamento principal consistía en dos cañones de 150 mm en casamatas dobles ubicadas en caza y retirada, mientras que el secundario fueron cañones antiaéreos pesados de 105 mm en montajes dobles. La artillería antiaérea liviana estaba conformada por once montajes dobles de 37mm. y ocho de 20mm.

En noviembre de 1935, las chispas de las primeras soldaduras al casco del

futuro portaaviones, denominado *proyecto 'B'* –el futuro *Graf Zeppelin*- saltaron sobre la bahía de Kiel. La empresa Deutsche Werke quedó a cargo de la obra. Empero, la construcción de otro casco avanzaba desde febrero de ese año. Pero a pesar de la ventaja inicial, este *proyecto 'A'* jamás vería llegar el día de su botadura al mar, pese a que ya se había definido su nombre oficial: *Peter Strassner*.

Hitler y Goering estuvieron presentes cuando el primer –y único- portaaviones de la era nazi tocó el mar. Bautizado en honor al diseñador de los dirigibles, el conde Ferdinand von Zeppelin, la nave aún debía incorporar muchos sistemas de combate, así como culminarse la construcción de determinados ambientes y estructuras.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial en setiembre 1939 sorprende al buque en este trance, y las urgencias de contar con unidades navales de gran porte para atacar los convoyes de abastecimiento aliados dieron lugar a una orden de priorizar los acorazados y cruceros para que operasen como corsario en su contra. En julio de 1940 los trabajos en el *Graf Zeppelin* se paralizaron totalmente. Luego es llevado a remolque hasta el puerto de Gotenhafen (Gdynia) en Prusia del Este.

Allí soporta su primer bombardeo, entre el 27 y el 28 de agosto de 1942, 'obsequio' de unos bombarderos *Lancaster* británicos. Su sólida estructura, que incluía entre otros detalles un 'cinturon' blindado de 100 mm, una coraza de 38 mm en las chimeneas, protección de 30 mm en las torres artilladas, y una cubierta de vuelo de acero naval con 20 mm de espesor, aguantó la andanada.

Resistió hasta abril de 1945, cuando cayó en poder del victorioso ejército soviético, instalándose de inmediato el secreto total sobre su destino.

Destino final

Según las normas internacionales del ámbito marítimo, a pesar de que este buque de guerra se encuentra en aguas polacas, aún pertenece a la República Federal Alemana. Sin embargo, ambos países no muestran mayor interés en recuperarlo. Por el momento se ha adelantado que un trabajo en ese sentido es impracticable.

Como su punto más alto se halla a 60 metros bajo el nivel del mar, tampoco representa un peligro para la navegación. El destino de este navío, que tal vez guarde en sus entrañas algunos de los más caros secretos sobre los últimos días del Tercer Reich, seguirá siendo incierto.



El *Graf Zeppelin* inmediatamente luego de ser lanzado al mar

Un minisatélite para el Perú: Herramienta estratégica para la seguridad y el desarrollo

Capitán de Navío
Guillermo Hasembank Rotta

Introducción

El origen de los satélites artificiales está relacionado con el desarrollo de los cohetes, los cuales fueron creados primero como sistemas de armas de larga distancia y posteriormente empleados para explorar el espacio y ser convertidos en medios de transporte para el lanzamiento y ubicación de satélites artificiales, los cuales cumplen en la actualidad un rol fundamental como medios de comunicación y para la observación de la Tierra con fines científicos.

Las actividades en el espacio, fundamentalmente la tecnología satelital, se remonta a algunas décadas atrás y cobró un gran impulso en la "Guerra Fría" -período de tensión que enfrentó a EE.UU. y la URSS al concluir la Segunda Guerra Mundial- en donde Estados Unidos y la ex Unión Soviética emprenden una acelerada carrera espacial, cuyos primeros hitos fueron el lanzamiento del primer satélite artificial *Sputnik* en 1957, que transmitió por primera vez una señal de radio desde el espacio, y luego cuando Yuri Gagarin orbita por primera vez la Tierra en un satélite artificial soviético; indudablemente se había iniciado una nueva etapa en las comunicaciones y en la forma cómo observaríamos científicamente la Tierra.

La Marina de los Estados Unidos de América utilizó con éxito el satélite natural de la Tierra -la Luna- como reflector para comunicarse entre dos puntos lejanos en el planeta, transmitiendo señales de radar que dicho cuerpo celeste reflejaba, logrando con ello comunicar a la ciudad de Washington con la isla de Hawai. Se comprobó que se podrían utilizar satélites artificiales con los mismos fines, pero con la desventaja de depender de determinadas "ventanas temporales" al paso del satélite para obtener el rebote de las señales reflejadas. Se emprendió un ambicioso proyecto denominado *Echo*, el cual consistía en utilizar un enorme globo recubierto de aluminio para que sirviera como espejo y reflejara las señales emitidas desde la Tierra. El artefacto, visible a simple vista, fue el primer satélite artificial de tipo pasivo

por su característica de servir solamente como reflejo y no tener aparatos para retransmisión-; los llamados satélites activos vendrían después, con los avances tecnológicos y las experiencias que poco a poco fueron enriqueciendo el conocimiento en este campo.

Posteriormente, y gracias a las fotografías obtenidas con cámaras convencionales llevadas por los primeros astronautas y cosmonautas que orbitaron la Tierra, que revelaron el gran aporte de las fotografías tomadas desde el espacio (teledetección), es que se hizo necesario el desarrollo de satélites exclusivos para la observación de la Tierra. El primer programa militar fue el conformado por los satélites *Corona* norteamericanos, que sirvieron fundamentalmente para la observación de la Unión Soviética y Cuba durante las décadas de los 60's y 70's; y en el ámbito civil y comercial es el satélite ERST-1 o *Landsat 1* en 1978, el primero construido especialmente para tomar imágenes de la Tierra para ser utilizadas en la evaluación de recursos naturales y estudios medioambientales.

Al igual que en la Antigüedad los navegantes utilizaban las estrellas para orientarse y determinar sus posición sobre la Tierra, en la actualidad contamos con constelaciones de satélites que nos sirven para posicionarnos sobre la superficie de la Tierra con gran precisión, teniendo en operación los sistemas *Global Positioning System-GPS* (norteamericano), el sistema *Glonass* (ruso) y el reciente sistema *Galileo* (europeo).

Programas satelitales

En la actualidad contamos con una diversidad de satélites que podríamos clasificar según su aplicación en científicos (experimentos), de comunicaciones, de navegación (*GPS*), de teledetección, de seguridad y salvamento y militares.

Los satélites de teledetección son diversos y sus características dependen de la aplicación de sus imágenes. Así tenemos desde satélites que orbitan la Tierra a 36.000 km y toman una imagen cada media hora con un nivel de detalle de 8 km, suficiente para monitorear permanentemente procesos dinámicos en la atmósfera, hasta satélites de gran detalle como el *Quickbird* que orbitan la Tierra a 800 km, toman imágenes cada 3 días aproximadamente y tienen un nivel de detalle de 60 centímetros.

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina emplea imágenes satelitales de diversos programas científicos y comerciales de observación de la Tierra como LANDSAT, SPOT, RADARSAT, IKONOS, GOES, QUICKBIRD, NOAA, etc., y el Perú, un país de gran extensión y con una geografía accidentada, tiene en la teledetección una excelente herramienta para el monitoreo de fenómenos naturales, estudios de las zonas costeras, actualización cartográfica, estudios oceanográficos, estudios ambientales en los ríos de la Selva y el lago Titicaca, estudios de fronteras, planificación estratégica y seguridad, etc.

En el campo oceanográfico y marino, existe una gran variedad de satélites que nos permiten contar con información

relativa a la temperatura del mar, la salinidad, las concentraciones de fitoplancton, altimetría satelital, las corrientes marinas, el monitoreo de derrames de petróleo, entre otros.



En Sudamérica existen 3 estaciones para la recepción de imágenes satelitales: Cuiaba en Brasil, Córdoba en Argentina y Cotopaxi en Ecuador, esta última inactiva. En lo relativo a programas espaciales, Brasil lleva la delantera, habiendo lanzado ya 2 satélites de teledetección en cooperación con China, *CBERS-1* y *CBERS-2* (China-Brasil Earth Resourses Satellite); Argentina cuenta con el satélite *SAC-C* y próximamente lanzará el *SAC-D* (radar), y Chile con los satélites *FaSat-1* y *FaSat-2*.

Proceso de adquisición de imágenes

El acceso a información satelital de los programas comerciales se realiza normalmente a través de adquisición de imágenes en distribuidores locales o extranjeros, o a través de la adquisición directa por Internet. Sin embargo, depender exclusivamente del archivo de imágenes disponible ocasiona una serie de limitaciones como, por ejemplo, en el caso de requerir una nueva imagen, este proceso puede llevar en promedio hasta un mes, y en casos de emergencia o conflicto este tiempo resulta ser excesivo.

Una interesante alternativa sería instalar una estación terrena de recepción de imágenes satelitales aunque sus costos operativos y de suscripción anual a cada satélite comercial al que se quiera acceder es muy alto. Si bien es una buena opción tecnológica, no siempre habrá acceso a ciertos satélites en tiempo real (sobre todo a los de mayor detalle como *Ikonos* y *Quickbird*), pues las estaciones son de recepción y no de control de misión, por lo que la programación es dependiente de las empresas propietarias de los satélites, ello sin considerar la posibilidad de que el acceso en caso de conflictos externos, sea restringido o cerrado, en cuyo caso la estación de recepción queda imposibilitada de bajar datos.

Hasta hace una década, solo las grandes agencias espaciales como la NASA, la Agencia Espacial Europea-ESA, la Agencia Espacial Rusa, la Agencia Espacial China, la Agencia Espacial India-ISRO y la Agencia Espacial del Japón-NASDA, y grandes corporaciones como *Space Imaging* y *Orbimage*, podían construir satélites de teledetección, cuyos costos de diseño, construcción y puesta en órbita oscilaban entre los 100 a 300 millones de dólares. Asimismo, las empresas *Space Imaging* y *Orbimage*, propie-

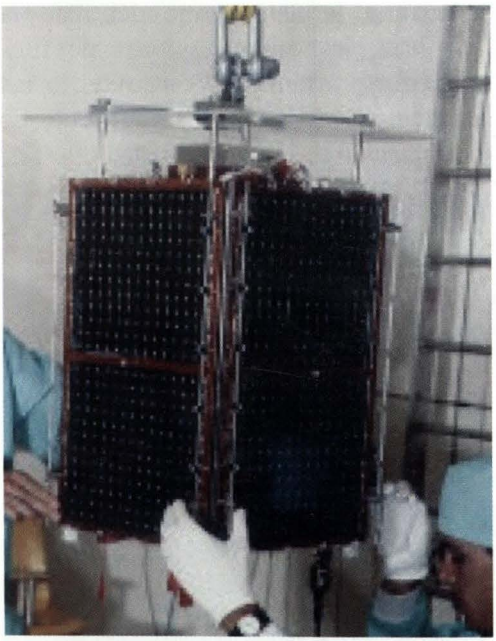
tarias de los principales satélites comerciales, fusionadas recientemente en una sola: la *GeoEye Inc*, han conformado casi un monopolio en materia de teledetección.

Minisatélites: ¿una opción para el Perú?

En las ultimas décadas, centros de investigación y facultades de Electrónica de algunas universidades europeas y sudafricanas, orientaron sus esfuerzos al diseño, desarrollo y construcción de componentes microelectrónicos y subsistemas satelitales, y se han convertido ahora en importantes empresas proveedoras de componentes electrónicos para la industria aeroespacial, y como evolución natural de ello, han pasado hace ya algunos años a construir micro y minisatélites de comunicaciones y teledetección, los cuales por su bajo costos resultan ideales para países en desarrollo.

A la fecha existen países como Pakistán, Corea, Portugal, Chile, Tailandia, Singapur, Malasia, China, Algeria, Nigeria, Turquía entre otros, que cuentan con microsatélites (70 kg a 100 kg) o minisatélites (100 kg a 200 kg) de teledetección, que les ha permitido ingresar a la era espacial y aprovechar esta potente herramienta para el desarrollo.

Este clase de minisatélites tienen una vida útil promedio de entre 4 a 7 años, tiempo que nos permitiría formar cuadros profesionales en este campo, así como proveer de información estratégica a las diferentes instituciones y dependencias del Estado, así como a la empresa privada.



Hoy en día es una realidad concreta el poder adquirir un minisatélite que podría brindar información en la banda pancromática con un nivel de detalle de 2 m y en modo multiespectral de 4 m en 5 bandas espectrales que van desde imágenes en el rango visible hasta el infrarrojo y períodos de revisita cada 2 días, con lo cual podríamos contar con una valiosa herramienta para el desarrollo y la seguridad nacional. Estos modernos sistemas de última generación, cuentan además con una estación de control de misión móvil, que nos da el control total de satélite y cuyo costo es un tercio del costo de una estación terrena para la recepción de información de satélites comerciales. Con un sistema de este tipo, contaríamos con la posibilidad de desarrollar infinitas aplicaciones, inclusive operaciones militares.

Respecto a los precios de construcción y lanzamiento de un minisatélite para el Perú, estos oscilan entre 6 y 10 millones de dólares aproximadamente; estos montos también cubren la instalación de una estación terrena móvil para recepcionar las imágenes y, la ventaja más importante, para poder comandar el minisatélite desde el Perú.

Mirando el futuro, como parte del *Plan País*, debería considerarse esta inversión en el corto plazo, porque el hecho de contar con un minisatélite propio brindaría la oportunidad de poseer una herramienta estratégica que permitiría contribuir a mejorar significativamente la calidad de las decisiones en el campo del desarrollo, e inclusive como un instrumento de disuasión para cualquier potencial enemigo.



Satelite GPS observando la tierra



Imagen satelital del aeropuerto de Jianquiao tomada con el programa *Quickbird*. Marzo 2004

Actualidad Naval Mundial

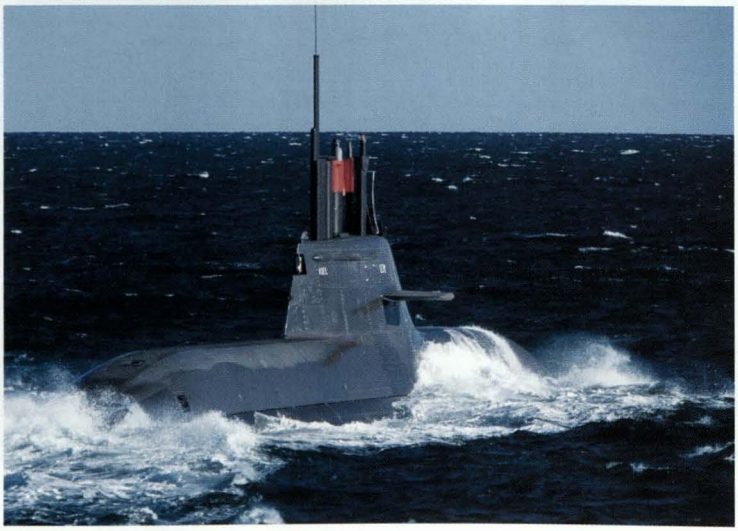
Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

ALEMANIA

Submarino *Tipo 212* rompe récord en inmersión

Cuando el *U32*, uno de los nuevos submarinos del *tipo 212* con sistema de propulsión independiente del aire (AIP), salió a superficie el 25 de abril en las afueras de la base naval de Rota, España, estaba entrando en el libro de récords al haber estado sumergido más tiempo que cualquier submarino convencional sin necesidad de cargar sus baterías durante su navegación.

Aunque la Marina rehusó comentar con detalle el tiempo que estuvo en inmersión, se sabe que este partió de la base de submarinos de Eckernförde el 7 de abril y entró en inmersión cuatro días después, siendo nuevamente observado en superficie, en las afueras de España, dos semanas después y luego de recorrer 1.500 millas.



Deutsche Marine

Submarino alemán *U-32* (S-182), segundo de cuatro unidades del tipo al servicio de la Marina alemana.

Son lanzadas dos corbetas de la clase *Braunschweig (Tipo K-130)*

En cermonias llevadas a cabo el 19 de abril y el 6 de setiembre de 2006, fueron lanzadas las corbetas alemanas *Magdeburg* (en el astillero Blohm + Voss) y *Braunschwig* (en el astillero Lürssen-Werft), respectivamente.

Ambas, son las dos primeras de una serie de cinco del *tipo K-130*, actualmente en construcción para la Marina Alemana. Como es ya conocido, estas corbetas, incorporarán una serie de características furtivas en su diseño, así como los más recientes equipos y sistemas de combate.

Sus características principales son las siguientes:

Dimensiones
Eslora: 89,12 m
Manga: 12,80 m
Desplazamiento: 1.840 t

Armamento
Un montaje OTO Breda de 76 mm
Dos montajes de 27 mm
Dos lanzadores de 21 celdas *RAM*
Dos lanzadores dobles de misiles antibuque *RBS-15 Mk3*
Capacidad para sembrar minas
Dos lanzaseñuelos *TKWA/MASS*

Aeronaves
Cubierta de vuelo para UAV

Sensores
Un radar *TRS-3D* multifunción
Dos radares de navegación
Un sistema IFF*MSSR 2000*
Un director de tiro *MIRADOR* electro-óptico
Un sistema de contramedidas *UL 5000 K*
Sistema de enlace de datos *Link 11* y *Link 16*

Propulsión
2 motores diesel con 7.4 MW cada uno, contando con cuatro hejes y hélices de paso variable controlable

Velocidad: 26 nudos

Autonomía: aprox. 2.500 millas a 15 nudos

Dotación: 11 oficiales y 54 tripulantes.



Blohm+Voss



Corbetas *Magdeburg* y *Braunschweig*, lanzadas el 19 de abril y el 6 de setiembre respectivamente.

CANADÁ

Se retrasa reparación de submarino

EL gobierno canadiense ha decidido posponer hasta el 2010 la reparación del submarino HMCS *Chicoutimi*, de la clase *Upholder*, dañado por un incendio el 5 de octubre del 2004 cuando se dirigio desde Faslane, Escocia, hacia Hálifax, Canadá.

El submarino será reparado al mismo tiempo que se efectúen los trabajos de modernización programados para concluirlos en 2012.

La Marina indicó que la decisión de postergar los trabajos de reparación, estimados en 89.6 millones de dólares, habría afectado los recursos asignados en ese período para el mantenimiento y reparación de otros buques.

Como se recordará, Canadá tiene 4 submarinos de esta clase adquiridos a la Marina Inglesa en 1998, de los cuales uno está operativo; el *Chicoutimi* inoperativo y los otros dos efectuando trabajos de reparaciones y modificaciones.



RCN

CHILE

Compra de satélite militar

EL gobierno chileno se encuentra en negociaciones con la empresa europea EADS Space y su subsidiaria EADS Astrium, para la adquisición de un satélite militar con observación remota y capacidad de comunicaciones.

De acuerdo a las informaciones obtenidas, se ha firmado una carta de intención con el Consorcio Europeo en enero del presente año.

Las negociaciones se encontrarían bastante avanzadas y el contrato bordearía los 50 millones de dólares.

Se espera que el satélite sea puesto en órbita en 2008, existiendo el ofrecimiento de la empresa EADS de proveer los servicios requeridos con otro satélite desde el período de la firma del contrato hasta la entrega del mismo.

El contrato incluiría la opción de reemplazo del satélite al final de su servicio, por otro adicional, a un costo máximo de 25 millones de dólares.

Se reanuda plan de adquisición de helicópteros

Las fuerzas armadas chilenas han reactivado su extenso programa de adquisición de por lo menos setenta helicópteros nuevos y/o repotenciados, gracias al incremento del precio internacional del cobre, que le significará un ingreso de 1000 millones de dólares para el sector Defensa por este concepto hasta finales del presente año.

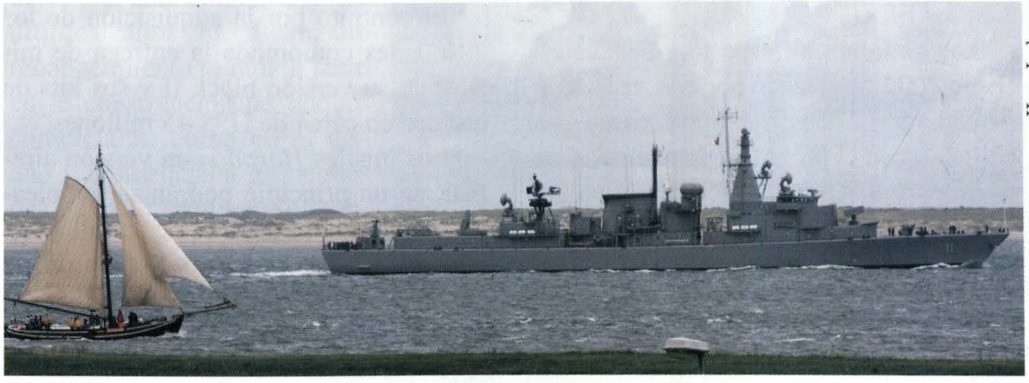
El Ejército planea adquirir cuarenta helicópteros que reemplacen a los actuales *SA-330L* Puma, *AS-332* Super *Puma, MD-530F* y *SA-315 Lamas,* siendo las principales opciones los helicópteros *NH-90* Eurocopter, *MI-17, UH-60 Black Hawk, AH-1Z Viper, Tigre* Eurocopter y *A-129 Mangusta.*

Para el caso de la Marina, se reemplazarían los cinco *AS-532 Cougar, UH-57* y *BO-105*, siendo las probables compras el *NH-90* Eurocopter, el *SH-60 Sea Hawk*, el *EH-101* y el *HH-65 Dauphin.*

Armada incorpora en los Países Bajos a la fragata *Capitán Prat* y en España a submarino *Carrera*

El 17 de julio del presente año, en la Base Naval de Den Helder, Países Bajos, la Armada de Chile, recibió oficialmente a la fragata *Capitán Prat*, en ceremonia que estuvo presidida por la ministra de Defensa de Chile y por el secretario de Estado para la Defensa de los Países Bajos, acompañados por el Comandante en Jefe de la Armada y autoridades civiles y navales de ambos países.

Esta nave es la tercera de cuatro fragatas recientemente adquiridas en los Países Bajos como parte del denominado Proyecto Puente II, destinado a renovar las unidades de la Escuadra de ese país.



Hans Jonkman

Fragata chilena *Capitán Prat* (FFG-11), retornando a Den Helder, luego de efectuar pruebas en mar.

Por otro lado, el 20 de julio en los astilleros Navantia de Cartagena, España, fue recibido el submarino tipo Scorpene, *Carrera* (SS-22). Este submarino, que finalizó sus pruebas en la mar el 10 de julio, es gemelo del *O'Higgins,* incorporado el año pasado por la Armada de Chile.



DCN-IZAR

Submarino *Carrera* (SS-22), incorporado a la Armada de Chile el 20 de julio, en Cartagena, España.

Estados Unidos autoriza la venta de misiles *Harpoon Block 2* a la Armada de Chile

De acuerdo a lo informado por el diario chileno "El Mercurio", la marina chilena ha concretado finalmente la adquisición de 20 misiles *Harpoon Block* 2 en los EE.UU.

Las gestiones al respecto, iniciadas en el año 2005, apuntaban por el interés de la Armada de Chile por comprar los misiles *Harpoon* con el propósito de equipar a las fragatas adquiridas en los Países Bajos y en el Reino Unido, petición que fue autorizada por el Gobierno norteamericano. Sin embargo, el 3 de agosto pasado, el Departamento de Defensa en Washington, dio a conocer públicamente la decisión de la Armada chilena de dividir su orden en 10 misiles en versión superficie–superficie y las 10 restantes en versión aire-superficie, con el propósito de emplearlas desde aeronaves.

El contrato por la adquisición de los 20 misiles comprende la entrega de misiles en su versión block II y sus kits de disparo en cerca de US$ 45 millones.

Los misiles *Harpoon* en versión aire-mar, en un principio podrán ser empleados en los cuatro aviones de patrullaje *P-3B Orion* que posee el Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, pero además, los nuevos *F-16 Block 50* comprados por la Fuerza Aérea de Chile, poseen capacidad para portarlos.

COREA DEL SUR

Nuevo submarino *Tipo 214*

El 9 de junio se realizó la botadura del nuevo submarino tipo 214 de 1.800 toneladas de desplazamiento, bautizado como *Sohn Won-il*, el cual representa los últimos avances tecnológicos para submarinos diesel-eléctricos, estando equipado además con un avanzado sistema de misiles antibuque y sistema AIP. Tiene una eslora de 65,3 metros y una manga de 6,3 metros.

Como se recordará, este país tiene en operación nueve submarinos *tipo 209-1300* y está en proceso de construcción de otros dos submarinos *tipo 214* en los astilleros de Hyundai Heavy Industries.

Astillero Coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) moderniza submarino indonesio Tipo 209

En abril pasado, la empresa DSME ejecutó la modernización de un submarino de *tipo 209* de la Marina de Indonesia, siendo esta la primera vez que una empresa que no es la constructora original de una nave realiza dicho trabajo.

Actualmente, DSME es considerado como el segundo astillero del mundo y sus instalaciones ocupan 4'420,000 metros cuadrados en Okpo, al sur de la república de Corea. Esta empresa, en los últimos años ha alcanzado reconocimiento mundial, tanto en la construcción de buques comerciales, como en el diseño y construcción de buques de guerra, incluyendo submarinos.

En el año 2003, la Marina indonesa encargó la modernización de uno de sus submarinos a la empresa coreana DSME, habiéndole ganado la licitación a la empresa alemana HDW (Howaldtswerke Deutsche Werft) que era la constructora original.

La empresa coreana recibió al sub-



DSME

Submarino coreano del Tipo 209 *Changbogo*

marino indonesio *Cakra* en mayo de 2004, realizando una tarea de reacondicionamiento general, que incluyó el cambio de sus sensores, así como la reparación de los diferentes equipos de a bordo. El *Cakra*, es un submarino convencional del *Tipo 209/1300*, que desplaza 1.309 toneladas y posee una eslora de 59,5 metros.

La DSME pudo obtener el contrato de esta obra por varias razones, entre ellas por la confianza generada debido a la buena construcción, la entrega a tiempo sin ningún tipo de inconvenientes de los 9 submarinos de Tipo 209, que fueron construidos en sus astilleros bajo licencia del HDW.

Las siglas DSME o la palabra Corea pueden sonar un poco extrañas en el ámbito de los submarinos; sin embargo, lo cierto es que la industria naviera coreana (que comenzó en el año 1970 y que actualmente se mantiene inamovible en el primer lugar por su capacidad de producción y por las ventas) ha logrado un rápido desarrollo en cuanto a la tecnología en la construcción de naves de guerra, ganándose una buena reputación a nivel mundial.

A partir de los años 80, Corea desarrolló en forma independiente el diseño y la construcción de buques de guerra como fragatas, destructores, y otros. Al entrar en la década de los 90, desarrolló también en forma independiente varios diseños de buques tipo destructor,



DSME

Submarino de la Marina de Indonesia *Cakra* en pleno reacondicionamiento en el astillero DSME

habiendo construido una nueva generación de destructores de las clases KDX I (clase *KwangGaeTo DaeWang* de 4.000 toneladas) y *KDX II*, con apoyo norteamericano. En estos momentos, la DSME se encuentra abocada en la construcción del buque destructor tipo Aegis (*KDX-III*, de 7000 toneladas)

En cuanto a los submarinos, a fines de los años 80 se introdujo tecnología alemana, luego de haber obtenido la licencia respectiva para la construcción de submarinos *Tipo 209* en astilleros coreanos. Actualmente la Fuerza Naval coreana cuenta con 9 submarinos de este tipo, mientras que para el año 2007 tiene planes para incorporar un submarino de *Tipo 214* de última generación.

Entonces, debido a la experiencia ganada y la tecnología desarrollada en la construcción y reacondicionamiento de naves, permitieron que la DSME obtuviera el contrato de modernización del submarino de la Marina de Indonesia.

En la actualidad, la DSME está planificando la exportación de submarinos actualizando el diseño de los *Tipo 209*, a fin de satisfacer las necesidades de las Marinas de otros países. Igualmente está desarrollando por etapas un modelo de submarino propio atendiendo a las necesidades del futuro submarino de la Fuerza Naval coreana.

En el pasado, Alemania monopolizó el mercado mundial del submarino diésel y fueron exportados más de 50 submarinos de *Tipo 209*, el modelo más vendido en esa época floreciente; sin embargo, ahora son cada vez más las naves que esperan ser modernizadas debido a la antigüedad de sus equipos.

Es por ello que hoy, al haber concluido de manera exitosa la modernización del submarino indonesio por parte de la DSME, será interesante observar los pasos que seguirá esta empresa en el mercado de la modernización de los submarinos.

ESPAÑA

Armada adquirirá una fragata y cuatro buques de acción marítima

El ministro de Defensa español ha confirmado oficialmente la adquisición de una quinta fragata antiaérea de la clase *Alvaro de Bazán* y cuatro patrulleras de alta mar vale Buques de Acción Marítima (BAM).

El costo de los buques asciende a 1.400 millones de dólares y significará 900 puestos de trabajo para los próximos cinco años.

El cuarto buque de esta clase significó un gran avance en los planes de modernización al haber completado con éxito las pruebas de su sistema de combate. Se prevé adquirir una sexta fragata, pero aún no se ha recibido la aprobación del gobierno.

ESTADOS UNIDOS

Se inicia producción de nuevo helicóptero naval *MH-60R*

El nuevo helicóptero multimisión *MH-60R* de la Marina se ha movido de un bajo ratio a una completa producción. Este helicóptero representa la nueva generación para la guerra antisubmarina y antisuperficie, y reemplazará a los *SH-60B Sea Hawk LAMPS III* y *SH-60F Ocean Hawk CV*. El requerimiento de la Marina de los EE.UU. está previsto en 254 *MH-60R* hasta el 2015



SIKORSKY

Helicóptero multimisión *MH-60R*, destinado a reemplazar a los *SH-60* en la Marina de los EE.UU.

REINO UNIDO

Pruebas de nuevo color en submarinos

La Real Armada Británica ha recibido el submarino nuclear de ataque HMS *Torbay* de la clase *Trafalgar*, con una nueva pintura de color azul, como parte de las pruebas que intentan reducir su vulnerabilidad de detección durante operaciones en aguas poco profundas.

Los submarinos, típicamente pintados de color negro, son susceptibles a ser detectados óptica o visualmente desde el aire mientras operan en aguas claras y poco profundas. Como se sabe, el agua de mar tiene diferente coloración por la reacción con los rayos del sol en distintas partes del mundo.



El HMS *Torbay* mostrando su nuevo color

ITALIA

Prueba de misil *Teseo*

La compañía MBDA ha comprobado la performance del primer vuelo de prueba del misil *Teseo Mk 2/A*, una versión modernizada del misil antibuque *Otomat*, en el polígono de tiro de Salto di Quirra en Cerdeña. El misil fue lanzado desde una plataforma en tierra, asumiendo una altitud inicial, después del lanzamiento, entre 328 pies y 394 pies. Después de 3,5 segundos de vuelo se efectuó la separación del *booster* y el motor de ignición, asumiendo una altitud de crucero de 66 pies sobre el nivel del mar.

El misil continuó completando su ruta de vuelo que consideró 10 puntos 3D, por las modificaciones en su trayectoria que eran recibidas vía *data link*, simulándose cambios en la posición del blanco durante la misión.

Según la empresa MBDA, el misil *Teseo Mk 2/A* estaba planeado para volar 300 segundos y para más de 70 km, antes de que sea autodestruido por los supervisores de pruebas, una vez que los objetivos de las mismas se hayan completado.

JAPÓN

Noveno submarino clase *Oyashio*

Las Fuerzas de Autodefensa Marítimas Japonesas, recibieron el submarino *Yaeshio* (SS 598), noveno de la clase *Oyashio*, el pasado 9 de marzo.

Este submarino introduce un nuevo sistema de operaciones marítimas y un sistema de comando y control.

Será comisionado para operar con la 4.ª División de Submarinos conformando la Flotilla N.º 2 con base en Yosuka.

El costo del submarino asciende a 374 millones de dólares. Actualmente se construyen dos unidades más.



JMSDF

Submarino japónes *Yaeshio* (*SS-598*), noveno de la clase *Oyashio*

PORTUGAL

Se recibe primer avión P-3C CUP

La capacidad de guerra antisubmarina (ASW) y vigilancia de la Marina Portuguesa se ha recuperado con la puesta en servicio de la primera de cinco aeronaves *Orion P-3C CUP* (*Capability Upkeep Program*) a inicios del presente año.

Los aviones han sido adquiridos de la Marina Holandesa, que los mantenía en la reserva desde el 2004, los cuales están siendo modernizados por la empresa Lockheed Martin en Texas, Estados Unidos.

Como toda aeronave de ala mixta, estas serán operadas por la Fuerza Aérea, llevando las insignias de la Marina.

Serán integrados al escuadrón 601 "Lobos" y gradualmente reemplazarán a los seis aviones *Orión P-3P* adquiridos a Australia.



JNI

Portugal, al igual que Alemania ha adquirido aviones *P-3C CUP* a la Marina Holandesa.

RUSIA

Tercer submarino balístico en construcción

El último submarino nuclear balístico del *proyecto 955* de la clase *Borey* se está construyendo en los astilleros Sevmashpredpriyatiye de Severodvinsk.

Llevará el nombre de *Vladimir Monomakh* y es el tercero en ser construido; el primero, el *Yuri Dolgoruky* iniciará sus pruebas a finales de este año después de un período de diseño y construcción de casi una década.

El segundo submarino, el *Alexander Nevsky,* se encuentra en construcción desde el 2004. Los tres submarinos de este proyecto estarán operando completamente en el 2008.

VENEZUELA

Astilleros rusos en licitación para construcción de submarino para Armada de Venezuela

Los astilleros rusos Admiralteyskiye Verfi han tomado el liderazgo en la competencia de propuestas de construcción de tres nuevos submarinos para la Marina Venezolana, de acuerdo a fuentes de este país.

La agencia rusa de ventas militares Rosoboronexport y los astilleros antes mencionados, están ofreciendo el submarino *Amur 1650* y el *Amur 950*, derivados del nuevo *proyecto 677* (submarino diesel-eléctrico clase *Lada*). Este nuevo diseño está compitiendo con una variante del submarino *tipo 209* de los astilleros HDW y el *Scorpene* del consorcio franco-español Armaris-Navantia.

Con el deterioro de las relaciones entre los gobiernos de Venezuela y EE.UU., este último ha tomado serias medidas para bloquear cualquier suministro de equipos o partes fabricados para este país, lo que ha complicado las operaciones navieras de las compañías europeas, favoreciendo y dejando libre el camino para los astilleros rusos.

Noticias Navales Nacionales

Lic. Tatiana Figueroa López

Finalizó exitosa travesía de la expedición Tangaroa

Tras 93 días de navegación, la tripulación de la Tangaroa que conforma la expedición que partió el 28 de abril del puerto del Callao, retornó con la satisfacción de haber cumplido con éxito las metas trazadas, en otra versión que hace 59 años realizara Thor Heyerdahl en la legendaria Kon Tiki.

La tripulación, liderada por el noruego Torgeir Higraff, Bjarne Krekvik, capitán experto en pilotar réplicas de barcos vikingos, estuvo conformada por Olav Heyerdahl, buzo, ingeniero y nieto de Thor Heyerdahl, Oyvin Lauten, encargado de recolectar muestras de agua durante todo el viaje para verificar la contaminación del océano Pacífico, el sueco Anders Berg, camarógrafo y el peruano, teniente primero (r) de la Marina, Roberto Sala.

La balsa *Tangaroa* se construyó en los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), utilizando madera topa de Ecuador, caña, cabos de manila y totora de Puno. Los seis tripulantes también participaron activamente en ese proceso.

A lo largo de 9.000 kilómetros, la *Tangaroa* soportó los embates de olas y corrientes, desplazándose con el viento que impulsaba su vela de algodón dejándose dirigir dócilmente por las guaras. Estas son quillas de algarrobo que funcionaban como timón, las que al ser cambiadas de posición, permitían controlar el rumbo de la nave. La eficacia de esta tecnología naval –usada por los yungas y los chincha, y luego por los incas– quedó confirmada durante el viaje.

La embarcación contó con modernos equipos y un Sistema de Posición Global (GPS), para poder definir la ubicación de la nave y proporcionando información que coincidía con la que obtenían los tripulantes observando las estrellas.

Contaban también con cartas de navegación editadas en la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina. Mediante paneles solares conseguían energía para mantener comunicación radiofónica y, durante algunas horas, acceder a internet. Así se enteraban de los pronósticos meteorológicos.


Balsa Tangaroa *en plena travesía*

Cabe destacar que los marinos lograron sortear los persistentes obstáculos de la peligrosa zona polinésica del archipiélago de las Tuamotu, gracias la habilidad y a la gran maniobrabilidad que permitían las guaras. En este lugar, donde naufragó Thor Heyerdahl, la *Tangaroa* fue arrastrada por las corrientes, superando con valor y tenacidad el riesgo de estrellarse contra los arrecifes.

El tiempo fue también factor decisivo del cual dependía el ritmo de avance de la nave. En ocasiones, la balsa alcanzó velocidades de hasta cinco nudos, lo que en lenguaje terrestre equivale a nueve kilómetros por hora, y otras veces podía pasar varios días sin moverse.

La alimentación, otro aspecto importante, no fue un problema. Los tripulantes llevaron productos deshidratados, además de los menúes y alimentos embolsados donados por EE.UU., contando asimismo con una provisión de agua dulce en grandes reservorios. La diferencia fue la nota que concitó importancia por su origen ancestral: la comida peruana, representada por el chuño, carne y pescado seco, en adición a los productos que extraían del mar.

El 30 de julio los tripulantes llegaron a Papeete, la capital de Tahití, su destino final, donde fueron recibidos como héroes y homenajeados con rituales polinésicos, tanto así que fueron llevados a la isla como reyes, donde les esperaban más de 1000 personas. Cuando la balsa apareció en el horizonte empezaron a sonar los tambores creando un emocionante ambiente.

A su arribo, fueron recibidos los tripulantes con ramos de flores y una ceremonia tradicional, durante la cual los bendijeron religiosamente y pusieron piedras, según la tradición antigua.

En el muelle estuvieron esperando la esposa del líder de la expedición, Mona Sæverud Higraff y los papás de Olav, Gretheog Thor Heyerdahl Jr., acompañados de las autoridades de la Polinesia.

La navegación y las investigaciones terminaron satisfactoriamente. La expedición fue un éxito, puesto que se cumplieron los objetivos, y se recolectó inédita e interesante información. Se navegó más de 4.500 millas náuticas, algo que corresponde a un quinto de la distancia del diámetro ecuatorial de la tierra.


La tripulación de la Tangaroa fue recibida con ramos de flores y una ceremonia tradicional.

Operativo SUBDIEX 2006 se realizó con éxito

El submarino BAP *Pisagua* (SS-33) participó entre el 14 de marzo y el 27 de julio en las actividades operacionales combinadas denominadas SUBDIEX 2006, que promueve la Flota del Atlántico de la Armada de los Estados Unidos de América y que se realizaron en las costas de Norfolk, Mayport y Kinas Bay.

Este es el quinto año consecutivo en que la Marina de Guerra del Perú se hace presente en escenarios internacionales, compartiendo experiencias operacionales y exigencias de interoperabilidad acordes con los retos globales contemporáneos.

El Despliegue Operacional Subdiex (Submarine Diesel Exercise), tiene como finalidad realizar ejercicios combinados con el Comando de Submarinos del Atlántico de la USN (Comsublant) y Unidades Navales de la Flota del Atlántico, en los Ejercicios COMPTUEX (Composite Task Unit Exercise), JTFEX (Joint Task Force Exercise) y TACDEVEX (Tactical Development Exercise).



BAP Pisagua *navegando por los costados de Norfolk*

Estos ejercicios de nivel intermedio y avanzado, tienen por finalidad certificar el alistamiento integral de las unidades de la Marina, Ejército y Fuerza Aérea designadas, antes de ser desplegadas como parte de Grupo de Batalla a virtuales zonas de conflicto alrededor del mundo.

El BAP *Pisagua* (SS-33) es un submarino convencional del *Tipo 209*, una de las seis unidades que integran el Escuadrón de Submarinos, capaz de realizar con éxito las más variadas misiones de la guerra submarina moderna y de contribuir de manera decisiva en la defensa nacional. Está tripulado por una dotación de oficiales y personal subalterno altamente instruida y entrenada.

El Despliegue Operacional SUBDIEX 2006 comprende tres ejercicios: COMPETUS (Compusite Task Unit Exercise), en los cuales se desarrollaron ejercicios, 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 designaron portaaviones, aviones y helicópteros. Paralelamente, se realizaron cursos de instrucción y entrenamiento en los que participó la dotación del BAP *Pisagua*, haciendo uso de los simuladores de guerra de la Base Naval de Norfolk, Virginia.

Es de destacar, que el comandante del buque de asalto anfibio Portaaviones *Iwo Jima,* contralmirante O'Hanlon, expresó su reconocimiento al personal naval a

bordo del BAP *Pisagua* por el extraordinario apoyo durante el operativo compuesto COMPUTEX 06-1, en un mensaje enviado al Comandante General de Operaciones del Pacífico, en donde resaltó que "la unidad peruana ha proporcionado un invalorable entrenamiento a todas nuestras dotaciones de buques submarinos y aeronaves en la guerra antisubmarina".

Asimismo, recalcó que "el BAP *Pisagua* ha establecido nuevos estándares por la meticulosa ejecución de sus tareas, siendo un ejemplo del extraordinario profesionalismo de la Comandancia de Submarinos del Perú".

BAP *Montero* presente en el Ejercicio Multinacional UNITAS en cuadragésima séptima versión

El BAP *Montero* y el submarino BAP *Chipana* arribaron al puerto del Callao tras culminar exitosamente su participación en el Ejercicio Multinacional UNITAS 47-2006 Fase Pacífico, efectuado en las costas de Chile del 23 de julio al 4 de agosto.

Este operativo contó con la participación de 2.700 hombres de las Armadas de Estados Unidos, España, Perú, Colombia y Chile, países que han participado con más de 20 unidades, tanto de superficie como submarinas. También se contó con la presencia de oficiales de las Armadas de Ecuador y México, quienes asistieron en calidad de observadores.

Los objetivos del Operativo Unitas 2006 Fase Pacifico, fueron: entrenar a fuerzas navales y aeronavales en operaciones multinacionales, con énfasis en la planificación, coordinación y mando y control, necesarios para la realización de ejercicios en la mar. Además, se buscó promover las relaciones de amistad y cooperación entre las naciones y fuerzas participantes.



BAP Montero *arribando a las costas de Chile*

Como una forma de hacer frente a las nuevas amenazas en el escenario mundial, Unitas 2006 también incluyó la realización de un ejercicio antiterrorista, que consistió en la recaptura de una nave mercante secuestrada en el puerto de Valparaíso.

Este ejercicio se efectuó en el marco de las normas del Código ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) para la protección de buques e instalaciones portuarias, frente a posibles ataques terroristas.

La operación de rescate fue ejecutada por miembros del Comando de Fuerzas Especiales de la Armada de Chile,

quienes descendieron sobre la cubierta del buque desde helicópteros *Cougar* de la Aviación Naval.

Desde el año 2000, las Armadas de Ecuador, Estados Unidos, Chile, Colombia y Perú, han efectuado el Operativo "UNITAS Fase Pacífico" en forma alternada bajo la dirección de los países antes indicados y dentro de sus espacios marítimos jurisdiccionales.

De retorno a nuestro país, la fragata misilera BAP *Montero* y el BAP *Chipana* fueron recibidos en una simbólica ceremonia de bienvenida presidida por el comandante de la Escuadra, contralmirante Manuel Pérez Zumaeta. Asimismo, estuvieron presentes el comandante de la Flotilla de Superficie N.° 1, contralmirante Mario Caballero Ferioli, personal superior y subalterno, así como familiares e invitados.



Operadores especiales participando del Operativo MIO

B.A.P. *Mariátegui* retorna tras destacada participación en Ejercicio Multinacional RIMPAC 2006

Los Ejercicios RIMPAC (Ring of Pacific o Anillo del Pacífico) se realizan en escenarios reales de combate, donde el BAP *Mariátegui* tuvo una especial oportunidad, para poner a prueba sus equipos de detección, comunicaciones y armamento, así como demostrar la alta capacidad profesional de su dotación.

Este operativo contó con la participación de las Armadas de Chile, Perú, Australia, Canadá, EE.UU., Inglaterra, Corea y Japón y se desarrolló en los puertos de San Diego y Honolulu, Hawai.



Chile, Perú, Australia, Canada, EE.UU., Inglaterra, Corea y Japón participaron del Operativo Multinacional RIMPAC

Este operativo multinacional que desde 1966 es promovido por la Marina de los Estados Unidos de América, se ha convertido en los ejercicios navales más grandes que se realizan en el mundo, cuyo propósito es el de mantener un óptimo nivel de entrenamiento, interoperatividad y eficiencia, entre fuerzas navales y aéreas multina-

cionales aliadas en coalición, con la finalidad de intervenir en forma conjunta bajo un comando unificado, en acciones reales, tanto durante épocas de paz, como en situaciones de tensión, crisis y de guerra, producidas en el área marítima del Pacífico.

El comandante del buque capitán de navío Federico Rechkemmer Prieto a su regreso a puerto peruano se presentó ante el Comandante General de Operaciones del Pacífico para dar parte al cumplimiento de la misión en una ceremonia que se llevó a cabo el 18 de agosto, en la que estuvieron presentes también el comandante de la Escuadra, contralmirante Manuel Pérez Zumaeta, el Comandante de la Flotilla de Superficie Nro. 1 y 2, comandantes de unidades, personal superior y subalterno, familiares e invitados.



En escenarios reales de combate, la dotación del BAP Mariátegui *se desempeñó con profesionalismo*

BAP *Herrera* participó en el Ejercicio Multinacional PANAMAX 2006

El B.A.P. *Herrera* participó en el ejercicio multinacional PANAMAX 2006, que se llevó a cabo en áreas de operaciones tanto del Pacífico como del Caribe, parte comprendida en la República de Panamá.

La ceremonia de inauguración se realizó el 22 del agosto, en la ciudad de Panamá, presidida por la ministra de Gobierno y Justicia de Panamá, licenciada Olga Golcher.

En el acto estuvieron presentes el contralmirante Ricardo Traad, director del Servicio Marítimo Nacional de Panamá, el capitán de fragata USN Steven Blaisdell, representante del contralmirante comandante del Componente Naval del Comando Sur de los Estados Unidos de América y los señores oficiales más antiguos de cada país participante, estando nuestra institución representada por el capitán de Navío Gonzalo Ríos Polastri.

El ejercicio PANAMAX tiene como principal objetivo el incremento de la interoperabilidad de una fuerza multinacional desplegada a fin de preservar la seguridad y neutralidad del Canal de Panamá ante una amenaza de ataque terrorista, y contó con la participación de un total de 18 países, de los cuales Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Honduras, Panamá, Perú y República Dominicana lo hicieron con medios navales y Brasil, Francia, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Reino Unido y Uruguay estuvieron presentes como observadores.

La Marina de Guerra participó con cuatro oficiales que se desempeñaron en diver-





sas puestos del Estado Mayor Internacional, así como en el Grupo de Control del Ejercicio, en tanto que la Corbeta Misilera B.A.P. *Herrera* (CM-24) formó parte de la Unidad de Tarea Pacífico cumpliendo una destacada actuación en su desempeño táctico.

Incorporación del BAP *Bolognesi* a la Fuerza Naval del Pacífico

El BAP Bolognesi, la tercera fragata Lupo de un conjunto de cuatro unidades del mismo tipo, adquiridas en los últimos años a la Marina Militar Italiana, dentro del marco de cooperación en el campo de la defensa entre el gobierno de la República de Italia y el gobierno de la República del Perú", el 18 de agosto, en una simbólica ceremonia arribó al puerto del Callao.

El Comandante General de la Marina, Almirante Jorge Ampuero Trabucco, en su discurso de bienvenida expresó su agradecimiento al Presidente Constitucional de la República, y la profunda satisfacción institucional que tiene la Marina de Guerra del Perú, al recibir dicha unidad.

Asimismo recalcó que "en cumplimiento con el proceso de reestructuración y modernización de las Fuerzas Armadas, y al desarrollo de la implementación de las políticas de Estado, la Marina de Guerra, luego de efectuar un planeamiento estratégico a mediano y largo plazo, consideró necesaria la renovación progresiva de las unidades que cumplieron con su tiempo de vida útil, aśi como de aquellas que se encontraban en el umbral de su obsolescencia operacional, técnica y logística".

Previamente al acto central de incorporación, el Presidente Constitucional de la República, Doctor Alan García Pérez, se embarcó en el muelle de la Escuela Naval del Perú para abordar al BAP Bolognesi y realizar la Revista Naval, acompañado por el Primer Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas; la Segunda Vicepresidenta, Lourdes Mendoza del Solar; el Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón; la Ministra del Interior, Doctora Pilar Mazzetti Soler; el Canciller de la República, Embajador José Antonio García Belaunde; la Presidenta del Congreso, Doctora Mercedes Cabanillas Bustamante y el Congresista, Doctor Luis Gonzáles Posada .

El Primer Mandatario, luego de desembarcar del buque, saludó a los familiares de la dotación e invitados y, en seguida, dio inicio a la ceremonia de incorporación con la entonación del Himno Nacional del Perú, prosiguiéndose con la homilía a cargo del Obispo Castrense, Monseñor Salvador Piñeiro García-Calderón, quien bendijo a todos los que han trabajado en la construcción y adquisición de dicha unidad y a los que trabajarán en ella.

Por su parte, el Presidente de la República instó a la ciudadanía a la unión y saludó al alto mando naval, que ha gestado la adquisición de dichas unidades, conjuntamente con el gobierno anterior, propósito que hay que continuar. Asimismo, se dirigió al personal naval y recalcó que deben de llevar con honor el nombre de este buque, "sepan -dijo- que han de preferir la tumba de las profundidades antes que la rendición".



Comentarios de Libros y Revistas

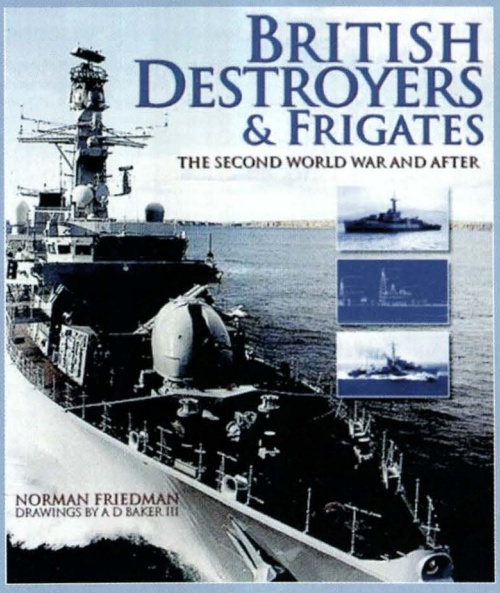
Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

Friedman, Norman.
British Destroyers and Frigates of the Second World War and After
Chatham Publishing. Londres, 2006.
320p., 60 dib. y planos, 200 f. b/n.

El autor, Norman Friedman, es actualmente uno de los mejores especialistas en temas de historia, estrategia y tecnología en el campo naval en los EE.UU., teniendo en su haber una vasta bibliografía al respecto.

El libro que comentamos, lo dedica en sus 15 capítulos al diseño, desarrollo y evolución de las diferentes clases de destructores y fragatas de la Real Armada británica desde 1936 hasta la fecha, incluyendo aquellos diseños proyectados,que por diversas razones no llegaron a ser construidos.

Lo interesante del libro de Friedman se halla en que siendo un autor norteamericano, al igual que lo hiciera anteriormente en su libro sobre portaaviones británicos (*British Carrier Aviation*, 1989), emplea material inédito proveniente de archivos británicos, y ofrece una detallada descripción de cada clase, que incluye los estudios realizados previamente para su diseño, de acuerdo a los requerimientos del Almirantazgo Británico, el proceso de construcción de



los mismos, las modernizaciones proyectadas y un análisis de la performance durante su servicio.

Por el período que cubre, su estudio se remonta a los destructores de la clase Tribal de 1936, continuando con todas las clases que participaron en la Segunda Guerra Mundial, incluyendo por supuesto aquellas clases comprendidas

en los programas de construcción de emergencia de dicha contienda. Para el caso de las fragatas, tipo de buque reencarnado en un primer momento en unidades destinadas a escolta antisubmarina en el contexto de la batalla del Atlántico, explica su génesis en los cañoneros y avisos coloniales del período de entreguerras., así como su posterior desarrollo, que las ha llevado, al igual que los destructores, a ser los combatientes de superficie más importantes después del portaaviones.

Otro aspecto interesante desarrollado por el autor, es el referido a los diseños británicos de destructores y fragatas destinados para la exportación, entre los que se mencionan aquellos propuestos a algunas marinas latinoamericanas, o también el caso de los buques que fueron vendidos a otros países, mencionándose de manera especial a los dos destructores de la clase *Daring*, el HMS *Diana* y HMS *Decoy*, que fueran modernizados y dotados de misiles antibuque *Exocet*, luego de ser vendidos al Perú.

Al igual que anteriores obras de Friedman, la información es profusamente complementada con material fotográfico, así como de diagramas y planos, elaborados en su mayoría por el experto Arthur D. Baker III.

En conclusión, este libro se constituye en el más completo y actualizado estudio sobre los buques de su tipo en la Real Armada Británica dentro del período que abarca, y fuente obligada de consulta sobre el tema.

Efemérides Naval

Conmemoración de los 100 años del viaje alrededor del mundo de la fragata *Amazonas*

El 25 de octubre de 1856 la fragata *Amazonas*, al mando del capitán de navío José Boterín, zarpó del Callao en demanda de Hong Kong para realizar algunos trabajos urgentes en el dique de ese puerto. Al arribar a su destino, se halló con la sorpresa que había estallado la Segunda Guerra del Opio, motivándolo a dirigirse a Calcuta, donde efectuó las reparaciones que necesitaba. Durante su estada en dicho puerto fallecieron varios de los tripulantes de la fragata, víctimas del cólera. De allí paso a Londres, donde Boterín fue reemplazado por el capitán de corbeta Francisco Sanz y se completó el armamento de la fragata. Finalmente, la *Amazonas* zarpó de Londres en demanda del Callao, arribando al primer puerto peruano el 28 de mayo de 1858, luego de haber completado la primera vuelta al mundo de un buque de guerra a vapor sudamericano, en el que también tomaron parte 17 guardiamarinas.


MARINA DE GUERRA DEL PERU