ST.

REVISTA DE MARINA



"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria

Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval

Conversaciones con un héroe de Normandía

Año 100, N.º 1 - 2007

SUMARIO

1 *Editorial*

3 *"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria*
C. de N. Jasón Saavedra Paredes

17 *La intervinculación sudamericana a través del Perú*
Contralmirante (r) Raúl Parra Maza

27 *Los intereses nacionales*
C. de N. (r) Luis Alfaro Garfias

37 *Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas*
C. de C. Juan Carlos Llosa Pazos

63 *Isla de San Lorenzo: ¿Megapuerto de Sudamérica?*
C. de N. (r) José Luis Guerola Lazarte

69 *La seguridad nacional y el Perú como sede del foro de la APEC*
Contralmirante (r) Juan Freire Roncagliolo

73 *La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo*
C. de F. (r) Dr. Jorge Ortiz Sotelo

93 *Conversaciones con un héroe de Normandía*
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

101 *Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada Peruana*
Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo

105 *Mantenimiento predictivo en los motores de aviación*
C. de C. Alfonso Ulloa Encabo

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

115 *Actualidad Naval Nacional*
Lic. Tatiana Figueroa López

127 *Comentarios de Libros y Revistas*
Esperanza Navarro Pantac



Nuestra portada:
B.A.P. *Bayóvar*, nuevo buque para transporte de petróleo adquirido para la Marina de Guerra del Perú.

REVISTA DE MARINA

Año 100, N.º 1 - 2007

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.º 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: 2337 - 2342 Telefax: 614-2900 anexo 2302
Web: http//: www.marina.mil.pe Email: 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 Jorge De La Puente Ribeyro, Subdirector: C. de N. Francisco Yábar Acuña,
Editor: C. de F. John Rodríguez Asti, Asesora de Edición: Tte. 1º Giovanna Betancourt Sanguineti,
Diseño y Diagramación: Fernando E. León La Torre, T2. Gra. Jorge Cerrón Castro,
Corrección: Víctor Lecaros Villavisencio, Infografías: Iván Palomino Huamaní.

EDITORIAL

¡Bienvenidos BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos*!

Uno de los hitos más importantes en la historia de nuestra Marina de Guerra, fue sin lugar a dudas la construcción en 1958, del petrolero B.A.P. *Zorritos* en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA). Este petrolero, entre otros méritos, fue el primer buque de alto bordo construido en nuestro país y en la costa del Pacífico sudamericano. Desde aquel año, las gradas del SIMA-Callao fueron testigo de la construcción de un número considerable de naves similares de mayor porte, buques de transporte de carga, así como de dos fragatas misileras y patrulleras de costa, entre otras.

Siendo uno de sus principales clientes, la Marina de Guerra del Perú, llegaría a operar de manera simultánea en la década de 1970, hasta seis buques auxiliares construidos en el SIMA, dedicados en su mayoría a efectuar viajes comerciales tanto en el Perú como en el extranjero, a cargo de la antigua Oficina Naviera Comercial, hoy denominada Servicio Naviero de la Marina. Y esto ocurría en tiempos en los que nuestro país contaba con una respetable marina mercante. Sin embargo, las políticas de Estado implementadas en la década de 1990, aunadas al quiebre de la principal empresa naviera peruana, la Compañía Peruana de Vapores, conllevarían a la extinción de la flota mercante nacional, quedando como únicas naves de bandera peruana, las que aun eran operadas por el Servicio Naviero de la Marina.

Sin embargo, luego de varios años de sucesivos estudios para resolver la problemática del transporte marítimo en el Perú, en julio de 2005, el Gobierno promulgó la "Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional", en cuyo artículo 7º, se establece que "el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje queda reservado hasta en un veinticinco por ciento (25%) para los buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional".

Esta medida, sin lugar a dudas, es un reconocimiento a la importante contribución al desarrollo y defensa de la Nación, que ha venido efectuando desde hace más de 50 años la Marina de Guerra del Perú, mediante la operación en rutas comerciales de sus naves auxiliares, las mismas que en situaciones de emergencia, han demostrado también el valioso soporte logístico que pueden brindar apoyando en acciones para mitigar los daños causados por desastres naturales, así como en el desempeño de sus funciones como naves de reabastecimiento en la mar para los buques de la Armada.

Cabe mencionar que al momento de ser promulgada la nueva ley, el Servicio Naviero de la Marina se hallaba operando con los buques petroleros BAP *Talara, y* BAP *Lobitos*, naves que en aquel entonces bordeaban los 30 años de servicio y que, por otro lado, al ser naves de tipo monocasco, de acuerdo con la exigente legislación marítima internacional vigente, únicamente podrían operar hasta fines del presente año, puesto que ya no reúnen los requisitos de seguridad para el transporte de combustible.

Esta nueva legislación marítima, se ha dado a consecuencia de una serie de graves accidentes ocasionados por buques petroleros, con consecuencias realmente devastadoras para el medioambiente. El 19 de noviembre del 2002, por ejemplo, naufragó el buque de bandera liberiana *Prestige* que llevaba 13.089 metros cúbicos de petróleo. Este accidente afectó a 2.600 kilómetros de costas españolas y francesas. Los efectos económicos fueron terribles, sobre todo en España, cuyo gobierno gastó más de 100 millones de euros, entre 2003 y 2004, para recuperar los residuos de petróleo en el buque hundido, no habiéndose concluido aún con dicho trabajo.

Esta y otras lamentables experiencias motivaron que la legislación internacional en materia de seguridad referida a combustibles líquidos, exigiera para esta labor el empleo de buques de doble casco, es decir, buques que poseen una barrera de separación doble a lo largo de toda la eslora de carga entre el combustible –generalmente petróleo– y el mar. Obviamente el doble casco marca una diferencia de seguridad en caso de encallar o colisión con otros buques.

RNP CANJE 6076

Como antecedente, ya desde la década de los años setenta del siglo pasado, la Organización Marítima Internacional (OMI) emitió recomendaciones para luchar contra la contaminación accidental y la deliberada, como por ejemplo la que se causa limpiando los tanques de los buques con agua de mar. Posteriormente se adoptó el Convenio Internacional MARPOL cuyo objetivo es eliminar progresivamente los buques petroleros monocasco o aquellos que navegan con deterioros de variada índole causados por sus muchos años de servicio, deficiente mantenimiento, etc.

De acuerdo al Convenio MARPOL, los petroleros construidos a partir de 1996 deben tener un doble casco. Al iniciarse el año 2000, aproximadamente, el 20% de los petroleros que navegaban bajo las más diversas banderas tenían doble casco. Los buques monocasco podrán seguir operando hasta el presente año y, según los casos, el plazo se ampliará hasta el 2012. También se ha contemplado en esta norma que los petroleros monocasco entregados después del 1° de junio de 1982, o los entregados antes de esa fecha que hayan sido adaptados, que cumplan los requisitos de MARPOL en materia de tanques de lastre separado y su emplazamiento como protección, podrán seguir operando hasta el 2026.

Entonces, siendo necesario reemplazar en corto plazo los dos petroleros en operación del Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú, y que las nuevas naves se adecuasen a la legislación marítima internacional vigente, en julio del 2005, el Gobierno del Perú aprobó el Proyecto de Inversión Pública que recibió el nombre de "Recuperación de la Capacidad de Reabastecimiento en la Mar para los Buques de la Marina de Guerra del Perú", que consideraba el arrendamiento financiero de dos buques tanque. El Decreto Supremo N° 188 – 2005 – EF, del 29 de diciembre del 2005, aprobó la operación de endeudamiento interno con el Banco Continental, en la ya mencionada modalidad financiera y el 30 de diciembre del 2005 tuvo lugar la firma del contrato pertinente entre el Ministerio de Economía y Finanzas, la Marina de Guerra del Perú y el citado banco. El contrato señala que la entidad bancaria adquiere los buques y cede su uso a la Marina de Guerra del Perú, fijándose una tasa anual, de 8,27%, debiéndose efectuar los pagos de manera bimestral por un lapso de 10 años, a cuyo término la institución ejecutará la opción de compra por el valor de un nuevo sol.

Habiéndose firmado el contrato, de inmediato se puso manos a la obra en la etapa culminante de la operación: seleccionar los buques que se debían adquirir. Se inspeccionaron detenidamente numerosos buques que fueron desechados por diversas causas. Finalmente, entre noviembre y diciembre del 2006 se aprobó, por estar en buenas condiciones y ajustarse a las normas internacionales vigentes, a los buques rusos *Petr Shmidt* y *Grigory Nesterenko*, ambos construidos en 1987.

Con la recomendación de la Junta Técnica y con la participación del Banco Continental, se llegó a un acuerdo para adquirir ambos buques, considerando fuesen entregados a más tardar el 07 de marzo del año en curso. Los contratos se formalizaron el 22 de diciembre del 2006, finalmente, el primer buque, el *Petr Shmidt*, rebautizado BAP *Bayóvar*, arribó al Callao el 13 de febrero del 2007 y el segundo, *Grigory Nesterenko*, que llevará el nombre de BAP *Zorritos*, hizo lo propio el 28 de febrero. Ambos buques están plenamente operativos y con sus certificados comerciales actualizados. Nos complace profundamente que estos dos buques, llevando los colores de nuestra bandera, puedan cubrir grandes distancias y las más variadas rutas cumpliendo plenamente los requisitos exigidos por MARPOL, contribuyendo de igual manera a incrementar la hoy en día reducida cantidad de naves que con bandera peruana, se dedican al transporte de combustible, actividad estratégica e importante para el desarrollo y seguridad de la Nación. Queremos finalizar estas líneas dando la bienvenida a los nuevos buques BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos* pidiendo para ellos y sus dotaciones la protección de Dios y de manera permanente, exitosas travesías.

El Director

"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria.

Capitán de Navío
Jasón Saavedra Paredes

"Aquel que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo"[1]

Para abordar el tema, primero desarrollaré el marco conceptual recurriendo a algunos de los estrategas navales más renombrados, comentando brevemente la influencia que imprimieron en su época a la estrategia naval y los conceptos que cada uno esgrimió al respecto. Luego analizaré la teoría, lo que permitirá extraer algunas ideas de utilidad. Estas serán comentadas a la luz de nuestra realidad para admitir su vigencia y empleo en la concepción que ensayaré a continuación, la misma que será enfocada estratégica, operacional y doctrinariamente.

Considerando la amplitud del tema que nos ocupa, este artículo no procura ser concluyente, sería pretencioso de mi parte que así fuera; por tanto no voy a tratar de validar o discrepar con la teoría, menos parafrasearla para ensayar una extrapolación a nuestra realidad. Me valdré de ella sí para, manteniendo singularidad y objetividad, presentar una modesta contribución hacia un pensamiento estratégico propio para nuestra institución; el mismo que pueda ser debatido y mejorado en el tiempo, para ir acuñando una corriente de pensamiento estratégico, a cuyos fines contribuyan nuestros esfuerzos.

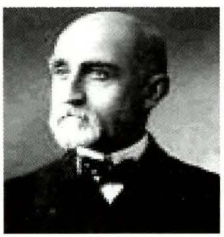
Marco conceptual

Son muchos los tratadistas que se han ocupado sobre estrategia naval, pero

1 Esta máxima de Sir Walter Raleigh (1552 – 1618) que ha regido desde entonces la estrategia nacional del imperio británico –validada luego por la historia– revela por si sola la importancia y trascendencia del control del mar.

considero imprescindible citar a cuatro de los más distinguidos e influyentes. Confrontar con sus ideas nos ayudará a entender el tema que nos ocupa, para más adelante ensayar algunos lineamientos a considerar en nuestra propia concepción y en el diseño de la maniobra que pretenda conseguir el control del mar.

Alfred Mahan (1840-1914).



Contralmirante norteamericano que influyó profundamente en la teoría de la estrategia naval con su obra *La influencia del poder naval en la historia* (1890). Su ascendiente estratégico y geopolítico alcanzó los estamentos gubernamentales de su país y con ello podemos decir que contribuyó a marcar los destinos de su nación hacia la supremacía mundial que hoy nadie discute. Su pensamiento permitió, entre otras cosas, la anexión de Hawai y la intervención norteamericana en la secesión de Panamá para la construcción del canal interoceánico.

El centro de su pensamiento estratégico fue la importancia del control del mar, capacidad que habiendo influenciado decididamente en la historia, no había sido tenida en cuenta en el pensamiento estratégico naval hasta entonces. Como él mismo reconoció "...una vez formulado, este pensamiento se convirtió en el centro de todos mis escritos durante veinte años".

Para la obtención del control del mar, Mahan privilegió la búsqueda de la batalla naval decisiva antes que el ataque a las líneas de comunicaciones, aunque consideraba esta posibilidad "... desdeñándola como la forma más débil de la guerra naval, solamente adecuada en caso que no existiera otra opción"[2]. El tiempo le negaría la razón, pues la I Guerra Mundial y las sucesivas guerras demostraron que es muy difícil lograr el enfrentamiento de dos flotas, con excepción de lo ocurrido en la Batalla de Jutlandia (1916).

Sir Julian Corbett (1854-1922).



Abogado e historiador inglés, contemporáneo de Mahan, aunque publicó su obra más importante 21 años después. *Algunos Principios de Estrategia Marítima* (1911) fue algo más que eso, fue un aporte de sólidos fundamentos estratégicos que influenciaron en la concepción estratégica y el diseño de la Armada Británica de la pre-guerra[3], que perduran con nitidez hasta la actualidad y que mantienen vigencia cuado se relacionan y contrastan con la estrategia naval contemporánea.

"El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el *dominio del mar* o evitar que el enemigo pueda lograrlo [...]. El dominio del mar por tanto no significa otra cosa

2. Alfred Mahan, citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p 49.
3. Influencia ejercida a través de su amistad con el Almirante Sir John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo (1904-09).

que el *control de las comunicaciones* marítimas, ya sea para fines comerciales o militares"[4]. Desde esta perspectiva, a diferencia de Mahan, cuestionó la concepción de orientar prioritariamente el esfuerzo de la guerra naval a la destrucción de la flota enemiga en la batalla decisiva, esfuerzo que requiere la permanente concentración de masa y su consiguiente desgaste (fricción) mientras se produce la circunstancia. Como contraparte privilegia las acciones sobre el comercio, las comunicaciones y costas enemigas, maniobras que llevan implícita la dispersión, aprovechando la movilidad y flexibilidad de las fuerzas navales.

El párrafo precedente pone de manifiesto el eje de su concepción estratégica naval, la cual no circunscribe a ese ámbito, sino más bien la relaciona con la estrategia continental y los pensamientos de Clausewitz y Jomini. Esta interrelación marítima - continental permitió que su pensamiento estratégico alcanzara mayor abstracción, al considerar la importancia de las *acciones navales* en la medida que contribuyan a consolidar lo que el *ejército* pueda lograr *en tierra*. Con esto se convirtió en precursor de las operaciones conjuntas. Escribió al respecto: "Dado que los hombres viven sobre la tierra y no en el mar, los grandes sucesos entre las naciones en guerra se han decidido siempre, salvo en muy raros casos, ya sea por lo que el ejército pueda hacer contra el territorio enemigo, o por el temor a lo que la flota permita que el ejército pueda hacer"[5]. Este concepto lo complementa adecuadamente el Almirante Pertusio, que escribió "Las armadas no ganan las guerras, pero pueden perderlas"[6].

Raúl Castex (1878-1968). Almirante francés. Su voluminosa obra de cinco tomos con seguridad lo convierte en el más productivo autor sobre estrategia marítima. Sus *Teorías Estratégicas* (1929) contienen "la investigación teórica más completa de la estrategia marítima aparecida hasta entonces"[7], con la ventaja que su obra fue publicada después de la Primera Guerra Mundial, a diferencia de los autores citados anteriormente cuya experiencia llega hasta la Guerra Ruso Japonesa (1904 - 1905). Su influencia trascendió fronteras y aunque Geoffrey Till, como británico que es, menciona que no influenció en las armadas anglosajonas, pero con seguridad lo hizo, amén de hacerlo hasta hoy en el pensamiento naval contemporáneo.



4. Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997, pp. 100 y 102.
5. Ídem, p. 24.
6. Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 32.
7. Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988, p. 67.

Castex introdujo en el análisis estratégico la influencia del submarino y del avión en la guerra naval. Los bloqueos, por ejemplo, podían ser vulnerados por ataques aéreos o de submarinos y la aviación ofrecía además una capacidad exploradora a ser tomada en cuenta. Con esto incorporó –a la geografía plana o bidimensional (latitud y longitud)– la tercera dimensión (profundidad y altura) en lo que denominó la "geografía vertical" o "volumétrica" como agrega el Almirante Pertusio.

Esta aproximación conceptual lo llevó a entender con mayor claridad la relatividad del control del mar, el mismo que, a partir de entonces, con mayor razón se vio limitado en extensión y duración. "El *dominio del mar* no es pues absoluto. Solo es *relativo*, incompleto, imperfecto [...]. En realidad su significado era el control de las comunicaciones marítimas de superficie, esenciales para cualquier propósito"[8].

Para la obtención y el ejercicio del control del mar exploró todas las posibilidades, incluyendo recomendaciones para las armadas no preponderantes (inferiores a la enemiga). Dijo que "...cosas muy útiles podían hacerse con fuerzas inferiores si eran correctamente manejadas", por lo que se ocupó exhaustivamente de la maniobra estratégica en el mar a la que le dedicó un tomo entero en su obra, proporcionando con ello algunas herramientas y dejando a la creatividad del Comandante Operacional esta desafiante tarea.

Sir Herbert Richmond (1871 -1946).



Prestigiado Almirante inglés, en su momento comandante del acorazado HMS *Dreadnought*, Insignia de la Flota Británica. Aunque algo más joven, también contemporáneo de los autores antes mencionados. Al dejar el servicio activo se graduó como historiador en Cambridge. Fue obstinado en su lucha contra el conservadurismo y los dogmas estratégicos, ahí radica el valor de su influencia. Siempre estuvo empeñado en evolucionar la concepción estratégica británica y lo logró.

Su pensamiento estratégico lo manejó dentro de la corriente británica de la época marcada por Colomb, Mahan y Corbett; contribuyeron a ello una adecuada combinación de su *experiencia profesional, el conocimiento de la historia y su perspectiva analítica.* Al analizar la I Guerra Mundial evaluó deficiencias doctrinarias y estratégicas. "El duro contraste entre la expectativa y los logros eran atribuibles, desde su punto de vista, *al fracaso en desarrollar un aparato intelectual dentro de la Armada y al prolongado desdén por la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*"[9] y a ese fin dedicó sus mayores esfuerzos. Fue Corbett, su amigo personal, quien le infundió el "valor

8. Castex, Raúl. Citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Ibídem.
9. Till. Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p. 61.

político" que lo llevó a ocuparse de asuntos estratégicos de defensa y pensar las *reformas estructurales en educación* para sistematizar el estudio de la guerra y la estrategia.

Tildado en su época como "hereje que había que vigilar con cuidado", Richmond no ha sido citado en este trabajo por sus conceptos sobre control del mar que desarrolló con claridad, sino más bien por su tenacidad para evolucionar mediante un desarrollo académico – profesional propio, lo que también contribuye al fin ulterior de este artículo.

El análisis

El marco conceptual que hemos revisado nos proporciona un adecuado punto de partida para abordar de lleno el tema de nuestro encargo estratégico. Hay que tener en cuenta, sin embargo, la *época* en que sus autores escribieron, de entonces a la fecha algo de agua ha corrido bajo el puente de la estrategia. Habrá que considerar también el *contexto* en el que lo hicieron; cada uno de ellos escribió para su país y para el entorno que enfrentaba, resultaría peligroso entonces hacer adaptaciones o extrapolaciones de sus estrategias para nuestra realidad.

No podemos, por ejemplo, conceptuar, como hace Corbett, la conformación de una flota de batalla y una de control para obtener y ejercer el control del mar, respectivamente; esas pretensiones están reservadas para potencias marítimas de primer orden (ejemplariza el *contexto*). Tampoco sería sensato hablar de bloqueos cercanos cuando, además de las fuerzas sutiles, el submarino o la aviación hacen muy vulnerables a las fuerzas bloqueadoras (ejemplariza la *época*).

Nuestro análisis, por tanto, no pretende convalidar o disentir con la *teoría*, menos parafrasearla para ensayar una adecuación como se ha mencionado. Aunque no fue escrita para nosotros, ella tiene -dentro de la literatura estratégica- el lugar que sus autores le han ganado por derecho; y estará siempre presente como lectura obligatoria para todos los comandantes y oficiales navales en las escuelas de guerra. Su utilidad radica pues en su esencia inspiradora que debe guiar el desafío de construir nuestra propia estrategia naval.

De la teoría, sin embargo, podemos extraer algunos conceptos respecto del "Control del Mar" que son de aplicación general y gozan de consenso universal, por tanto es indispensable tomarlos en cuenta en nuestra concepción estratégica, debiendo ser analizados y comentados desde nuestra perspectiva, lo que se hará a continuación:

1. *Es determinante para las aspiraciones y la seguridad de una nación marítima.* El Almirante Mahan con su obra demostró la "Influencia del Poder Naval en la Historia". Por su parte la historia del Perú contribuye a la demostración. En la guerra emprendida por Chile contra la Confederación Perú – Boliviana (1837-1839), la miopía de Santa Cruz permitió el desembarco reiterado de dos expediciones "restauradoras", una en Quilca al mando de Blanco Encalada y

la otra en Ancón al mando de Bulnes, habiendo concluida esta última con la victoria chilena y la disolución de la Confederación[10]. Cuarenta años después, durante la Guerra del Pacifico (1879-1883), nuevamente el desdén de la clase gobernante por el poder naval permitió, después de 7 meses de heroica resistencia, la serie de desembarcos sucesivos en Pisagua, Ilo y Chilca que definieron la guerra en favor de Chile.

2. Aún cuando solo *se ejerce* en estado de *guerra* o tensión, *la preparación* para su ejercicio *se alcanza en tiempo de paz.* Requiere tiempo, recursos y juicio profesional para su diseño y construcción. Este concepto, para el caso que nos ocupa, abarca los buques y bases navales; pero debe hacerse extensivo a todo lo que conforma el poder marítimo. *"... el significado de Armada balanceada está intrínsecamente vinculado con el diseño y desarrollo que un país establece para su armada [...] un diseño, su construcción y puesta en servicio demanda años"*[11]. Queda claro que si nos equivocamos lo hacemos para los próximos 50 años por lo menos.

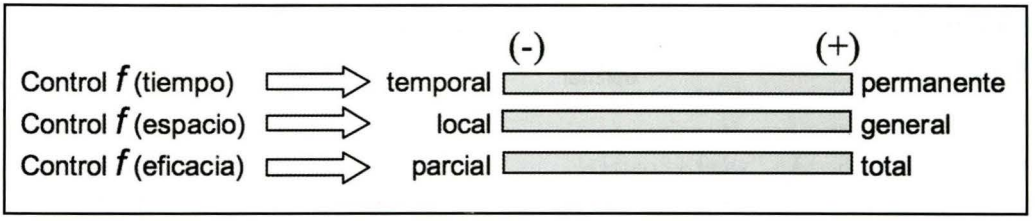
   La cuestionable adquisición de los monitores de río *Manco Cápac* y *Atahualpa* en 1869, es una lamentable lección de lo expresado en el párrafo precedente. Su inutilidad quedó en evidencia durante la Guerra del Pacífico, de manera tan indignante e impune que me abstengo de otro doloroso comentario.

3. Está *referido a las líneas de comunicaciones marítimas* para fines navales o comerciales. "Es evidente que semejante situación constituye una utopía. Para ejercer el dominio del mar en todas partes, no serían suficientes todas las flotas del mundo reunidas"[12]. A diferencia de la superficie terrestre en donde se puede ejercer una conquista y el control territorial en un área determinada, las singularidades de alta mar no permiten hacer lo mismo, por lo tanto tendremos que orientar el esfuerzo sobre las líneas de comunicaciones. Sin embargo, deberá tenerse en cuenta que si bien las rutas marítimas parten y llegan a áreas focales de alta concentración de barcos (puertos, pasos, canales, estrechos), las derrotas que las unen pueden variar en diferentes direcciones y distancias (y en guerra de hecho lo harán); consiguientemente no pueden ser bloqueadas como lo haríamos con una carretera o línea férrea, lo que nos da una idea de la magnitud de esta tarea y sobre qué lugares debemos orientar el esfuerzo.

---

10. Recordemos que la poca talla estratégica de Santa Cruz permitió a Blanco Encalada, tras la deshonrosa rendición en Paucarpata, reembarcar intacto al ejército chileno, que luego regresaría al mando de Bulnes para triunfar en Yungay.
11. Pertusio Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 27.
12. Ibídem, p. 24.

4. No es absoluto, *es relativo*. Las relatividades las establecen el tiempo, el espacio y la eficacia con las que queramos o podamos obtenerlo. Estas variables nos pueden dar una serie de definiciones y clasificaciones, como: "permanente o temporal"; "general o local" y "total o parcial", pero serían absolutas aun en sus combinaciones. Por tanto cuando hablemos de control del mar este tiene que *ser definido en duración, extensión e intensidad.* Hablar de control permanente, general y total, por ejemplo, en tiempos actuales es utópico; *el control del mar es pues una situación de grado que transita entre los extremos de estas variables y sus combinaciones.*



"Estar una marina en control del mar significa que en esa buena situación puede ejercer cierta vigilancia sobre el uso del mar, mejor que ninguna otra. El grado de control variará mucho, y está ilustrado primordialmente por el modo en que confiere capacidad para usar el mar para los propósitos propios y para impedir que el enemigo los use para satisfacer los suyos"[13].

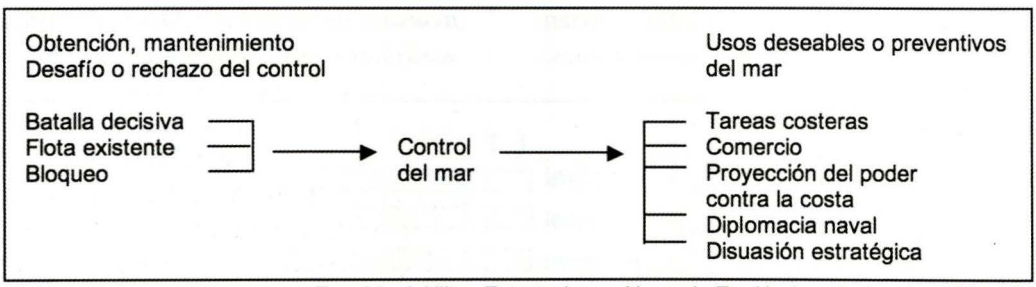
5. *Generalmente* estará *en disputa* y podrá ser *positivo o negativo* en función del propósito y de los medios utilizados para tal. *Positivo* es cuando lo ejercemos y lo podemos utilizar para los fines propios (comerciales o navales), esta tarea está reservada exclusivamente para las unidades de superficie y la aviación naval embarcada. *Negativo* será cuando no le permitimos al enemigo su empleo. Además de las fuerzas de superficie este tipo de control lo pueden ejercer los submarinos o las aeronaves basadas en tierra; pueden negarle el uso al enemigo pero no pueden proteger un convoy, por ejemplo.
6. Dependiendo de la misión o el uso que se le quiera dar, *su obtención requerirá de la concentración o la dispersión de la masa.* Cuando pretendamos, por ejemplo, forzar la decisión en una batalla decisiva o realizar el convoyado de un cuerpo principal, requeriremos la concentración de la masa. De otro lado, si consideramos realizar la guerra de corso contra el tráfico mercante enemigo o asumir la actitud de la flota en potencia, la dispersión será lo más apropiado para proteger a la flota mientras se espera la situación favorable que nos permita actuar ante una vulnerabilidad que presente el enemigo.

13. Ibídem. p 33.

Una propuesta

Bien lo expresa Geoffrey Till en su libro *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* "... el propósito inmediato de una estrategia marítima es disputar el control de mar". Pero este concepto del profesor Till está referido a la obtención y al ejercicio del control en un enfoque operacional, que lo grafica en el cuadro que reproducimos aquí.

Componentes de una Estrategia Marítima



Extraido del libro *Estrategia marítima y la Era Nuclear* de Geoffrey Till, p. 3.

Las clásicas operaciones que considera el cuadro referido, desde mi punto de vista, pueden hoy ya constituir un dogma que hay que evaluar y discutir para ver cuán adaptable es a nuestra realidad y conveniencia.

Cuando pensemos en controlar el mar debemos abstraernos un poco más y darle a nuestro análisis, además del *operacional* que también desciende para abarcar el táctico, un enfoque *estratégico* que abarque no solamente el nivel militar sino que se eleve hasta el nivel político[14] y un enfoque *académico – doctrinario* que acompañe a los otros dos.

Nuestro enfoque estratégico supone considerar aspectos tan importantes como:

1. *El contexto dentro del que se ubica el control del mar*, vale decir, usando nuestro lenguaje, el poder marítimo (poder naval + intereses marítimos); esto implica el desarrollo de una conciencia marítima tanto en la clase gobernante como en la población, que forje la voluntad de apoyar una política naval de desarrollo y defensa. El resto de características que Mahan identifica en un país marítimo las tenemos como ventajas comparativas:
Geografía y ubicación privilegiada en la cuenca del Pacífico;
Conformación física, puertos con aguas profundas naturales;
Extensión de territorio y mar ricos y pródigos en abundancias, los que hemos ido perdiendo a lo largo de la historia por no dar importancia al poden naval; y
Población suficiente para dotar las naves y realizar las actividades conexas a lo marítimo.

14. Nuestra realidad, a diferencia de la británica, así lo requiere. Damos, como Geoffrey Till, por descontada la necesidad de convencer al nivel político de la importancia de controlar el mar.

2. *La oportunidad de contar con una Armada* no es un momento mágico que se pueda elegir. Una Armada no se adquiere cuando se necesita como cualquier otro bien, ahí ya será tarde. Su diseño y puesta en servicio toma tiempo y su permanencia en servicio dura años. Una Armada por tanto debe diseñarse, desarrollarse, mantenerse, modernizarse y actualizarse permanente y acertadamente; no hay espacio para apuros, errores o malas apreciaciones; si nos equivocamos lo hacemos para largo tiempo.
3. La dimensión y mantenimiento de la Armada es una *responsabilidad compartida con el nivel político* en la cual los mandos navales deben intervenir. Si bien la decisión de aprobar los programas de adquisiciones y la asignación presupuestal es responsabilidad política, el diseño y la elección de los medios es estrictamente naval, requiere un adecuado análisis y un criterio de oportunidad para que no ocurra lo que nos pasó en guerras anteriores donde llegamos al extremo de contratar una escuadra de corso para que luche por nuestra bandera[15].
4. *La conjunción (conjuntes) de las Fuerzas Armadas* deberá ser tomada en cuenta, no solo por lo que comprendió tempranamente Corbett y que la historia se ha encargado de validar; referente a la definición que se logra en tierra con el Ejército y a lo que las Armadas pueden hacer en su contribución; sino por lo que la Fuerza Aérea puede hacer hoy por la Armada sobre el mar. Un *Mirage*, por ejemplo, puede cargar hasta dos misiles *Exocet AM-39* y volar una considerable distancia sobre el mar para atacar a una fuerza naval enemiga; ayuda nada despreciable para un comandante operacional.
   Este criterio de conjunción tiene que ser utilizado indefectiblemente en el diseño de nuestras Fuerzas Armadas en general, más aún ahora que los presupuestos limitados nos han llevado a manejar el concepto del "Núcleo Básico Eficaz". El diseño de este núcleo debe ser bien meditado sobre una concepción operacional conjunta y debe ser una sólida base sobre la que se construya la periferia que el concepto de núcleo lleva implícita; y que estimo se hará en el futuro cuando los presupuesto vayan mejorando.

Nuestro enfoque operacional deberá considerar, entre otros:

1. *La misión* general que es "*disputar y obtener el control del mar para nuestros fines y negárselo al enemigo*". Aquí encaja el concepto del profesor Geoffrey Till referido a la obtención y al ejercicio del control.
2. *La amenaza*. Cae de maduro que ésta deberá estar en todo momento en la mente de los comandantes. Aun cuando parece obvio es conveniente precisar que la amenaza debe ser tomada en cuenta para la

15. La escuadra corsaria de cuatro naves, al mando del francés Juan Blanchet, luchó por la Confederación Perú-Boliviana y fue derrotada por la escuadra chilena en el combate naval de Casma, el 12 de enero de 1839.

concepción estratégica en cualquiera de los niveles de conducción, así lo evidencian las lecturas de los autores referidos. Castex en su obra transmite la preocupación francesa por la supremacía de la flota británica; y los ingleses como Colomb, Corbett y el mismo Geoffrey Till dejan ver su preocupación por la invasión de la Isla por cualquier potencia continental. Identificar la amenaza es importante para el diseño también y esta debe incluir no solo medios, también hombres y voluntades.

3. Hemos visto que las concepciones ortodoxas consideran la *concentración* y la *dispersión* (de la masa) en correspondencia con la *obtención* y el *ejercicio* del control del mar (área geográfica, espacio), por un lapso determinado (tiempo). Nuevamente nos reúnen las tres dimensiones de la Maniobra Estratégica Operacional (M.E.O.). Como vimos también, producto de los adelantos tecnológicos, el concepto de control se ha relativizado más de lo que ya estaba y así como él, los conceptos de concentración y dispersión también lo han hecho por las mismas razones.

   La concentración (dispersión) como siempre está en función de la capacidad de apoyo mutuo entre unidades para ataques coordinados que optimicen el empleo de misiles y dificulten la defensa enemiga, triangulaciones de MAGE en guerra electrónica, etc. Pero hoy una disposición de buques separados a 20 millas puede estar concentrada.

4. *La utilización de los medios navales y conjuntos*, ello requerirá un profundo conocimiento y estudio de la "estrategia operacional" y el manejo adecuado de los conceptos a ella inherentes como son, entre otros, la Maniobra Estratégica Operacional Conjunta y sus dimensiones, el principio militar fundamental de la guerra, noción de equilibrio y centros de gravedad, concentración y dispersión, niebla y fricción, logística, reglas de enfrentamiento, etc. Ya mencionamos que Castex, por su importancia, dedicó un tomo completo de su obra a la maniobra estratégica en el mar. Su estudio, más el conocimiento de la historia naval, darán al comandante las herramientas necesarias para que basado en su experiencia profesional aplique su cuota de creatividad.

Nuestro enfoque académico doctrinario será importante, porque tanto el estratégico como el operacional no progresarán apropiadamente si no son acompañados de una adecuada evolución de las doctrinas y de las estructuras académicas profesionales. He aquí donde aporta la influencia del Almirante Herbert Richmond, cuando dice que las estructuras organizativas deben estar orientadas prioritariamente a "... *la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*". Esta aseveración es importante y concordante con el objetivo del ensayo que nos ocupa.

Para ilustrar la importancia de esta perspectiva, citaré un ejemplo sobre las viejas doctrinas aliadas para la guerra

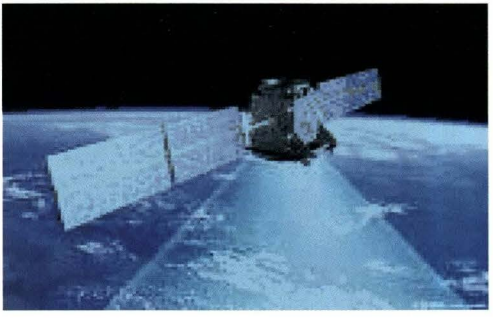
antiaérea. Estas consideraban la disposición de unidades en formación de rombo para enfrentar un ataque de la aviación enemiga, concentrando la masa y el poder de fuego antiaéreo por sectores. Sería impensable en la actualidad mantener esta doctrina, pues la aparición de armas como el misil aire-mar hacen inoperante la disposición, los buques ni siquiera tendrán a la vista a la aeronave lanzadora y su concentración los hará más vulnerables a la detección y al ataque. Si hubiéramos continuado educando a nuestros oficiales en esa doctrina, además del alto precio que pagaríamos en combate, su pensamiento estratégico no podría evolucionar adecuadamente.

Nuestros oficiales deben seguir siendo educados apropiadamente y tienen que adquirir temprano el "valor político"[16] que les permita contribuir al pensamiento estratégico institucional, sustentar y defender en cualquier foro los planteamientos y concepciones de la Marina de Guerra del Perú y cuando sean comandantes operacionales estar a la altura de las circunstancias.

Colofón

A la tercera dimensión que introdujo Castex en el análisis estratégico (geografía vertical), debo agregar una cuarta que de algún tiempo atrás emplean las grandes potencias con indudable influencia en sus concepciones estratégicas y en la conducción de las operaciones y que de hecho está teniendo incidencia ya en las estrategias de potencias menores como las de nuestro entorno. Me refiero al aeroespacio en el cual orbitan satélites que exploran el planeta entero y por ende también los océanos.

Para graficar la trascendencia de esta cuarta dimensión aeroespacial en el contexto estratégico del control del mar, la sumilla de Sir Walter Raleigh que abrió el ensayo, podría quedar parafraseada de la siguiente manera:



"Aquel que domina el aeroespacio domina el mar, el que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo".

Pero no hay que perder de vista que a pesar de la influencia de esta cuarta dimensión, el control del mar seguirá teniendo la misma importancia que tiene hoy, mientras no aparezca en el mundo otro medio de transporte más rentable que el marítimo.

16. Concepto que acuña Alfred Mahan para referirse a la capacidad que debe tener un oficial de alta graduación para interactuar adecuadamente con el nivel político, con la debida abstracción estratégica.



BIBLIOGRAFIA

Castex, Raúl. *Teorías Estratégicas,* Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1938.
Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Mahan, Alfred. *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995.
Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988.

yogurt GLORIA®

Plus

DALE NIVEL A TU ALIMENTACIÓN



PROBIÓTICOS

- Ayudan a suprimir las bacterias dañinas.
- Promueven el desarrollo de la flora intestinal benéfica.

PREBIÓTICOS

- Potencian las acciones de los probióticos.
- Ayudan a mejorar la digestión.

Nuevo Nissan Sentra 2.0
realmente sorprendente



AIR BAG

Motor 2.0 L, 140 HP, transmisión Xtronic® CVT, dirección con asistencia variable, aire acondcionado, asientos de cuero.

SENTRA

SHIFT_perceptions

NISSAN

Maquinarias
NISSAN MAQUINARIAS S.A.

NISSAN TEST DRIVE

Ingresa a **www.nissan.com.pe** o **www.maquinarias.com.pe** y realiza una **prueba de manejo** en nuestra red de concesionarios.
Central Telefónica: 614-5555

Maquinarias recomienda el uso de combustible
PRIMAX

Financiel
Banco de C
BC

La intervinculación sudamericana a través del Perú

Contralmirante (r)
Raúl Parra Maza

A. Situación general

Haciendo abstracción de la problemática mundial de la población que marca el paso entre el siglo XIX y XX de un mundo casi vacío, a un mundo casi lleno y que los aspectos ecológicos y climáticos están sometiendo al mundo a nuevos desafíos y grandes designios y que por tanto los escenarios varían hacia la lucha por los recursos naturales esenciales. No obstante ello, es bueno hacer análisis de los aspectos intervinculatorios.

La historia común, pero en especial la situación geopolítica del Perú respecto a los países vecinos, ha planteado la tesis bioceánica de un país que por su ubicación estratégica no sólo en el Ande, en el Altiplano y en la cuenca amazónica debería ser el paso obligado de los cuatro hemisferios del mundo: Norte al Sur, Este al Oeste y viceversa. Sin embargo, no se ha tenido clara conciencia, en los gobiernos, de esta realidad y si se la tuvo alguna vez no se la proyectó en el contexto a largo plazo con una cuidadosa planificación vinculada a nuestra política exterior.

Uno de los aspectos relevantes de esta perspectiva geopolítica ha sido y lo sigue siendo con una especial connotación en nuestros días, el eje de intercomunicación que vivifica la Hoya Amazónica, por su vinculación con los ríos Paraguay y el Paraná; también a través de ellos con la cuenca atlántica y a su vez con el altiplano, el Alto Perú. El Proyecto "Callejón de los Libertadores" entre Argentina y Perú es una expresión de una visión integradora de comunicación vial desde Salta,

Argentina, hasta Lima y otros lugares de la costa peruana.

La situación del Perú en su calidad de país marítimo, cuyas costas no están infranqueablemente aisladas de la cuenca amazónica y del Plata, es a diferencia de los demás países sudamericanos sin excepción, el único que podría constituirse en la gran solución para las llamadas "medianas potencias emergentes" de la región: Brasil y Argentina, quienes en su afán de lograr sin complicaciones su accesibilidad económica y rentable hacia la Hoya del Pacífico, dentro del contexto de una macroeconomía altamente competitiva e integrada, han definido que los caminos carreteros, fluviales y ferrocarrileros complementados con rutas aéreas y aeropuertos son en la América del Sur la única realidad viable y tangible con perspectivas de gran alcance en el actual siglo XXI, siendo quizás la más importante de la región a través del Perú, tanto más que de Chile.

Toca a nuestro país tomar conciencia de estas expectativas y proyectarse al unísono con los países de la Cuenca del Plata con Bolivia, para que sirva de nexo necesario entre el integrado teatro de operaciones de esos países y conjugando sus grandes expectativas en el gran escenario actual del siglo XXI.

En conclusión, de la situación general de las condiciones y posibilidades de aprovechamiento de los factores vinculatorios del Perú con sus vecinos, se puede expresar lo siguiente:

Bolivia tiene energía y agua. Está también sumamente inestable en su cohesión política, económica y social, además de ser un país mediterráneo. No obstante, tiene una historia y geografía muy ligadas y semejantes al Perú.

Chile tiene mineral de cobre abundante, cuya explotación y transformación de valor agregado requiere agua y energía que escasea, además de la demanda de bienestar para la población del norte. Para impulsar su desarrollo necesita más energía y agua. Integralmente tiene estabilidad, fuerza de cohesión económica y social, además de una fuerza militar disuasiva y ofensiva asegurada. También su historia adquiere importancia con la independencia, lo que demarcó una conciencia geopolítica propia e inducida de Europa hacia intereses expansionistas y de hegemonía marítima propiciada por el dominio inglés de los siglos XVIII y XIX.

El Perú está con miras de gran expectativa en su estructura de ordenamiento territorial llevando adelante un proceso de descentralización y regionalización importante, pero que, al mismo tiempo, ha liberado fuerzas políticas y sociales de empeños desarrollistas que suponen riesgos a la cohesión e identidad nacionales, lo que demanda gobernabilidad y gran entendimiento entre peruanos.

Asimismo, el Perú tiene recursos naturales variados y esenciales y también está aprovechando todas las expectativas comerciales de producción con valor agregado e intercambio con los mercados externos pero, paradójicamente, también existen grandes corrientes autárquicas provinciales y caudillistas que afectan la cohesión de la nación peruana.

Las fuerzas armadas están buscando neutralizar desprestigios, pero a la vez están sobrellevando corrientes de reestructuración divorciadas de las necesidades propias de la seguridad integral peruana.

El Perú necesita espacio político, económico y social para encontrar equilibrios de desarrollo y defensa frente a las corrientes geopolíticas actualizadas y mirando el futuro tanto en la sub-región como en el mundo.

B. La Cuenca del Pacífico y sus proyecciones. Realidad y perspectivas

El gran Arnold Toynbee, en su magistral obra *Un Estudio de la Historia,* nos manifiesta que la humanidad en su acontecer histórico ha discurrido en dos grandes escenarios; el Mar Mediterráneo en la antigüedad y el Océano Atlántico desde los tiempos modernos hasta nuestros días. El primero fue el *mare nostrum* del Imperio Romano, el gran escenario de la antigüedad europea en donde se consolidaron las notas más geniales de la cultura occidental cuyo espíritu se mantiene hasta nuestros días; basta solamente recordar al genio de los espíritus egipcio, fenicio y medo, así como la grandeza del helenismo en Alejandría, que tuvieron al Mediterráneo como el gran escenario de los acontecimientos que les dieron inmortalidad.

Con el descubrimiento del nuevo mundo una nueva cosmovisión fue generada en el viejo mundo dentro de los parámetros de la cultura, la economía y la política. Las relaciones internacionales y el Derecho que las regula, empiezan a tener una nueva realidad y vigencia importantísimas en la Historia; es así como el Atlántico se constituyó en la ruta obligada de las grandes potencias marítimas, de vocación imperial y hegemónica no sólo europea, sino mundial.

Entonces, el siglo XX, según Toynbee, es la oportunidad histórica de la Cuenca del Pacífico y proyectada al siglo XXI. Es evidente que la historia de la humanidad ya tomó cuenta de los rumbos apenas previsibles, a juzgar por lo que ya constituye una realidad premonitoria, que está dando al mundo una nueva tónica. Estimamos que los actores más importantes de este nuevo escenario son la República Popular China y el Japón, cuyas realidades histórico-culturales se constituirán en los grandes parámetros de las relaciones internacionales entre Oriente y Occidente, especialmente en las de carácter económico.

Es así que para el 2000, la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático), constituida por Malasia, Singapur, Tailandia, Indonesia, Filipinas y China, concretó la unión al Tratado de Libre Comercio (Estados Unidos, Canadá y México). Para el año 2015 se unirán Japón y China, cada uno dentro de términos especiales, en tanto esta última área, la del Pacífico, ejerza control de las tendencias proteccionistas de la Unión Europea. Por otra parte, la CECP (Comisión Económica de la Cuenca del Pacífico) al término de su undécima reunión (setiembre de 1995, en Beijing) informó que la cuenca del Pacífico será la región del mundo que más crecerá económicamente.

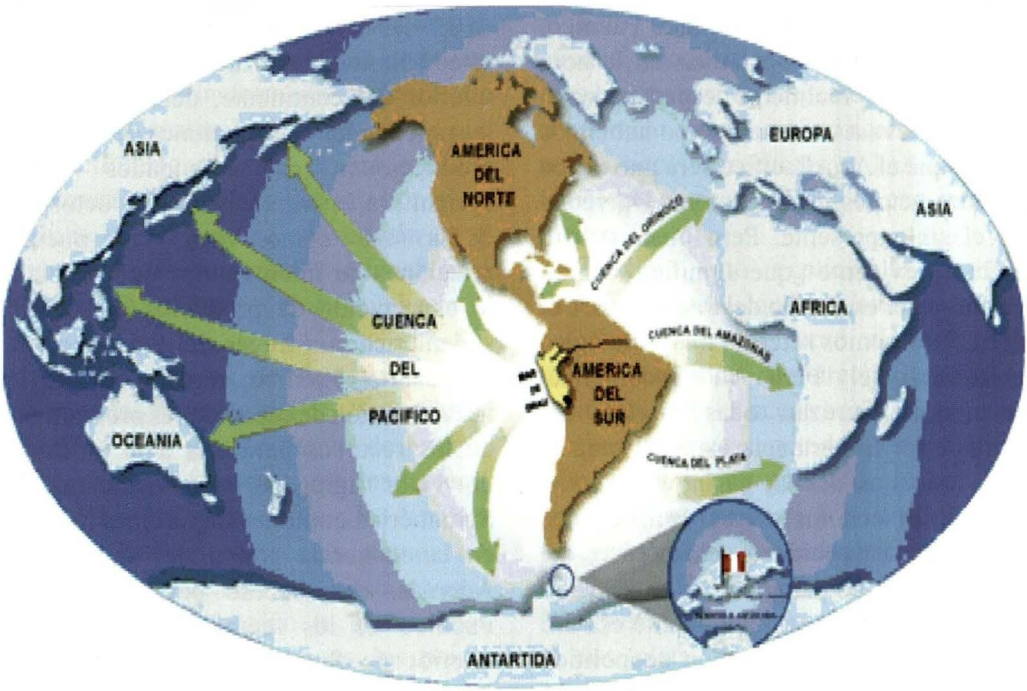
De las grandes conferencias en este nuevo escenario del siglo XXI, debemos resaltar como importantes, sin descartar lo singular de su organización, su gran importancia para el Perú, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata.

En primer lugar debemos mencionar al PBEC o CECP (Consejo Económico de Cooperación del Pacífico) constituido por empresarios, por algunos estados y representantes del mundo académico de la región y de algunos países interesados. En su reunión de 1995 dieron a conocer la realidad y expectativas del "gran mercado" que se avecina en la zona, que tomará especial incremento en el presente siglo. El Perú, Chile y México son miembros de la Conferencia.

La ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) está perfilada en la actualidad como otra de las grandes conferencias de la zona, a ella no tiene acceso ningún país que no sea asiático. Por otra parte, y desde los años 60, encontramos al PAFTAD (Consejo para el Desarrollo del Comercio del Pacífico) que promueve la cooperación financiera entre sus miembros, constituido por diversos países de la región que en su oportunidad la requiera. Se halla igualmente la ANSA (Asociación Nacional del Sur del Asia) que reúne 17 países asiáticos cuya labor fundamental es la cooperación tecnológica y la gran apertura de un mercado zonal. La más importante de las Conferencias, dentro de una estimativa extra-zonal y de largo alcance, es la APEC(Conferencia para la Cooperación Económica de Asia Pacífico) constituida en 1989 por *Australia, Brunei, Canadá, Chile, República Popular China, Indonesia, Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, Nueva Zelandia, Singapur, Taiwán, Tailandia, Estados Unidos de América, México, Perú y Papúa Nueva Guinea*, en total 19 países. Es necesario advertir que esta Conferencia no sólo reúne a países asiáticos sino a todos aquellos que sean ribereños de la Cuenca del Pacífico interesados en su proceso. En 1994 sus miembros decidieron que la organización dejara de ser un foro de carácter solamente consultivo para que se constituya en el motor y la generatriz de la apertura del comercio entre sus miembros a fin de poder iniciar un proceso de eliminación de barreras arancelarias. Chile, otro país ribereño de la Cuenca, ya es miembro activo de la Conferencia; Perú solicitó su ingreso en 1994 y en 1996 fue aceptado como miembro activo para 1998, es decir, con todos los derechos y obligaciones exigibles en esa calidad. Estimamos que la APEC, en el escenario Asia-Pacífico, constituye en la actualidad el gran competidor, con un futuro realmente espectacular, de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) que siendo de corte occidental reúne igualmente a algunos de los países de ASEAN. Esta organización está conformada por 24 estados, muchos de ellos de los más desarrollados e industrializados del mundo, y tiene su sede en París. Son sus integrantes: Alemania, Austria, Australia, Bélgica, Gran Bretaña, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, España, Francia, Grecia, Holanda, Islandia, Irlanda, Japón, Luxemburgo,

México, Nueva Zelandia, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza y Turquía.

La realidad de la Cuenca del Pacífico nos permite vislumbrar, con meridiana claridad, la enorme importancia que tiene para el concierto económico, no solamente de la zona sino en el orden mundial de las relaciones internacionales, que si por el momento y hasta por algunas décadas más se perfilan en el contexto del dominio económico, financiero y tecnológico, es muy presumible –y para ello hay signos premonitorios– que igualmente lo sean para una nueva concepción de las relaciones entre los grandes sistemas de integración cultural y tecnológico y finalmente de la política en el escenario mundial. No se debe olvidar que el ahorro interno y las grandes reservas mundiales se encuentran en la zona Asia-Pacífico (Taiwán solamente tiene 500 mil millones de dólares de reservas) y que el Japón, ahora "la Locomotora del Pacífico" no solamente es uno de los grandes exportadores de capital financiero en el mundo sino que por su gran poder y potencial económico podrá llegar a constituirse próximamente en otro miembro más –al igual que Alemania– del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con derecho a veto y asiento permanente.



Debemos advertir que está llegando la hora de China Continental, pues se avizora su grandeza con el correr del siglo XXI. La vieja sabiduría china está dando lugar a una captación de mercados en el exterior "capitalista", supeditándose para el efecto a las normas del mercado internacional, entre ellas las de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y a las reglas de inversión y de la bolsa mundiales.

C. El Perú y la intercomunicación entre la Cuenca del Pacífico, Bolivia y los países de la Cuenca del Plata

Se ha hecho una reseña de la presencia, fisonomía e importancia actuales del escenario del siglo XXI constituido por el otrora Mar del Sur u Océano Pacífico. Los logros y las expectativas en la hora presente son realmente espectaculares, ello nos lleva a vaticinar, como habíamos dicho, que el Asia Pacífico será uno de los grandes actores de la Historia Universal en el siglo presente. Pero bien, si esto es harto evidente ¿qué significa la gran promesa del escenario del Pacífico para el Perú? Nos hemos referido a la estratégica ubicación del Perú en Sudamérica, en el que se cruzan todas las rutas del hemisferio. Importancia especial para el tema que nos ocupa, es la vinculación geopolítica con los países de la cuenca del Plata, el occidente amazónico del Brasil, el Chaco paraguayo y el altiplano boliviano. Por supuesto que tanto el Perú como Bolivia son el eslabón geopolítico de interconexión de los países del Asia-Pacífico con los de la cuenca amazónica y del Plata; en otros términos, a través del Perú y Bolivia se podría efectuar una interconexión con el Atlántico, la que en su tránsito lo haría también con todos los países del Este de Sudamérica. Bien se conoce la situación especial de Bolivia de país mediterráneo y la necesidad de su salida al mar.

D. Modernos enfoques geopolíticos sobre América del Sur

Durante toda la historia, tener acceso a los recursos naturales ha sido uno de los pilares del poder nacional. En base a esta afirmación, el efectivo uso de los recursos naturales de Sudamérica está remodelando las relaciones entre los países de la región.

El desarrollo de América del Sur ha estado limitado por la falta de acceso al interior del continente, desincentivando las potenciales exportaciones de enormes producciones en actividades como agricultura, energía y otros productos.

Es así cómo, con las nuevas relaciones de intercambio que propicia la exportación de productos del centro sudamericano a través del Perú hacia la cuenca del Pacífico, repentinamente la interconexión de capacidades productivas de los recursos naturales a la industria de valor agregado está colocando a Sudamérica como un importante jugador en la economía global del siglo XXI. Además, este acceso barato hacia el Pacífico de los recursos naturales del interior de Sudamérica está atrayendo industrias a toda la región.

En este sentido, el comercio intrarregional es la fuerza impulsora y

benefactora de estos cambios. Asimismo, las nuevas rutas terrestres y aéreas con caminos que están siendo construidos a través de los Andes enlazarán el centro sudamericano con el Pacífico para el tránsito de camiones y ferrocarriles, convirtiéndola en tierra de apertura para la producción agrícola y de oportunidades para que los pobres escapen de la pobreza.

Entonces, países tales como Paraguay y Bolivia, también el Mato Grosso al sur de Brasil, se convertirán en los nuevos ejes del transporte y de la producción hacia el Pacífico a través del Perú.

Asimismo, con una movilización de fuentes de energía, las reservas de gas natural y petróleo en grandes cantidades del Perú y Bolivia proporcionarán energía abundante y barata que podrá ser movilizada y transformada en desarrollo económico sostenible. Quiere decir que indefectiblemente esta transformación alcanzará a los países del interior, pues Bolivia y Paraguay se convertirán en el cruce de rutas comerciales hemisféricas desde la Argentina y el Brasil hasta el Perú.

De las fuentes de energías totales del mundo, América del Sur y el Caribe tienen la más grande fuente de energía renovable, que abarca aproximadamente el 35%, mientras que los países industrializados representan menos del 2%. Actualmente, el 70% de la energía eléctrica de esta región es el resultado de fuentes renovables, pues los países andinos, Ecuador, Perú y Venezuela, nunca carecerán de la capacidad de generar energía eléctrica, porque los recursos hidráulicos son abundantes para producir energía, propiciando cada vez más importantes aportes al desarrollo socioeconómico con la terminación de sus redes nacionales de energía eléctrica integrada.

E. Desventaja geopolítica de la abundancia de recursos naturales

Evaluando la capacidad de generación de energía de la central de Itaipú que ingresa para uso del Paraguay, por su minúscula demanda interna actual, le permite ser uno de los pocos países en el mundo donde su gobierno puede financiar el desarrollo sin cobrar impuesto sobre la renta.

Esto explica las desventajas que puede producir la abundancia de recursos naturales respecto al desarrollo económico, pues, históricamente, los países ricos en recursos se han quedado atrasados respecto de países con escasos recursos.

También esto explica las muchas causas por la que países de base económica minera como el Perú, han tenido economías de estrecho desarrollo, permitiendo la concentración de riqueza, productos de esa actividad, en las élites extractoras y que gocen de la bonanza sin tener que crear una industria de valor agregado en esos países mineros.

Claro está que, con el intercambio de la riqueza mineral de los Andes, como el oro, plata, hierro, cobre, zinc, latón, manganeso y otros metales exóticos se podría provisionar de energía para la economía global por siglos.

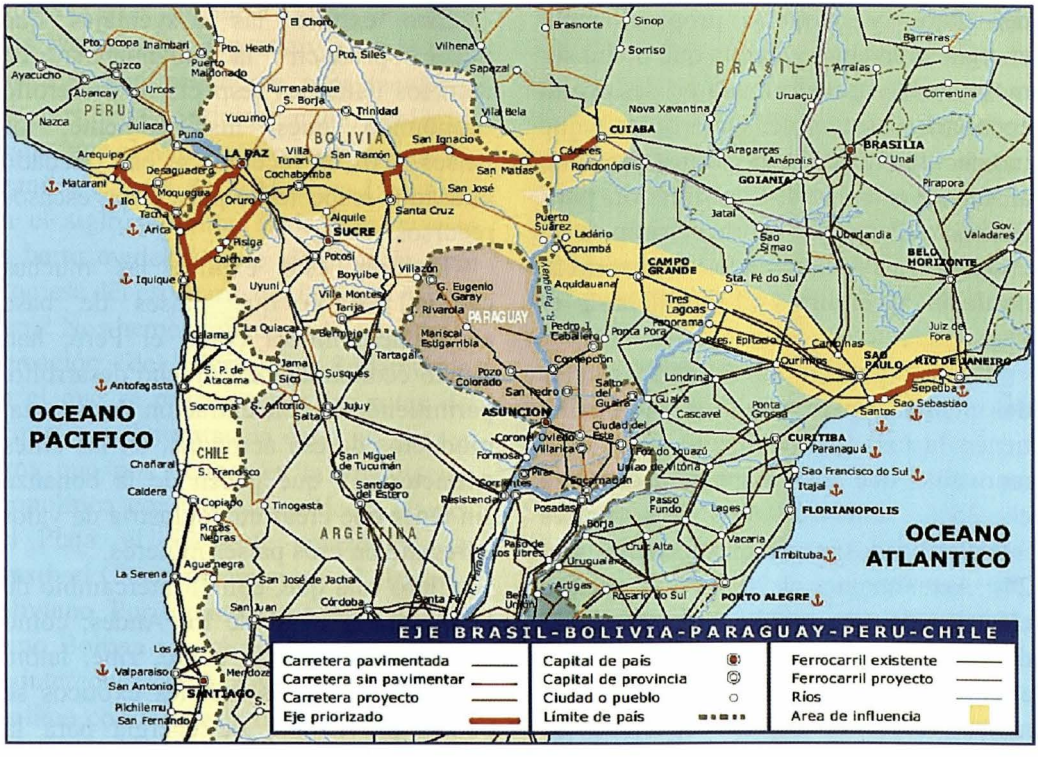
F. Planes de desarrollo de intervinculación

El potencial para el crecimiento alrededor de los proyectos de transporte y de infraestructura que ya están siendo planeados, es el futuro de América del Sur. Ejemplo de ello es que el Banco Interamericano de Desarrollo ahora está estudiando el Plan Integral IRSSA para cruzar los Andes entre Chile y Argentina, entre Brasil, Bolivia y el Perú, también en el Ecuador, Colombia y Venezuela, con carreteras y ferrocarriles, así como con rutas aéreas.

Asimismo, un plan maestro para el transporte y la energía en los países andinos fue terminado recientemente por la Corporación Andina de Desarrollo.

Nadie duda de que la interconexión vial produce ventaja geopolíticas que deben ser adecuadamente aprovechadas por los países involucrados, pues el comercio intrarregional crece y las rutas de comercio cruzan del interior hacia el Pacífico liberando el rico potencial agrícola de producir para los mercados globales, lo que hará que los países involucrados ocupen un papel más estratégico en el desarrollo económico de la región.

Es así como están casi completos los trabajos sobre las redes de camino y tubería para manejar el comercio



intrarregional entre los países de Paraguay y Bolivia. Asimismo, recién los ferrocarriles privatizados se están modernizando, proporcionando corredores para el uso de diversos transportes desde el Atlántico al Pacífico, con el agregado del establecimiento de rutas aéreas y la modernización de sus terminales, complementando el horizonte de integración sudamericana.

Para ello, también el Brasil está construyendo una de las conexiones ferroviarias más grande del mundo, el Ferronorte de 5270 Km, para permitir que los productores de trigo del interior lleguen a los mercados globales. Asimismo, se esta trabajando en completar las redes de camino hacia el Pacífico a través del Perú con ferrocarril, lo que aumentará el volumen y bajará los costos.

Pero, alrededor de todo ello, no se debe dejar de lado la paradoja de propiciar riqueza atendiendo todas las demandas de conservación del ambiente, pues los caminos carreteros y ferrocarriles cumplen una interconexión económica rentable entre centros de producción y de transporte y consumo. También, por río, mediante canales y esclusas aunque con un costo inicial alto. La rentabilidad de usos fluviales, sin embargo, como canales, el impacto de la hidrovía sería tan importante para el desarrollo de la región como el río Mississippi lo es para los Estados Unidos.

Pero, también su impacto ambiental sigue siendo polémico, ya que representa una amenaza pantanal, pues se formaría una de las tierras pantanosas más extensas del mundo, sobre todo en la amazonía.

G. La importancia de la semilla de soya

Las sabanas del Brasil –monte árido desde hace solamente 20 años– con las nuevas rutas de transporte, ahora producen el 25% de los 80 millones de toneladas de grano mundial, colocando al Brasil en el segundo lugar como más grande productor de soya en el mundo, Estados Unidos es el primero. Así también la región Santa Cruz de Bolivia, en las estribaciones de los Andes, se ha levantado en solo 10 años para ocupar el sexto lugar en la producción de soya en el mundo, generando un gran atractivo para fuertes inversiones de las principales compañías agroindustriales del mundo, incluyendo las multinacionales Cargill, Continental Grain y Archer-Daniels-Midland.

Es indudable que con los muchos millones de acres potencialmente productivos en la región de Santa Cruz-Mato Grosso que aún no han sido cultivados, hay grandes probabilidades que con el transporte razonable, la producción agrícola de la región podría fácilmente triplicarse.

El transporte por río y por carretera también facilitarán el desarrollo de algunos de los depósitos minerales más ricos del mundo –tales como los gigantescos depósitos del mineral de hierro del Muntun de Bolivia meridional– proporcionando también el acceso del mercado para otros productos a granel como la madera de construcción, la piedra caliza y los productos petroquímicos.

Asimismo, por el Perú en el norte, el transporte vial terrestre y fluvial permitirá movilizar los fosfatos y otros productos mineros y agroindustriales hacia Brasil y permitir intercambios por el Amazonas peruano-brasileño.

H. Destino: América del Sur

Las importaciones y exportaciones de América del Sur ascendieron tan rápidamente a fines del siglo pasado que la región se encumbró como el destino para los envíos en contenedor hacia Europa y Estados Unidos.

Como es factible prever, el impacto geopolítico de estos cambios transformará Sudamérica. Por ejemplo, una carretera rápida de Buenos Aires a São Paulo podría despertar a Montevideo, Uruguay, cuyos puertos son más profundos y suministrarían movimiento económico más fácilmente al Brasil meridional y sus ricas tierras del interior.

Asimismo, en la costa del Pacífico se tiene que prever la instalación de infraestructura portuaria por parte del Perú con puertos mayores profundos y competitivos que acopien importación-exportación con carreteras, ferrocarriles, cabotaje menor y transporte aéreo para movilizar las cuencas del Plata y la amazonía hacia la cuenca del Pacífico.

Así también, se tendrá que perfilar acciones y posiciones de prioridad para el desarrollo portuario en el Perú y un control integrado de desarrollo y defensa marítima acorde con el derecho internacional.

Las rutas y caminos nuevos penetrarán hacia el interior ahora aislado y se extenderán de costa a costa entre el Pacífico y el Atlántico. Esto generará repercusiones enormes para los pueblos sin salida al mar de Bolivia y Paraguay y beneficiará a toda Sudamérica.

Como resultado de todo esto, América del Sur no lucirá igual en el futuro, pues cambiará el concepto vinculatorio de las históricas rutas de comercio de América del Sur que surgieron de poblaciones arrimadas a lo largo de la costa con salida a Europa y a Norteamérica, haciendo de los países interiores estados marginales al desarrollo de América del Sur.

Entonces, el desafío del Perú en el Pacífico es poner en uso toda una red portuaria acorde a esta demanda y desarrollar la intervinculación sudamericana con la cuenca del Océano Pacífico.

Por ello, mirando al futuro, el Perú tendrá que atender todas las demandas de infraestructura de transporte aéreo, marítimo y fluvial así como de instalaciones terminales para la circulación moderna de la cuenca del Pacífico y entre sus puertos logísticos de cabotaje.

Además de diseñar políticas de explotación marítima, minera, energética, etc., acorde con el desarrollo y elevación de los intercambios de productos con valor agregado y competitivos. Para ello, se requiere el designio de propósitos de culturización educativa, profesional, técnica, artística, etc., con respaldo de los avances de las tecnologías disponibles y necesarias.

Los intereses nacionales

"Los Príncipes gobiernan a las gentes, y los intereses dominan a los príncipes"
Duque Henri de Rohan, 1638.

Capitán de Navio (r)
Luis Alfaro Garfias

Sinónimo de cuestión de Estado, interés público, voluntad general y otros, el interés nacional es una antigua herramienta política que sigue evolucionando en los países desarrollados, y que exponemos a continuación, porque estamos convencidos de que su desarrollo y aplicación en nuestro país, mejoraría los actuales niveles de gobernabilidad.

El interés nacional, según Hans J. Morgenthau, es parte del espíritu de los próceres y, por lo tanto, el concepto que guía la política exterior de los Estados Unidos. El concepto de interés nacional, para él, contiene dos elementos:

1. Lógico y necesario.
2. Variable y determinado por las circunstancias sociales.

En lo que respecta a "lógico y necesario", el análisis de este estudioso permite afirmar que es equivalente a la seguridad nacional. Morgenthau combina ambos elementos y describe al interés nacional como la supervivencia física, política y cultural de la nación.

Para nosotros el interés nacional es el común denominador que diseña el futuro de una Nación y cuya búsqueda o protección es indispensable para alcanzar el bienestar[1] y la seguridad[2]. La visión de "futuro" del interés nacional permite orientar, promover y alinear[3] los esfuerzos a largo plazo, que es similar al arrastre que proporciona la "visión" en cualquier tipo de organización.

¿Cómo determinar los intereses nacionales? Consideramos que es necesario ejecutar técnicas de prospectiva estratégica, con la necesaria participación de representantes de las organizaciones políticas, sociales, religiosas, empresariales, universitarias y otras.

1 Recientes estudios relacionan al bienestar con el reconocimiento, si analizamos sistémicamente. ¿Qué es el reconocimiento? Podemos interrelacionar las creencias, con los sentimientos y las actividades de cada ciudadano en su medio, como son: trabajo, participación, respeto, libertad, educación, justicia, seguridad, consideración, sueldo, prestigio, costumbres, propiedad, equidad, etc.

2 Cada día se viene ampliando el término seguridad, desde el concepto básico proveniente del latín *securitas* –que significa sin preocupación o temor– hasta términos como seguridad económica; reduciendo así la distancia o el paralelismo establecido con el bienestar –en publicaciones de política o doctrinas militares– e interrelacionándolos mucho antes del infinito.

3 Alinear, desde una perspectiva organizacional, consiste en hacer conocer la estrategia a las personas; la función de alineamiento también es conocida en el mundo empresarial como "patrón integrado de comportamiento" y en el caso de los elementos estratégicos empresariales, para que la empresa tenga éxito es indispensable que "todos los integrantes de la empresa deban conocer la estrategia y trabajar en función de esta".

La historia y las costumbres se deben tomar en cuenta, sin olvidarnos que estas corresponden a la retrospectiva –constituyen la visión del espejo retrovisor de una Nación–. Sin embargo, es fundamental mirar hacia el futuro para determinar los escenarios probables, y de allí seleccionar un escenario apuesta, en el que se tenga presente las necesidades y aspiraciones de la Nación, las futuras amenazas y el probable juego de los principales actores que actúan nacional e internacionalmente.

Hemos estado acostumbrados a que cada gobierno con intereses partidarios estableciera su propia agenda; el Acuerdo Nacional es un interesante avance político, sin embargo le falta metodología y continuidad al proceso, que posibilite mejorar la estructura, la operatividad y la participación.

Si observamos al Perú desde una perspectiva social étnica, pluricultural y multilingüe, el interés nacional –por las propiedades de común denominador–, es llamado a convertirse en el principal factor de consenso y de unión estructural (cohesión).

Como se mencionó en el caso de las naciones, los intereses nacionales vienen a ser la visión de una nación. La formulación y publicación de los intereses nacionales[4] posibilita el alineamiento y estructuración de todas las organizaciones tanto estatales como privadas. Los intereses fijan el rumbo preciso hacia dónde deben de apuntar todos los esfuerzos de desarrollo y defensa de un país.

Los intereses mueven al mundo, y son los que generalmente originan la mayoría de las actividades del quehacer humano. Razonando sobre los intereses e inquiriendo sobre la respuesta que buscan, podríamos clasificar a los intereses por el tiempo que se necesita para alcanzarlos y por el número de beneficiarios.

Analizando el tiempo de respuesta promedio, para los diferentes tipos de intereses, podríamos afirmar que para el caso de los intereses personales o individuales, se estima que en promedio su respuesta es a corto plazo.

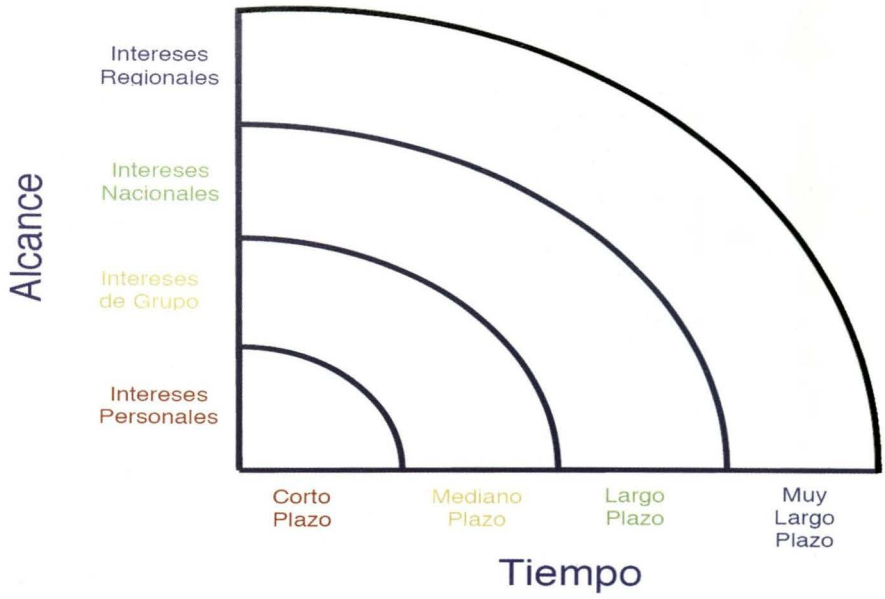
En el caso de los intereses de grupo, podríamos afirmar que estos se satisfacen mayormente a mediano plazo.

Para el caso de los intereses nacionales, estos requieren necesariamente del largo plazo. Los intereses nacionales deben orientarse básicamente a alcanzar mejores niveles de bienestar y seguridad de una Nación. Normalmente, esta orientación tiende a modificar las estructuras del Estado, por lo que se requiere del largo plazo para que se diseñen las nuevas estructuras, se prueben, se implementen, se asienten y funcionen eficazmente.

---

4 Algunas metodologías para establecer los intereses nacionales, recomiendan iniciar preguntándose:¿Qué amenazas internas y externas tenemos? Las amenazas se priorizan y para contrarrestarlas se diseñan los intereses nacionales, teóricamente las de mayor connotación son las externas, debido a que de ninguna manera podrían prevalecer los intereses extranjeros sobre los nacionales, sin embargo, en la práctica las amenazas internas son las que mayor peligro revisten, por el número, por las diferentes formas de enmascaramiento y por la dificultad de establecer los vínculos de relación, para establecer cómo armonizan, responden o están al servicio de intereses o ideologías extranjeras.

En el siguiente gráfico se combina el alcance de los diferentes tipos de intereses, con el tiempo promedio que requiere su posible realización.

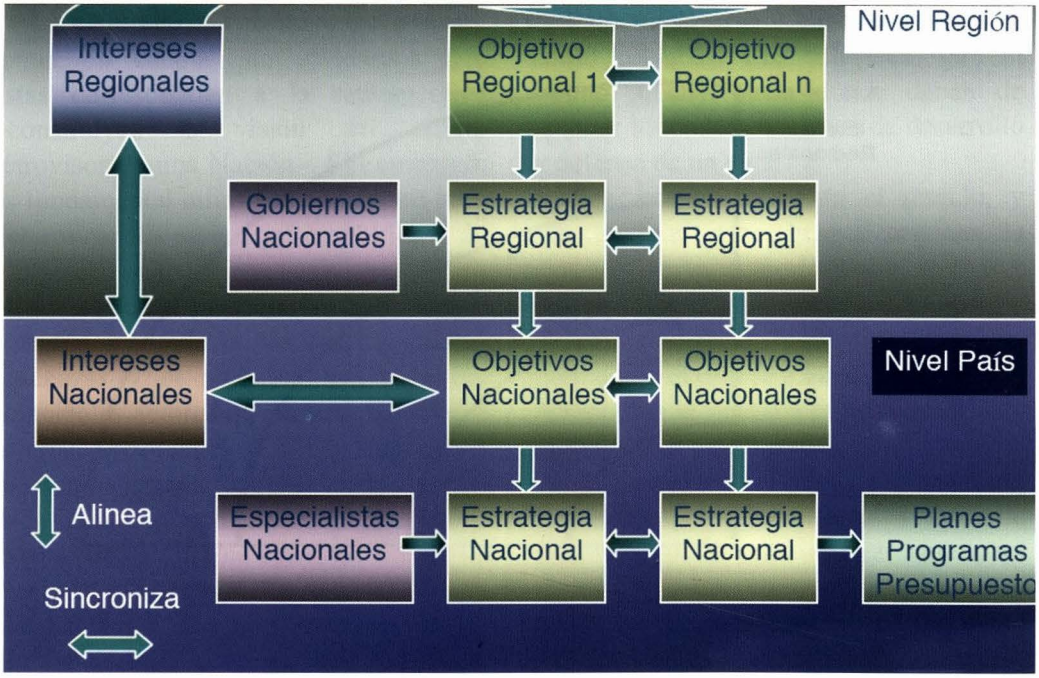


Es imprescindible indicar que el establecimiento de los intereses nacionales[5] no debe ser confundido con formas de nacionalismo, porque estas con el tiempo se orientan hacia el odio de todo lo extranjero; el nacionalismo analizado sistémicamente, crea un círculo vicioso el cual, cada vez se va retroalimentando –cada día ser más nacionalista– en la búsqueda de la esencia básica que pueda integrar más a una nación, por ejemplo, la raza pura que proclamaban los nazis.

Revisando la historia, la mayoría de aventuras nacionalistas han afectado el desarrollo de los países. Cuando el enfoque es en los intereses nacionales, el análisis se hace más objetivo, porque estos responden a matrices, en las cuales no se deja nada al azar y siempre se prioriza y beneficia las acciones más convenientes para alcanzar el bienestar y seguridad requerida.

Si las formas de empresa, inversión y tecnología extranjeras son convenientes en determinado sector, bienvenidas sean; si requiere negociación entonces se negocia, si es necesaria promoverla entonces se

5 El interés nacional es similar al patriotismo, es unificador e integrador, mientras el nacionalismo es disgregador y separatista. Albert Einsten decía: "El nacionalismo no supera la pubertad cívica, porque se establece en el infantilismo civil, al reclamar insaciablemente derechos, sin reparar en que también tiene deberes" y "es el sarampión de las naciones, solo ataca a naciones en sus primeros años". Para Charles de Gaulle: "El patriotismo es cuando el amor por tu pueblo es lo primero; el nacionalismo acontece cuando el odio por los demás pueblos es lo primero".



promoverá, si el tema es estratégico y se requiere restringir la inversión, entonces se restringirá. Los intereses nacionales siempre responderán a un análisis objetivo y no como el nacionalismo que responde a una postura o consigna política.

Formulación de los intereses nacionales

La formulación de la estrategia nacional exige una metodología para establecer prioridades entre los intereses nacionales. No es suficiente desarrollar una lista depurada de intereses y afirmar que todos ellos son igualmente importantes.

Todos los intereses no son igualmente importantes. Estos no sólo varían en el grado de importancia, sino en el tipo de medios que se necesitan para alcanzarlos.

Previamente, se necesita una estrategia nacional que defina ambos, los intereses y el apropiado significado de la política de bienestar y seguridad nacionales. De los intereses nacionales se derivan los objetivos nacionales y seguidamente vienen los objetivos de cada sector. Una interpretación gráfica de lo mencionado, podría ser el siguiente esquema.

Los partidos políticos y en especial el partido de gobierno, deberían presentar constantemente iniciativas para que sean consideradas por el ente de planificación y por el Congreso. Esta revisión posibilitaría que ambos poderes armonicen sobre las políticas de largo plazo; supervisando el ritmo –sincronización de los procesos–, el manejo del mediano y corto plazo y el

estilo de estrategia al partido de gobierno, para que no pierdan de vista el escenario apuesta seleccionado.

De un tiempo atrás en el Perú, los congresistas en forma individual presentan iniciativas y buscan apoyo político de su partido y de sus aliados para transformarlas en leyes; la mayoría para dar soluciones sintomáticas o de corto plazo -sin contar con un análisis técnico concienzudo- lo que origina mayores problemas estructurales o simplemente atenta contra el largo plazo.

La situación antes descrita, responde a indicadores de gestión perversamente diseñados, en los cuales las ONG -que tratan de desarrollar la democracia- se permiten calificar y publicar la eficiencia de cada congresista por el número de iniciativas presentadas o por el número de leyes aprobadas; lo que ha originado que algunos congresistas copien leyes de otras realidades, acrecentando aún más la problemática estructural. Estas ONG pretenden que la sociedad premie el trabajo individual de los congresistas y no el trabajo en equipo –consensuado- redundando en nuestro principal problema nacional.

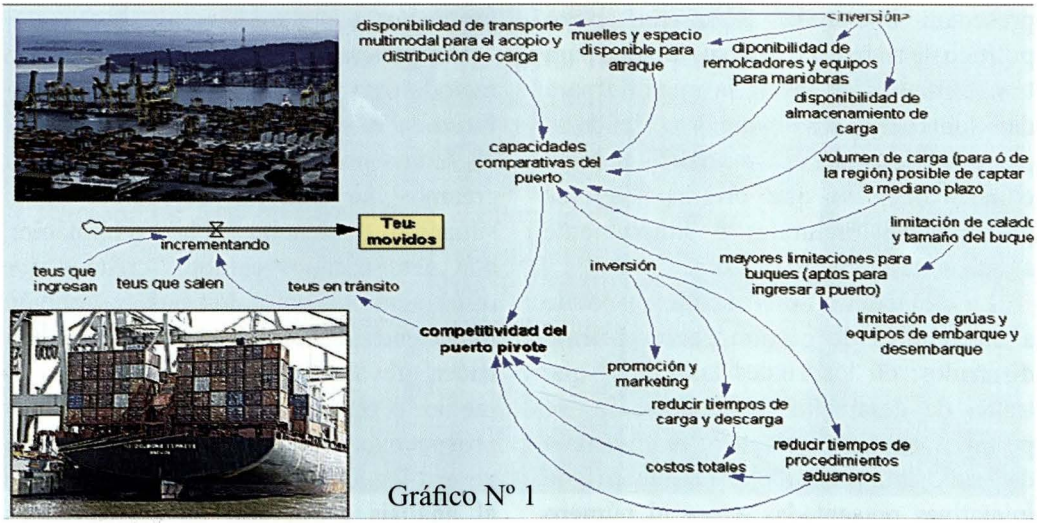
¿Qué podemos hacer para revertir esta situación? Creemos que empezando con la formulación de los intereses nacionales ordenaríamos el proceso de la política nacional. Después de revisar una serie de metodologías, estamos convencidos de que las siguientes disciplinas nos pueden ayudar eficazmente para nuestro propósito:

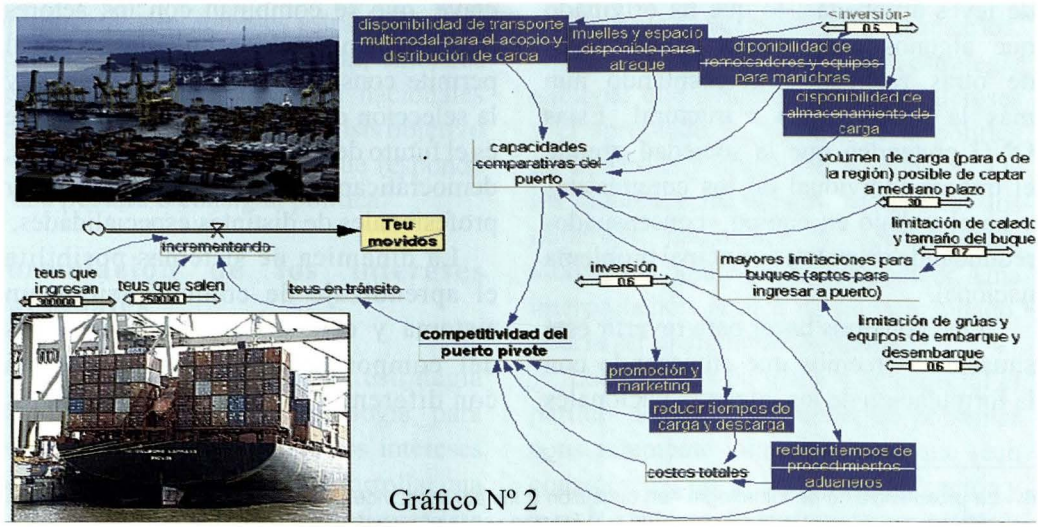
La prospectiva estratégica[6] cuenta con metodología y herramientas para crear futuro. Como se afirma en prospectiva, el futuro no existe, si nosotros no lo creamos, se crea por la inercia de la situación tendencial y la combinación con determinados cambios creados por otros actores –entre los cuales también interviene la naturaleza– que intentan hacer prevalecer su supervivencia en el medio, o sus intereses. Pensamos que la prospectiva sería de gran utilidad para desarrollar los intereses nacionales, debido al análisis estructural de las variables clave, que se combinan con los actores que originan cambios en éstas, lo cual permite construir escenarios probables y la selección de un escenario apuesta, que es el futuro deseado por todos los sectores, democráticamente representados por profesionales de distintas especialidades.

La dinámica de sistemas posibilita el aprendizaje de cómo funciona un sistema y el análisis de los cambios del comportamiento de este sistema con diferentes valores de las variables

6 La prospectiva no es futurología –en oposición a los adivinos, videntes, futurólogos, brujos y otros que afirman que el futuro está escrito–. Los que creemos en la prospectiva, opinamos que el futuro no existe, por lo tanto, el futuro debe ser creado. La futurología tiene errores de forma y fondo, de forma porque es un aborto del lenguaje, ya que combina "futuro" del latín, con "logia" del griego. El error de fondo de la futurología está dado por la falta de consenso para crear futuro, dado que históricamente fue manejada por Hitler y Goebbels, bajo una perspectiva personal de nacionalismo extremo. A diferencia de la futurología, la prospectiva emplea una metodología y herramientas que buscan la participación y el consenso de múltiples perspectivas y especialistas.

clave, permitiendo así probar posibles consecuencias en el tiempo en caso de aplicar determinada política o estrategia. El gran aporte de la dinámica de sistemas –modelos de simulación– es el lenguaje visual que emplea y la objetividad que conllevan los indicadores y las





TEU: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores.
Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-foot Evquivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.
Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura equivalentes a 5,90 metros de largo x 2,352 metros de ancho x 2,392 metros de alto. Su volumen son 33 metros cúbicos y el peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 kilogramos.

posibles afectaciones motivadas por los cambios de unas variables con respecto a otras, permitiendo como se mencionó al principio que los que toman las decisiones alcancen niveles de aprendizaje adecuados de cómo funciona el sistema, antes de tomar una decisión.

Uno de los aportes fundamentales del *Balanced Scorecard* (BSC), es que la experiencia del Director es aprovechada para que participe en el diseño de la estrategia de los niveles que tiene a su cargo. Por lo tanto, el BSC se efectúa con la participación de los Jefes inmediatos, de esta manera se evita la posibilidad de dejar el diseño de la estrategia solo a responsabilidad de los subordinados. Esta participación crea un enlace de responsabilidad compartida, que mejora las relaciones laborales.

Referente a los gráficos Vensim, (página anterior) en el gráfico N° 1 tenemos como ejemplo un modelo desarrollado para tratar de entender los factores que intervienen en el desarrollo de un Puerto Pivote –también llamado Megapuerto– y cómo se interrelacionan. Enen el gráfico N° 2 –la de un simulador– se puede apreciar unas cantidades que se desplazan sobre unas flechas, esos son los denominados *drivers*, que el operador los puede manejar para aumentar o disminuir las cantidades y así verificar cómo influirían estos cambios en el sistema.

Por ejemplo, en nuestro país el tema "Megapuertos" se viene manejando políticamente y no responde a un entendimiento de cómo funciona el sistema. Con este simulador básico, factible de ser mejorado, se puede deducir que el factor de mayor incidencia, está dado por el *driver* "volumen de carga (para o de la región) posible de captar a mediano plazo"; sin embargo, existen otros factores que inciden en la variable "capacidades comparativas del puerto" u otra que podrían reforzar o desestabilizar el sistema de acuerdo a cómo se desplacen a la derecha o izquierda los *drivers*.

La ventaja del uso de simuladores de Dinámica de Sistemas –lenguaje visual y multicultural– es que personas poco entendidas en la materia, pueden deducir rápidamente cómo funciona un sistema determinado y formarse una opinión más elaborada que permita lograr consensos o una visión compartida de una problemática dada, lo que contribuirá a dinamizar el proceso.

Como hemos visto las herramientas de Prospectiva y Dinámica de Sistemas, son útiles para desarrollar los intereses nacionales. Para continuar con el proceso de la política y asegurar el alineamiento y sincronización de los procesos, es necesario sumar herramientas como el *Balanced Scorecard* (BSC), también conocido como Tablero de Comando, para verificar que las estrategias alcancen a todos los niveles de la administración pública.

Las ventajas fundamentales del BSC, por ejemplo, sobre el trabajo por objetivos que normalmente empleamos, está en que este último sólo se enfoca en "objetivo / meta / indicadores" a diferencia del BSC que considera para cada perspectiva el "objetivo / meta / estrategia / inductor / indicador".

Conclusiones

El interés nacional debe ser cimentado democráticamente como el común denominador, para que posibilite la cohesión, ordenamiento, alineamiento y sincronización de los esfuerzos del país a largo plazo.

La formulación de los intereses nacionales requiere de herramientas adecuadas y modernas que posibiliten alcanzar una visión compartida.

La prospectiva estratégica facilita la creación de futuro y la dinámica de sistemas el aprendizaje de los que toman las decisiones, por lo tanto ambas son herramientas que en razón de su metodología, ayudarían para alcanzar la necesaria visión compartida.

Posterior al establecimiento de los intereses nacionales, se requiere el empleo de herramientas como el *Balanced Scorecard,* para verificar que la estrategia llegue a todos los niveles de la organización y también para que retroalimente al sistema en forma constante, indicando el avance de los diferentes sectores y cómo estos coadyuvan a la búsqueda o protección de los intereses nacionales.

Recomendaciones

Considerar al interés nacional como el vértice superior, guía y luz, del proceso de la política nacional.

Emplear herramientas como prospectiva estratégica y dinámica de sistemas e invitar a los principales actores del quehacer nacional, para participar en el proceso de la formulación de los intereses nacionales.

Formular, publicar e interiorizar los intereses nacionales, a fin de que sirvan como referente para todos los actores y organizaciones nacionales. Emplear estos conceptos como futuro marco de negociación social, política y económica.

Utilizar el *Balanced Scorecard* para asegurar que la estrategia llegue a todos los niveles y verificar la contribución de cada organismo al interés nacional.

A continuación se presenta un bosquejo de posibles intereses nacionales, con los cuales se podría iniciar el proceso.

1. Promover el bienestar de la población a largo plazo (Bienestar)
2. Proteger la integridad territorial de la nación peruana (Seguridad)
3. Generar un entorno favorable para el desarrollo económico y la competitividad (Entorno)
4. Promover valores y cultura nacionales (Valores)
5. Fomentar la participación de la ciudadanía en forma democrática (Democracia)
6. Brindar oportunidades y opciones para el desarrollo individual de los peruanos (Libertad)
7. Propiciar una sociedad más justa y solidaria (Justicia)
8. Organizar un Estado eficiente, transparente y descentralizado (Gobernabilidad)
9. Favorecer energías limpias para el desarrollo sostenible (Ecología)

Intégrate al mundo de los líderes en el ámbito Marítimo Comercial.



La ENAMM brinda diferentes carreras y programas en las cuales podrás capacitarte para desempeñarte como un profesional en el mar, pues el 95% de nuestras exportaciones e importaciones se realiza por la vía del transporte marítimo.

Visítanos en: www.enamm.edu.pe

ENAMM

CARRERAS PROFESIONALES

Oficiales de Marina Mercante, especialidad de Cubierta e Ingeniería

Profesional en Administración Marítima y Portuaria, formación especializada en la administración de puertos e incremento del comercio exterior.

***Centro PRE ENAMM** preparación preuniversitaria para el ingreso directo a las carreras en mención.

PROGRAMA DE POSTGRADO

Maestría en Administración Marítima, Portuaria y Pesquera que ofrece una preparación a nivel gerencial a aquellos profesionales que se desempeñan en el ámbito marítimo, permitiendo desarrollar las aptitudes ejecutivas para alcanzar los niveles máximos de excelencia.

CENTRO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Se han desarrollado cursos básicos y avanzados dirigidos a la gente mar en las cuales se desarrollan las habilidades necesarias para lograr un excelente nivel de desempeño a bordo de diferentes tipos de naves mercantes.

Somos una Institución de Educación Superior, reconocida por la Organización Marítima Internacional (OMI) como un Centro de Formación Marítima que capacita a los futuros profesionales del ámbito marítimo. Asimismo, contamos con la Certificación de Calidad ISO 9001:2000.



ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL GRAU"

Formando Profesionales del mar para Perú y el mundo

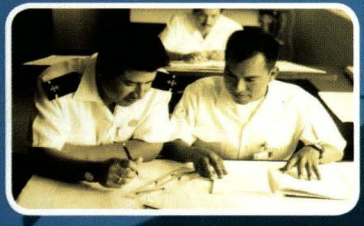
UKAS QUALITY MANAGEMENT 001

Av. Progreso 632 Chucuito - Callao Telfs. 429-8210 / 429-8218 Anexo: 271 e-mail: informes@enamm.edu.pe

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

MARINA DE GUERRA DEL PERU





Trazando el Rumbo!

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao PERU
Teléfono: 613-6767 Fax: (511) 465-2995
Pág. Web: http://www.dhn.mil.pe E-mail: dihidronav@dhn.mil.pe

Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas

Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos

"Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una patria es mucho más y es otra cosa: sincronismo de espíritus y de corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta esa comunidad de esperanzas, no hay patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en mitad del camino contando sus talegas. La patria está implícita en la solidaridad sentimental de una raza y no en la confabulación de los politiquistas que medran a su sombra.
No basta acumular riquezas para crear una patria: Cartago no lo fue. Era una empresa. Las áureas minas, las industrias afiebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio: se necesitan ideales de cultura para que en él haya una patria. Se rebaja el valor de este concepto cuando se lo aplica a países que carecen de unidad moral, más parecidos a factorías de logreros autóctonos o exóticos que a legiones de soñadores cuyo ideal parezca un arco tendido hacia un objetivo de dignificación común".

Tomado de *El Hombre mediocre* de José Ingenieros.

Introducción

A lo largo de casi doscientos años, muchos oficiales de nuestra Marina han dedicado varios años de sus vidas a estudiar temas de trascendental importancia para la profesión, como lo son la navegación, la ordenanza, la administración naval, la estrategia marítima, la estrategia naval, el poder naval, la geopolítica, la guerra electrónica, las comunicaciones, entre otras materias. Buena parte de aquella invalorable contribución está publicada en diversos trabajos en nuestra Revista institucional, la cual este año cumple su primera centuria.

A propósito de esto último, la continua revisión de los artículos profesionales publicados en nuestra Revista tiene una gran utilidad para quienes se proponen investigar materias como las mencionadas. Siguiendo esta idea, los valiosos aportes de oficiales como los contralmirantes Julio de los Ríos Rozas y Raúl Parra Maza, por citar a algunos de los más destacados, no deben servir únicamente como fuente de investigación, sino también como lectura obligatoria para nuestra oficialidad joven. Si bien es cierto que es importante el estudio de las obras de connotados autores extranjeros sobre esos temas debe también darse lugar a autores nacionales de importante trayectoria.

Como sostiene el Contralmirante (r) Hugo Arévalo la *Revista de Marina* es una tribuna desde donde el Oficial[1] puede plantear sus inquietudes profesionales, así como también proponer lo que él considere como alternativas de solución a ciertas situaciones problemáticas.

En la línea de un artículo que publiqué en esta revista hace algunos años, vuelvo a formular algunas propuestas a la luz de la valiosa información que existe en diferentes artículos publicados en ella a lo largo de un siglo, así como en otros textos y en la legislación propia y extranjera, sobre asuntos de índole institucional.

Política de Estado Marítima

La vida en sociedad genera problemas y oportunidades que se derivan de la convivencia en el espacio común y de la relación con el resto del mundo. Al encararse las dificultades, surgen las diferencias y de inmediato la discusión, la dialéctica, como la llamaría el célebre filósofo alemán Georg W. F. Hegel, quien rescata el concepto de los sabios griegos de la Antigüedad. Uno de los más importantes de estos últimos, Aristóteles, nos inmiscuía a los seres humanos en la Política en sentido antropológico, puesto que, según el filosofo de Estagira, todos somos animales políticos.

Entonces, de la discusión en torno al común interés ciudadano en los asuntos públicos, nace la política, esa que llaman de manera indistinta Política Nacional, Gran Política, Política General, Política de Estado, o simplemente Política, La Política, la misma que en su acepción más simple, se refiere a aquella acción que se

1 Arevalo, Hugo, "Las decisiones en la Administración Naval" . En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1985.

da en razón al gobierno o a la conducción de los asuntos del Estado. He allí su *leit motiv.*

De la deliberación sobre las grandes necesidades, los problemas y oportunidades que nos afectan o involucran a todos directa o indirectamente, surge la acción, porque la política es justamente eso: acción. En su gran dimensión –de donde todo parte– a aquella le corresponde la denominación Política Nacional. De aquella debe desprenderse el qué hacer, es decir, la definición de los lineamientos principales. De ésta nacerán las diferentes Políticas de Estado, que son directrices con respecto a las áreas de mayor trascendencia para el país de acuerdo a su realidad. Con estas Políticas, el Estado deberá resolver convenientemente tales o cuales problemas o alcanzar estos o aquellos objetivos, ya que una de las principales obligaciones de este gran administrador y ordenador de nuestra vida en común, es brindarnos un adecuado bienestar a todos. Precisamente esa es la parte del "contrato" que deben cumplir aquellos a quienes los demás ciudadanos otorgan facultades para decidir y ejecutar en procura del Bien Común.

Como se ha señalado, la Política Nacional abarca las áreas más importantes sobre las que el Estado, según se le entienda, tiene responsabilidad. Cada área tendrá entonces su Política de Estado, por ejemplo, de Seguridad y Defensa Nacional, de Turismo o de Cultura.

De cada Política de Estado, a su vez, se desprenderán los programas que deben ser desarrollados por los actores con capacidad de decisión. A esto se le conoce como Políticas Públicas, que es en la Ciencia Política un importante espacio de investigación y de análisis. Las políticas públicas tienen su origen en la Prusia de finales del siglo XIX, en lo que se conoce mundialmente desde entonces como Seguridad Social. Contrario a lo que pudiese pensarse, la Seguridad Social fue impulsada por uno de los exponentes más destacados del conservadurismo político, Otto von Bismark, quien combinó cohesión nacional, prosperidad y expansionismo con lo que hoy se denomina "rostro humano de la economía". Curiosamente, la primera política pública vino de la derecha y no del socialismo emergente. En efecto, el Canciller de Hierro refrendó tres leyes sociales entre 1883 y 1889, que representan hasta hoy la base del Sistema de Seguridad Social Universal. Estas fueron el Seguro contra enfermedades, el Seguro contra accidentes de trabajo, y el Seguro contra la invalidez y la vejez.

Las políticas públicas en un inicio y a través del periodo del Estado de Bienestar tuvieron principalmente un carácter social, aunque después se extendieron a diversas áreas de la administración pública que implicaron cambios en el modelo de Estado, tal como el que se derivó del llamado Consenso de Washington[2]. Hoy en día las políticas públicas involucran toda actividad o gestión de la autoridad pública, ya sea esta

2 Reforma Política: Origen y actualidad de las Políticas Públicas. En www.ciudadpolitica.com.

Nacional, Provincial o Municipal, y son entendidas como campos de acción o como planes de acción, que tienen como cimiento el escenario y el control.

A su vez, cada uno de estos niveles de Políticas requieren de un brazo extendido para hacerlas posibles. Es ahí donde aparece la Estrategia, que es la que se encargará de indicar cómo se solucionarán los problemas o cómo se alcanzarán los objetivos.

Dicho esto, pasaremos a referirnos al Mar, el mismo que cumple un rol fundamental en la vida de la mayoría de estados del planeta. Al respecto, el entonces capitán de navío Julio de los Ríos, sostenía lo siguiente:

"El impacto de la naturaleza unitaria del mundo marítimo, los ingentes recursos de todo orden que contienen sus aguas y el desarrollo tecnológico y científico, han hecho que los pueblos hayan comprendido que la política marítima constituye un medio esencial en el desarrollo de la economía y que representa un factor predominante en el equilibrio de las naciones, por cuyo motivo le han dedicado todo su interés"[3].

Dada su magnitud y efectos en la vida del hombre, se puede sostener que el Mar es un elemento vital para la supervivencia, el desarrollo y en última instancia para la eliminación de la pobreza en el planeta. Por lo tanto puede afirmarse que un país marítimo por su condición geográfica puede considerarse como tal, solo si incluye como arista de su Política Nacional, una Política de Estado Marítima, para que así pueda jugar un papel relevante en el contexto internacional del tercer milenio.

La idea de la Política Marítima en nuestro país, ha sido materia de importantes estudios, como los del Contralmirante (r) Raúl Parra Maza, quien publicara trabajos sobre este tema en nuestra revista, hace más de veinte años. A pesar del tiempo transcurrido, sus líneas de pensamiento siguen siendo muy útiles para tratar los asuntos marítimos. En efecto, el concepto de Política Marítima es entendido por el Contralmirante Parra sobre la base del binomio desarrollo-defensa nacional, enlazándolo con la Política Nacional, a través de los objetivos políticos. Al respecto, el Contralmirante Parra sostiene lo siguiente:

"La proyección del Perú en todo el océano Pacífico debe constituir uno de los aspectos esenciales en la formulación de la Política Marítima para equilibrar la situación en la que, no obstante tratarse de un país marítimo por naturaleza geográfica, histórica y económica, se ha mantenido un precario aprovechamiento de la potencialidad marítima, como resultado de haberse desviado hacia esquemas ajenos a la realidad y de haberse abandonado las orientaciones básicas de la nacionalidad. Todo ello debe contemplarse de tal manera que la Política Marítima dentro de la Política Nacional vise el vínculo histórico y la realidad nacional, internacional y contemporánea y se proyecte hacia el siglo XXI"[4].

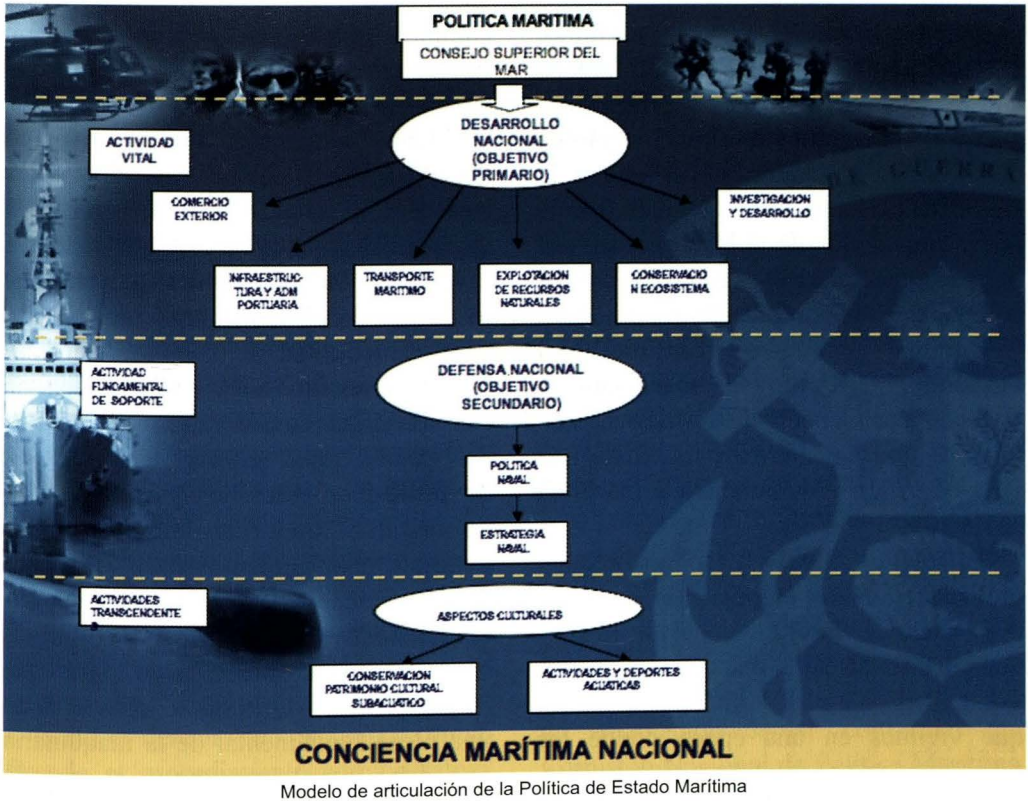
3 De Los Ríos Rozas, Julio. "El Poder Naval y las áreas Geográficas y Marítimas". En *Revista de Marina*, N° 1 Enero-Febrero 1979, volumen 361. p. 36

4 Parra Maza, Raúl. "La Política Marítima Peruana con proyección al siglo XXI". En *Revista de Marina*, N° 3 Noviembre-Diciembre 1980, volumen 365. pp. 200-201.

Debo señalar que así como el Contralmirante Parra varios otros destacados oficiales de Marina han tratado el tema marítimo y su problemática, con el objeto de promover entre nuestros compatriotas de diferentes épocas, la idea de la importancia del mar y de su uso, lo que ha incluido a las altas esferas de la conducción nacional. Al respecto, el capitán de navío Enrique Monge* en una conferencia dictada en la Escuela de Artes y Oficios de Lima el 31 de mayo de 1939, titulada "Un nuevo rol de la Marina en el continente", consideraba lo siguiente:

"El mar tiene una influencia decisiva en el desarrollo de nuestra economía y de nuestros destinos. El Perú está llamado a asumir un nuevo rol continental, cuya influencia y preponderancia está en razón directa de su potencialidad naval. Una Marina moderna es absolutamente necesaria para hacer respetar nuestra soberanía nacional y continental"[5].

Al cabo de casi siete décadas, esta visión sigue siendo tan solo un clamor desoído.



Modelo de articulación de la Política de Estado Marítima

5 Monge, Enrique. "Un nuevo rol de la Marina en el Continente" (Conferencia). En *Revista de Marina* N° 3 Mayo-Junio 1939, Año 24.

* Enrique Monge (1886-1947) era en ese momento Director del Material y más tarde sería ascendido a Contralmirante Pasó al retiro siendo Comandante del Arsenal Naval del Callao.

En efecto, es lamentable que en nuestro país, valgan verdades, se haya vivido siempre de espaldas al mar. Pese a los importantes esfuerzos por lograr arraigar en nuestra idiosincrasia la conciencia marítima, la Política de Estado Marítima, hasta hoy no ha ocupado el papel protagónico al que está llamado, dado el tantas veces recurrente argumento de la posición geográfica del país, el que se ha quedado más bien en generosas intenciones principalmente académicas, más que en el aprovechamiento geopolítico. Como afirma otro importante estudioso del tema marítimo, el Contralmirante (r) Jorge Villalobos Urquiaga, el Perú es un país marítimo, aunque los peruanos no tengamos plena conciencia de ello. Lo es por la circunstancia que vive cotidianamente, por la imposición de la Naturaleza y por otras consideraciones derivadas de los componentes geopolíticos.[6]

Similar opinión manifiesta el vicealmirante Alfredo Palacios Dongo, ex Comandante General de la Marina, que lamenta que en nuestro país exista una falta de visión y de conciencia marítima nacional.[7]

El nuevo milenio y su apabullante globalización nos empuja aun más que ayer hacia el mar, por ende los riesgos que puede acarrear la inacción resultarían siendo cada vez mas perjudiciales, puesto que vivimos en una época donde los recursos que no se emplean racionalmente, terminan contabilizándose en pérdida, de la que otro sabrá sacar provecho.

Desde este punto de vista los intereses marítimos deben ordenarse y conducirse en una Política de Estado Marítima que en su momento se convierta en lo medular de la Política Nacional.

En relación a esto, el Contralmirante Villalobos refiere que a lo largo de los diferentes gobiernos, los intereses marítimos han estado administrados en esta forma desaprensiva y descontinuada; estimando que esto se debe a la falta de una Política Marítima, destinada a ser cumplida con la razonable estrictez con que se cumple en otros países que sí la tienen.

Llama la atención que en el marco del Acuerdo Nacional, que considera siete Políticas de Estado para la competitividad del país, no se haya considerado una adicional que englobe los intereses marítimos del Perú. Prácticamente no se menciona el mar en su contenido. Esta omisión debería ser corregida considerando los aportes de tantas generaciones de marinos, de profesionales civiles y militares y de organizaciones patrióticas que han expuesto planteamientos muy valiosos a la colectividad a través de documentos, conferencias, foros, actividades culturales y demás, con la intención de lograr que la Conciencia Marítima se convierta en una pieza fundamental de la maquinaria que debe impulsarnos hasta el ansiado

6 Villalobos Urquiaga, Jorge. ¿Por qué una Política Marítima? En Marino y Caballero. *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara*. Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Peru, 2007.

7 Palacios Dongo, Alfredo. "De Espaldas al Mar", artículo publicado en el diario *Correo*, el 22 de mayo del 2004

desarrollo. Sin embargo, el esfuerzo desplegado, principalmente de orden académico, no llegó en su momento a ser acogido por los partidos políticos quienes, como vehículos de representación de la voluntad popular en un sistema político democrático, son los llamados a conducir los destinos de la nación. Es desde allí donde debe establecerse el canal más apropiado, para que el interés en el adecuado uso del mar y sus tan variados beneficios, sean puestos en valor por la ciudadanía y lleguen a ella en forma continua y cada vez con mayor calidad y en cantidad suficiente para favorecer a todos nuestros compatriotas.

Debemos reconocernos como un país marítimo y entender la Conciencia Marítima como un factor de éxito, que nos conduzca a la satisfacción de necesidades vitales en forma controlada y a convertir el Mar de Grau en el eje principal del desarrollo nacional. La Conciencia Marítima consiste en comprender e interiorizar que en el mar está el futuro, que es nuestra principal vía de apertura al mundo y a sus oportunidades. Su difusión y su consecuente sensibilización en la población permitirá acordar en forma colectiva cuáles deben ser los intereses marítimos a establecer por la Nación. Logrado esto, se deberán adecuar las normas existentes, reduciéndolas, anulando las que se opongan al eficiente empleo de los recursos marinos considerando el derecho internacional, simplificando el procedimiento administrativo, creando foros de debate permanente, promocionando sus ventajas, lo que fortalecerá la moral y la autoestima de nuestro pueblo.

Para hacer realidad lo anteriormente descrito, se requiere de la formulación y ejecución de una eficiente Política de Estado Marítima. Como ha expresado el Contralmirante Villalobos, existe un Proyecto de Política Marítima elaborado por la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos que cubre el ámbito de los intereses marítimos y da una imagen de lo que el Perú requiere que se haga en pro de su desarrollo en el ámbito acuático. Este trabajo tuvo como motivación la evidente ausencia de un tratamiento integrado y coherente de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en el ámbito nacional y el deseo de contribuir a subsanar este defecto presentando un proyecto viable con el fin de que su contenido fuera incorporado en la forma más conveniente a los planes y programas de los diferentes sectores concernidos.

Con ese mismo propósito ya en 1980, el Contralmirante Raúl Parra Maza proponía que la Política Marítima fuese formulada por entidades como el Instituto Nacional de Planificación –hoy en proceso de relanzamiento con otra visión con el nombre de Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)– Centros Especializados, el CAEN, la Escuela de Guerra Naval, las Universidades privadas y estatales, el Instituto del Mar, entre otros, que según su apreciacion debían conformar una Comisión Nacional de Política Marítima. Ha transcurrido más de un cuarto de siglo y esta iniciativa no ha sido recogida y menos conducida a buen puerto.

Por otro lado, la desaparición del

Ministerio de Marina que obedeció a una tendencia mundial de centralizar a las instituciones armadas en un solo ministerio o secretaría de estado, no dejó en su reemplazo un organismo del más alto nivel que asumiese la conducción de los asuntos marítimos. Veamos.

La ley orgánica del Ministerio de Marina sancionada por decreto legislativo N° 131 del 12 de junio de 1981, basaba el accionar del ministerio en las actividades que debía realizar la Marina de Guerra del Perú en el ámbito del poder naval y en el de los intereses marítimos, según señalaba el artículo segundo de la mencionada norma, la misma que establecía una misión comprendida en cuatro líneas de acción, tres propias del poder naval y una de los intereses marítimos. En razón a este último aspecto, el Ministerio tenía la obligación de participar en el control y desarrollo de las actividades marítimas, fluviales y lacustres que contribuyesen en el desarrollo económico y social del país, de las cuales se derivaban tareas como la promoción de la Conciencia Marítima Nacional y el desarrollo de los intereses marítimos, además de participar con los diferentes sectores de la Administración Pública en los asuntos de su competencia, relacionados con los intereses marítimos. Para su misión política de desarrollo, el Ministro tenía subordinado directamente al Director General de Intereses Marítimos, al Director General de Capitanías y Guardacostas, al Director de Hidrografía y Navegación, al Jefe de la Oficina Naviera Comercial, entre otros. Estas dependencias para los asuntos relacionados con el funcionamiento institucional, la jerarquía militar y la defensa nacional dependían del Comandante General de la Marina, responsable del funcionamiento adecuado del poder naval,de acuerdo a esta ley.

Posteriormente, con el decreto legislativo N° 434 de fecha 27 de septiembre de 1987, se aprueba la ley orgánica del Ministerio de Defensa, y la Marina de Guerra queda definida como órgano de ejecución del Ministerio, aunque no directamente dependiente del despacho Ministerial, con un papel limitado al ámbito naval, es decir, al de uno de los brazos armados de la defensa nacional. Por su parte el Ministro, entre otras funciones, asumía la responsabilidad de establecer los objetivos y políticas de las Fuerzas Armadas en relación a la defensa nacional, así como con el desarrollo socio-económico, disposición que no es otra cosa que un reflejo de los postulados del CAEM, que se fundan en el doctrinariamente indivisible binomio desarrollo-defensa. Podría decirse que tanto la Política Marítima y la Conciencia Marítima, como los intereses marítimos, estaban inmersos en este artículo, aunque en la práctica se avanzó muy poco en este tema.

Por otro lado, la actual ley del Ministerio de Defensa promulgada el 11 de noviembre del 2002, en su artículo 26 define a la Marina de Guerra del Perú como un órgano del Ministerio que tiene la función de preparar, organizar, mantener y equipar el componente naval de las Fuerzas Armadas, participa en la ejecución de la Política de Defensa Nacional y en la defensa del patrimonio marítimo,

fluvial y lacustre del país y contribuye a garantizar, en forma permanente, la integridad territorial y el mantenimiento de la soberanía del país. Adicionalmente, el Ministro entre otras funciones (artículo 4º), es responsable de garantizar el accionar conjunto de los institutos de las Fuerzas Armadas en el mantenimiento de la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, asegurando su debida preparación y capacitación, así como la administración de los recursos presupuestales de acuerdo a ley. Como podemos apreciar, a diferencia de la ley anterior, se suprime la participación de las FF.AA. en el apoyo al desarrollo socio-económico del país, y por lo tanto a todo lo relacionado con lo marítimo; sin embargo, en otro inciso del mismo artículo, menciona que es responsabilidad del Ministro ejecutar, en coordinación con los organismos pertinentes, la Política de Estado en la Antártida. ¿Y la Política de Estado Marítima?

Lo cierto es que en la actualidad no existe organismo del más alto nivel responsable de formular y dirigir la ejecución de una Política de Estado Marítima. Como señala el Vicealmirante José Carcelén Basurto[8], destacado impulsor de los Intereses Marítimos en nuestro país, en su momento el Ministerio de Marina tenía la misión global de proteger interna (Dirección General de Capitanías y Guardacostas) y externamente (Fuerzas Navales) los intereses marítimos, además de convertirse en la práctica en el ente coordinador con los demás sectores en los asuntos relativos al uso del mar. Este último aspecto debió considerase antes de desactivar el Ministerio de Marina, puesto que su labor iba mas allá de la defensa, como sucede en el caso de México, donde la Secretaria de Defensa (equivalente a nuestro ministerio) incorpora al Ejército y Fuerza Aérea, mientras que la Marina es una Secretaria aparte, dependiente del Presidente de la República, según su Ley orgánica de Administración Pública General.

Definir y ejecutar una Política de Estado Marítima es, en mi opinión, una necesidad impostergable para el futuro de la Nación, y de ser entendido así, la Marina de Guerra del Perú debería jugar un rol protagónico en su formulación. En su diseño se podría incluir la creación del Consejo Superior del Mar, destinado a impulsar el uso del mar en favor del desarrollo del país, en el seno del más alto nivel político, es decir la Presidencia de la Republica. Este Consejo, a su vez estaría conformado por el Presidente del Consejo de Ministros, y los ministros de Transportes y Comunicaciones, de Energía y Minas, de Producción, de Defensa, de Comercio Exterior y Turismo, de Relaciones Exteriores, y por el de Educación y si más adelante se llegase a crear el ministerio de la Cultura, debería ocupar un lugar en este Consejo propuesto. Asimismo, el Presidente del Instituto del Mar del Perú, el Comandante General de la Marina, la Autoridad Marítima, la Autoridad

8 Carcelén Basurto, José. "Los Intereses Marítimos y su relación con la Marina de Guerra del Perú en la década del 80", en *Revista de Marina* N° 3 volumen 365, noviembre-diciembre 1980.

Nacional Portuaria, el Jefe del Instituto Nacional de Cultura, el Presidente del Consejo Directivo del Consejo Nacional del Ambiente y el Jefe del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

Asimismo, en el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)[9], que se encuentra en proceso de activación podría considerarse la implementación de una Oficina de Asuntos Marítimos que sirva de asesoramiento a la Jefatura de esta dependencia cuya función, de acuerdo a su ley de creación, deberá ser formular el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional coordinando y concertando con los diversos niveles de gobierno, debiendo, entre otras tareas, desarrollar instrumentos para asegurar la consistencia de las políticas económica, financiera, social, espacial, ambiental e institucional (esta ley no menciona el ámbito marítimo).

De lado de los otros poderes del Estado, podría establecerse, por ejemplo, una Comisión del Mar en el Parlamento con el respectivo asesoramiento de oficiales de Marina en servicio activo y, en caso del Poder Judicial y del Ministerio Publico, Juzgados y Fiscalías especializadas en el tema.

Quién sabe, tal vez el destino esté conduciendo a nuestra Patria hacia las puertas de una Talasocracia moderna en esta centuria en la que se avizoran nuevos balances de poder, en medio de la proliferación de conflictos focales, de la continua interacción entre los estados, y de los cambios climatológicos.

Política naval y estrategia naval

Siguiendo estas ideas podemos decir que la Política Naval es constitutiva de la Política de Estado de Defensa y Seguridad Nacional, a través de la cual se establecen lineamientos y medios para salvaguardar la soberanía en el mar, así como las acciones destinadas a impulsar los intereses marítimos en las áreas de competencia.

El término política naval ha sido tratado desde los primeros años de nuestra Revista. En efecto, en un concurso organizado por la *Revista de Marina* en 1918, en el que el Teniente Primero Enrique Labarthe,* que obtuvo la Mención Honrosa, manifiesta su preocupación en cuanto a la situación de la Marina de ese momento y expresa lo siguiente:

"Debemos pensar en nuestra política naval y delinear acorde con nuestro desarrollo industrial y capacidad hacendaría, un programa naval definido que pueda irse cumpliendo, simultáneamente, con un mediato plan de organización."[10]

Años después aparece publicado en la misma revista un artículo bastante ilustrativo bajo el seudónimo de Luz, del que extraigo algunos conceptos:

"La Política Naval es en principio la

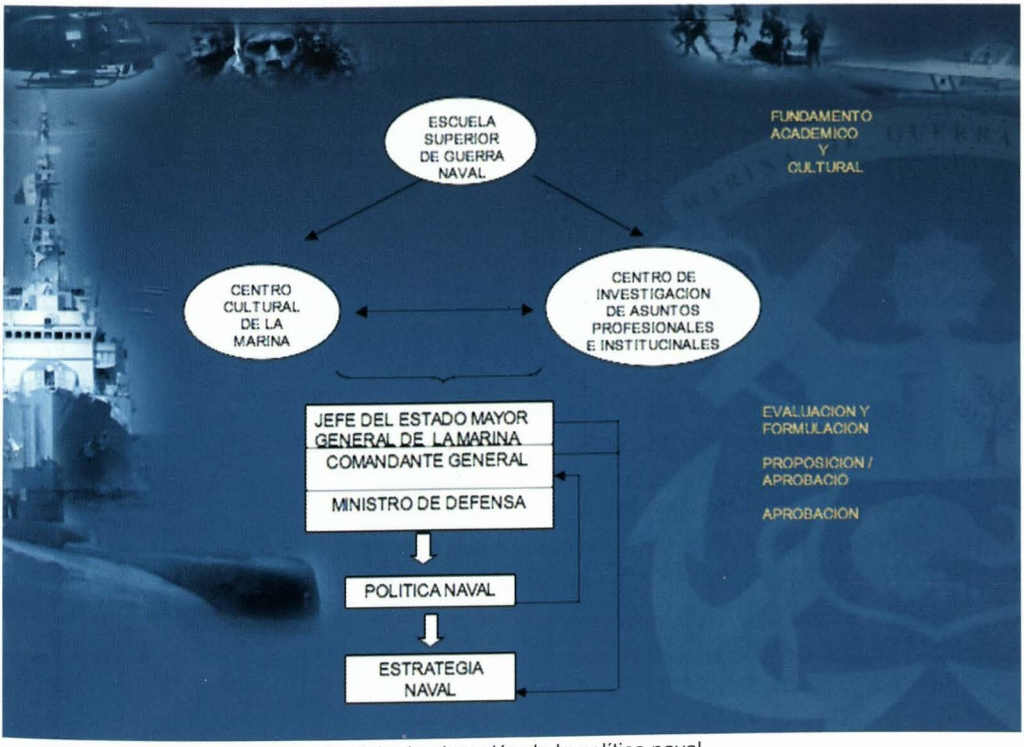
9 Ley N° 28522, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)

* (1890-1960) Contralmirante y Ministro de Marina entre 1946 y 1947 durante el gobierno de José Luis Bustamante y Rivero.

10 Labarthe, Enrique. "Constitución de las Unidades Orgánicas de la Defensa Naval del Perú". En *Revista de Marina*, vol. 1 enero-febrero 1919.

parte de la Política Militar General (...). La Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La implantación y desarrollo de una política naval acertada o sea racional, tiene que sujetarse en principio a dos condiciones esenciales: el poder económico y el plan técnico de adquisiciones (...). Política Naval no ha de comprender solamente el acto de las adquisiciones, sino también, conforme a los más elementales principios de estrategia, el establecimiento de bases de operaciones apropiadas, arsenales, etc., así como todo lo concerniente al mantenimiento siempre eficiente de esta parte integrante de la Defensa Nacional (...). La Política Naval del Perú debe encaminarse de pronto, decididamente, a la formación futura de una verdadera flota, bajo la base de los destroyers, escogiendo de éstos, como es natural, los mejores de su tipo"[11].

Tomando estas perspectivas del



Modelo de ejecución de la política naval

11 "Consideraciones generales sobre política naval del Perú". En *Revista de Marina*, año VII Marzo-Abril 1922.

pasado, la Política Naval moderna debe buscar establecer las misiones a las fuerzas navales alineándolas con la Política de Estado de Defensa, señalando desafíos, propiciando cambios, nuevas tecnologías e indispensable y periódica renovación de material. La conducción de los asuntos navales en el campo político implica la definición de líneas matrices considerando aspectos como la disuasión estratégica, las operaciones multinacionales, el control del mar, la presencia naval, el impulso de la capacidad de la industria naval, la gestión de recursos y la medición de resultados.

En mi opinión los primeros en estar llamados a diseñar la Política Naval somos los marinos de guerra. La preparación en este terreno está en buena cuenta considerada en el perfeccionamiento de la carrera naval. Como parte del Estado, los marinos de guerra estamos en la capacidad de proponer Política de Estado y Política Pública, lo que es muy distinto a participar en Política, aquella que se hace mediante la discusión pública, que nació en el ágora de los antiguos griegos, y que está solo reservada a los ciudadanos civiles para que puedan expresar su pensamiento político, ejercer la critica independiente, o reclamar pacíficamente ya sea a través de un partido político o en forma individual.

Podemos sostener que la Política Naval nos indica el rumbo que debe adoptar el proceso de interacción de recursos humanos y materiales con el planeamiento, permitiéndonos en mediano y largo plazo concretar acciones que hagan cumplir la visión institucional que hoy se tenga de lo que debe ser la Marina en las próximas décadas. Esto se encuentra inmerso en lo que podríamos llamar en la actualidad Estrategia Naval.

Como sabemos, el fundamento teórico de la Estrategia Naval tiene en el Contralmirante norteamericano Alfred T. Mahan su "profeta", quien centró su significado en las formas de conducir la guerra en el mar. Por otra parte, la Enciclopedia General del Mar editada en España, define la Estrategia Naval como la ciencia y el arte del empleo de las Fuerzas Navales para alcanzar el mejor resultado posible en la guerra. Su construcción mahaniana está profundamente ligada al concepto de Poder Naval. Para algunos no existe Estrategia Naval sino Estrategia



La política naval tiene como principal objetivo definir cómo se logrará alcanzar un poder naval acorde a las necesidades de defensa del país.

Marítima. Otros opinan que puede existir distinción entre ambas en razón a que la primera únicamente obedece a cuestiones bélicas, mientras que la segunda se extiende de los asuntos militares a los no militares y viceversa.

Desde nuestro punto de vista, el concepto de Estrategia Naval puede estar vigente en la actualidad entendiéndosele más allá de las estrategias ofensivas o defensivas en la mar, que para autores como el Contralmirante Roberto Pertusio[12] de la Armada Argentina encajan en lo que ahora se conoce como Estrategia Operacional, extendiendo su fundamento teórico ya no solamente a los aspectos de la guerra naval sino a todas aquellas acciones que ayudan a la Marina de Guerra como institución tradicional del país, a cumplir con su misión, de la manera más eficiente.

La Estrategia Naval moderna como brazo extendido de la Política Naval se convertirá en el soporte del éxito de esta última, estableciendo y redefiniendo procesos en forma dinámica y permeable, para que sean cada vez más eficientes, midiendo resultados que cumplan dos objetivos esenciales: mantener el prestigio de la Marina de Guerra del Perú como institución casi bicentenaria –con todo lo que ello implica– en el sitial que su trayectoria la ha colocado, vale decir a la vanguardia de las instituciones públicas del Perú y entregar a las Fuerzas Navales en el más alto nivel de entrenamiento y alistamiento naval, al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, de acuerdo a las directivas vigentes de la Defensa Nacional.

Un Modelo para el Ministerio de Defensa

Considerando los planteamientos sobre Política Naval, podría tomarse como base este concepto para estructurar en un futuro el Ministerio de Defensa, en el caso que el modelo actual entre en proceso de renovación. El modelo a proponer es similar al que emplean varios países. En efecto, partiría de tres columnas fundamentales. Una que establezca las políticas públicas en las áreas que representan el brazo armado de la Defensa Nacional, es decir, el terrestre, el aéreo y el naval. Otra columna de coordinación multisectorial para la defensa en los campos no militares, y finalmente otra dedicada estrictamente para enfrentar la guerra. Es decir, el Ministerio debería estar organizado en tres viceministerios o secretarías, de Asuntos Navales, de Asuntos Terrestres y de Asuntos Aéreos, responsables de formular las políticas respectivas a ser puestas en consideración del Ministro, para su aprobación. Adicionalmente, por un Viceministerio de Coordinación para la Defensa, responsable de diseñar una política de fomento de la defensa en el ámbito nacional, lo cual incluiría coordinación multisectorial, movilización, impulso de la participación de la ciudadanía, difusión de la importancia de la defensa, entre otros. La tercera columna la constituiría el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, ente receptor de

12 Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*. Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, Buenos Aires, 2005, pp. 19-24.

las directrices políticas y responsable de diseñar la Estrategia Militar para enfrentar la guerra, con la participación de los Comandantes Generales, y teniendo bajos su mando directo los diferentes Comandos Operacionales, responsables de la Estrategia Operacional en cada Teatro.

El Viceministerio de Asuntos Navales estaría integrado por una Dirección de Política Naval, una Jurídica, y una de Gestión Marítima, lo cual contribuiría a mejorar la interacción ente el Ministerio y la Marina. Su función principal seria la de formular la Política Naval en coordinación con la Comandancia General de la Marina. En cuanto a los Viceministerios de Asuntos Terrestres y Aéreos, sus organizaciones deberían estructurarse en función a los alcances de las políticas respectivas.

Para dotar este Viceministerio de Asuntos Navales se requerirá no solo de oficiales y personal naval, sino también de profesionales civiles capacitados en asuntos concernientes al poder naval y a los intereses marítimos, cuyas potencialidades contribuyan a cimentar una tecnocracia que, partiendo de disímiles orígenes, confluyan en un criterio uniforme sobre lo que debe ser una Política Naval favorable a la Nación. Algunas ventajas a obtener podrían ser las siguientes:

- Directa medición de la gestión individual de las tres instituciones en base a la eficacia de las estrategias y al cumplimento de objetivos trazados por la política respectiva.
- Reducción del procesamiento burocrático externo que recibe la Marina, al ser asumida parte de la misma por el Viceministerio.
- Incluir en el curso para oficiales superiores de la especialidad de Ejecutivos de la Escuela Superior de Guerra Naval a profesionales civiles de carrera pública como requisito indispensable para que aquellos puedan cumplir funciones en el viceministerio propuesto.

Por otra parte los Comandante Generales, como conductores de los tres brazos armados de la Defensa Nacional, los mismo que representan símbolos de tradiciones y de cohesión nacional, podrían denominarse Comandos Estratégicos Institucionales (CCI) en vez de Comandos Administrativos. En caso de conflicto los CEI formarían una Junta bajo el mando del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, a quien pienso le corresponde más allá del nivel operacional, la representación de un Comando Estratégico Militar, como responsable profesional de la conducción de las operaciones militares. No debe perderse de vista que el nivel operacional es un nivel intermedio entre la Estrategia Militar y el comando táctico. La Estrategia Militar es una disciplina que parte del estudio y del análisis académico en Centros Académicos de post grado que funcionan en el país desde hace mas de cien años, mucho antes que empezara a proliferar en nuestra sociedad las maestrías para perfeccionar las diferentes profesionales.

Cabe destacar que esta o cualquier otra propuesta de organización del Ministerio debe pasar por un análisis profesional que parta de los enfoques

institucional, conductista o estructural-funcional de la Ciencia Política, que es la rama de las ciencias sociales que estudia fundamentalmente el ejercicio, la distribución y la organización del poder en una sociedad, y por lo tanto considero que es la disciplina más conveniente para formular informes sobre esta materia[13].

Línea de Carrera Diferenciada

La carrera naval*, a diferencia del resto de la gestión pública, es a dedicación exclusiva, ofrece riesgos y es de bajo salario. Quien abrace una carrera militar no podrá esperar amasar una fortuna pero tendrá la maravillosa oportunidad de servir a su patria[14].

Si bien en sus usos y conductas corporativas, el espíritu de la carrera naval es en esencia conservador por los valores que defiende, esto no impide que en su aplicación sea continuamente innovadora y siempre busque estar a la vanguardia de la tecnología, considerando la siempre presente escasez de recursos, puesto que la guerra naval se da en escenarios muy complejos y continuamente cambiantes que exigen herramientas cada vez más eficaces y veloces para dar respuestas inmediatas.

Para que un oficial pueda desarrollar una carrera naval satisfactoria, en primer lugar debe sentir deseos genuinos de no conformarse con mantenerse en lo común, sino tratar de sobresalir, de ser merecedor de la confianza que depositan el gobierno, los más y menos antiguos, sus compañeros. La motivación de una carrera naval hace la diferencia entre quien trata de capacitarse profesionalmente y quien deja pasar el tiempo antes de buscar posturas más verdes (...) Ahora más que nunca, las tareas del oficial son diversas y complejas.[15]

A diferencia de otras profesiones que pueden ser ejercidas en el sector público o privado, el marino de guerra como el soldado, el aviador, el policía y también el diplomático sabe, desde que ingresa al servicio, que su ejercicio profesional estará limitado por el ascenso y por un máximo de edad permitido para cada grado. Otro aspecto a tener en cuenta es el que corresponde a que el tiempo máximo de duración de la carrera no ha variado en más de 50 años pese a que la esperanza de vida durante ese periodo ha aumentado considerablemente (ver cuadros). La ley de Situación Militar del año 1955 fue la primera que estableció un máximo de tiempo para el ejercicio profesional y se promulgó en un contexto bastante diferente al actual. Las tres leyes que se dieron

13 Miró Quesada Rada, Francisco. *Manual de Ciencia Política*. Editorial Libros y Publicaciones. Lima, 2003.
*Exceptuando a las otras dos carreras militares y la policial

14 Kinkaid, Thomas. "Una carrera naval". En *Revista de Marina* set.-oct. 1959 N° 5.

15 Academia Naval de los EE.UU. *Arte del Mando Naval*. Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales de la Armada Argentina. Buenos Aires.

LEY N° 2118 SITUACION MILITAR 26 MARZO 1915		LEY N° 12326 SITUACION MILITAR 8 DE JUNIO 1955			D.LEG. N° 752 (APRUEBA LEY SITUACION MILITAR) 11 DICIEMBRE 1991		LEY N° 28359 SITUACION MILITAR 11 DE OCTUBRE 2004	
			EP - MGP	FAP				
VICEALM	65	VICEALM	60	55	VICEALM	60	VICEALM	60
CALM	60	CALM	59	54	CALM	59	CALM	58
C. DE N.	58	C. DE N.	58	53	C. DE N.	58	C. DE N.	56
C. DE F.	54	C. DE F.	56	51	C. DE F.	56	C. DE F.	52
C. DE C.	50	C. DE C.	52	47	C. DE C.	52	C. DE C.	49
TTE 1	46	TTE 1	48	43	TTE 1	48	TTE 1	45
TTE 2	41	TTE 2	44	39	TTE 2	44	TTE 2	40
AFGT	40	AFGT	40	35	AFGT	40	AFGT	35
* EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA LO ESTABLECE EL LIMITE DE EDAD EN EL GRADO		* AMPLIA CONDICIONES PASE RETIRO POR PRIMERA VEZ. * ESTABLECE EL MAXIMO LIMITE DE LA CARRERA EN 35 AÑOS.			* SE MANTIENE EL TIEMPO LIMITE DE LA CARRERA. * SE IGUALA EL TIEMPO LIMITE EN LAS TRES INSTITUCIONES.		* SE MANTIENE LIMITE MAXIMO DE LA CARRERA	
		ESPERANZA DE VIDA: 1950 - 1955 43,9 AÑOS			ESPERANZA DE VIDA: 1990 - 1995 66,7 AÑOS		ESPERANZA DE VIDA: 2000 - 2005 69,8 AÑOS	

Marco legal emitido durante el siglo pasado sobre la situación militar de los oficiales de las FF.AA.

GRADO	TIEMPO OBLIGATORIO POR GRADO	N° OFICIALES POR PROMOCION	TIEMPO DE SERVICIO ACUMULADO	%
ALM	2	1	45	2
VALM	3	1	43	2
CALM	5	7	42	14
C. DE N.	8	20	35	40
C. DE F.	6	30	27	60
C. DE C.	6	35	21	70
TTE 1	5	46	15	92
TTE 2	5	48	10	96
AFGT. DE NAVIO	3	50	5	100
AFGT. DE FRAGATA	2	50	2	100

Propuesta de tiempo de servicio por grado.

posteriormente sobre esta materia, no consideraron aspectos como los mencionados y mantuvieron el límite de ejercicio profesional hasta 35 años, lo cual adicionalmente es aplicable a menos del 5 % de una promoción de oficiales.

A fines de los ochenta, aproximadamente el 77% de oficiales en promedio había terminado su carrera por diversos motivos antes de ascender al grado de Capitán de Navío, es decir, en un máximo de 22 años de servicios lo que equivale al 62 % del tiempo de duración del ejercicio profesional. En los últimos años aproximadamente el 50 % de oficiales ha culminado la carrera antes de ascender al grado de Capitán de Fragata.

A esto se puede añadir que tanto en el sector privado como en buena parte del sector público, no se incurre necesariamente en gastos como el mencionado en el párrafo anterior, ya que la mayoría de veces el gerente o el funcionario, según sea el caso, llega al cargo habiéndose costeado, además de sus estudios universitarios, toda su capacitación profesional de postgrado, salvo aquellas empresas o instituciones públicas de vanguardia que invierten fuertes sumas de dinero en el perfeccionamiento académico de sus funcionarios y de su personal. Esto se debe a la preocupación de los directivos por optimizar y maximizar el empleo del capital humano versus la inversión realizada, lo cual debería implicar en parte, una mayor continuidad en el servicio, es decir maximizar la utilidad de ese capital en provecho de la organización y del propio individuo al que se le da la oportunidad de seguir ejerciendo su profesión por más tiempo, es decir seguir haciendo lo que le gusta hacer y no otra cosa.

Considerando que a los marinos nos gusta hacer lo que hacemos, vale decir servir en la Marina, es lógico estar de acuerdo con que el ejercicio profesional se pueda extender lo más que sea posible.

A esto hay que agregar que los avances tecnológicos y la continua capacitación a la que ha sido sometida la carrera en las últimas décadas requiere que el Oficial tenga que seguir más cursos de post grado, lo cual le resta tiempo de vida útil al ejercicio profesional. Por estas razones, podría ser de utilidad el aumento del tiempo de la carrera naval, como es posible en otros países como EE.UU. donde se puede cumplir más de cuarenta años en el servicio, o en España, donde el pase a la reserva –ni siquiera al retiro–, para oficiales del grado de Teniente Coronel es a los 61 años, o en Argentina donde un Capitán de Navío pasa al retiro con 32 años de oficial más sus años de cadete.

El desarrollo de profesiones como la nuestra que representan "el uso legítimo de la violencia" y que no funcionan bajo la lógica del mercado, están sujetas a la periodicidad de la promoción como hemos dicho, pero también al mantenimiento del estado físico del individuo para cumplir principalmente misiones de combate o logísticas en situaciones de guerra. Sin embargo, el potencial de productividad intelectual que se va a incrementar con la experiencia y la instrucción en la

madurez, por efectos de la ley son perdidos prematuramente por la organización en proporciones significativas debido a la obligatoria migración al sector privado, al servicio público y aun en número no despreciable al desempleo.

Como se sabe, el retiro forzoso en razón a la ley hace que la estructura piramidal se vaya estrechando hacia arriba en función a los niveles de mando, por lo que varios deben quedar fuera del servicio. En cambio, en buena parte del sector público y en el privado la mayoría de funcionarios o gerentes, entre los 48 y 55 años, son considerados todavía jóvenes y tienen previsto seguir desarrollando sus actividades profesionales por varios años, cosa que hace 50 años no hubiese sido muy común. Es más, aun acabando su ciclo en una organización pueden pasar a otra, aunque no les vaya a ser fácil. De conseguirlo podrán seguir ejerciendo su profesión. Además, los que queden fuera del mercado laboral, pueden eventualmente volver a incorporarse y continuar en él por buen tiempo más. En el caso del Servicio Naval muchos buenos profesionales quedan sin la posibilidad de continuar en su carrera naval y deben buscar un lugar en la estrechez del mercado laboral. Esto obedece a lo que es ya un ciclo natural de la carrera, lo cual incluso es buscado por muchos oficiales que ven con buenas perspectivas su nueva



Esperanza de vida en el Perú entre 1950 y 2005

NIVEL	PERFIL	GRADOS	DESTINOS
CONSULTOR NAVAL	EXPERTOS EN ASUNTOS PROFESIONALES E INSTITUCIONALES	VALM. a C. de N.	DIRECCIONES EJECUTIVAS DE PLANES ESTRATEGICOS, JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, INSPECTORIA GENERAL DE MARINA
INVESTIGADOR NAVAL	INVESTIGADOR DE TEMAS DE INTERESES INSTITUCIONALES Y PROFESIONALES.	CALM. a C. de F.	ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA, ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL, CENTROS DE INVESTIGACION.
ASESOR	ASESOR DE CARACTER ADMINISTRATIVOS, ORGANIZACIONES, PARA DEPENDENCIAS QUE EL ALTO MANDO PROCESOS DE CENTROS INSTITUCIONALES DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE.	CALM. a C. de F.	JUNTAS DE PRE-SELECCIÓN, JEFES DE PROYECTOS
ASESOR TECNICO	ASESOR DE CARÁCTER TECNICO EN LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE MARINA DEPENDERA DE LA DIRECCION, COMANDANCIA O JEFATURA RESPONSABLE	CALM. a C. de F.	DIRECCIONES TECNICAS, JUNTAS DE PRE-SELECCION
INSTRUCTOR NAVAL	DESEMPEÑO COMO INSTRUCTOR EN LOS DIFERENTES CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE LA MARINA A TIEMPO COMPLETO. CATEDRÁTICO DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PARTICULARES Y NACIONALES PARA TEMAS MARÍTIMOS Y NAVALES, ASI COMO DE DEFENSA Y SEGURIDAD EN GENERAL	VALM. a C. de C.	CENTROS DE INSTRUCCION, UNIVERSIDADES NACIONALES, UNIVERSIDADES PARTICULARES, CATEDRÁTICOS DE INTERCAMBIO EN UNIVERSIDADES PUBLICAS Y PRIVADAS
EJECUTIVO	DESEMPEÑO EN PUESTOS ESPECIFICOS DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN O EN OTRAS DEPENDENCIAS DEL ESTADO	VALM. a C. de C.	MINDEF, OFICINAS DE DEFENSA DE MINISTERIOS, OTRAS REPARTICIONES DEL SECTOR PÚBLICO, AGREGADURIAS, GERENCIAS DE CENTROS NAVALES, EDECANIAS, MUSEOS NAVALES, DIRECCIONES DE EJECUTIVAS DE PLANES INSTITUCIONALES, AREAS DE LOGISTICA Y BIENESTAR, SIMA, OFICINA DE ENLACE, DIRECCIONES TECNICAS.

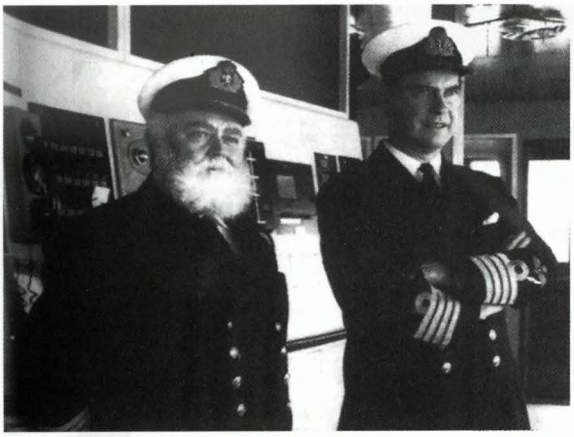
Propuesta de destinos para oficiales de la Carrera Diferenciada

condición ciudadana, principalmente para satisfacer necesidades cada vez más apremiantes como, por ejemplo, la Universidad de los hijos. Otra alternativa no existe en la actualidad. Sin embargo, pueden presentarse varios casos de oficiales que deseen prolongar su ciclo en la carrera fuera de la estructura piramidal, para continuar en el Servicio Naval cumpliendo funciones específicas, sin pasar al retiro, lo cual también contribuye a retrasar los desembolsos previsionales que está obligada a hacer la Caja de Pensión Militar-Policial.

En efecto, la problemática de la Caja de Pensión Militar-Policial, además de las situaciones conocidas, se ha visto afectada por el incremento de la esperanza de vida, problemática que es mucho más sensible en perspectiva para países como los de la Europa occidental, donde el llamado envejecimiento poblacional amenaza con desestabilizar sus sistemas previsionales en las próximas décadas. En Inglaterra, por ejemplo, incluso se habla de aumentar la edad de jubilación a 68 años.

En relación a los párrafos anteriores se presenta las siguientes propuestas:

- Ampliar el tiempo de duración de la carrera naval de 35 a 45 años.
- Incorporar en el sistema de renumeraciones el pago por tiempo de servicios, como preponderante frente al grado militar.
- Considerar el grado de Almirante como



La línea de carrera regular y la línea de carrera diferenciada: alternativas para maximizar el capital humano en provecho de la institución y de la persona

parte de la carrera para los cargos de Comandante General de la II. AA. y para el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

- Incluir el grado de Alférez de Navío como grado inmediato superior al Alférez de Fragata en la categoría de Oficiales Subalternos.
- Considerar 50 oficiales egresados por promoción.
- Establecer como objetivo de la línea de carrera del oficial alcanzar el grado de Capitán de Navío*.
- Crear la Línea de Carrera Diferenciada para Oficiales de Comando y Especialistas (en un primer momento) desde el grado de Capitán de Corbeta hasta Vicealmirante, lo que ya no obedecería a la dinámica de la estructura piramidal, sino al cumplimiento de tareas especificas considerando las cualidades y capacidades humanas que permitan al oficial seguir aportando a la institución.

Esta línea de carrera estaría condicionada a los siguientes principios:

- Eficiente maximización del empleo del capital humano.
- Complemento de tiempo de servicio para acceder a la pensión a partir de los 20 hasta los 35 años.
- Requerimiento de la Marina mediante vacantes y solicitud voluntaria del interesado.
- Consideración de línea de carrera seguida por el oficial, potencialidades, experiencia y aspiraciones personales.
- Consideración de estímulos que justifiquen en ambas partes, la permanencia del oficial en el Servicio Naval.

Para implementar la Línea de Carrera Diferenciada se definiria una concepción distinta de la constitución actual de la carrera naval del Oficial de Marina, tal como a continuación se indica:

- Línea de Carrera Regular (CR). Este proceso estará definido por el ascenso, la continua rotación y por la estructura piramidal.
- Línea de Carrera Diferenciada (CD). Estará definida por las necesidades de la institución, será voluntaria, acordada, de mínima rotación y paralela a la estructura piramidal de la CR.

* "...Comencé a pensar acerca de lo que podría esperar hacer como Capitán de Navío durante los ocho o nueve años que estaría en la lista de los Capitanes de Navío. Esta es una lista historica que se remonta a mucho antes de los tiempos de Nelson", y ha sido tomada de *Los Cien Días*, memorias del Almirante John Sandy Woodward, comandante de la flota británica durante la Guerra de las Malvinas.

Condiciones, obligaciones, oportunidades y ventajas:

1. Sería a solicitud del oficial Almirante o Superior siempre y cuando existan vacantes, para lo cual deberá haber cumplido con la totalidad del tiempo requerido para postular al ascenso al grado inmediato superior.
2. No habrían ascensos y, por lo tanto, los oficiales que pasen a esta condición no estarían comprendidos en aquellos procesos, que son parte de la selección respectiva, salvo en casos como el proceso de calificación de Comandante mediante la foja de notas y conceptos.
3. En la CD los oficiales gozarán de todos los derechos correspondiente a su grado en la CR, a excepción de los señalados, debiendo cumplir con todos los deberes que el Servicio Naval demande.
4. De acuerdo a las posibilidades y convenios con Institutos Superiores ofrecerá a los oficiales de la CD becas de estudios.
5. Atenuación de los desembolsos de la Caja de Pensión Militar-Policial, con la continuación en el servicio activo del oficial por varios años más.

   Las funciones propuestas para la Línea de Carrera Diferenciada, CD, pueden apreciarse en el cuadro respetivo.

   Esta propuesta seria aplicable tanto a oficiales como a personal subalterno.

Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales

A medida que las demandas de capacitación aumentaron en proporción al crecimiento de la Institución y por el avance tecnológico, la Escuela Superior de Guerra Naval ha intensificado sus programas académicos. Sin embargo, este organismo académico del mayor nivel de la Marina, no cuenta con un Centro de Investigación que reúna investigadores a dedicación exclusiva dedicados al estudio de la realidad nacional y marítima, de los intereses marítimos, de las relaciones internacionales, de la geopolítica, o del rol de la Marina en la sociedad, trayectoria y perspectivas, entre otros.

En tal sentido se propone crear en la Escuela Superior de Guerra Naval un Centro de Investigación de Asuntos Profesionales e Institucionales (CIAPI) que sirva como fuente del pensamiento naval moderno, cuyos informes o propuestas permitan nutrir principalmente al Estado Mayor General de Marina de los insumos necesarios para formular la Política Naval y la correspondiente Estrategia, además de efectuar investigaciones sobre temas marítimos para instituciones públicas o privadas que lo soliciten, lo cual puede servir de autofinanciamiento para sus trabajos de investigación.

Además de lo ya mencionado el CIAPI cumpliría los siguientes objetivos:

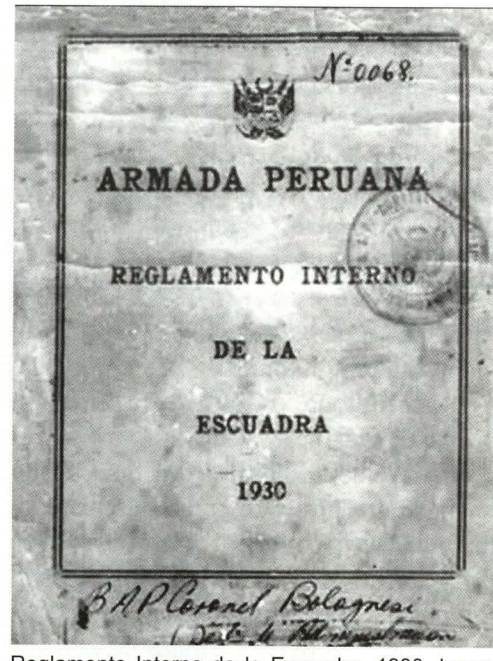
- Formar un grupo de Investigadores Principales sobre las materias destinadas a desarrollar el pensamiento naval moderno de la Marina de Guerra de Perú.
- Formar instructores como catedráticos de postgrado para las materias antes citadas.
- Reclutar profesionales en ciencia política y en sociología como investigadores y analistas.

- Formar una red de Expertos o Consultores con aquellos oficiales superiores egresados de los cursos de perfeccionamiento que tengan dominio de uno o varios de los temas mencionados, que son materia de análisis para el Estado Mayor General de Marina, y que se mantengan permanentemente enlazados con esta dependencia.
- Implementar una memoria corporativa institucional basada en casuística que permita estudiar y investigación y finalmente desarrollar proyecciones.
- Dirigir la edición de publicaciones de carácter profesional e institucional, asi como la reedición de libros como el de *La Estrategía* del Contralmirante Julio De Los Ríos.

Un aspecto final en este tema corresponde al análisis del entorno institucional en el campo político, social y económico, con la finalidad de poder predecir fenómenos que pongan en riesgo la Seguridad Naval y el normal desarrollo de la profesión.

Centro Cultural de la Marina

La Marina de Guerra del Perú cuenta con un vasto patrimonio histórico que reúne una gran diversidad de bienes materiales e inmateriales que forman parte importante de su identidad, la cual a lo largo de casi doscientos años de existencia se ha ido enriqueciendo en virtud a tantas hazañas memorables y a tradiciones y costumbres invalorables, que vienen siendo cultivadas por generaciones de marinos y por muchos otros



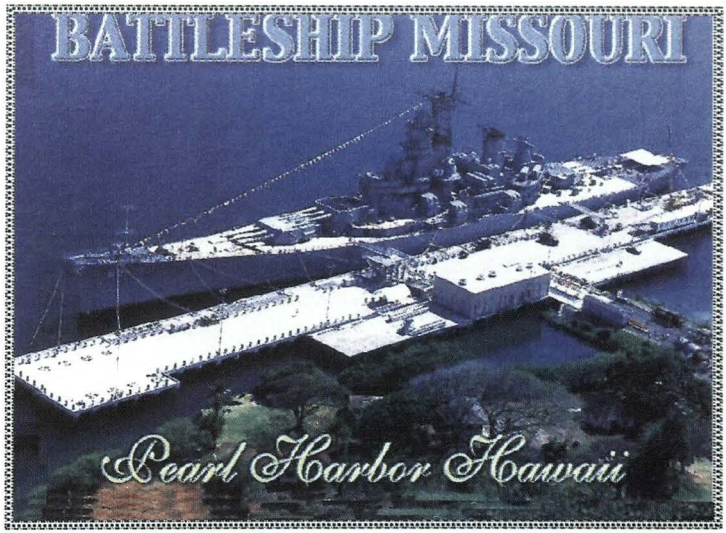
Reglamento Interno de la Escuadra, 1930. Importante publicación como las muchas que forman parte del patrimonio histórico institucional.

ciudadanos de distintas ocupaciones que desinteresadamente siempre guardaron profundo cariño por la Institución. Es por esa razón que el Comandante General de la Marina, mediante una directiva ha normado la protección de este patrimonio teniendo como referencia legal la Ley General de Patrimonio Cultural de la Nación, Ley N° 28296, y que comprende la tradición, costumbres y usos navales, la historia naval, la memoria de los héroes navales, reliquias, restos arqueológicos, edificios y construcciones antiguas, buques, documentos oficiales y particulares, epistolario, libros, publicaciones, reglamentos, manuales, archivos fotográficos y fílmicos, medios magnéticos, entre otros.

Al respecto el recordado historiador

naval capitán de fragata Fernando Romero Pintado publicó un artículo detallado sobre los libros y folletos históricos de propiedad de la Marina.[16]

Los países más desarrollados en las últimas décadas vienen mostrando gran interés por proteger y auspiciar al patrimonio cultural de la humanidad. El apoyo a la cultura es uno de los temas que hoy se están impulsando, por ejemplo, en las Fuerzas Armadas españolas donde se desarrollan importantes actividades interactuando con la ciudadanía para fortalecer los lazos del mundo militar con la cultura.



El buque Museo, un elemento importante de difusión del patrimonio cultural naval, que beneficia el turismo interno y externo

En ese país, instituciones como el Instituto de Estudios Estratégicos tiene como lema "Por la cultura hacia la conciencia de defensa". Aqui el termino de cultura presenta una amplia acepción que va desde los estudios de geopolítica, geoestrategía y economía de guerra, entre otros, hasta aquellos de carácter humanístico, como la historia militar y el patrimonio historico en el ámbito castrense.[17]

La cultura no solamente permite mejorar los niveles de ciudadanía sino también camina en la misma dirección que el desarrollo, es por eso que el vasto Patrimonio Cultural de la Marina está en condiciones de contribuir con esa causa, para lo cual podría contar con un Centro Cultural que, como órgano descentralizado de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, centre sus esfuerzos en conservar, proteger y principalmente difundir el mencionado patrimonio. Este Centro tendría que contar con un local de fácil acceso al público donde principalmente escolares y universitarios, profesores, investigadores, puedan leer, consultar, informarse e investigar en uno de los mejores archivos histórico-documentales, incluyendo materiales fotográficos y audiovisuales con que cuenta el país.

El Jefe del Centro Cultural seria designado como Curador del Patrimonio

16 Romero Pintado, Fernando. "Material bibliografico de valor antiguo en la biblioteca del Museo Naval". En *Revista de Marina,* set.-dic., 1984, V. I. 373 Nº5.

17 Gonzales-Pola de la Granja, Pablo. "La función estrategica de la historia militar". En *Revista del ejército de tierra español*, Nº 780 abril-2006.



La arqueología submarina es una actividad que favorece notablemente el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico

Cultural de la Marina de Guerra del Perú y su representante ante las instituciones involucradas en la Cultura para desarrollar actividades de esa índole.

Este Centro podría cumplir además las siguientes tareas:

- Centralizar el inventario actualizado de los bienes culturales de la Marina de Guerra del Perú.
- Administrar la Biblioteca histórica de la Marina de Guerra del Perú, reuniendo todas las publicaciones, reglamentos, manuales de antigüedad considerable que actualmente se encuentran repartidos en diferentes bibliotecas y archivos patrimoniales de las diferentes Unidades y Dependencias.
- Programar y conducir seminarios y exposiciones para difundir la cultura naval.
- Programar concursos destinados a difundir el patrimonio cultural entre el personal naval y entre el público en general.
- Velar porque los valores morales y espirituales del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau, siempre sean promovidos en nuestra sociedad y en el extranjero.
- Impulsar concursos sobre aspectos relacionados con la cultura naval entre la población civil.
- Promover la elaboración de las biografías de héroes y líderes navales que han contribuido a enriquecer la imagen y trayectoria de la Marina de Guerra del Perú, difundiéndolas en publicaciones, enciclopedias marítimas, así como en programas de canales de televisión de señal abierta o por cable, tales como el Discovery Channel o History Channel.
- Promocionar la arqueología submarina (naufragios de navíos coloniales como el de la fragata *Mercedes* en 1854, el del vapor *Rímac* en 1855 o el del transporte Loa en 1881).

Este Centro Cultural podría, como lo propuse en esta Revista años atrás, impulsar la conversión de un buque que esté próximo a la baja en buque museo, así como la construcción de una réplica del Monitor *Huáscar* sobre la base de uno de los buques aguateros que este por ser dado de baja, y que tienen casi

la misma eslora y el franco bordo, como el ex BAP *Mantilla*.[18]

Apuntes finales

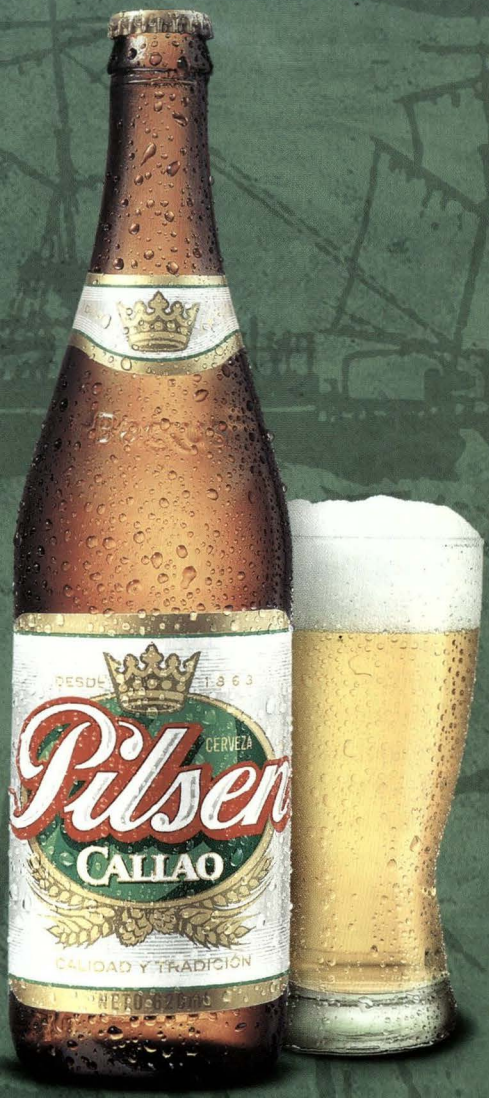
Este articulo, más allá de presentar algunas ideas que pueden ser compartidas o no, tiene como objetivo destacar que en torno a la carrera naval y a los asuntos institucionales existe un universo de temas que han sido investigados con erudición por años por destacados oficiales de Marina, muchos de los cuales ya no se encuentran entre nosotros, mientras que los otros, andando por el otoño de sus vidas, continúan aportando sus conocimientos y experiencia en forma continua, favoreciendo de manera considerable el enriquecimiento del patrimonio cultural inmaterial de la Marina. Este trabajo importante es característico en la Marina y viene desde sus orígenes decimonónicos; aquí podemos mencionar a investigadores navales como el Contralmirante Eduardo Carrasco, primer cartógrafo del Perú, y los Capitanes de Navío Aurelio García y García y Camilo Carrillo.

En el siglo siguiente oficiales de Marina como German Stiglich, Manuel I. Vegas, Alejandro Vinces Ubilluz, Enrique Monge, Enrique Labarthe Durand, Fedrico Taboada, Manuel Jiménez, Julio Elías, Fernando Romero, Julio de los Ríos, Juan Castro Hart, Jorge Parra del Riego Endara, Luis Ernesto Vargas Caballero, José Carlos Cossío, José Valdizán Gamio, Luís Felipe Villena, Felipe Rojas Quiroz, por citar algunos de los más destacados, contribuyeron con sus opiniones, estudios e investigaciones, la mayoría de ellas publicadas en la *Revista de Marina* y en otras publicaciones importantes, a construir la gran fuente de información que hoy contamos para estudiar temas relacionados con la profesión y la vida institucional. Revisando sus contenidos encontraremos muchas e interesantes opiniones que a veces hemos escuchado o leído como primicia, cuando cinco décadas atrás ya un oficial acucioso había dado una opinión parecida sobre el mismo tema. En su recuerdo, estas líneas.

18. Llosa Pazos, Juan Carlos. "Nuevos tiempos para la Armada: algunas propuestas". En *Revista de Marina*, Nº 4, oct-nov-dic, 2001. Año 94.

Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO

Isla de San Lorenzo: ¿Megapuerto de Sudamérica?

Capitán de Navío (r)
José Luis Guerola Lazarte



El Congreso que terminó sus funciones el 28 de julio de 2006, antes de irse aprobó una ley disponiendo –entre otras acciones– la construcción de un megapuerto en la Isla de San Lorenzo. Es la idea que ese megapuerto concentre parte del tráfico de carga en contenedores proveniente de Sudamérica que esté destinada a los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico y, viceversa, que distribuya a los puertos de Sudamérica la carga proveniente de los puertos asiáticos y otras regiones de la Cuenca del Pacífico. Para la concentración y distribución de esa carga se haría uso intensivo de operaciones de transbordo.

Como justificación de esa iniciativa se ha destacado la "inmejorable" posición geográfica de San Lorenzo, los espacios disponibles y las profundidades marítimas, que no requerirían dragado para que buques de gran calado recalen sin problemas.

La continua incorporación a la flota mercante mundial de buques portacontenedores super post-Panamax (cuyas dimensiones no les permite pasar por las esclusas del Canal de Panamá),

así como la creciente participación de empresas navieras en las cadenas logísticas intermodales puerta-a-puerta, han impulsado la demanda por un eficaz servicio estratégico de transbordo. Sin embargo, antes de extrapolar conclusiones y aplicarlas a entornos regionales, parecería prudente examinar algunas características de esos servicios.

Efectivamente, existe demanda por un limitado número de puertos pivote o de transbordo globales, que estén ubicados estratégicamente en áreas marítimas importantes del Globo, como las costas del Sureste Asiático, el Caribe, el Mar Mediterráneo y otras, en zonas de tráfico marítimo de gran densidad y con gran potencial de transbordo. Pero antes de disponer su construcción se debería hacer estudios sobre los aspectos económicos y operacionales que una decisión de ese nivel conlleva.

Es indispensable evaluar, entre otros, varios aspectos operacionales y económicos del transbordo. Entre ellos, la ubicación del potencial megapuerto, las rutas a las que habrá de servir, la frecuencia de sus servicios, y el nivel de sus costos. Particularmente, será prioritario evaluar la demanda portuaria, en base al análisis de la carga que el potencial megapuerto podrá captar. Son esas fundamentales consideraciones de las que lamentablemente parecería estar careciendo la propuesta de megapuerto de la Isla de San Lorenzo aprobada por el Congreso.

En términos generales, la ubicación geográfica, geopolítica y geoestratégica de la isla San Lorenzo es bastante buena. Pero ciertamente no es insuperable y en ningún aspecto es extraordinaria. La ubicación de varios puertos de la costa oeste de Estados Unidos es superior.

La isla San Lorenzo está ubicada frente a Nueva Zelanda y Australia, países que no obstante su gran importancia política mundial no están ubicados en una zona geográfica de alto tráfico naviero. La isla de San Lorenzo no está ubicada frente a los puertos asiáticos que en el hemisferio norte concentran el tráfico naviero de mayor densidad de ese continente.

Pero son las líneas navieras importantes las que en última instancia determinarán si será más económico seguir manteniendo un servicio directo de Nueva Zelanda y Australia hacia el Perú y Chile, por ejemplo, o si será preferible derivar el tráfico de buques portacontenedores de esos países, primero a un "puerto hub" asiático, y luego por la arteria troncal oeste-este que une al Asia con el puerto de Los Ángeles/Long Beach, terminar por una ruta norte-sur regional (Los Ángeles/Long Beach, Balboa, Callao, por ejemplo). Todo ello con los transbordos correspondientes, donde estos sean requeridos.

Se debe tener presente que lo que se está analizando es el tráfico contenedorizado y no los tráficos de carga a granel líquida o seca, cuyo enrutamiento geográfico responde a paradigmas distintos. Al efecto cabe recordar que las distancias de las rutas marítimas desde cualquier puerto norteamericano a los puertos del Lejano Oriente y del Sureste Asiático, son más cortas que las distancias desde la isla San Lorenzo hasta esos puertos, por estar ubicada ésta en el hemisferio sur,

mientras los puertos asiáticos están en el hemisferio norte.

Pero tan importante como la ubicación geográfica es el volumen real de carga que el posible megapuerto habrá de manipular. El proyecto estima que dicho megapuerto habrá de captar 197 millones de TM de carga procedentes de, y destinadas a, los países sudamericanos. Esa cifra parece exagerada. Más aún teniendo en cuenta que sólo se debe considerar la carga firmemente comprometida por acuerdos y compromisos comerciales, económicos y políticos.

Es el volumen de carga el que habrá de determinar el tipo y número de buques y la frecuencia de los servicios y el que habrá de definir si el proyecto es económicamente viable, sin lo cual sería una locura embarcarse en él. Se debe comparar económicamente ese servicio con otras alternativas, teniendo en cuenta que esas decisiones no estarán bajo el control del hipotético operador portuario del megapuerto.

Según Ernst Frankel, profesor emérito de MIT y de la Universidad Marítima Mundial, connotado experto en puertos, el objetivo del transbordo, operación requerida al planearse un sistema portuario constituido por un puerto central y varios puertos radiales (sistema *hub-and-spoke*) es no sólo reducir el costo total de recolección y/o distribución de los contenedores que transporta un buque portacontenedores de una mega línea naviera principal, desde y hacia numerosos puertos de origen y destino, cada uno de los cuales sólo contribuye con una parte a la carga de los buques de la línea principal, sino también mejorar la entrega de la carga justo a tiempo, reducir los inventarios de mercancías en tránsito y hacer del movimiento total de la carga contenedorizada, desde su origen a su destino, un proceso continuo.

Un adecuado análisis de las economías del sistema de transbordo debe incluir, de un lado, todos los costos logísticos; y del otro, todas las actividades de valor agregado y los beneficios que aportarán las actividades de transbordo. Esa es la metodología de la que parecería carecer el proyecto de megapuerto de San Lorenzo.

Para determinar si es viable hacer del mismo un "puerto concentrador o puerto *hub*" es preciso realizar un análisis econométrico, utilizando para ello tal vez el modelo de programación de enteros mixtos de R. Aversa, R.C. Botter, H.E. Haralambides y Hty Yoshizki, que fuera utilizado para hacer un ensayo de determinación de los puertos *hub* de la costa este de Sudamérica.

Sin embargo, la consideración fundamental es verificar y asegurar que tanto desde el punto de vista comercial, como económico y político, primero, el proyecto de megapuerto sea aceptado en la región, y segundo que tenga garantizado el impresionante volumen de carga que tendría que manejar para llenar las bodegas de los buques super post-Panamax o *Ultra Large Container Carriers* (ULCCs), que los autores del proyecto de ley están considerando que los armadores desplegarán hacia estas latitudes.

Una de las preguntas fundamentales que se debe responder es: ¿llevarán a cabo las líneas navieras tal despliegue de

buques, sin tener garantizada la decisión de los principales *stakeholders*, respecto al enrutamiento de la carga apropiada por el megapuerto en mente?

Para que el transbordo sea atractivo, los beneficios económicos y operacionales deben superar los costos económicos y operacionales "agregados", representados por los costos de manipulación adicional, los costos portuarios adicionales y los costos resultantes de las adicionales distancias o desviaciones de viaje. ¿Se ha tomado en cuenta esos costos y beneficios totales? Parecería que no.

¿Estarán los países sudamericanos, a los cuales el puerto de San Lorenzo sería propuesto como "puerto concentrador" o "puerto *hub*" de sus cargas, política y comercialmente dispuestos a aceptar que San Lorenzo sea el puerto concentrador y transbordador de "sus cargas" de exportación e importación, o plantearán más bien, con el apoyo de algunas líneas navieras que cubren el tráfico a los puertos de la costa oeste de Sudamérica, convertir alguno de sus puertos en el "megapuerto de la región", o cuando menos en el puerto concentrador de algunos de los puertos de su entorno? Si ese fuera el caso, ¿de dónde obtendría San Lorenzo la carga contenedorizada necesaria para garantizar a las grandes líneas navieras que el servicio que ellas van a prestar será rentable?

Se debe recordar que serán las líneas navieras las que tendrán que asimilar el enorme impacto de los grandes costos requeridos para que los megabuques operen con eficiencia. ¿Existe conciencia de los grandes capitales que habrá que invertir para el desarrollo de las instalaciones del megapuerto y para la adquisición de los buques y contenedores que se necesitan para atender ese servicio?

Un buque portacontenedores del porte y características consideradas en el proyecto cuesta mucho más de 100 millones de dólares y cada contenedor del inventario cuesta aproximadamente 2.000 dólares. De utilizarse en el proyecto buques de 10.000 TEU de capacidad –supuesto absurdo planteado por los autores del proyecto– se requerirían tres juegos de contenedores por buque, esto es 30.000 contenedores, que representarían 60 millones de dólares adicionales por buque. ¿Cuántos buques serán necesarios para obtener la frecuencia operacional apropiada que haga el sistema atractivo?

De otro lado, está claro que lo que se está proponiendo no es el aporte por el inversionista de un capital de riesgo, sino la ejecución de un proyecto BOT (*built-operate-transfer*) respecto del cual, en el análisis final, es el país anfitrión del proyecto el que debe asegurar el adecuado retorno sobre la inversión.

Finalmente, hay en marcha un proyecto para modernizar el puerto del Callao. ¿Se estaría proponiendo la desaceleración de la marcha de ese proyecto para dar lugar a la iniciativa de San Lorenzo, sustentada en el manejo de una carga cuya captación es, sin duda, extraordinariamente incierta? ¿O se debería iniciar a la brevedad otras fases del desarrollo del puerto del Callao para convertirlo en el puerto *hub* surregional de la costa oeste de Sudamérica, como está aprobado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario?

La propuesta de San Lorenzo exhibe aristas que no han sido debidamente aclaradas y cuyo examen es aconsejable efectuar dado el alto costo del proyecto. Para el examen de tal proyecto se necesita recursos de los cuales el sector carece. Por tanto, es lógico esperar que las tareas y estudios iniciales sean efectuadas por los proponentes de la iniciativa o por los supuestos interesados en el desarrollo de este proyecto. De otro modo, es posible que se esté alentando invertir en estudios sobre una iniciativa que en un primer análisis parece no viable.

En este artículo solo se ha examinado el asunto del megapuerto, pero si se lee *in extenso* la ley aprobada, se tendrá que convenir que se está promocionando un proyecto aun más ambicioso, cuyo costo sus autores estiman en aproximadamente 12.300 millones de dólares.



Foto: Yayo López

Vista desde la cima del Cerro La Mina del Cabezo de la Isla San Lorenzo



Foto: José Pinilla

Objetos para textilería recuperados por el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo promovido por la Marina de Guerra del Perú

Martes

Buffet Marino

Miércoles

Buffet Criollo

Jueves

Buffet Pastas & Antipastos

Viernes

Buffet Sancochado

5 razones para comer fuera de casa





Almuerzos Buffet con la mejor vista al Mar:

Incluye:

- Buffet de Postres
- Copa de Pisco Sour
- Impuestos y servicios

* Estacionamiento de cortesía y privado.

Lunes: Nuestra Carta Gourmet
Martes: Buffet Marino.
Miércoles: Buffet Criollo.
Jueves: Buffet Pastas & Antipastos.
Viernes: Buffet Sancochado.

S/. 49.00

(Precio por persona)

De 12:00 hrs. a 15:30 hrs.

Sky LAS AMÉRICAS

RESTAURANT GOURMET
Piso 21
LIMA - PERÚ

ayb@hoteleslasamericas.com
Hotel & Suites Las Américas Av. Benavides 415 - Miraflores / Informes y Reservas: 447-7272 (anexos A&B: 214 / SKY: 216)

La seguridad nacional y el Perú como sede del foro de la APEC

Contralmirante (r)
Juan Freire Roncagliolo

El Perú es uno de los tres países de América Latina miembros del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC) y el único de la Comunidad Andina, que por haber sido designado como sede de este Foro para el año 2008, se convertirá en el centro de la atención mundial y, lo más importante, tendrá la oportunidad de lograr un liderazgo en Latinoamérica.

Como es sabido, la Cooperación Económica del Asia-Pacífico, más conocida como APEC por sus siglas en inglés (*Asia-Pacific Economic Cooperation*), es un foro multilateral, creado en el año 1989, para tratar y definir temas relacionados con el intercambio comercial, la coordinación económica y la cooperación entre sus integrantes. Sus reuniones son anuales y la sede rota entre sus miembros. Sus decisiones se toman por consenso y funcionan en base a declaraciones no vinculantes. Tiene una Secretaría General, con sede en Singapur, que es la encargada de coordinar el apoyo técnico y de consultoría.

La importancia de pertenecer a esta organización radica en que las economías sumadas de sus veintiún miembros pertenecientes a tres continentes, América, Asia y Oceanía, equivalen al 56% de la producción mundial y en su conjunto representan el 46% del comercio global

En el marco del Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico se han determinado cuatro áreas sobre las cuales se va a trabajar. Las tres primeras, consideradas como básicas, son: 1) Facilidades del comercio, 2) Inversiones y liberación de las inversiones, y 3) Cooperación económica, tienen por finalidad lograr que las economías llamadas desarrolladas abran sus mercados y permitan que los países en desarrollo, como el Perú, puedan acceder a ellos.

Para las reuniones del Foro han sido consideradas como sedes las ciudades de Arequipa, Chiclayo y Trujillo, habiéndose

incluido, en esta oportunidad, un área de "seguridad" como cuarto pilar, a realizarse en la ciudad de Iquitos.

Si tenemos en cuenta que el concepto de seguridad en nuestro país aún no lo tenemos claro, por cuanto podemos observar que en muchos documentos oficiales emitidos por organismos del Estado, que deberían legitimar este concepto, existen notables diferencias, podemos preguntarnos: ¿cuál será la "seguridad" de la que se va a tratar en las reuniones del APEC?

Me explico, si la palabra seguridad, así a secas, está claramente definida en los diccionarios, cuando se la refiere a diferentes aspectos particulares, tales como seguridad nacional, seguridad regional, seguridad hemisférica, seguridad social, seguridad económica, seguridad ciudadana, etc., tendrán que basarse en los conceptos que se definen en los diccionarios, y aunque en estos se incluyan aspectos de conveniencia, mayoritariamente deberá considerarse en cada una de las nuevas definiciones, que la seguridad es una "situación" en la que el individuo, nación, región, etc., está libre de amenazas, peligro o daño.

Sin embargo, si observamos que en el *Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú* (2005), se ha considerado una definición sui géneris de seguridad, a secas, que más se asemeja a lo que podría ser una definición de Seguridad Nacional, y que, así mismo, en la Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, en su Artículo 2º define la "seguridad" ciudadana como la "acción" integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, podemos notar que, más que una definición de "seguridad" ciudadana, que por lógica debería ser la "situación" en la que los ciudadanos están libres de amenazas, peligro o daño, esta, por su redacción, se asemeja más a lo que podríamos denominar "protección" ciudadana, "medidas" de seguridad ciudadana, o algo similar, por cuanto se trata de "acciones" y no de una "situación", como se interpreta de la definición de los diccionarios.

En mi modesto modo de ver, y teniendo en cuenta el contexto en el cual se va a tratar la seguridad en las reuniones del APEC, en el Foro del 2008, podrían desarrollarse temas referidos a la seguridad desde el punto de vista jurídico y/o económico que permitan dar confianza a los actores que van a comercializar sus productos, y a aquellos que van a invertir y facilitar recursos económicos; pero, por otro lado, si tenemos en cuenta la zona que se ha elegido para la realización del diálogo de seguridad, Loreto, podríamos asumir que también podría tratarse de la seguridad requerida contra el contrabando, el narcotráfico y/o el terrorismo, como ha sido manifestada la preocupación de este Foro por la amenaza que representa Corea del Norte en la región asiática.

De todos modos, considero que siendo el Perú sede de este importante Foro, tendremos la oportunidad para ir acentuando las bases del correcto sentido de la aplicación de los conceptos

de seguridad y defensa y permitir así el buen entendimiento de estos términos, el primero, como una "situación" ideal, que normalmente se espera alcanzar y el segundo como las "prevenciones y acciones" que se encaminen al logro de la situación antes mencionada.

La defensa no solo se da en el campo militar sino también en los demás campos de la actividad humana; por ello las veces que el Perú como Estado ha suscrito un acuerdo internacional comprometiéndose a cumplir cláusulas que, sin preverlo, han limitado nuestra soberanía y puesto en peligro la seguridad nacional, se debe tener presente la importancia de la opinión de los expertos en seguridad para cada tipo de actividad.

En octubre del 2003 la OEA emitió una declaración referida a la Seguridad en las Américas que a la letra dice: "las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio *son de naturaleza diversa y alcance multidimensional* y el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales". Igualmente podemos ver que según el concepto de "seguridad humana", la nueva definición de amenaza a la seguridad *abarca todo*, desde terrorismo hasta el VIH/Sida y la migración ilegal, por tanto, las soluciones, es decir, las previsiones y acciones de defensa y protección contra cada uno de estos males no significa que la solución tenga que ser militar, pero sí requiere la participación de especialistas en *Seguridad*, que orienten la solución en contraposición de las diversas causas que atenten contra la seguridad del Estado-Nación.

Es sabido que los gobernantes de la cuenca del Pacífico se han comprometido a impulsar las conversaciones sobre el libre comercio mundial y promover una mayor seguridad en los negocios y la infraestructura, así como en la de los bienes, para prevenir eventuales ataques terroristas. Los socios han exhortado para continuar con las acciones preventivas para desmantelar a los grupos terroristas, confrontar otras amenazas a la seguridad y superar esos esfuerzos.

Si consideramos que este foro por sí mismo es de interés nacional y que la declaración de la OEA sobre seguridad en las Américas, emitida en octubre del 2003, también lo es, podemos decir que los Estados que conforman el APEC, confrontan diferentes amenazas a su seguridad física, comercial, económica, social, ambiental y, en general, de todo orden, y siendo tan extensos los alcances de la seguridad de estas naciones en su conjunto, pero que, normalmente cuando se refieren a ella es para destacar la seguridad contra el uso de las armas; es por ello que cabe preguntarse: ¿Cuál es la "seguridad" sobre la que se va a tratar en las reuniones del Foro del APEC a realizarse en el Perú, el año 2008, en la ciudad de Iquitos?

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional



Guardacostas haciendo cumplir la Ley





Jr. Constitución 150 Callao, Telefono: 613-6868
Emergencias: 420-2020, Pagina Web: www.dicapi.mil.pe

Lecciones del pasado

La Guerra del Peloponeso: un poder terrestre vence a un poder marítimo

Capitán de Fragata (r)
Dr. Jorge Ortiz Sotelo

Hace tres lustros comencé a dictar clases en la Escuela Superior de Guerra Naval en torno a las enseñanzas que el pasado puede darnos para una mejor comprensión del arte de la guerra. Como una ayuda para los alumnos, preparé algunos textos sobre determinados conflictos, correspondiendo los tres primeros a la Guerra del Peloponeso (431-403 a.C.), las tres guerras anglo-holandesas (1652-1673) y las guerras de la Francia revolucionaria (1793-1815). El primero de estos casos, que publicamos en esta entrega, analiza un conflicto en que una potencia terrestre (Esparta) derrota a una potencia marítima (Atenas); el segundo caso estudia una situación en que dos potencias marítimas definen la supremacía; y el tercer caso trata sobre la prolongada lucha en que una potencia marítima (Gran Bretaña) derrota a una potencia terrestre (Francia).



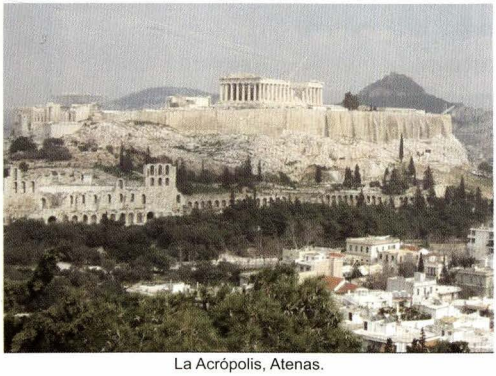
Escena de combate, cerámica griega, s. V. a.C.

El análisis de cada uno de estos casos permite obtener lecciones sobre las causas de los conflictos, la forma como éstos fueron enfrentados por los estados y las naciones, los objetivos políticos que se trazaron los contendientes, la forma como procuraron alcanzar dichos objetivos con una estrategia militar determinada y la manera como dichos conflictos concluyeron. Si bien se mencionan algunas batallas y combates de estas guerras, no se profundiza en ellas por corresponder al ámbito de la táctica, cuya sujeción a los cambios tecnológicos la hacen bastante más dinámica que la estrategia.

Esta última, definida como "el arte de la dialéctica de las voluntades que emplean la fuerza para resolver un conflicto"[1], tiene mayor permanencia en el tiempo y por ello se la puede estudiar analizando guerras y campañas del pasado. Este ha sido el camino que han seguido los teóricos de la guerra en general -Clausewitz, Jomini, Beaufré, Lidell Hart, entre otros- así como quienes se han especializado en temas marítimos -Mahan, Corbett, Richmond, Castex, entre otros-. Cada uno de ellos elaboró sus teorías partiendo de una perspectiva nacional específica, construyéndolas a lo largo de décadas de investigación y debate intelectual. Al revisar la bibliografía nacional sobre estos temas, hemos encontrado que hay muy pocos trabajos que opten por esta metodología. Ello nos ha animado a publicar estas notas de clase, confiando en alentar de esa manera a extraer de los ejemplos del pasado lecciones válidas para los posibles conflictos que se puedan enfrentar en el futuro.

Entre los años 431 y 404 el mundo griego se vio conmocionado por una terrible guerra que involucró a la totalidad de las ciudades estado griegas e incluso al imperio persa y a otras localidades en la actual Italia. El triunfo final de Esparta sobre Atenas conllevó una profunda transformación en dicho mundo y marcó el final de la época clásica. Las razones para dicho conflicto, la forma como cada potencia enfrentó el reto tanto en lo interno como en lo externo, la estrategia política y militar que cada una adoptó, la forma como fueron aplicadas, las complejas relaciones civiles-militares, el papel de los aliados de Atenas y de Esparta, y el rol que le cupo al dominio marítimo en esta conflagración, todo ello constituye un magnífico ejemplo histórico que brinda luces sobre los aciertos y errores en la conducción de un conflicto.

La principal fuente para el estudio de este conflicto es la *Historia de la Guerra del Peloponeso* de Tucídides, siendo complementado por *La Paz* de Aristófanes, la *Filipicas* de Demóstenes, el *Discurso sobre la Paz* de Isócrates, la *Anábasis* de Jenofonte y las *Historias Helénicas* de Teopompo.



La Acrópolis, Atenas.

I. La polis griega: el origen del poder

Grecia fue, y en buena parte sigue siendo, una gran mezcla de pueblos, cuyos vínculos unitarios fueron la lengua, la cultura y la religión. Cada *polis* o ciudad constituía un estado en sí mismo y se expandía a través de colonias que sus ciudadanos fundaban en otros lugares del Mediterráneo o fuera de él. En esencia,

1. General Beaufre, Introducción a la estrategia (Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1965), p. 29.

podemos hablar que la época de esplendor -la Grecia Clásica- fue precedida por una época obscura de la cual hay pocos datos históricos pero abundancia de referencias mitológicas (cantos homéricos, entre otros). En esa etapa van a confluir tres grandes grupos, que se unieron en confederaciones: los dorios, asentados en la península del Peloponeso; los jonios, que ocupaban la Grecia continental y algunas islas centrales; y los eolios que ocupaban las colonias en Asia Menor y la isla de Lesbos.

Si bien todos los pueblos griegos tenían muy en alto el criterio de libertad individual de sus ciudadanos, dorios y jonios habían encontrado caminos distintos para gobernarse a sí mismos. Tomando como norma las leyes de Dracón (621 a.C.) modificadas por Solón (594 a.C.) y Clístenes, Atenas había limitado el poder de los eupatridas (la aristocracia) y de los ciudadanos con mayor poder económico, logrando imponer la democracia como sistema de gobierno a partir del año 502 a.C. Este sistema organizaba a la población ateniense en diez tribus, todas las cuales participaban en el gobierno de la polis a través de las siguientes instituciones:

a. El arcontado, formado por un miembro de cada tribu;
b. La asamblea, formada por todos los ciudadanos, la cual se reunía unas cuarenta veces al año en números cercanos a los seis mil participantes por vez, sobre un total de cuarenta mil ciudadanos al principio de la guerra;
c. El Consejo de la Bule, integrado por quinientos ciudadanos, cincuenta por cada tribu, elegidos libremente, teniendo como función preparar los proyectos a ser sometidos a la Asamblea; y;
d. El Tribunal de los Heliastas, a cargo de impartir justicia, e integrado por ciudadanos de todas las tribus.

La Asamblea escogía anualmente a diez generales o estrategas, uno por cada tribu, quienes tenían a su cargo conducir las operaciones militares al frente de las fuerzas que cada tribu aportaba. Los estrategos podían ser reelegidos en atención a sus habilidades políticas y militares. Eso sucedió con Pericles, quien si bien fue estratego durante tres décadas nunca tuvo más poder que sus colegas.

Otro elemento importante en la democracia ateniense fue el ostracismo, mecanismo que podía aplicar la Asamblea para desterrar a un ciudadano por espacio de



Busto de Pericles, estratego de Atenas.

diez años, cuando su presencia en la ciudad constituía una amenaza a la democracia.

Esparta, por su lado, basada en las leyes de Licurgo, había desarrollado una fuerte aristocracia agrícola y terrateniente. Su organización social consideraba tres grupos: los espartiatas, descendientes de los dorios que habían conquistado la zona de Laconia, poseían todos los privilegios de la ciudadanía y conformaban un formidable ejército permanente en el que debían servir hasta los treinta años; los helotas o iliotas, descendientes de los pueblos originarios de Laconia que habían sido conquistado por los espartiatas, eran esclavos del estado y no poseían derechos, debiendo trabajar para sustentar a sus amos; y los *perioiki* o periecos, hombres libres de las ciudades sometidas a Esparta durante su proceso de expansión, que no tenían derechos políticos pero sí económicos.



Hoplita, cerámica griega, s. V a.C.

El sistema de gobierno espartano incluía elementos democráticos, oligárquicos y monárquicos. Contaban con dos reyes, miembros de las familias más importantes y que asumían esa función por herencia. En caso de guerra, uno de ellos asumía el mando militar y el otro manejaba los asuntos internos del estado. Su poder era limitado por los otros órganos de gobierno, que eran la Gerusia, la Apella y el Eforado. La Gerusia era un tribunal formado por los dos reyes y veintiocho hombres mayores de sesenta años, teniendo como tarea la diplomacia y la justicia, y la redacción de las leyes y los acuerdos que debían ser aprobados por la Apella. Esta era la asamblea de todos los espartiatas mayores de treinta años, que debían tomar las decisiones formales sobre tratados, relaciones exteriores, guerra y paz, votando usualmente por aclamación. Finalmente, el Eforado formado por cinco representantes de cada una de las tribus de la ciudad, tenía como función controlar a los reyes, y convocar y presidir la asamblea[2].

La Guerra de Troya (c. 1200 a.C.) fue el primer momento en que las diversas *polis* griegas de la península actuaron en conjunto, logrando vencer gracias a su capacidad de emplear un incipiente poder naval que les permitió actuar en tierras lejanas. Después del conflicto, las ciudades con grandes ejércitos declinaron, mientras que las ciudades marítimas comenzaron a desarrollarse rápidamente.

Tras las Guerras Médicas (490 y 480-479 a.C.) Atenas emergió como la *polis* más prestigiada y poderosa en Grecia, al

2. Arnold J. Toynbee, Guerra y Civilización (Madrid, Alianza Editorial, 1976), pp. 35-62. Donald Kagan, "Sobre los orígenes de la guerra y la preservación de la paz", Conferencias magistrales en Política y Estrategia, Naval War College, Newport (Callao, Escuela Superior de Guerra Naval, 1999), I, pp. 19-27.

haber dirigido la resistencia contra los persas. En el 478 a.C. constituyó la Liga de Delos, reuniendo a las principales ciudades en una alianza defensiva ante el temor de una nueva invasión persa, debiendo aportar cada una de esas ciudades buques y hombres para dicho fin. Con los años, los miembros de la Liga de Delos dejaron languidecer sus flotas (excepto las islas de Lesbos y Quios), sustituyendo su aporte con tesoros que eran depositados en el oráculo de Delos. Controlada por Atenas, la Liga se convirtió en una vía de engrandecimiento de esa ciudad, que poco a poco expandió su poder en forma imperialista, intentando, entre otras cosas, conquistar Egipto (461-454 a.C.).

En el Peloponeso, Esparta había constituido su propia liga defensiva con pueblos y ciudades dorios. En la práctica existían tres niveles de aliados, el primero estaba formado por los pequeños estados cercanos que eran fácilmente controlables; venían luego los estados suficientemente fuertes y distantes como para escapar de presiones extremas (Megara, Elidas y Mantinea); y un tercer grupo, donde se ubicaban Tebas y Corinto, estaba formado por los estados más remotos y poderosos.

Esparta era una sociedad jerarquizada cuya riqueza se basaba en la propiedad de la tierra, el trabajo de los *perioiki* y la mano de obra esclava de los helotas. Sus rígidas leyes, organizadas en parte por Licurgo, destinaban a todos los ciudadanos a servir como soldados exclusivamente, convirtiéndose en la maquinaria militar más completa y eficiente del mundo griego[3]. Sin embargo, tal dedicación limitó de manera enorme su desarrollo en otras áreas.

A mediados del siglo V a.C. el imperialismo ateniense había alcanzado proporciones considerables, dominando ciudades y colonias en buena parte del Mediterráneo oriental. Esto preocupaba a Esparta y sus aliados, que temían verse sometidos por la pujante Atenas, llevando a que ambas ciudades se enfrentaran durante quince años hasta que en el 445 se firmó la llamada Paz de Talio. Si bien no se conserva dicho acuerdo, se sabe que dividía formalmente al mundo griego en las dos alianzas, prohibiendo a los miembros de cada una de ellas cambiar de facción (el enfrentamiento se había originado cuando Megara se alió con Atenas), permitiendo que los neutrales se unieran a cualquiera de las alianzas y estableciendo un arbitraje obligatorio para cualquier agravio.

Poco después Pericles pasó a ser la figura política más importante en Atenas, manteniendo esa condición desde el 443 hasta su muerte en el 429. En los años que precedieron a la Guerra del Peloponeso hubo al menos dos oportunidades en que los mecanismos de la Paz de Talio fueron probados y permitieron evitar la guerra. El primero ocurrió cuando un grupo de griegos se estableció en Turi, en el sur de Italia, y pidió colonos a Esparta, que no se los pudo enviar por no tener población disponible. La reacción de Atenas fue declarar su apoyo a una colonia panhe-

3. Xenofonte, "The laws and customs of the Spartans", Donald S. Gochberg, editor, Classics of Western Thought. The Ancient World (New York, Harcourt Brace Jovanovich Publishers, 1988), pp. 160-172.

lénica, de modo de desmentir las sospechas de expansionismo. El otro incidente fue la guerra entre Samos y Mileto (440 a.C.), en la que Atenas intervino en apoyo de esta última ciudad, motivando que los oligarcas de Samos pidieran el apoyo de Esparta y de los persas.

Por otro lado, la guerra en el mar había evolucionado hasta alcanzar su mayor exponente en el trirreme, embarcación larga y afinada cuya principal arma estaba constituida por el espolón -recordemos la victoria alada de Samotracia-, que había



Victoria alada de Samotracia. Museo del Louvre
(Foto del Autor)

reemplazado al *pentecontor* a mediados del siglo VI a.C.[4] La lucha la llevaban a cabo los soldados que iban sobre cubierta (hoplitas o infantes, arqueros y jabalineros), mientras que los remeros -hombres libres y no esclavos como serían después- iban medianamente protegidos. La máxima velocidad sostenida registrada para un trirreme fue de 5,95 nudos, en el año 428 a.C.[5]. La lucha era, en esencia, un combate terrestre llevado al mar, hasta que apareció cierta noción de maniobra (*diekplous*), posiblemente creada por los fenicios. La primera mención a ello está dada por Herodoto, en el 494 a.C., durante la revuelta jónica. La maniobra consistía en poner a los buques en columna, de modo de cortar la formación enemiga, que debía estar en línea, con soldados en cubierta con armadura completa. La defensa contra esta táctica ya está presente en la campaña de Salamina (490 a.C.) y consistía en colocar a los trirremes formando un círculo unido por las popas, de modo que se podía amenazar a la columna enemiga con los espolones[6].

Las naves no estaban permanentemente en la mar, sino que se ubicaban en rampas de modo de poder ser lanzadas rápidamente a la mar sin que estuviesen

4. Sobre el tránsito del pentecontor al trirreme ver Anthony Papalas, "Polycrates of Samos and the first greek trireme fleet", The Mariner's Mirror, vol. 85, n° 1 (febrero 1999), pp. 3-19. Sobre embarcaciones precedentes ver H.T. Wallinga, "The Ancestry of the Trireme 1200-525 BC", Robert Gardiner, editor, The age of the galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times (Londres, Conway Maritime Press, 1995), pp. 36-48. Sobre el trirreme ver John Morrison, "The Trireme", Gardiner, The age of the galley..., pp. 49-65.
5. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso (Madrid, Alianza Editorial, 1989), pp. 229-240 (libro III, cap. 36-49).
6. Borimi Jordan, "Some aspects of Fifth-Century Naval Tactics", New Interpretations in Naval History (Annapolis, Naval Institute Press, 1991), pp. 3-16. Herodoto, Los nueve libros de la historia (Barcelona, Océano Grupo Editorial, 1999), pp. 338 y 468.

innecesariamente expuestas a un ataque enemigo o al deterioro del agua de mar.

La lucha consideraba muchos elementos rituales, respetándose tratados, treguas, festividades religiosas, heraldos, a los muertos propios y ajenos. Existía además una absoluta dependencia de las tropas a sus ciudades de origen, al punto que incluso su rendición debía ser autorizada. La lucha en tierra, que en tiempos homéricos era individual, ya en las guerras médicas considera formaciones que dieron origen a la falange, con ocho soldados de frente en doce líneas de profundidad.

II. El inicio de las guerras del Peloponeso

Entre los años 435 y 433 a.C. la ciudad de Epidamno (Durazzo o Durrës, en la actual Albania), colonia de Corcira (hoy Corfú), fundada a su vez por la ciudad de Corinto, enfrentó una cruel guerra civil entre demócratas y aristócratas, que eventualmente concluyó con la victoria de los primeros. Los derrotados recurrieron a bárbaros (extranjeros ilirios) para asolar a la ciudad, ante lo cual los de Epidamno pidieron ayuda a su ciudad madre y a su ciudad abuela. Si bien la primera se negó, por cuanto representaba un potencial competidor comercial, Corinto decidió brindarle apoyo debido a que tenía fuertes intereses en la zona y una creciente rivalidad con Corcira[7].

Corcira, que era quizá la más importante ciudad marítima en la costa oeste de Grecia, reaccionó y sitió a Epidamno y a las fuerzas de Corinto que habían ido a ayudarla (treinta buques y tres mil soldados). Pronto se inició el enfrentamiento entre Corinto y Corcira, y las flotas de ambas ciudades se enfrentaron en Leukimne, cerca a Accio, resultando vencedora la de esta última *polis*. Epidamno cayó y sus defensores fueron ajusticiados[8].

En el 433, ante los preparativos de Corinto para vengar su derrota, Corcira, que hasta entonces se había mantenido al margen de las dos ligas griegas, envió delegados a Atenas para exponer ante la Asamblea las razones para preferir su alianza a la de Corinto -una de las principales ciudades dorias-, enfrentando los argumentos que en contra de ello expusieron un grupo de corintios que al encontrarse en Atenas defendieron la causa de su ciudad. Tras deliberar durante dos días -cosa inusual pues normalmente se tomaban las decisiones en una sola jornada- la Asamblea acordó suscribir una alianza defensiva (*epimachia*) con Corcira, la primera de este género en el mundo griego. La idea era clara, si bien ningún interés ateniense estaba envuelto en la pelea entre Corcira y Corinto, Atenas y Esparta se enfrentarían tarde o temprano, y no era conveniente que la escuadra de Corcira cayese en manos de los corintios pues formaría así una fuerza naval muy fuerte. Era mejor apoyarla para que entre

7. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., pp. 51-52 (I, cap. 24-25).

8. Ibídem, pp. 52-55 (I, cap. 26-30).

ambas ciudades marítimas se debilitasen lo suficiente antes que Atenas misma se viese precisada a combatir[9].

Cumpliendo su promesa, Atenas despachó diez trirremes a Corcira, con órdenes de intervenir sólo si los corintios intentaban atacar Corcira o una plaza suya. Unidas a ciento diez trirremes corcirios, las naves atenienses participaron limitadamente en el enfrentamiento que tuvo lugar en Sibota, frente al cabo Quimerio, contra ciento cincuenta naves de Corinto y sus aliados. Al caer la tarde, las naves corintias habían vencido en casi toda la línea, forzando a los almirantes atenienses a participar en forma activa en la lucha. Fue en esos momentos que llegaron otros veinte trirremes atenienses, obligando a los corintios a retirarse[10].

A principios del 432, luego que se conoció los resultados del enfrentamiento en Sibota, los atenienses demandaron que la colonia corintia de Potidea, tributaria de Atenas a través de la Liga de Delos, demoliese sus fortificaciones hacia la península de Palene y repudiase a los magistrados de Corinto. Para entonces el rey Pérdicas II, de Macedonia, había roto hostilidades con los atenienses, negándose a pagar el tributo y haciendo gestiones ante Esparta para que estallara la guerra entre atenienses y peloponenses[11]. Potidea envió mensajeros a Atenas y a Esparta; a la primera para tratar de hacerlos cambiar de opinión, a la segunda, para pedir su apoyo si eran atacados. Atenas no accedió a su pedido pero Esparta sí, llevando a que Potidea se levantase contra Atenas. Corinto logró convencer a otras ciudades del Peloponeso tributarias de Atenas de la creciente tiranía ateniense, y todas ellas enviaron refuerzos a Potidea, aun cuando no en forma oficial sino en calidad de voluntarios. Mientras tanto, las fuerzas atenienses lograron vencer a los macedonios y pudieron marchar sobre Potidea y establecer su sitio.

Ese mismo invierno, Atenas emitió un decreto prohibiendo a los habitantes de Megara comerciar con los puertos de su imperio y en el ágora ateniense. Era una innovación en la diplomacia contemporánea, pues establecía un claro sistema de presión económica que buscaba disuadir a los corintios de escalar el conflicto.

Ante estos hechos, Corinto y sus aliados enviaron delegados a Esparta, que expusieron ante la asamblea sus argumentos para que dicha ciudad se lanzara a una guerra contra Atenas. En dicha asamblea estuvieron presentes algunos atenienses, que defendieron la causa de su ciudad[12]. Pese a los consejos del rey Arquidemos[13], la decisión de la asamblea espartana fue declarar la guerra a Atenas, atendiendo a

9. Ibídem, pp. 55-64 (I, cap. 31-44)
10. Ibídem, pp. 66-68 (I, cap. 45-55).
11. Ibídem, pp. 70-71 (I, cap. 56-57).
12. Ibídem, pp. 76-86 (I, cap. 67-78).
13. Ibídem, pp. 86-90 (I, cap. 80-85).

la prédica del éfora Esteneledas, no tanto por la petición de sus aliados sino porque los miembros de la asamblea tenían conciencia de que había que detener el expansionismo y la irrefrenable ambición de Atenas antes que fuese demasiado tarde[14]. La alianza con Corcira y la renovación de la alianza ateniense con otras dos ciudades en la costa oeste (Regium y Leontini) ponían en peligro la ruta de suministro de alimentos desde Sicilia[15].

Tucídides refiere las varias etapas que condujeron a la guerra, mostrando cómo una llevó a la otra. Hay cierta similitud entre la manera en la manera que llevó a los espartanos a optar por la guerra y la que, siglos más tarde, empujó a Gran Bretaña a la Primera Guerra Mundial -buscando detener el creciente poder de Alemania-. También resulta interesante ver la forma como los aliados fueron quienes precipitaron una situación aparentemente inevitable.

¿Por qué surgió esta guerra? ¿Se trataba acaso del imperialismo ateniense? ¿De la rivalidad económica entre Corinto y Atenas? ¿Del balance de poder en el mundo griego? ¿De la lucha entre fuerzas oligárquicas y democráticas? ¿Por qué los espartanos decidieron pelear en una larga y difícil guerra en contra de su único oponente poderoso, bajo ninguna amenaza inmediata, por ningún beneficio tangible y por un daño no realizado directamente a ellos? ¿Qué disolvió la normalmente conservadora mayoría espartana que estaba a favor de la paz? Todas estas interrogantes siguen siendo argumentos valederos en los conflictos de hoy en día y es por ello que resulta importante conocer el comportamiento humano ante situaciones semejantes en el pasado[16].

Las respuestas pueden ser varias pero todas ellas se vinculan a la necesidad vital que tenía Esparta de mantener la alianza o liga del Peloponeso, pues ella constituía una garantía para su supervivencia. No todos sus aliados pensaban que la guerra era inevitable ni justa, ni que sería fácil y exitosa. Más aún, no todos creían que era necesaria.

Entre los años 431 y 427 se llevó a cabo la primera etapa de la guerra. El primer acto de hostilidad fue el frustrado ataque tebano a Platea, aliada de Atenas y vieja rival de Tebas, en marzo del 431. Al conocerse esta acción tanto los jóvenes del Peloponeso como los de Atenas se entusiasmaron con la idea de ir al combate, asumiendo ese riesgo como una suerte de competencia deportiva. Por su parte, los dirigentes de ambas ligas procuraron reforzar sus alianzas, pero ciertamente "la simpatía de la gente estaba por los lacedemonios, especialmente porque habían pregonado que iban a liberar Grecia... Tan irritados estaba la mayoría con los atenienses, unos porque deseaban liberarse

14. Ibídem, pp. 90-91 (I, cap. 86-88).

15. Encyclopaedia Británica (Londres, 1951), art. Peloponnesian War.

16. Richard Megargee, "La Guerra del Peloponeso en la Historia", en Conferencias Magistrales en Política y Estrategia..., II, pp. 48-99.

de su imperio, y otros porque temían ser sometidos a dicho imperio"[17].

Los espartanos se prepararon de inmediato para marchar sobre Atenas bajo la conducción del rey Arquidamo, cuyo discurso inicial sobre táctica y estrategia previene a sus hombres sobre los difíciles días que se avecinan al tener que enfrentar a una ciudad "que es la mejor pertrechada en todos los conceptos"[18]. Pericles, que es el estratega ateniense más influyente e importante de la época, comprende que no puede oponerse al poder militar espartano y señala que sus conciudadanos debían:

> *prepararse para la guerra, y que transportaran al interior los enseres que tuvieran en los campos; que no tomaran la iniciativa de plantear la batalla, sino que acudieran a la ciudad y la guardaran, y que equiparan la flota, que era donde residía su fuerza, y que tuvieran bajo control el asunto de los aliados, diciéndoles que de ellos, de su contribución en dinero dependía su fuerza, y que la mayoría de las veces las guerras se ganan con inteligencia y con abundancia de dinero*[19].

Plantea así un cambio dramático en el patrón usual de la guerra entre los estados griegos, puesto que evita el enfrentamiento con el ejército espartano, conociendo su mayor eficacia en el terreno. Utilizando su poder naval, Atenas debía hostilizar el Peloponeso, aun a costa de que los espartanos dañaran la campiña ateniense. Tal situación haría evidente que los peloponenses no podrían ganar la guerra y los llevaría a negociar la paz. Este planteamiento defensivo, con algunos elementos ofensivos carentes de continuidad, podía asegurar que la ciudad no perdería la guerra, pero no podía dar seguridad de que triunfaría. En esencia, buscaba restablecer la situación prebélica y no expandir el imperio ateniense por medio de la guerra.

Atendiendo a los consejos de Pericles, los atenienses se refugiaron tras las murallas de la ciudad, que se prolongaban hasta incluir el Pireo (construidas entre el 459-457). La ciudad se vio atiborrada, siendo ocupados incluso varios de los



Atenas, barrio de Keramikus, restos de las murallas largas (foto del autor, 2004)

templos de la parte baja. Poco después, en mayo del 431, llegaron los espartanos, acompañados por sus aliados beocios, y asolaron los campos cercanos, incitando así a los atenienses a salir en su defensa. La estrategia de Arquidamo pareció dar resultado, pues produjo fuertes discusiones en la ciudad, al punto que Pericles fue

17. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., p. 138 (II, cap. 8).

18. Ibídem, pp. 139-141 (II, cap. 11).

19. Ibídem, p. 142 (II, cap. 13).

insultado por algunos por no conducirlos al combate. Pero éste, sin dejarse llevar por la ira, sólo autorizó algunas breves salidas de la caballería, mientras que la flota ateniense y de sus aliados patrullaba las aguas del Ática y Eubea, incursionando sobre territorios enemigos.

Al momento de enterrar a los primeros caídos en esas luchas Pericles pronunció una oración fúnebre que se ha convertido en una pieza clásica de la literatura militar. En ella hace una clara apología del sistema de gobierno que rige Atenas, cuyo "nombre, por atribuirse no a unos pocos, sino a los más, es Democracia"[20]. Señala que Atenas "es escuela de Grecia", cuyos ciudadanos luchan y mueren por la libertad, completamente convencidos de que es una causa justa y de provecho para su ciudad. Agrega que esto es tan valedero para los jóvenes como para aquellos de edad adulta que gobiernan la ciudad, "pues no es posible que tomen decisiones equitativas y justas quienes no exponen a sus hijos a que corran peligro como los demás"[21].

En el siguiente verano (430), Esparta volvió a atacar el Ática en los momentos en que una misteriosa plaga azotó Atenas matando casi a un tercio de su atiborrada población. Pese a ello, cien naves atenienses y cincuenta más de sus aliados, con cuatro mil hoplitas, volvieron a incursionar sobre las costas del Peloponeso, pero sin intención de abrir un segundo frente a los espartanos. La larga incursión espartana (cuarenta días) y la peste desmoralizaron a los atenienses, que volcaron su ira contra los estrategos. Ante esto Pericles pronunció un nuevo discurso instando a los atenienses a deponer "las penas por vuestras desgracias personales, procurar en cambio la salvación de la comunidad... No hay nadie, ni el Rey, ni pueblo alguno actual que os impida navegar a vosotros si lo hacéis con la flota que tenéis. De modo que vuestro auténtico poderío no se manifiesta en la posesión de unas casas y una tierra, que tanto estimáis al veros privados de ellas"[22]. En síntesis, señala que el verdadero poder de Atenas está en el espíritu de sus hombres y en la flota, no en sus cultivos ni edificios. Estos pueden ser reconstruidos, pero si el espíritu desfallece, Atenas estará perdida. Trata así de lo que hoy conocemos como voluntad de lucha de un pueblo.

Por la misma época la ciudad de Potidea cayó en manos de los atenienses, quienes le dieron un tratamiento moderado a los prisioneros. Poco después, en setiembre del 429, murió Pericles, víctima de la peste, y los nuevos líderes atenienses, principalmente los que conformaban el partido radical (Niquias, Cleón, Euclides), insistieron en escalar el conflicto hacia una guerra total, que debía incluir el imponer su comercio a las colonias en Sicilia e Italia.

En el verano del 429 Arquidamo dirigió un nuevo ataque peloponense, esta vez sobre Platea, iniciando un sitio que

20. Ibídem, p. 156 (II, cap. 37).

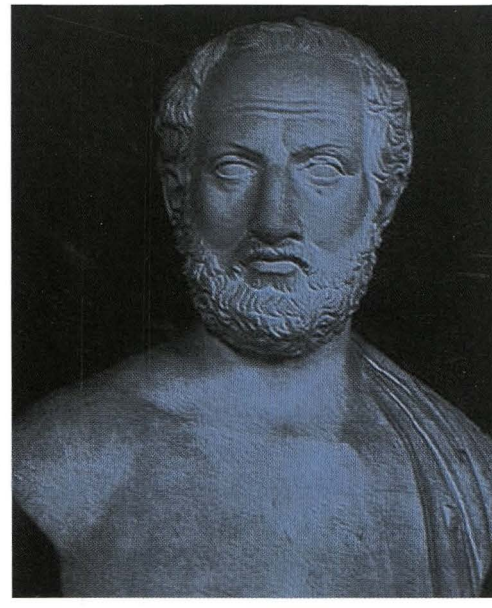
21. Ibídem, pp. 158-61 (II, cap. 41-44).

22. Ibídem, pp. 169-74 (II, cap. 60-64).

duraría dos años y que culminaría con la caída de la ciudad en agosto del 427. En el invierno del 430 al 429 se produjeron dos combates navales en Rhion y Antirhion, cerca a Lepanto, entre veinte naves atenienses al mando de Formión y cuarenta y siete naves peloponenses al mando de Cnemo y Brásidas. Fue el primer encuentro naval entre ambas ciudades, resultando vencedores los atenienses, aun cuando no sin pérdidas importantes. En torno a esta acción, Tucídides recoge discursos sobre la razón por la que se combate y la forma como se debe llevar a cabo la batalla, y brinda información sobre las tácticas empleadas[23].

En el verano del 428, Arquidamo fue derrotado en un nuevo intento de atacar Atenas, pese a lo cual los espartanos consiguieron que Lesbos se rebelase contra Atenas. Esa fue la primera deserción seria entre sus aliados, cuestionando la esencia de su estrategia marítima, y en ese contexto, en julio del 427, se produjo la captura de Mitilenos, en Lesbos, por los atenienses. La asamblea ateniense decidió inicialmente pasar a cuchillo a los defensores de esa ciudad, pero luego cambió de opinión despachando a un segundo trirreme que navegó a casi 6 nudos de manera sostenida durante dos días. Los discursos que pronunciaron Cleón y Diodoto con ocasión de dicho cambio de opinión, representan las dos tendencias existentes en Atenas: la del partido radical encabezado por el primero y la de los que preferían mantener la calma ante las situaciones difíciles que se vivían y que auguraban tiempos peores, pues la lucha sería larga y no convenía radicalizar a las ciudades vacilantes[24].

En agosto del 427 los defensores de Platea se rindieron a los espartanos, siendo sometidos a juicio público en el que defendieron su actitud señalando que habían sido impulsados a la guerra por sus enemigos los tebanos, aliados de los espartanos. Los argumentos tebanos fueron aceptados por los jueces espartanos que condenaron a muerte a casi doscientos ciudadanos prominentes de Platea, y or-



Tucidides c. 454 – c. 399 a.C.

23. Ibídem, pp. 188-97 (II, cap. 83-92).

24. Ibídem, pp. 229-240 (III, cap. 37-48). Puede verse cierta similitud con el discurso del senador McCarthey que empujó a EE.UU. a radicalizar su postura ante Vietnam.

25. Tucídides, Historia de la Guerra del Peloponeso..., pp. 241-55 (III, 52-68).

denaron la demolición de la ciudad y el reparto de sus tierras[25].

Por el mismo tiempo una revolución estalló en Corcira, llevando a que se establezca un reinado de terror a manos de los partidarios de Atenas. Con ocasión de estos hechos, Tucídides hace algunas brillantes reflexiones sobre las pasiones humanas desatadas al fragor de las luchas internas[26], tema que cobró acuciante actualidad en nuestro país en las décadas pasadas.

Hacia el final de ese verano (427 a.C.), los leontinos, jonios asentados en Siracusa, que estaban en lucha con las colonias dorias en la isla -la mayoría de las ciudades-, pidieron el apoyo de los atenienses. Estos enviaron una flota "porque querían impedir que desde allí se exportara trigo al Peloponeso, y porque querían hacer un ensayo preliminar para ver si podían someter Sicilia a su control"[27].

En el invierno de ese mismo año de 427 la plaga recrudeció en Atenas, muriendo una parte importante de su población. Hubo asimismo muchos terremotos y maremotos, al punto que impidieron que los lacedemonios llevaran a cabo su usual invasión al Ática en el verano del siguiente año. Sin embargo, nada evitó que las naves atenienses incursionaran en diversos puntos del Peloponeso y en las islas de sus aliados, atendiendo a la nueva estrategia ofensiva que habían puesto en marcha Cleón y Demóstenes. Los atenienses también incursionaron desde Neupacto sobre la Etolia, al mando de Demóstenes, pero fueron derrotados[28].

En abril del 425 los siracusanos atacaron y ocuparon Mesina, mientras que Agis, hijo del rey espartano Arquidamo, atacó el Atica y devastó los alrededores de Atenas. Agis y sus hombres fueron forzados a retirarse cuando una flota ateniense llegó a Pilos, cerca a Esparta, y capturó dicho puerto, estableciendo un largo bloqueo a un grupo de defensores que habían quedado en la isla de Sphacteria que cerraba dicha bahía[29]. Los espartanos pidieron la paz, pero se le exigió tales condiciones que obligaron a su rechazo. Cleón, tras acusar de ineptitud a los estrategas atenienses, especialmente a Nicias, por no poder tomar a los sitiados, fue forzado a tomar el mando. Era la manera de librarse de él o de tener éxito. Atacó siguiendo el plan de Demóstenes y tras un desembarco nocturno logró vencer a los defensores de la referida isla. De los 292 prisioneros, ciento veinte eran espartiatas, lo que obligó a Esparta a insistir en su petición de paz, pero los atenienses volvieron a negarse a ello, posiblemente porque se encontraban ensoberbecidos por la victoria o porque habían decidido lanzarse a una campaña de imperialismo franco y abierto.

En el verano del 425 los atenienses envíaron una expedición contra Corinto, bajo las órdenes de Nicias, y luego de derrotar a los corintios en las cercanas

26. Ibídem, pp. 261-65 (III, cap. 82-84).
27. Ibídem, pp. 265-66 (III, cap. 86).
28. Ibídem, pp. 272-73 (III, cap. 97-98).
29. Ibídem, pp. 288-97 (IV, cap. 3-16).

playas de Soligea, se replegaron a Atenas. Asimismo, la fuerza ateniense que al mando de Eurimedonte y Sófocles había partido hacia Sicilia paró en Corcira, donde apoyó a los corcirenses en su ataque a los corintios que aún resistían en el monte Istone. Lograron derrotarlos y los sobrevivientes, que debían ser enviados a Atenas para ser juzgados, fueron entregados a los corcirenses. Se produjo entonces una masacre de los prisioneros, marcando un nuevo punto de brutalidad en la guerra[30].

En el verano del 424 las distintas ciudades sicilianas acordaron una tregua en sus luchas internas para evitar el imperialismo ateniense. El siracusano Hermócrates pronunció un discurso que planteaba la esencia del dilema de la isla: "...esta asamblea no deberá ocuparse sólo de nuestros asuntos particulares, sino sobre si vamos a poder salvar aún a Sicilia, toda ella amenazada (según yo creo) por los atenienses; y considerar que más persuasivos mediadores que mis palabras son los propios atenienses, pues al disponer del mayor potencial militar de Grecia, vigilan aquí ahora con atención nuestros propios errores con una pocas naves"[31]. Los sicilianos se fueron percatando de que la verdadera intención ateniense era mantenerlos divididos y dominar su comercio, práctica que ha seguido siendo utilizada por las potencias a lo largo del tiempo.

Lo cierto es que ante la paz siciliana, los tres estrategos atenienses decidieron retirarse con sus naves, siendo castigados por la Asamblea, que suponía que habían sido sobornados. Atenas vivía una suerte de fiebre de la victoria.

En los veranos del 424 y 423 los espartanos incursionaron en Beocia, Tracia e incluso Macedonia, bajo el liderazgo de Brásidas, logrando sustraer a varias ciudades de la alianza con Atenas y presentando varias batallas sin éxito pero sin perder su capacidad combativa. Se firmó un armisticio que los atenienses aceptaron para evitar seguir perdiendo aliados y en la esperanza de prepararse mejor. La ligera ventaja espartana fue aprovechada para tratar recuperar a sus ciudadanos capturados en Pilos, pero los atenienses explotaron su ventaja naval y lograron movilizar tropas al mando de Nicias para obtener mejores posiciones que Brásidas.

Tras varios encuentros, en el 422 Atenas y Esparta firmaron un tratado de paz y alianza que debía durar cincuenta años[32]. La alianza no fue aceptada por varias ciudades aliadas, lo que llevó a que los ciudadanos de Argos, ciudad peloponense, instigados por los corintios, aspirasen a dominar primero su región -luchando contra los espartanos- y eventualmente contra Grecia entera.

Es así que en el 421, mientras se vivía la paz entre Esparta y Atenas, los aliados de uno y otro lado continuaron combatiéndose.

En el 420 se reinició la guerra y Alcibiades, estratega ateniense, incursionó en el Peloponeso. Los líderes de ambas

30. Ibídem, pp. 318-20 (IV, cap. 46-48).

31. Ibídem, p. 326 (IV, cap. 60).

32. Ibídem, pp. 396-400 (V, cap. 18-23).

partes deseaban la paz, pero la población los empujaba a continuar la guerra. Tras tres años de lucha entre los aliados, en el 416 Atenas capturó la isla de Melos y logró dominar buena parte del Peloponeso, llevando a que sus ciudadanos vivieran nuevamente una suerte de fiebre de la victoria.

III. La campaña de Sicilia

En el invierno del 416-415 Atenas emprendió una nueva expedición a Sicilia con el objeto de anexarla a su imperio, usando como excusa el pedido de apoyo que le hizo la ciudad de Segesta (democrática) en su lucha contra Selinunte (aristocrática), que estaba apoyada por Siracusa. Durante la Asamblea en que se tomó la decisión, Nicias, considerando que emprender esa campaña era desacertado, argumentó que la ciudad se iba a comprometer en

> *una guerra que no nos concierne, inducidos por gentes de otra raza... dejando aquí muchos enemigos, vais a buscaros deseosos otros nuevos... Tan pronto como un contingente militar nuestro de cierta importancia sufra cualquier contratiempo los enemigos nos atacarán de inmediato... lo más probable es que, si se encuentran nuestras fuerzas divididas en dos partes -que es lo que ahora estamos propiciando-, podrían atacarnos en unión de los sicilianos... Es una insensatez emprender una expedición contra unos pueblos a los que no se puede mantener sometidos una vez que se los hubiera derrotado... no hay que crecerse por los reveses de la fortuna que ha sufrido el enemigo* [33].

En efecto, la campaña que Atenas iba a emprender era igual o mayor que la que había venido llevando a cabo contra Esparta, en un territorio prácticamente desconocido, con unos pueblos de desterrados y de bárbaros[34]. Quien con mayor ardor defendió la conveniencia de la expedición fue Alcibiades, logrando convencer a la Asamblea para que votase a favor. Finalmente, los atenienses acordaron despachar cien trirremes (sesenta de guerra y cuarenta transportes) y 5.100 hoplitas, además de arqueros, honderos e incluso jinetes. El mando recayó en Alcibiades, Nicias y Lámaco. En el camino se les unieron treinticuatro trirremes y dos pentecóntoros, además de treinta naves de carga y un centenar de embarcaciones de menor porte. Posteriormente, la expedición a Sicilia fue reforzada con setenta trirremes y cinco mil hoplitas. ¡La totalidad de esta fuerza se perdió en el 413!

Por su lado, los siracusanos, ante la noticia del zarpe de la flota ateniense, convocaron a las otras polis sicilianas y ante sus representantes habló Hermócrates proponiendo despachar "embajadores al resto de Sicilia para demostrar que se trata de un peligro común, e incluso a Italia, a fin de o hacerla aliada nuestra o para que no ofrezca acogida a los atenienses.

33. Ibídem, pp. 466-75 (VI, cap. 9-14).

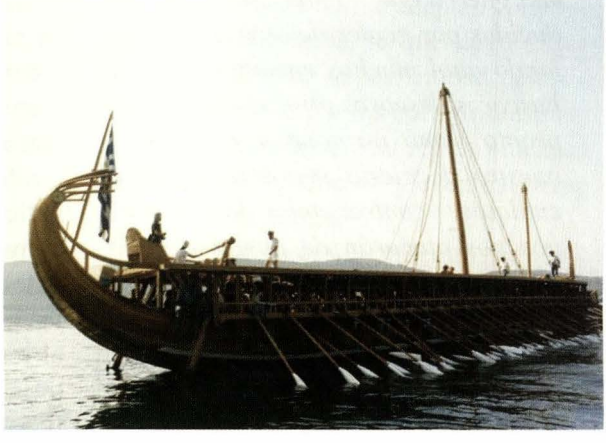
34. Ibídem, pp. 466-75 (VI, cap. 9-18).

Incluso... enviar delegados a Cartago... Enviemos también embajadores a Lacedemonia y a Corinto"[35]. Propuso igualmente salir a la mar con todas las naves disponibles y enfrentar a los atenienses en Tarento "para demostrarles que antes de luchar por Sicilia, deberán hacerlo para cruzar el mar Jónico".

Los estrategos atenienses enviaron tres naves por delante para constatar la existencia de los recursos que la ciudad de Segesta había prometido, encontrando que éstos eran inexistentes. Al conocer esto los tres estrategos se contrariaron y surgieron dudas sobre seguir adelante o no, planteándose así un dilema operacional. Nicias propuso hacer una demostración en Sicilia y luego retornar. Alcibiades perseveró en la idea de seguir adelante con el plan original de someter a Sicilia, siendo secundado por Lámaco. Poco después llegó la nave *Salamina* para llevar a Alcibiades a Atenas para que responda ante la acusación de la mutilación de los hermes y otras cosas más. Creyendo que sus enemigos lo condenarían a muerte, Alcibiades desertó durante el viaje de regreso.

Los dos estrategos restantes se dirigieron a Siracusa, sitiándola y derrotando a su ejército, mandando por quince estrategos. Dándose cuenta que no podía actuar eficazmente con tantos jefes militares, los siracusanos eligieron tres estrategos y se prepararon para soportar el sitio de los atenienses. Estos comenzaron a construir muros y pronto la ciudad quedó rodeada por tierra y por mar.

La campaña se reinició en el 414, cuando asumió el mando de las fuerzas sicilianas el espartano Gilipo y las fuerzas atenienses habían sido reforzadas por Demóstenes con más de cinco mil hoplitas y sesenta y tres naves[36]. La lucha fue cruenta, pero finalmente Gilipo pudo sitiar a los sitiadores y anular sus posibilidades de retirarse por mar. Pronto los atenienses se vieron forzados a abrirse camino hacia el interior tratando de encontrar una ciudad que los acogiera. Divididos en dos grupos, fueron derrotados por separado, concluyendo esa larga y sangrienta campaña con una terrible masacre en el río Asínaro, que "llegó a alcanzar proporciones descomunales, superando a todas las anteriores durante la guerra de Sicilia"[37].



Trirreme Olympias, construido por la marina griega en base a fuentes documentales y gráficas del periodo clásico.

35. Ibídem, pp. 483-485 (VI, cap. 33-34).

36. Ibídem, p. 569 (VI, cap. 42).

37. Ibídem, p. 605 (VII, cap. 85).

Nicias y los atenienses sobrevivientes se rindieron y fueron concentrados en las canteras, en un número cercano a siete mil. Muchos de ellos fueron ejecutados, entre ellos los estrategas Nicias y Demóstenes, y otros murieron de hambre, sed, frío o calor.

Al conocerse en Atenas la magnitud del desastre se produjeron las lamentaciones y acusaciones del caso. "Cada uno en particular y la ciudad en su conjunto se sentían apesadumbrados por la pérdida de muchos hoplitas y jinetes, es decir, de una juventud que no tenían manera de reemplazar. Además, como veían que en sus astilleros no había naves suficientes, ni dinero en el tesoro público, ni tripulaciones para las naves, desesperaban de sus posibilidades actuales de salvación"[38].

Pese a ello, los atenienses lograron reponerse y en el verano del 413 abandonaron la democracia como medida de emergencia, formando una comisión de ancianos que los gobernó hasta el 411, en que se estableció un gobierno de la oligarquía y se formó el Concejo de los Cuatrocientos[39]. Esto enajenó la voluntad de buena parte de los pocos aliados que le quedaban, algunos de los cuales se unieron a Esparta y otros optaron por combatir a los Cuatrocientos. Entre estos últimos se encontró la isla de Samos y la fuerza ateniense que guarnecía dicha isla, donde se encontraba la mayor parte de la reconstruida flota ateniense.

Entre el 413 y el 411 hubo varios triunfos espartanos, aun cuando no dejaron de sufrir algunos reveses en la mar, como las operaciones para debelar la revuelta de Quios (411). Alentados por Alcibiades, los espartanos hicieron tres tratados con los persas en contra de Atenas.

Alcibiades, quien huyó de Esparta para refugiarse entre los persas, regresó del exilio llamado por la guarnición ateniense de Samos, que defendía la democracia, siendo recibido como un padre de la patria. Logró establecer un gobierno político, basado en el ejército, en desmedro de los *thebes* u hombres libres sin tierras, que controló la ciudad mediante el llamado Concejo de los Cinco Mil. En el 410 Alcibiades logró derrotar a los espartanos, jonios y tracios, e incluso capturar Bizancio. En el 407 los atenienses fueron derrotados en Samos por Lisandro, quien había logrado brindar un mejor pago a los marinos peloponenses por parte del rey de Persia, forzando a la deserción de muchos tripulantes atenienses, que eran igualmente mercenarios. Ante esta situación, Alcibiades fue nuevamente desterrado.

Los atenienses volverían a derrotar a los espartanos cerca a las islas Arginusas, combate que llevó a un juicio de lesa religión para sus estrategos por no haber recogido a sus muertos y heridos del mar. Seis de los diez estrategos atenienses fueron condenados a muerte, pese a la defensa que de ellos hizo Sócrates[40].

38. Ibídem, p. 611 (VIII, cap. 1).

39. Ibídem, pp. 653-58 (VIII, cap. 63-68).

40. Jennifer Tolbert Roberts, "Admirals and the Assembly in Classical Athens", New aspects of Naval History, selected papers from the 5th Naval History Symposium (Baltimore, Maryland: The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985), pp. 27-33.

En el 405 la flota ateniense fue derrotada nuevamente por Lisandro en Egospotamos, llevando a que Atenas perdiese la primacía del mar y con ello a que desertaran los pocos aliados que aún le quedaban. Al año siguiente la guerra finalizó con la derrota de Atenas, siendo obligada a destruir sus murallas, entregar sus posesiones ultramarinas, reducir su flota a doce buques, y a aceptar seguir a Esparta



Muros del anfiteatro de Esparta (foto del autor, 2004)

en toda guerra y recibir de ella su forma de gobierno.

Desde el 404 al 371 Esparta fue el estado griego más poderoso, pero esa situación permitió el surgimiento de Tebas, que la derrotó en el 371 en la batalla de Leuctra. Atenas y Esparta se aliaron contra Tebas y la derrotaron en Mantinea, en el 362 a.C. siendo derrotadas por Filipo de Macedonia, en Chaeonea, en el 338 a.C. Poco después surgiría Alejandro el Magno, quien daría inicio al llamado periodo helenista.

En el siglo IV a.C. Atenas reconstruyó su flota, pero ésta ya no tenía el objeto de contribuir a la edificación de un imperio sino el asegurar la supervivencia de la cuidad a través de tres funciones primarias: a) proteger las rutas del grano proveniente del Mar Negro, b) resguardar las costas del Ática, y c) amenazar el comercio enemigo en tiempos de guerra[41].

Conclusiones

La prolongada guerra entre las ciudades griegas encabezadas por Atenas y Esparta deja lecciones en muchos aspectos estratégicos. El primer campo a analizar es el político, donde el enfrentamiento entre dos sistemas de gobierno fue el telón de fondo del conflicto. En el caso ateniense, el complejo sistema democrático, en el que diversos líderes políticos buscaban convencer a la asamblea, se prestó al surgimiento de ofertas demagógicas que empujaron a los atenienses a tomar decisiones equivocadas, como la invasión de Sicilia. En el caso espartano, la rigidez de su gobierno oligárquico le permitió conducir operaciones militares eficaces, pero tardaron mucho en adecuarse a la forma de plantear la guerra de los atenienses y sus aliados, y cuando finalmente los derrotaron se mostraron incapaces de mantener su supremacía.

Podemos percibir, asimismo, que la estrategia militar ateniense tiene tres momentos. El primero, planteado y liderado

41. Josiah Ober, "Public opinion and the role of Sea Power in Athens, 404-322 B.C.", Daniel Masterson (editor), Naval History, The Sixth Symposium of the U.S. Naval Academy (Wilmington, Delaware, Scholarly Resources Inc., 1987), pp. 26-31.

por Pericles, es defensivo-ofensivo. El segundo responde a los planteamientos de los radicales que asumieron el poder a la muerte de Pericles, e implica un planteamiento ofensivo, con un endurecimiento de condiciones sobre los aliados y un deterioro en la observancia de las normas de la guerra imperantes. Esta etapa alcanza su culminación con la desastrosa expedición a Sicilia, operación militar que a todas luces no resultaba factible con los medios disponibles por los atenienses. El tercer momento corresponde a la desesperada lucha defensiva-ofensiva que Atenas emprende luego del desastre siciliano, sacrificando incluso el sistema democrático. Si bien en esta etapa logra mantener un relativo control del mar, debe enfrentar a una Esparta y a sus aliados que han comprendido donde reside finalmente el centro de gravedad de su contrario.

En contrapartida, la estrategia espartana es errada en un primer momento, pues asume la guerra bajo los patrones usuales en el mundo griego, sin percatarse que Atenas está innovándolos al optar por encerrarse tras los muros largos y no dar batalla campal. Durante tres años los espartanos mantendrán esta propuesta operacional, cuyos logros no corresponden a sus objetivos políticos de destruir el imperialismo ateniense. Poco a poco se percatan que deben disputar a sus enemigos el control de las líneas de comunicaciones marítimas, pues allí es donde reside su centro de gravedad. Demoran en adecuarse a esta nueva forma de lucha, complementándola con una hábil campaña para conseguir que Atenas pierda a sus aliados. En los años finales de la guerra los espartanos han logrado su objetivo y son capaces de disputarle a Atenas el control del mar.

Las operaciones llevadas a cabo durante esta guerra contienen todos los elementos que hoy analizamos en un curso de estrategia. El quiebre de la voluntad de lucha de uno y otro bando está presente en tanto se sienten amenazados en su centro de gravedad. En el caso ateniense es el control de las líneas de comunicación, en el caso espartano en el reducido número de espartiatas que componen su población (como lo demuestran los pedidos de paz tras la caída de Pilos).

La guerra presenta finalmente un aspecto que resulta sustantivo en todo conflicto: la gran influencia que ejerce sobre sus conciudadanos y sus tropas la personalidad de los líderes políticos y militares en uno y otro bando, y la forma como los objetivos políticos y militares se concatenan. Esto, en última instancia, sigue siendo quizá la lección más importante de este conflicto.

CONSTRUCCIONES NAVALES






REPARACIONES NAVALE



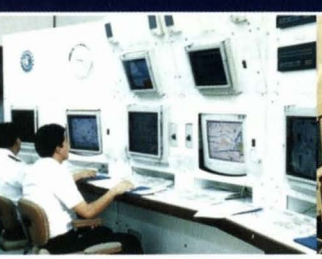
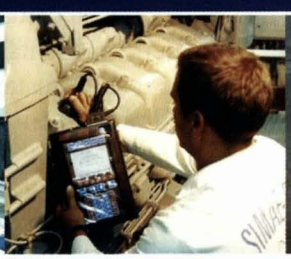



INGENIERÍA METAL MECÁNICA






SISTEMAS DE ARMAS Y ELECTRÓNIC




SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES
DESDE 1845

Av. Contralmirante Mora 1102 Call
Telf. (511) 41311
Fax: (511) 41311
E-mail: gcomercial@sima.com.
Web: www.sima.com.

SIMA-CALLAO	SIMA-CHIMBOTE	SIMA-IQUITOS
Av. Contralmirante Mora 1102 Callao Telf. (511) 4131140 / 4131129 Fax: (511) 4131130	Av. Los Pescadores 151 Zona Industrial 27 de Octubre Chimbote Telf. (043) 350722 Fax: (043) 350725	Av. La Marina 1177—Puncha Iquitos Telf. (065) 251070 Fax: (065) 251986

Conversaciones con un héroe de Normandía

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Winston S. Churchill en su obra *Triunfo y Tragedia* referida a la segunda guerra mundial expresa en el capítulo I, "El día D" lo siguiente : *"los largos meses en que preparamos y planeamos la mayor operación anfibia de la historia, terminaron el día D, seis de junio de 1944. Durante la noche anterior zarparon las grandes Armadas de convoyes con su escolta sin que el enemigo lo supiera, a lo largo de los canales despejados, desde la isla de Wight hasta la costa de Normandía (...). En las veinticuatro horas del 6 de junio, los aparatos aliados hicieron más de 14.600 salidas".*

Entre los miles de jóvenes que llevarían a cabo el desembarco, tengo la fortuna de conocer a uno de ellos, hoy destacado miembro del directorio de la Asociación Cultural Peruano Británica y vicepresidente de su Comisión Cultural, quien accede a nuestras páginas de la Revista de Marina al haber conversado respecto a su experiencia en aquel desembarco que tanto significa en su vida personal y que tanto significó en la historia de la humanidad.

El formidable equipo estratégico de la operación "Overlord" estuvo constituido por el General Dwight Eisenhower, el Mariscal del Aire Sir Arthur Tedder, el Almirante Sir Bertrán Ramsay, el Mariscal del Aire Sir Strafford Ligh Mallory y el General Bernard Montgomery. De estos cinco hombres cuatro eran británicos y uno de ellos, el General Montgomery, un combatiente legendario. Jimmy Birkbeck se refiere a lo que significaba en las filas británicas Montgomery, llamado a menudo por su estatura física

"el pequeño Monty". Expresa que era una leyenda viva, irlandés oriundo de Ulster, un soldado religioso, que nunca bebió ni fumó, que exigía mucho en lo físico, marchas y gimnasio, en alguna ocasión y cuando iba a iniciar Montgomery una reunión de Estado Mayor y alguien por ahí fumaba o tosía expresó : "no se fuma ni se tose", luego autorizó: "*dos minutos para toser, luego cesan las toses durante veinte minutos, luego un minuto de tos autorizado*"...

Bernard Montgomery irlandés del norte había nacido el 17 de noviembre de 1887, tenía entonces 56 años de edad y era admirador de Oliver Cronwell. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial ostentaba el grado de Mayor General. El 18 de agosto de 1942 es nombrado Comandante del VIII Ejército de Egipto, dos meses después atacaría y derrotaría al Afrika Korps –del no menos famoso General Erwin Rommel bautizado "El zorro del desierto"– en el Alamein. Gustaba Montgomery de aislarse, sólo hablaba con sus oficiales de Estado Mayor, hombre austero vivía en un remolque rodeado únicamente de sus ayudantes.

Eisenhower ponderaba mucho a este vencedor del Alamein. "Ike" Eisenhower en circunstancias de viajar de Londres a Washington pidió a "Monty" que estudiara la operación "Overlord", hasta entonces el plan de asalto consideraba un ataque inicial en un frente compuesto de tres divisiones. Montgomery por entonces comandante de VIII Ejército viajó a Londres el 2 de enero de 1944, estudió el plan de operaciones y sugirió cinco divisiones lo que fue aprobado desde Washington por "Ike". El 13 de enero éste arribó a Londres y al día siguiente se iniciaron los preparativos para la invasión bajo nuevas consideraciones. Es interesante anotar que entonces se varía la fecha inicialmente considerada el 1 de mayo aplazándose por lo menos un mes, se estudian obviamente las condiciones meteorológicas para la nueva fecha, mareas, Luna, etc.

El cuartel general de Eisenhower estaba situado en Bushey Park, era el llamado SHAEF *(Supreme Headquarter Alied Expedicionary Force)*, este contingente de trabajo estaba compuesto por 30.000 funcionarios entre militares y civiles. Se ha calculado que por cada contingente de 700 hombres combatientes en el primer asalto, 1.000 personas trabajaron en el SHAEF.

Sorprende lo escueto de la misión que recibe Eisenhower: "*Penetrará Ud. en el continente europeo y después en coordinación con las demás naciones aliadas iniciará operaciones que conduzcan hasta el corazón de Alemania y le permitan destruir sus fuerzas armadas*".

El Almirante Sir Bertran Ramsay estuvo a cargo del plan de transporte de las fuerzas aliadas a través del Canal de la Mancha; en el concepto de la operación estaba que las primeras divisiones de asalto establecían la cabeza de puente y luego empezaría el pase de una fuerza de 26 a 30 divisiones lo más rápido posible. Notemos que no se podían utilizar todos los buques al mismo tiempo, había que pensar en: cargar combustibles, suministros, reparaciones, inspecciones, etc.

Creó Ramsay la oficina Turco *(Turn Control Organization)* con el fin de organizar y controlar las rutas de los buques. Otra oficina llamada Buco *(Build-Up Control Organization)* se encargaba de las necesidades netamente militares y el tonelaje disponible buque a buque.

Ramsay tenía también a su cargo el bombardeo de la costa enemiga por cañoneo naval, esta operación empezó el día D a la hora H menos 40 minutos. Los acorazados apuntaban sobre los 15.000 metros, obuses perforantes de 356 y 380 contra baterías fijas y obras fortificadas, los cruceros y destructores utilizando su artillería de mediano calibre tuvieron como objetivo la defensa de playa poco antes del desembarco de las tropas.

El bombardeo aéreo contó entre otras plataformas principales las fortalezas volantes: "Lancaster", "Halifax" y "Liberator" a cargo de pilotos británicos y norteamericanos, esto se inició el día D poco después de la 00:00 horas. Se calcula que entre la hora H-30 y H-35 los bombarderos pesados lanzaron aproximadamente 2.000 toneladas de bombas. Constituye ya leyenda aparte de la Segunda Guerra Mundial el desempeño de los jóvenes aviadores en máquinas tipo caza y cazabombarderos, hombres que han inmortalizado aviones de los aliados como el Spitfire y el Mustang entre muchos otros.

Recordemos que en un desembarco de estas características las unidades navales de transporte van y vienen y si bien el amunicionamiento se hacía en Inglaterra con gran rapidez, se decidió que en determinados puertos se contara con verdaderos "paquetes" consistentes en cargamentos completos de munición por tipo de buque; al llegar el buque a puerto prácticamente era abordado por el "paquete", a lo que podríamos hoy considerar con cierta imperfección un contenedor.

Dentro de la feroz problemática –que en el presente artículo sólo se espiga someramente– estaba el hecho de la gran frecuencia de disparo de los cañones, lo que exigía el cambio de las cañas, operación que se dispuso en arsenales del norte de la isla, consideremos en esto que se contaba con unidades cuyos cañones eran también de grueso calibre.

Al igual que los comandos británicos, Birkbeck no escatima mérito alguno a Dwight Eisenhower y si bien considera el gran esfuerzo logístico estadounidense y el invalorable aporte de sus hombres, opina con patriótico orgullo que la operación "Overlord" pudo ser conducida por Montgomery.

El 7 de abril de 1944 tuvo lugar en la escuela de Saint Paul en Londres la exposición del proyecto del plan de asalto de las tropas terrestres que Montgomery presentaba a Eisenhower. Cubría éste una porción de costa de 100 kilómetros desde la desembocadura del río Orne (prácticamente al este de la zona Sword) hasta más allá de la desembocadura del río Vire (con desembocadura al este de la zona de Utah). Este planeamiento lo había trabajado Montgomery con su Estado Mayor en el cuartel general del 21 Grupo de Ejércitos.

Los británicos debían conquistar pues con cierta rapidez la cabeza de puente

que iba por el sur hacia Caen, que es zona de llanuras apta para operaciones de la aviación. Fuerzas americanas maniobrarían en demanda de conquistar Cherburgo, lo que según Montgomery supondría aproximadamente dos semanas como plazo hasta lograr el objetivo. Británicos y canadienses desde el sector de Caen y luego el oeste con apoyo de los ejércitos americanos de Bradley convergerían en el esfuerzo para enrumbar en gran conjunto al sur hasta el Loira, después en rumbo sureste al Sena y París.

Es un hecho que Inglaterra debió soportar en solitario durante mucho tiempo el esfuerzo de guerra frente a una Alemania que parecía invencible, cuesta hoy imaginarse lo que debió ser una ciudad constantemente bombardeada por cientos de aviones que descargaban sobre Londres, especialmente, miles de toneladas de bombas. Estos bombardeos eran generalmente nocturnos, pero el asedio era constante y no olvidemos el famoso cañón alemán Bertha que disparaba desde el continente hacia la isla.

Recapitulando, el área costera entre Cherburgo y Caen fue cubierto por cinco playas de desembarco, constituidas en el objetivo planteado a las fuerzas de asalto aliadas.

El sector americano cubrió las denominadas zonas de Utah, Puente Du Hoc y Omaha mediante la IV división reforzada y VII cuerpo que tomaron a su cargo la zona de Utah. El Comando de Rangers atacó Puente Du Hoc. La I división reforzada y el V cuerpo desembarcaron en Omaha.

El sector británico constituido por el II ejército británico subdividido por la 50 división y el 20 cuerpo lo hicieron a su vez sobre el área Gold. El I cuerpo y III división canadiense enfrentaron parte del área Gold y la playa Juno. La III división británica desembarcaría en Sword.

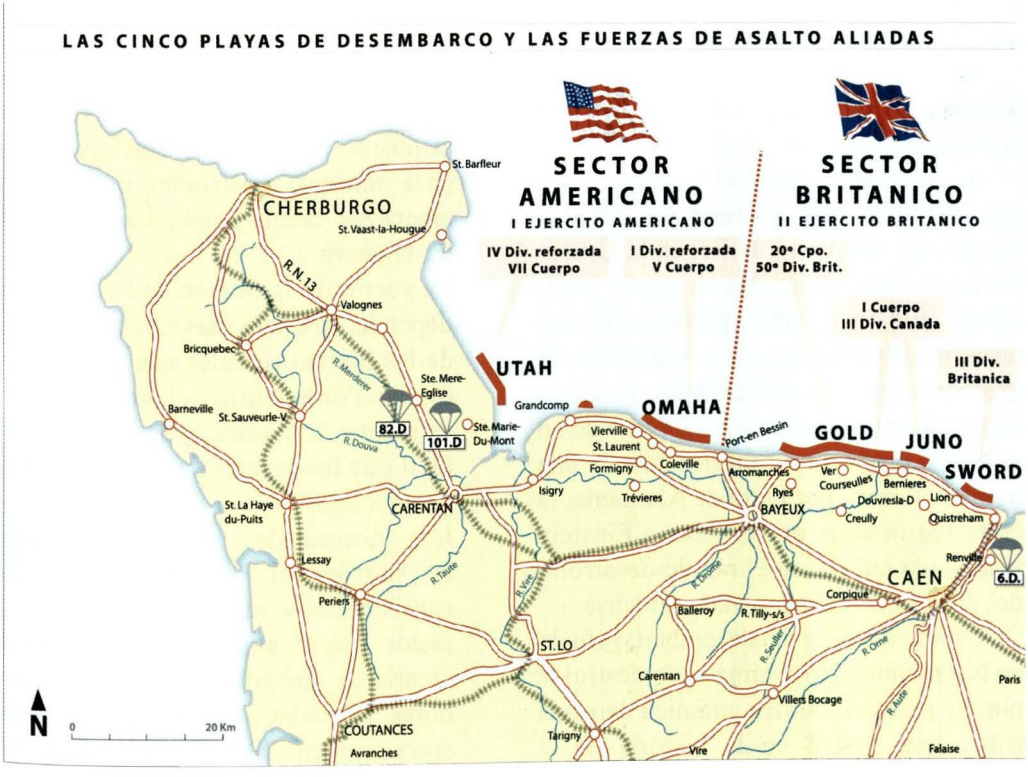
Un importante libro de Georges Blond intitulado *Desembarco en Normandía* destaca que el 7 de abril de 1944 Montgomery había declarado que "*Una vez establecido firmemente en tierra, mi plan consiste en amenazar con una penetración por el flanco este, es decir por el sector de Caen. Así conseguiré atraer a ese sector las principales reservas enemigas. La fijaré allí, utilizando para ello los ejércitos británicos y canadienses. Entonces abriré brecha por el flanco oeste utilizando los ejércitos americanos mandados por el General Bradley*". Esta aseveración sintetiza lo que hasta aquí hemos venido detallando.

El ingeniero James Birkbeck quien conformó el II ejército británico en el asalto a la playa Gold expresa que la estrategia de Montgomery tuvo dificultades en el apoyo que debió recibir por parte de las fuerzas combatientes en Omaha –el vector convergiendo desde ese sector hacia el británico desde el oeste–, pero Omaha resultó siendo el sector más castigados para la fuerza de ofensiva, allí la muralla defensiva alemana fue altamente eficiente, lo que se tradujo en graves pérdidas para los americanos y consecuentemente ello influyó en el planeamiento estratégico de Montgomery.

Es conocido que el mal tiempo conspiró sustantivamente contra los

planes de los incursores, James Birkbeck expresa que en el mismo momento de desembarco, es decir, en el mejor momento las olas tenían una altura de dos metros. Los británicos –y este es un punto de extraordinaria importancia, lo dice así nuestro entrevistado–, realizaron el asalto utilizando tanques con orugas y otras máquinas cuyas características de construcción eran adecuadas al terreno sobre el cual se darían los desplazamientos de las tropas, habida cuenta la diferente composición del suelo y también los obstáculos ingenieriles a vencer en demanda de enfrentar la llamada Muralla del Atlántico. Los buques arriaban sus plataformas y de inmediato las máquinas arribaban a las playas lo que daba, con la potencia ofensiva del tanque de guerra, protección a las tropas. Destaquemos aquí que el desembarco en el sector americano (Omaha y Utah) se realizó mediante nuestras conocidas lanchas con plataforma rebatible de tan común uso en la Marina.

Continúa el ingeniero Birkbeck precisando: "*Cada buque de desembarco conducía seis tanques con su propia dotación, tropas de asalto e ingenieros de combate*". Con la proverbial sencillez que caracteriza a James Birkbeck, protagonista que nos da su versión de primera mano de lo sucedido en Normandía, cuenta un episodio personal en plena acción: "*Uno*



de los tanques, que venía a continuación del mío, quedó sin propulsión, se apagó el motor, desembarqué del mío y enganché con un cable el tanque que venía –como lo he contado detrás del nuestro–, es decir continuamos nosotros, remolcando a la unidad compañera, y detrás de ésta la fila de tanques que desembarcaban de cada buque". Afirma que no recuerda el tiempo que le insumió esta tarea, que sin embargo en plena acción de desembarco debe habérsele hecho una eternidad hasta retornar a su unidad.

Ingeniero Birkbeck, ¿cuál es el sonido de la guerra?

Un infierno que mata, mutila y trauma, ¿puede haber algo más terrible que hombres matándose unos a otros?.

El Día D acaecía dos años y medio después del ataque japonés a la *base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, hecho éste que determinó el ingreso de Estados Unidos de América a la Segunda Guerra Mundial. Dos años antes de aquel 1941, Albert Einstein había participado con otros físicos notables en la redacción de una carta dirigida al Presidente Franklin Delano Roosevelt donde le advertía de un probable proyecto de fabricación de una bomba atómica por parte de Alemania, la carta fue firmada por el mismo Einstein y sin duda influyó en el rápido desarrollo del programa nuclear estadounidense.

Un año después del desembarco aliado en Normandía, Hiroshima sería destruida por la primera bomba atómica lanzada sobre una ciudad en la historia de la humanidad, era el 6 de agosto de 1945 y el saldo en vidas humanas fue de 80.000 personas. El 9 de agosto del mismo año, otra ciudad japonesa, Nagasaki, sería blanco del segundo artefacto nuclear.

- "Pearl Harbor sin películas", *Revista de Marina,* abril – mayo – junio 2001 (primera parte) y julio – agosto – setiembre 2001 (segunda parte)

Invirtiendo los dos últimos dígitos de 1945 acudimos al año 1954, era mayo y en unas palabras que justamente Einstein dirige a estudiantes norteamericanos, expresa:

- "Las últimas generaciones nos han dado una ciencia altamente desarrollada y una técnica, en calidad de don extraordinariamente valioso, que proporciona las posibilidades de la liberación y del embellecimiento de nuestra vida: un don jamás ofrecido a las anteriores generaciones. Pero al mismo tiempo, este don involucra para nuestra existencia, peligros y amenazas como jamás han existido hasta ahora.

La suerte de la humanidad civilizada depende, en grado más alto que nunca, de las fuerzas morales que ella puede evocar. Por esta razón el problema que se plantea a nuestra época no es más fácil que los resueltos por las últimas generaciones.

Las necesidades que experimenta la humanidad en elementos de subsistencia y bienes de uso diario, puede ser satisfecha, pues para crearlo se necesita una inversión de horas de trabajo mucho menor que anteriormente. Pero, en cambio, el

problema de la distribución del trabajo y de los bienes producidos, se hizo más grave y más difícil de ser resuelto. Todos sentimos que el libre juego de las fuerzas económicas, la tendencia desordenada y desenfrenada por las posesiones y el poder por parte de los individuos aislados, ya no conducen de manera automática hacia una solución tolerable del problema. Se necesita una estudiada ordenación de la producción de bienes, de la inversión de la fuerza de trabajo y de la distribución de las mercaderías producidas, para evitar la exclusión amenazadora de fuerzas valiosas y productivas, y el empobrecimiento y embrutecimiento de grandes masas de población.

(...) ¿De quienes podrían surgir las fuerzas para esta clase de desarrollo espiritual? Sólo de aquellos a quienes se ofrece la posibilidad de fortificar su espíritu en los años juveniles mediante el estudio asiduo y de poner en libertad sus aspiraciones espirituales. Así los contemplamos nosotros, los mayores, a ustedes, los jóvenes, con la esperanza de que, armados con sus mejores fuerzas, persigan y logren aquello que nosotros no hemos podido".

- "Los discursos del poder". Liliana Viola, julio 2000. En *A favor del desarme, Albert Einstein en Estados Unidos de América*, mayo 1954.

¡HAZ REALIDAD TUS SUEÑOS!
PORQUE LLEGÓ EL PRÉSTAMO QUE ESPERABAS

con una tasa de 16.50% TIEA*

EXCLUSIVA PARA LA FAMILIA NAVAL

Préstamos de hasta S/. 75,000.00**

¿QUÉ REQUISITOS NECESITAS?

- (02) Copias y original del sobre de pago del último mes.
- (02) Copias DNI y CIP.
- (02) Copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de Combustible al banco (sólo para Firmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Firmar Combustible.

Término de campaña 31 de agosto de 2007

Visita nuestra red de agencias o llámanos

0-800-00-222 LÍNEA GRATUITA

Ingresa a: www.bancomercio.com

Oficina Principal: Av. Canaval y Moreyra 454, San Isidro

- OFICINA DE INFORMACIÓN BAZAR NAVAL
  DIRECCIÓN DE BIENESTAR DE LA MARINA
  Av. Venezuela s/n - Alt. Cuadra 34 - San Miguel
  Telf. 5136025 Cel. 9038-4614 RPM #302359
  Anexo Naval - 4813
- BASE NAVAL DEL CALLAO - DIABASTE
  Cel. 9639-4133 RPM #999458
- ESTACIÓN NAVAL - LA PERLA
  Cel. 9639-3681 RPM #999450
- AGENCIA AREQUIPA
  Cel. (054) 956-2587 RPM #250362

BANCO DE COMERCIO

Siéntete en familia

Ejemplo de simulador:
Si por ejemplo, el 22/05/2007 se desembolsa un préstamo por convenio FINMAR de S/. 10,000 a 24 meses, a una TIEA de 16.50% al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de julio y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/08/2007 siendo su cuota total de S/. 499.21. (Para la 1era cuota: Capital S/. 182.18, Interés: S/. 314.53 y Gasto por Portes S/. 2.50). Plazo hasta 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 Plazos superiores a 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 y Comisión por Portes S/. 4.0 Para este ejemplo, la tasa de Costo Efectiva Anual de 17.02%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al plazo y monto solicitado. En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20% Es decir, que para la cuota S/. 499.21, considerando 30 días de vencido, el interés compensatorio sería de S/. 6.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 513.24. Estas Tasas se cobran a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. TIEA: Tasa de interés efectiva anual en base a año de 360 días Para mayor información puedes consultar en el tarifario en la plataforma de Atención al cliente o en nuestra Página Web. La difusión de información se realiza en conformidad con la Ley Nº 28587 Resolución SBS Nº 1765-2005. * Tasa de interés Efectiva Anual ** Sujeto a Evaluación crediticia.

Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada Peruana

Vicealmirante (r)
Alberto Indacochea Queirolo

A Germán Castillo lo conocí en el concurso de admisión a la Escuela Naval del Perú en febrero de 1935. Fue de los escogidos; yo tuve que esperar el año siguiente. Ya mostraba las condiciones especiales que lo acompañarían toda la vida: honradez, carácter fuerte, decidido, imaginativo, de gran valor y decente en todos sus actos.

Nació el 3 de noviembre de 1917. Ingresó como cadete el 12 de marzo de 1935 y se recibió como Alférez de Fragata el 28 de diciembre de 1940. Ascendió hasta el grado de Capitán de Fragata en 1953 y solicitó su pase a la situación de retiro el 25 de octubre de 1957.

En el primer año de la Escuela Naval fue seleccionado junto con otros tres compañeros para seguir el curso regular de Cadetes en la Escuela Naval de la República Argentina, en la cual se graduó con honores. Conoció entonces a Vicki, la distinguida compañera que le alegró la vida y le dio hijos magníficos,

Todos los que lo conocimos en época temprana le tuvimos aprecio y simpatía, en particular porque, durante el Conflicto con el Ecuador de 1941, ejerciendo el comando de una patrullera que formaba parte de la Flotilla de Patrulleras que operaban en los Esteros del Norte, departamento de Tumbes, con estación en la Base Naval "El Salto", protagonizó una acción naval muy destacada, que describiré más adelante. Fue ascendido a Teniente Segundo por esta acción de armas, ganando una antigüedad jerárquica superior a dos promociones de oficiales anteriores a la suya.

Retornando a sus años de juventud, de regreso a la Patria, después de culminar sus estudios en la Escuela Naval Militar Argentina, el Comando de la Marina lo designó como Jefe de Disciplina de nuestra Escuela Naval; lo acompañaron también sus tres compañeros de escuela. Dejaron estos oficiales un marcado estilo de buena conducta y ética en varias promociones. Posteriormente tuvo embarques en varios buques y ya con el grado de Capitán de Fragata recibió el comando de un destructor, el que operó con habilidad y destreza. Al término de su comando dejó una dotación muy bien entrenada.

Fue nombrado Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, en la que se hallaban diversas dependencias, tal vez la más importante fue la Escuela de Reclutas, en la que se daba la formación inicial anual de los Contingentes Navales, los que serían los próximos tripulantes de la Escuadra y Dependencias en tierra. Emprendió como siempre, este desafío con el empuje y energía que lo caracterizaban.

Es importante señalar las razones que lo llevaron a pedir su pase a la situación de retiro en 1957.

Ya hemos mencionado que protagonizó una acción de armas cuando comandaba una patrullera en los Esteros del norte, durante el conflicto con el Ecuador. En circunstancias que realizaba un patrullaje de rutina, se encontró frente a frente con una patrullera ecuatoriana; se lanzó al ataque disparando la ametralladora montada a proa de la embarcación. La nave ecuatoriana hizo un giro de 180 grados, enrumbó rápidamente contra la ribera y varó; el comandante y la tripulación fugaron al monte dejando su buque en manos del Alférez Germán Castillo y su tripulación, quienes le dieron remolque y la llevaron a la Base Naval El Salto.

Esta acción le valió el ser ascendido al grado de Teniente Segundo, lógicamente y con toda justicia. La consecuencia natural fue que ganó un puesto de antigüedad superior a los oficiales más antiguos en el grado de Alférez en ese momento.

La patrullera capturada constituía un trofeo valioso, pero el Comando no lo apreció así; fue puesta debajo de un área sombreada del Arsenal Naval, olvidada durante años y se fue destruyendo progresivamente hasta su desaparición total.

Vale la pena señalar aquí las grandes irregularidades que se cometieron en el otorgamiento de ascensos en la Fuerzas Armadas en este conflicto de corta duración.

Cada Instituto gestionó en forma distinta los ascensos de su personal. El Ejercito y la Fuerza Aérea ascendieron a los miembros de sus instituciones que estuvieron en el frente, a los que tuvieron alguna acción o estuvieron cerca y además a muchos que simplemente servían en oficinas en el Norte y aun en Lima, y además se les concedió una gratificación permanente con carácter adicional de pensión.

La Marina solo ascendió a unos cuantos que estuvieron cerca de acciones efectivas. En cambio a las tripulaciones de la Escuadra que patrullaron durante 5 años frente a las zonas petroleras cerca de la entrada del Golfo de Guayaquil, tanto

durante el conflicto con el Ecuador como durante la Segunda Guerra Mundial.

Este tratamiento injusto provocó grandes decepciones en nuestro personal. Está pendiente el juicio histórico de estos actos. Personalmente considero que nuestra Marina no debió permitirlo.

En Octubre de 1957, en el proceso de selección para el ascenso a Capitán de Navío, se excluyó al Comandante Germán Castillo Zapata por considerar la Junta de Selección que estaba muy adelante de los oficiales aptos en ese momento y que era conveniente que esperara a que su promoción estuviera en esa condición para ascender con ellos.

Este acto injusto provocó que presentara su solicitud de pase a la situación de retiro, reacción natural ante la situación planteada, que su dignidad y honor no podían aceptar. Perdimos un oficial en actividad, de una calidad y prestancia que lo proyectaba para que en su momento, fuera un Comandante General de la Marina de Guerra de primera.

Ya en el retiro emprendió, durante años, actividades muy interesantes que le dieron gran experiencia en el campo marítimo en general y particularmente en el comercio marítimo, agencias marítimas, etc.

Cuando fundamos el Instituto de Estudios Histórico Marítimos que reemplazó a la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú del Centro Naval y, tiempo después, creamos la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos para cubrir los estudios de investigación en el campo estratégico, actividad indispensable para determinar el presente y futuro marítimos, el Instituto requería de personas idóneas que colaboraran en esta área.

El primer Presidente de esta Comisión fue el Vicealmirante Luis Vargas Caballero. Conformó la Comisión con los Miembros de Número y Miembros Colaboradores que convocó. Uno de ellos fue Germán Castillo Zapata, amigo personal muy cercano desde los años que estuvieron juntos en la Escuela Naval. Fue el comienzo feliz de la relación de Germán con nuestro Instituto.

Participó en varios de los trabajos que se hicieron en esa época. Teníamos diversas inquietudes; entre otras, la necesidad de que el Estado Peruano contara con una Política Marítima.

Los múltiples asuntos relacionados con las actividades marítimas son tratados tradicionalmente en los diversos sectores de la actividad nacional: ministerios, asociaciones, instituciones nacionales públicas y privadas, sindicatos, etc., en forma completamente separada sin formar un conjunto interrelacionado. El Estado, los empresarios y los trabajadores no han promovido una política coordinadora y propiciadora de la armonía del conjunto, para evitar las superposiciones, omisiones y descoordinaciones ni han suplido la ausencia de normas necesarias para el Desarrollo Marítimo, como parte del Desarrollo Nacional. Se requieren políticas apropiadas.

En los largos años que ejercí la Vice-Presidencia del Instituto y en el período de mi pase por la Presidencia, conversé con Germán muchas veces para que aceptara ser presentado como Miembro de Número del Instituto. Germán, pretextando no

tener condiciones para escribir sobre un tema histórico, requisito necesario para ello, declinó la propuesta. Nuevamente aparece la modestia de Germán, la que nos privó de contar con él como Miembro de Número.

Desde los años noventa un comité del la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos ha trabajado sobre la Política Marítima. Se han hecho dos publicaciones, se han realizado seminarios y exposiciones sobre el tema y finalmente se preparó una actualización con el título de "Propuesta de Política Marítima", con la importantísima participación de Germán con sus aportes de conocimientos y experiencias y su intervención activa permanente durante los últimos cuatro años en que quedó el proyecto terminado, listo para su edición y publicación.

Con mucho dolor el equipo recibió de él la noticia de tener una grave enfermedad. Durante varias de nuestras últimas reuniones de trabajo, comenzaba informándonos del progreso de su tratamiento y su estado de ánimo, dispuesto a continuar trabajando, demostrando el gran coraje que lo caracterizaba, un gran coraje, increíble coraje. Llegó el momento en que ya no podíamos reunirnos más. Un día, no hace mucho, recibimos la noticia de su fallecimiento; no nos pudimos despedir de él. Dejó todo dispuesto con su familia, y sus cenizas fueron encomendadas al mar en la bahía del Callao frente a la Escuela Naval. Fui invitado a participar en este acto, tan doloroso como emotivo. Deseo expresar mi admiración por su esposa y sus hijos, por la gran entereza y valor que demostraron en este acto.

Se nos fue Germán. Nos ha dejado un gran vacío, y se fue sin ver el final del trabajo que habíamos realizado con su valiosísima participación. Pero deja un ejemplo de todas las virtudes y méritos que someramente he mencionado.

Mantenimiento predictivo en los motores de aviación

Capitán de Corbeta
Alfonso Ulloa Encabo



Personal Técnico efectuando Mantenimiento en el Taller de Motores de Turbinas de Gas del Arsenal Aeronaval.

Ver una aeronave surcando los cielos se ha convertido en una acción permanente y normal para el hombre, incluso para algunos el traslado en avión reviste de un carácter de asiduidad y son muchas las horas que se pasan en el interior de un fuselaje. Esta normalidad deviene apoyada en los altos niveles de seguridad ofrecidos por la aviación actual, en la que los accidentes son cada vez más extraños y, en general, no responden a fallas técnicas. No obstante, la seguridad y comodidad que ofrecen los aviones esconden miles de horas de trabajo de cientos de ingenieros, técnicos y mecánicos y un elevado costo económico asumido por los operadores para realizar un correcto y constante mantenimiento de sus equipos y, sobre todo, de sus motores.

Actualmente, los *Motores de turbina a gas*, son el principal tipo de planta propulsora para los aviones de transporte de pasajeros en medianas y largas rutas, debido a su bajo consumo específico de combustible con relación a la gran potencia o empuje que entrega.

Durante la operación de estos motores se debe tener en cuenta que su confiabilidad no está del todo garantizada si es que no cumplen con una propiedad importante, que por diseño tiene todo Motor de Turbina de Gas, que es la *Inspeccionabilidad*, que permite tener acceso a diversos sectores críticos del motor que podrían estar dañados después de haber vencido su recurso técnico horario o calendario, debido a procesos de desgaste por fatiga, fatiga térmica,



Medidor de Temperaturas TT1200A.

desgaste ante el rozamiento, corrosión, erosión, etc. Durante estos procesos de desgaste, ocurren procesos irreversibles en la variación de las propiedades del material, los cuales ocasionan la aparición y desarrollo de fisuras y destrucción de los elementos del motor.

Un aspecto comúnmente mal entendido por los mecánicos especialistas, acerca del control de los parámetros funcionales y operacionales, es que la simple observación visual de parámetros aparentemente buenos en un momento determinado, no es suficiente para una predicción de buen funcionamiento en las siguientes horas. Es necesario emplear un programa de monitoreo de parámetros dentro de las 100 horas después de una inspección de la sección caliente (HSI) u *Overhaul* para poder calificar para una extensión del TBO y debe ser recopilada y evaluada en forma continua y esmerada para que, mediante el empleo de un programa computarizado, proporcione información sobre diferentes indicadores de mal funcionamiento del motor.

Aun así, es posible que este programa predictivo no detecte otros problemas del motor tales como corrosión por sulfatación de los alabes, daño por impacto o erosión, rajaduras internas y externas de alabes fijos y móviles, ejes y anillos que no pueden ser detectados con un boroscopeo.

Existen métodos para monitorear y evaluar la condición de los motores. Estos se realizan mediante programas computarizados que analizan los parámetros del motor mediante curvas de performance, las cuales se interpretan y comparan con las curvas características de cada motor, para poder luego de ello, diagnosticar alguna tendencia que determine la probabilidad de fallas futuras.

En un programa de mantenimiento la palabra *Confiabilidad* tiene una definición precisa, es la probabilidad de que un sistema o parte de un equipo funcione exitosamente sin falla por un periodo determinado de tiempo cuando es usado bajo condiciones específicas de operación. Esta herramienta asegura el análisis y vigilancia continua de la efectividad de un programa de mantenimiento, con el propósito de asegurar una operación segura y confiable con el máximo de ahorro de recursos económicos.

Bajo condiciones extremas de baja utilización (horas mensuales) conjuntamente con una operación continua en atmósferas de agua salada, mucha arena o ambiente contaminado, el motor puede necesitar el *Overhaul* antes del tiempo de vida recomendado por el fabricante.

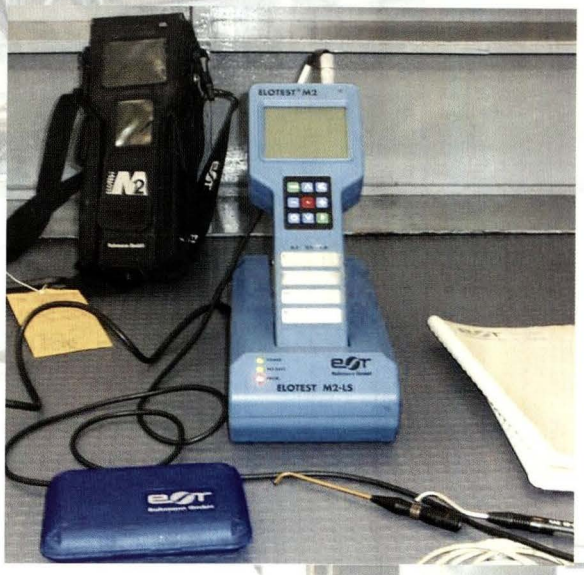
Para incrementar el tiempo entre Overhaules (TBO) de los motores

de aviación es necesario utilizar un mantenimiento predictivo para una correcta toma de decisiones, mediante el monitoreo de algunos de los parámetros del motor. Estos métodos pueden ser análisis vibracional, análisis de corriente, ultrasonido, análisis espectométrico de aceite, termografía y boroscopio

El análisis vibracional proporciona información de los equipos rotativos y, por lo tanto, es la mejor base para soportar un enfoque predictivo. La vibración se produce por una fuerza de excitación y mediante esta prueba se puede determinar las causas de ésta.

Los motores de aviación tienen un número de componentes dinámicos que son operados a una velocidad definida, una vibración característica será observada a una frecuencia apropiada y al no contar con este método predictivo no es posible determinar si el motor está operando correctamente.

En resumen, si no se cuenta con un método de mantenimiento predictivo que permita el monitoreo de los motores de aviación, es necesario y de carácter obligatorio cumplir con ciertas exigencias técnicas mínimas durante el tiempo de vida seguro de un motor, como son las inspecciones periódicas y, sobre todo, los overhaules para evitar que la curva de operación pase de la zona segura a la zona de daños en masa, que afectaría peligrosamente la seguridad de vuelo.



Medidor de Espesor y Rajaduras Internas del Motor ELOTEST M-LS.

FORZA

SEGURIDAD CORPORATIVA

Calidad y Beneficio
con toda Seguridad

Nuestros Servicios:

- Protección de Instalaciones
- Protección Personal
- Seguridad para Eventos Especiales
- Asesorías en Seguridad Integral
- Certificación de la Conducta
- Comportamiento de Personas: OPALO







ISO 9001 : 2000
Certificate Number: 70345

ISO 14001 : 2004
Certificate Number: 40278

OHSAS 18001 : 1999
Certificate Number: 40279

DGAC Direccion General de Aeronautica Civil

BASC
BUSINESS ALIANCE FOR SECURE COMMERCE

El Polo 843 El Derby Surco Lima 33 Perú
Telf: (511) 610-3030 Fax: (511) 436-7987
E-mail: seguridad@forza.com.pe
www.forza.com.pe

Actualidad Naval Mundial

Capitán de Navío
José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata
John Rodriguez Asti

ARABIA SAUDITA
Evalúa la adquisición de destructores *Tipo 45*

El gobierno de Arabia Saudita está negociando la compra de al menos cuatro destructores *Tipo 45*. Los astilleros de Glasgow y la planta de Portsmouth de Vosper Thornycroft tienen órdenes por más de 6.000 millones de libras para la construcción de seis destructores del *Tipo 45* para la Marina Real británica. El primero de ellos HMS *Daring*, mientras que el segundo, el HMS *Defender*, fue lanzado recientemente. De concretarse la adquisición Arabia Saudita poseería la fuerza naval de superficie de mayor poder del golfo Pérsico.



BAE Systems

Arabia Saudita evalúa adquisición de cuatro destructores *Tipo 45*

COREA DEL SUR
Sexto destructor *KDX-II* es lanzado

Funcionarios de la marina de Corea del Sur informaron que fue lanzado su sexto destructor con tecnología stealth, como parte de su programa de modernización. La nave de 5.500 toneladas de desplazamiento se halla dotado de una gama de sistemas de armas sofisticadas y su lanzamiento se realizó en un astillero en Ulsan, provincia al sur de Kyongsang. Es el sexto destructor pedido por la marina surcoreana bajo el programa denominado *KDX-II*. El nuevo destructor, está equipado con 32 celdas verticales para misiles superficie-aire *SM-II*, misiles anti-buque *Harpoon* misiles guiados *RAM*, 1 montaje de 127 mm/54, 1 sistema Goalkeeper CIWS y 6 torpedos A/S. También cuenta con dos helicópteros antisubmarinos Super Lynx y es capaz de navegar a una velocidad máxima de 30 nudos gracias a su planta propulsora CODOG.



DSME Naval

Corea del Sur continúa con el programa *KDX-II*

CHINA
Se amplía flota de submarinos

Según la oficina de inteligencia naval norteamericana, los militares chinos están llevando a cabo una política de defensa en la que prevé la acumulación importante de nuevos submarinos estratégicos avanzados de ataque a propulsión nuclear. Los nuevos submarinos con propulsión nuclear y porta misiles (SSBN) pertenecen al tipo 094, y serán equipados con nuevos misiles JL-2 de largo alcance que le otorgará a China una fuerza disuasiva nuclear moderna y numerosa con base en el mar.

China está incrementando su fuerza de submarinos la que actualmente se estima en 55 submarinos de ataque.

DINAMARCA
Radar *SMART-S MK2* listo para operar

El primer radar de vigilancia *SMART-S Mk2* de Thales fue sometido a la prueba de aceptación de fábrica (FAT). El resultado de la misma no dejó ninguna duda: el *SMART-S Mk2* pasó con facilidad todos los requisitos e incluso excedió el número de especificaciones. La prueba completa fue presenciada por los representantes de la real marina danesa, el



Thales

cliente del nuevo radar *SMART-S Mk2*. El FAT fue realizado según el cronograma previsto, tres años después de que la real marina danesa firmó el contrato para la adquisición de dos de estos radares de vigilancia ultramodernos. Después del FAT, el sistema será transportado a Dinamarca para la instalación a bordo del HDMS *Absalón*, la primera de las dos naves de apoyo que actualmente se están construyendo para la armada de ese país.

GRECIA
Recibe fragata *Adrias* modernizada

La marina griega recibió la nueva fragata *Adrias* (F459), modernizada por los astilleros Skaramanga. La *Adrias* es la segunda de seis fragatas del tipo S originalmente adquiridas en los Países Bajos, que serán reacondicionadas bajo un programa de modernización emprendido por el astillero, para mejorar los sistemas electrónicos y de comunicaciones. El costo total del proyecto está valuado en 380 millones de euros aproximadamente. La fragata Kountouriotis (F462) fue la primera en ser sometida a este reacondicionamiento de dieciocho meses.



Armada griega

Fragata *Adrias* (F459), segunda de las seis fragatas griegas en ser modernizadas.

INDIA
Pruebas del misil *BRAHMOS*

La India está finalizando las pruebas de lanzamiento del misil supersónico de crucero *BrahMos* lanzado desde submarinos, encontrándose en los ensayos preliminares. La actual flota hindú de submarinos de la clase *Kilo* tiene la capacidad para probar el disparo de este tipo de misiles. Se ha instalado la plataforma de lanzamiento del misil desde un buque de guerra, obtenién los primeros lanzamientos. El *BrahMos*



www.bharat-rakshak.com

Misil hindú *Brahmos*

se está configurando además para los submarinos de la clase *Amur* de Rusia, competidores de la línea francesa de submarinos *Scorpene*. Hasta la fecha, las 12 pruebas del misil *BrahMos*, realizadas en condiciones extremas, han sido exitosas y los científicos trabajan en el proyecto para equipar el avión multi-rol de combate *Su-30MK* con dicho misil.

ITALIA
Submarino tipo *U212-A* italiano inicia pruebas

El nuevo submarino italiano *Salvatore Todaro*, ha comenzado sus pruebas operacionales en el Mediterráneo, a menos de un año después de ser entregado a la marina italiana. El submarino del *Tipo U212-A* emprenderá dos meses de pruebas bajo el Comando Meridional Europeo de Submarinos de la OTAN, como parte del esfuerzo activo de la alianza, informó la marina italiana. El *Salvatore Todaro* fue construido por Fincantieri de Italia, y entregado en marzo del 2006 como parte de un programa industrial conjunto ítalo-alemán. De esta clase, Italia tiene previsto contar con dos unidades mientras que Alemania seis.



Submarino italiano *Salvatore Todaro*

NORUEGA
Se prolonga vida operativa de aviones *P-3 Orión*

Noruega ha firmado un contrato con la compañía Lockheed Martin de Estados Unidos para un programa de recorrido y mantenimiento cuyo propósito es extender la vida de seis de sus aviones de patrulla marítima *P-3 Orión*. El programa ha previsto la extensión de la vida de servicio (SLEP) que agregará otras 15.000 horas de vuelo a los aviones noruegos lo que representará otros 20 a 25 años a estos aviones que poseen 20 años en servicio. El proyecto que Lockheed presentó está valorado aproximadamente en 95 millones de dólares incluye la sustitución de estructuras vulnerables a la fatiga por componentes nuevos y resistentes a la corrosión.


Lockheed Martin

Con la modernización prevista, los P-3 noruegos tendrán 15.000 horas de vuelo adicionales.

PAKISTÁN
Armada adquiere misiles *Harpoon Block II*

La firma norteamericana McDonnell Douglas ha recibido un contrato ascendente a 370 millones de dólares para la venta de 10 misiles anti-buque *Harpoon* para Pakistán. La compañía, una subsidiaria de Boeing, proveerá los misiles bajo el programa de ventas militares al extranjero. Pakistán desea utilizar los misiles *Harpoon* en sus aviones de vigilancia marítima *Orion P-3C* que se están modernizando para mejorar sus capacidades de ataque. La versión *Block II* puede ser desplegada en todas las plataformas que tengan el sistema del misil *Harpoon*, usando los sistemas de control de tiro existentes y sus respectivas plataformas de lanzamiento.


BOEING

UCRANIA
Pone en venta crucero misilero *Ukraina*

El viceministro de Defensa ucraniano Vladímir Tereschenko se refirió, durante una conferencia de prensa, a la posible venta del crucero misilero *Ukraina* de la clase *Slava*, al reconocer que el mantenimiento de un buque de estas características no responde a los objetivos que se plantean en la Armada nacional. Botado en los astilleros de Nikolaev en 1990, bajo el nombre de *Almirante Lobov*, fue traspasado tres años más tarde al control de la Marina ucraniana con el nombre de *Vilna Ukraina*, cuando todavía estaba por concluir la cuarta parte de las obras previstas. Este crucero no ha pasado hasta la fecha por las pruebas de navegación ni tiene aún montados sus sistemas de misiles. Los expertos calculan que se requieren alrededor de 30 millones de dólares para completar su equipamiento.



Crucero *Slava*, gemelo del ucraniano *Ukraina*

Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

BAP *Mollendo* finalizó Crucero de Instrucción al Extranjero 2007

Con el propósito de complementar la preparación académica de los cadetes navales de cuarto y segundo año de la Escuela Naval del Perú, este año se realizó la versión 2007 del Crucero de Instrucción al Extranjero a bordo del buque de transporte BAP *Mollendo* (ATC-131).

El itinerario del Buque Escuela comprendió los puertos de Valparaíso (Chile), Acapulco (México), San Francisco (Estados Unidos), San Diego (Estados Unidos), Balboa (Panamá), Guayaquil (Ecuador), para luego retornar al puerto del Callao.

La unidad zarpó del puerto del Callao el 7 de enero y retornó el 7 de marzo, luego de 60 días de travesía, de los cuales 42 días fueron a bordo y 18 en puerto, navegándose un total de 12.500 millas.

Al retornar al Callao, los cadetes fueron recibidos en el marco de una tradicional ceremonia de bienvenida presidida por el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo.



El Crucero de Instrucción al Extranjero 2007 incluyó como invitados a cadetes navales de las armadas de Bolivia y Chile.



BAP Mollendo cruzando el canal de Panamá durante el Crucero de Instrucción al Extranjero 2007.

Acto seguido, los cadetes navales, la dotación y los invitados descendieron del buque y formaron en el Muelle Antedique de la Base Naval. Luego, el comandante del BAP *Mollendo*, Capitán de Fragata Oscar Luna Barraza, presentó su saludo a la autoridad naval y dio parte del éxito de la misión.

En esta versión del Crucero de Instrucción correspondiente al año 2007, participaron 178 Cadetes, 164 varones y 14 damas, de los cuales 155 fueron del segundo y cuarto año de la Escuela Naval del Perú, 6 de la Fuerza Aérea, 6 del Ejército, 6 de la Escuela Nacional de Marina Mercante, 4 de la Armada de Bolivia, 1 de la Armada de Chile, además de 4 alumnos de la Academia Diplomática y 2 alumnos de ADEX.

La dotación del buque estuvo compuesta en su totalidad por 354 tripulantes, 178 cadetes, 28 oficiales, 138 subalternos y 10 civiles.

En el curso de la travesía los cadetes tuvieron clases teóricas en las que ampliaron algunos cursos impartidos en la Escuela Naval, realizaron prácticas en el simulador de maniobra y navegación.

Asimismo, efectuaron prácticas de navegación en la mar, guardias de vigía y en el puente de comando, ejercicios de tiro y además, tuvieron la oportunidad de participar en un ejercicio Passex luego de haber zarpado del puerto de San Diego.

Durante su estadía en cada puerto, el BAP *Mollendo* recibió al público para que puedan apreciar a bordo la Exposición Cultural y Comercial Itinerante del Perú, que incluyó una muestra de trabajos artesanales, turísticos y arqueológicos. Se promocionaron igualmente nuestros productos de exportación, como el pisco, vino, café, artesanías, calzado, joyería, agroindustria, entre otros.

Esta muestra contó con la colaboración de organismos públicos y privados, entre ellos Prompyme, la Asociación de Exportadores (ADEX), Prom-Perú, Prómpex, Instituto Nacional de Cultura, el Museo de la Nación y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Se destaca que, durante los días que el BAP *Mollendo* estuvo en puerto, la exposición itinerante recibió cerca de 10.000 visitantes.

Marina de Guerra del Perú condecoró al Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana

Con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Gran Cruz - Distintivo Blanco, la Marina de Guerra del Perú condecoró al señor Almirante de Escuadra Paolo La Rosa, Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, quien estuvo de visita oficial en nuestro país con el fin de incrementar los lazos de amistad, camaradería y confianza entre ambas marinas.



El Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt, impuso la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana.

Impuso la distinción el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, por ser el miembro más antiguo del Consejo de la Orden. La ceremonia se realizó en el Club de Oficiales de la Punta.



El Almirante de Escuadra Paolo La Rosa visitó las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina

En el acto estuvieron presentes igualmente el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffós, el Agregado de Defensa a la Embajada Italiana en Chile y Concurrente en el Perú, Capitán de Navío Marcello Bernard, autoridades y funcionarios de la embajada italiana, oficiales superiores y subalternos.

A su llegada al Perú, el Almirante de Escuadra Paolo La Rosa, presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, al Ministro de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón, al Embajador de la República de Italia en el Perú Fabio Claudio Di Nardi y autoridades diplomáticas de dicho país.

Asimismo, en la Escuela Naval del Perú participó de una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario.

En su visita a las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina,

SIMA-Callao, fue recibido por el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Gamarra Elías y el Director Ejecutivo del SIMA, Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram. Allí asistió a una exposición detallada acerca del trabajo que realiza el astillero y su aporte al desarrollo del país. Finalmente, recorrió sus diferentes talleres y pudo conocer de cerca el trabajo que allí se efectúa.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú y la Marina Militar Italiana mantienen relaciones de cooperación en el ámbito profesional, siendo de interés el fortalecimiento de los vínculos de amistad entre ambas instituciones.

Gran Cruz de la Orden "El Sol del Perú" al Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Por su trayectoria profesional en la defensa del patrimonio e intereses nacionales en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre, fue condecorado el Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Históricos – Marítimos del Perú, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara con la Orden "El Sol del Perú" en el Grado de Gran Cruz. La ceremonia se llevó a cabo en la Sala "Alberto Ulloa Sotomayor" de la Cancillería, en el Palacio de Torre Tagle.

La imposición estuvo a cargo del Ministro de Relaciones Exteriores, Embajador José Antonio García Belaúnde, quien destacó las cualidades profesionales del Contralmirante Salmón de la Jara, al referir que representa los mejores valores, no sólo de su institución sino del Perú entero. "Es una figura emblemática por que a su condición de brillante marino une también su condición de intelectual destacado, por ende, nos sentimos orgullosos de poder honrar a una figura legendaria" recalcó.



El Ministro de Relaciones Exteriores, Embajador José Antonio García Belaúnde condecoró al Presidente Honorario Vitalicio del Instituto de Estudios Historicos-Marítimos del Perú, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara

El Contralmirante Salmón al agradecer por la significativa distinción, expresó: "A mi edad, esta condecoración llena mis más altas aspiraciones. Rindo homenaje a los que crearon la Orden El Sol del Perú y a los diplomáticos del Perú, a quienes he visto dejar muy en alto las tradiciones de Torre Tagle y concluir brillantemente la labor encomendada por el país".

Estuvieron presentes en el acto, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, el Director General del Personal, Contralmirante José Cueto Aservi, el Presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja, embajadores, ex Comandantes Generales, así como familiares del condecorado.

BIC *Humboldt* retornó exitosamente de la Antártida

Luego de 60 días de navegación, los integrantes de la Decimoséptima Campaña Científica del Perú a la Antártida (ANTAR XVII) arribaron a bordo del Buque de Investigación Científica *Humboldt*, el 26 de febrero al puerto del Callao.

En el desarrollo de la Campaña intervinieron un selecto grupo de científicos del INANPE, IMARPE, SENAMHI, Instituto Geofísico del Perú, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Universidad Nacional de Ingeniería, Universidad del Centro del Perú y la Asociación Peruana para la Conservación de la Naturaleza (APECO). La Universidad Nacional del Centro del Perú participó con el proyecto "Medición espectral de la radiación solar para cuantificar la capa de ozono, el índice UV y espesor óptico de aerosol en la atmósfera antártica y su relación con las mediciones en el Perú".

Por su parte, el Instituto del Mar del Perú (IMARPE), desarrolló el proyecto "Biología y ecología de las principales comunidades pelágicas del Estrecho de Bransfield y alrededores de la Isla Elefante". En esta investigación se buscó analizar, describir y conceptuar el comportamiento y distribución de las principales especies animales y vegetales marinas que habitan en dicha zona.

Asimismo, el SENAMHI ejecutó el proyecto "Desarrollo de un modelo energético ambiental en el ecosistema de la región antártica peruana", con el



El Buque de Instrucción Científica BIC Humboldt arribó al puerto del Callao tras 60 días de navegación

fin de evaluar la dinámica energética en la Estación Machu Picchu, a través de un modelo físico-matemático que contribuya al conocimiento de los sistemas y procesos meteorológicos y su relación con el deterioro de la capa de ozono.

Los proyectos de investigación fueron seleccionados como resultado del II Concurso Nacional de Proyectos en temas relativos a la Antártida convocado por el INANPE en julio de 2006.

En esta campaña antártica, se efectuaron trabajos de mantenimiento en la Estación Machu Picchu y se continuó con la implementación de su Plan de Gestión Ambiental de la Zona Antártica.

La Expedición ANTAR XVII se desarrolló gracias al apoyo operativo, técnico y logístico de la Marina de Guerra del Perú, a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación y del Ejército del Perú a través de la Campaña de Operaciones Antárticas.

La ceremonia de bienvenida se realizó en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao y fue encabezada por el Presidente del Instituto Antártico Peruano, Embajador Alfredo Arecco Sablich, y el Inspector General de la Marina, Vicealmirante Carlos Gamarra Elías.

El acto contó además con la participación de altos oficiales de la Marina de Guerra, del Ejército y la Fuerza Aérea del Perú, así como autoridades de diversas instituciones que estuvieron involucradas en la preparación y realización de la Campaña Antártica.

Tras entonar el Himno Nacional del Perú, el Comandante del buque, Capitán de Fragata Rodolfo Sablich Luna-Victoria informó de la misión encomendada al Embajador Alfredo Arecco.

Fue el Presidente del Instituto Antártico Peruano quien dio la más cordial bienvenida a los investigadores integrantes de la Campaña Científica y a la dotación del buque y agradeció a las instituciones que hicieron hecho posible el cumplimiento de esta misión.

Durante la expedición ANTAR XVII se han realizado proyectos de investigación sobre biología marina, medio ambiente, capa de ozono, entre otros importantes estudios en el continente blanco. Se efectuaron también trabajos de mantenimiento de la Estación Machu Picchu y se continuó con la implementación de su Plan de Gestión Ambiental.

Compañía Juan Fanning realizó el cambio de guardia en Palacio de Gobierno

La Compañía Fanning de la Infantería de Marina, dio inicio a una nueva etapa en el tradicional cambio de guardia en el Patio de Honor en Palacio de Gobierno, al reemplazar al Batallón de los Húsares de Junín.

La Marina de Guerra, la Fuerza Aérea y la Policía Nacional se alternarán con el Ejército en el vistoso desplazamiento que se realiza al mediodía en el Patio de Honor de la sede gubernamental y que diariamente concita la atención del público que visita la Plaza de Armas.



Por primera vez los miembros de la Compañia Fanning reemplazaron en el cambio de guardía al batallón de los Húsares de Junin en el Patio de Honor en Palacio de Gobierno.

Los miembros de la Compañía Fanning demostraron disciplina, gran coordinación y gracia al realizar coreografías de movimientos sincronizados en el desarrollo del relevo de los efectivos de vigilancia.

Esta compañía tuvo una destacada participación en la Guerra del Pacífico. Los marinos lucharon en la Batalla de Miraflores formando los batallones navales Guarnición de Marina, Guardia Chalaca y la columna Celadores del Callao, comandados por el Capitán de Navío Juan Fanning García, quien les legó su nombre.

Los infantes de Marina, que conforman esta compañía, mediante sus presentaciones difunden patriotismo, arte y cultura, valores que enaltecen y llenan de orgullo a todos los peruanos.

En 1984 el Comando de la Fuerza de Infantería de Marina decidió formar una Compañía de Honores que vistiera uniformes similares a los usados por los marinos que combatieron en las batallas de San Juan y Miraflores y que defendieron los Reductos 1 y 2, inmolándose junto al mando del Capitán de Navío Juan Fanning el 15 de enero de 1881.

El 23 de setiembre de 1985 se decidió que la compañía Juan Fanning sea entrenada para ejecutar evoluciones a pie firme y sobre la marcha. Para ese fin, se seleccionó de toda la Brigada de Infantería de Marina, a aquellos efectivos que reunían las condiciones que exigía el caso, como porte militar, disciplina y habilidad.

Cabe mencionar que la Compañía Fanning está integrada por personal que cumple su Servicio Militar Voluntario.

Buque Escuela *Esmeralda* arribó al puerto del Callao

En visita oficial, el 11 de abril arribó al Puerto del Callao, el Buque Escuela *Esmeralda* de la Armada de Chile. Esta unidad permaneció en nuestro país cuatro días, durante los cuales su tripulación desarrolló diferentes actividades protocolares, académicas, culturales y sociales.

Coincidiendo con la llegada de la *Esmeralda*, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz, respondiendo a una invitación del Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, visitó el Perú y presidió a bordo de dicho buque una recepción en la

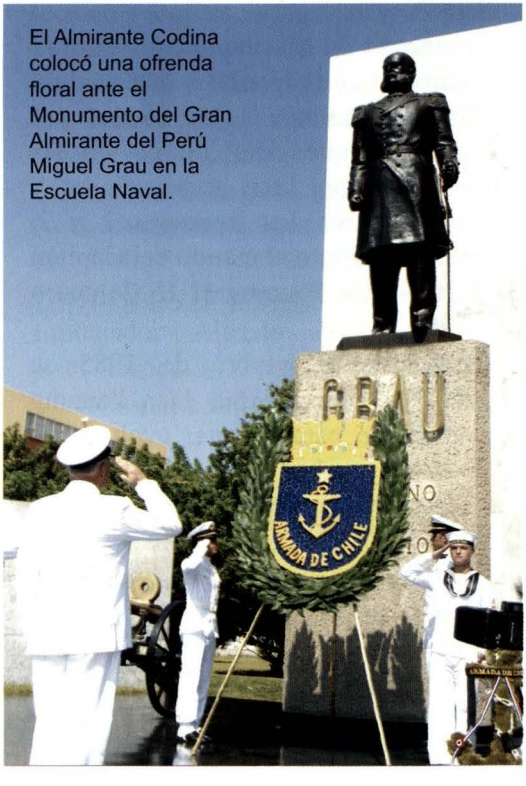


El Comandate en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina y el Embajador de Chile en el Perú develaron el busto al Capitán Prat en la Galería de Heroes Navales de la Escuela Naval.

que se pusieron de manifiesto los lazos de amistad existentes entre ambas Marinas.

Como parte de sus actividades, los marinos chilenos y sus homólogos peruanos acordaron realizar singulares e históricos homenajes a sus héroes de la Guerra del Pacífico, Arturo Prat Chacón y Miguel Grau Seminario, respectivamente. Inicialmente, se colocó una ofrenda floral ante el monumento a Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao.

Como parte de la agenda, el comando del Buque Escuela *Esmeralda* visitó al Comandante de la Fuerza de Superficie, al Director de la Escuela Naval del Perú, al Capitán del Puerto del Callao, al Comandante de la Base Naval, así como al Alcalde y al Presidente de la Región Callao. Asimismo, recorrieron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN) y el Museo Naval "Capitán de Navío Julio Elías Murguía".



El Almirante Codina colocó una ofrenda floral ante el Monumento del Gran Almirante del Perú Miguel Grau en la Escuela Naval.

El Comandante de la nave, también conocida como "Dama Blanca", es el Capitán de Navío Humberto Ramírez Navarro, quien, con su tripulación efectuará una travesía de 8 meses, recalando, además del puerto del Callao, en Hanga Roa (Isla de Pascua, Chile), Wellington (Nueva Zelandia), Sydney (Australia), Noumea (Francia), Apra - Harbor (Estados Unidos), Shangai (China), Busan (Corea), Tokio (Japón), Pearl Harbor (Estados Unidos) Papeete (Francia) y nuevamente Hanga Roa (Chile).

Este viaje, correspondiente al Quincuagésimo Segundo Crucero de Instrucción del BE *Esmeralda,* será la segunda travesía más larga que efectúa el buque a lo largo de su historia.

Su tripulación compuesta por 23 Oficiales, 49 Guardiamarinas, 141 Gente de Mar, 59 Marineros en Instrucción, 3 Oficiales Nacionales de las Fuerzas Armadas y de Orden. También se encuentran embarcados 6 Oficiales de las Armadas de Argentina, Brasil, Perú, Bolivia, Ecuador y México y otros 24 que se embarcarán en distintos tramos a lo largo del crucero.



El Almirante Eduardo Darcourt impuso la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina, por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.

El *Esmeralda* es un Bergantín Goleta, construido en los Astilleros Echavarrieta y Larrinaga Cádiz, España. Fue lanzado el 12 de mayo de 1953 y entre sus principales características, cuenta con un tonelaje de: 3.673 t, una eslora de113,1 m, manga de 13,1 m, desarrollando una velocidad de 17,5 nudos.

En la Escuela Naval del Perú se develó busto al Capitán Arturo Prat

Como un gesto de hermandad y buena voluntad, en la Escuela Naval del Perú el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Rodolfo Codina Díaz acompañado del Embajador de Chile en el Perú, Cristián Barros Merlet, develaron el busto del Capitán Arturo Prat Chacón, máximo héroe de la Armada de Chile.

El padre Guillermo Oviedo Gambetta de la Marina de Guerra, conjuntamente con el capellán del BE *Esmeralda* fueron los encargados de bendecir el busto del insigne marino, que se encuentra ubicado en la "Galería de Marinos Notables".

Asimismo, los cadetes de la Escuela Naval realizaron el disparo del cañón "El Indomable" en homenaje a la memoria del Capitán Prat. En la citada ceremonia estuvieron presentes funcionarios de la embajada de Chile así como las autoridades de la Marina de Guerra del Perú.



El Buque Escuela *Esmeralda* arribó al puerto del Callao, para permanecer cuatro días en el Perú.

El Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén en su discurso de orden resaltó que "la develación del busto del Comandante Prat en la Escuela Naval del Perú y muy pronto del busto del Almirante Miguel Grau en la Escuela de Naval de Chile, permitirán que vuelvan a encontrarse ambos marinos, ambos héroes, ya no para combatir, sino para construir e impulsar con su ejemplo y con su espíritu, esa relación distinta y duradera con la armada chilena y con el pueblo de Chile, basada en la confianza mutua y en la cooperación, que nos permitirá avizorar un futuro mejor".

Previamente, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile Almirante Rodolfo Codina Díaz colocó una ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario en la Escuela Naval.

Al concluir la colocación de la ofrenda, se realizó un desfile de honor con la participación de los cadetes navales y una compañía de guardiamarinas del BE *Esmeralda* quienes desfilaron ante el monumento del peruano del milenio.

Asimismo, en el Club de Oficiales de La Punta, fue condecorado el Almirante Rodolfo Codina Díaz con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Gran Cruz", por parte del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, por haber contribuido al estrechamiento de los vínculos de amistad y cooperación con la Marina de Guerra del Perú.

A su turno, la máxima autoridad naval chilena agradeció la distinción y señaló que, "en definitiva propenden a crear el marco propicio para que nuestras naciones naveguen juntas tras la búsqueda del desarrollo y prosperidad de nuestros pueblos".



Los guardiamarinas chilenos visitaron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú.

Seguro Integral de Sepelio



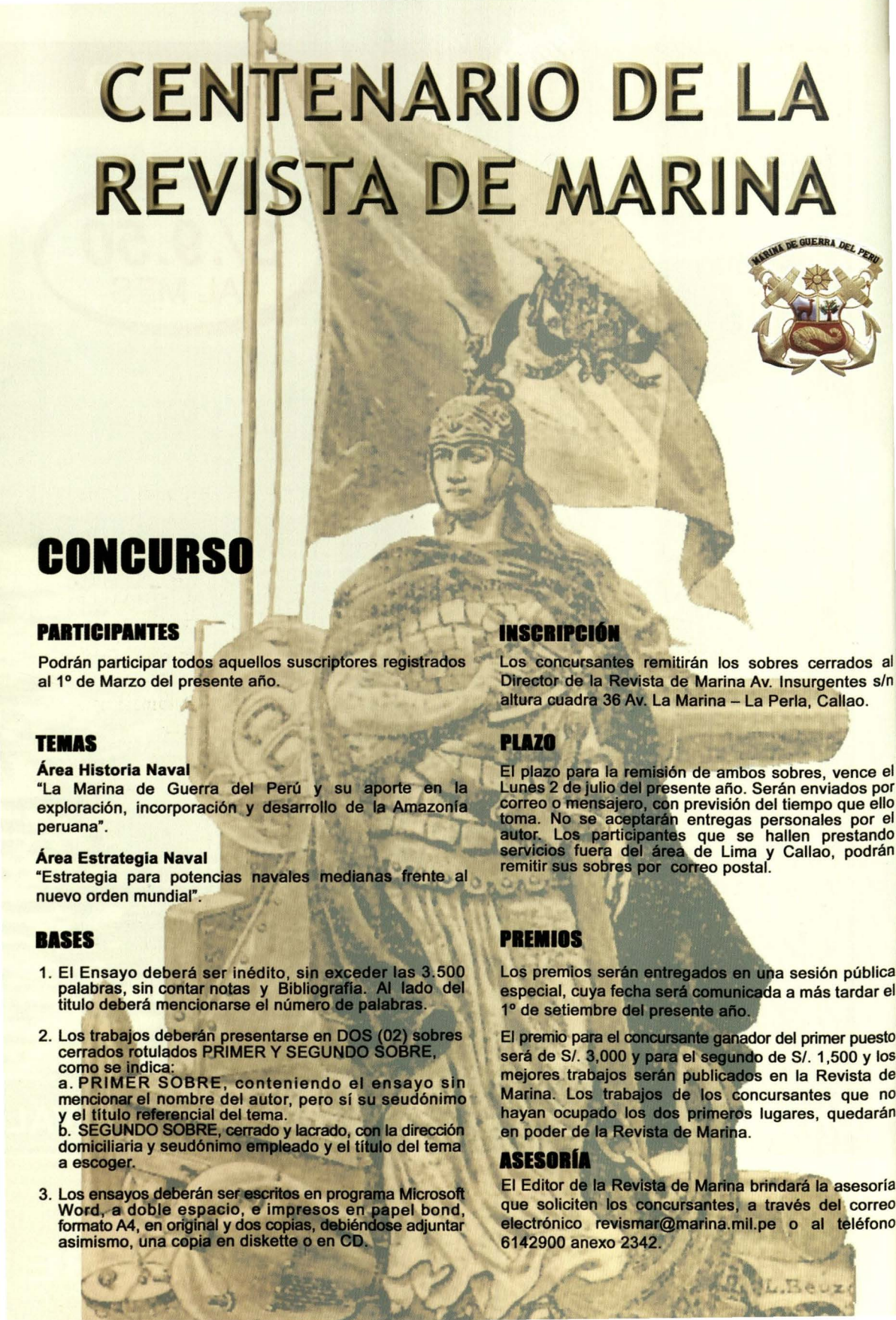
CONVENIO EXCLUSIVO PARA LA FAMILIA NAVAL

Para mayor información sobre el seguro acérquese a la dirección de bienestar o llame al :

SI 24 213 3333
Servicio Integral 24 horas

MAPFRE
En el mundo, en tu mundo

CENTENARIO DE LA REVISTA DE MARINA



CONCURSO

PARTICIPANTES

Podrán participar todos aquellos suscriptores registrados al 1º de Marzo del presente año.

TEMAS

Área Historia Naval
"La Marina de Guerra del Perú y su aporte en la exploración, incorporación y desarrollo de la Amazonía peruana".

Área Estrategia Naval
"Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo orden mundial".

BASES

1. El Ensayo deberá ser inédito, sin exceder las 3.500 palabras, sin contar notas y Bibliografía. Al lado del titulo deberá mencionarse el número de palabras.

2. Los trabajos deberán presentarse en DOS (02) sobres cerrados rotulados PRIMER Y SEGUNDO SOBRE, como se indica:
   a. PRIMER SOBRE, conteniendo el ensayo sin mencionar el nombre del autor, pero sí su seudónimo y el título referencial del tema.
   b. SEGUNDO SOBRE, cerrado y lacrado, con la dirección domiciliaria y seudónimo empleado y el título del tema a escoger.

3. Los ensayos deberán ser escritos en programa Microsoft Word, a doble espacio, e impresos en papel bond, formato A4, en original y dos copias, debiéndose adjuntar asimismo, una copia en diskette o en CD.

INSCRIPCIÓN

Los concursantes remitirán los sobres cerrados al Director de la Revista de Marina Av. Insurgentes s/n altura cuadra 36 Av. La Marina – La Perla, Callao.

PLAZO

El plazo para la remisión de ambos sobres, vence el Lunes 2 de julio del presente año. Serán enviados por correo o mensajero, con previsión del tiempo que ello toma. No se aceptarán entregas personales por el autor. Los participantes que se hallen prestando servicios fuera del área de Lima y Callao, podrán remitir sus sobres por correo postal.

PREMIOS

Los premios serán entregados en una sesión pública especial, cuya fecha será comunicada a más tardar el 1º de setiembre del presente año.

El premio para el concursante ganador del primer puesto será de S/. 3,000 y para el segundo de S/. 1,500 y los mejores trabajos serán publicados en la Revista de Marina. Los trabajos de los concursantes que no hayan ocupado los dos primeros lugares, quedarán en poder de la Revista de Marina.

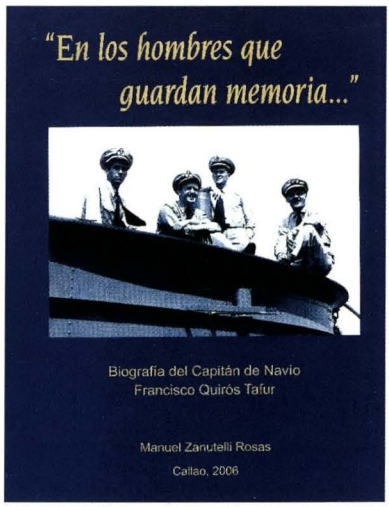
ASESORÍA

El Editor de la Revista de Marina brindará la asesoría que soliciten los concursantes, a través del correo electrónico revismar@marina.mil.pe o al teléfono 6142900 anexo 2342.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Manuel Zanutelli Rosas. *"En los hombres que guardan memoria..."*: Biografía del capitán de navío Francisco Quiroz Tafur.
Callao, Imprenta de la Marina, 2006. 154 pp., fotos, retratos.



La personalidad de Don Francisco Quiroz Tafur ha dejado una estela luminosa a su paso por la institución naval, que ha ameritado con largueza plasmar su biografía. Manuel Zanutelli nos muestra al joven Pancho Quiroz desde los albores de su compromiso con el mar cuando, a los 15 años de edad, se presenta a la Escuela Naval como aspirante a cadete. Allí se distingue como excelente alumno en los estudios, haciéndose acreedor a varias medallas al mérito. En los deportes se hace imprescindible su presencia, con su buen humor e ingenio, pues es el que anima las barras de cadetes con rimas y canciones deportivas de su cosecha. Al graduarse de alférez de fragata en diciembre de 1941 fue destacado al BAP *Amirante Grau*, pero descubrió su destino como submarinista cuando cinco meses después pasó a servir en el *R-1* el año 1941. Su vida de marino transcurrió entre submarinos, hasta el año 1969, en que, con el grado de capitán de navío, es nombrado jefe de la flotilla de submarinos. Estando en el cargo se le impuso la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval. Sin embargo, el 11 de enero de 1971 solicitó su pase a la situación de retiro. Fue un quiebre dramático en su vida pero su corazón se mantuvo fiel a su primer amor, la Marina, y no tuvo mejor forma de demostrarlo que componiendo

el hermoso Himno de la Marina de Guerra del Perú, que hoy cantan con unción en tierra y en mar los seguidores de Grau.

La faceta criolla de Quiroz ha enriquecido el acervo de la canción popular peruana, en el que destaca la finura del verso literario aunada a la armonía musical. Su vals *Bandida* fue premiado con el segundo puesto en el Primer Festival de la Canción Criolla de Panamericana TV, el año 1971. La polca *Vamos Boys* nos muestra toda la garra de la barra deportiva que forjó desde los años de cadete animando al equipo de fútbol naval.

El autor no ha dedicado muchas líneas a la vinculación de Pancho Quiroz con la *Historia Marítima del Perú*, obra que había concitado el interés dentro de la Marina y después en la nación misma, pues había representado un ideal, el descubrimiento de la conciencia marítima nacional. Don Pancho Quiroz no podía ser ajeno a esta inquietud cultural y estuvo entre los miembros fundadores de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y cuando el 17 de octubre de 1973 se convierte en el Instituto de Estudios Histórico Marítmos, al lado de sus entrañables amigos, el contralmirante Federico Salmón de la Jara, Luis Felipe Villena Gutiérrez y Juan Manuel Castro Hart, aparece conformando el primer comité ejecutivo. Las sesiones de Consejo en el viejo local de Nicolás de Araníbar eran memorables, animadas con su chispa y carisma personal.

Lamentablemente, la vida del comandante Quiroz se extinguió tempranamente para los frutos que aún podía la sociedad cosechar de su talento. Falleció en el Centro Médico Naval, como consecuencia de un infarto, el 20 de abril de 1975.

En el decurso de la obra el autor va recogiendo las canciones, décimas, himnos navales de su creación, y al final reproduce también una recopilación exhaustiva de su música criolla en valses y polcas.

El libro aparece en una fina presentación encuadernada y con sobrecubierta; lleva en portafolio un CD con las grabaciones de sus canciones.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú
Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y Caballero Ejemplar
Lima, 2007, 774 pp., fotos, retratos

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú presenta este libro en homenaje a su fundador y hoy su Presidente Honorario y Vitalicio, el contralmirante don Federico Salmón de la Jara, conmemorando el nonagésimo sexto aniversario de su natalicio.

El libro reúne una serie de trabajos eruditos referidos a la historia marítima y el mar en general, como corresponde

en una obra dedicada a este marino, cuya vida ha estado signada por su amorosa y devota relación con el mar. La primera parte está compuesta por los testimonios personales de sus colegas, amigos y subordinados que tuvieron la oportunidad de compartir con él alguna de las múltiples experiencias y responsabilidades de su larga y fructífera vida. Ellos pudieron apreciar entonces las cualidades de líder y, sobre todo, de honestidad, caballerosidad y profunda bondad del almirante Salmón. El destino lo puso siempre y reiteradamente en el sitio preciso para desempeñar un rol protagónico y por ende de extrema responsabilidad. Siempre supo estar a la altura de las circunstancias, y aun más allá, dando ese plus de entrega que distingue al hombre superior. Alguna vez encarnó la esperanza de toda una nación, como cuando el año 1959 la Marina peruana necesitó fortalecer su poder naval y adquirió entonces un poderoso crucero de la marina inglesa, el HMS *Newfoundland*. Salmón de la Jara recibió el honroso encargo de recibir el buque en el puerto de Portsmouth, Inglaterra, dirigir las operaciones de su acondicionamiento, que se realizaron en el tiempo récord de 45 días y, como su primer comandante, ya con el nombre de BAP *Almirante Grau*, conducirlo



en su viaje inicial a la patria. El recibimiento en el puerto del Callao fue apoteósico y en el imaginario popular la gallarda imagen de su comandante se confundió con el espíritu de la emblemática nave. Después de 35 años de servicios en la Marina de Guerra del Perú, pasó a la situación de retiro, pero aún lo esperaban nuevos retos, esta vez en la administración estatal, cuando el Gobierno le encargó la delicada y difícil misión de reorganizar la Compañía Peruana de Vapores, a punto de extinguirse pues la operación de sus pocas naves generaba más gastos que utilidades. Su empeño y dedicación imprimió un robusto impulso a la marina mercante nacional convirtiéndola en una entidad exitosa y productiva. Al término del mandato de su gestión dejaba una eficiente y moderna flota de más de 12 unidades y establecidos nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y en el Mediterráneo, en Estados Unidos, Golfo de México, Japón y en los puertos canadienses del Atlántico y el Pacífico. Así, bajo su liderazgo, los buques peruanos estuvieron presentes en todos los mares del mundo.

Sin embargo, quizás la nave más relevante que tuvo bajo su comando fue la *Historia Marítima del Perú*, monumental obra que pone de manifiesto

al Mar como el Gran Personaje en la vida de nuestra nación: su presencia está en cada una de las etapas de la historia del Perú, descubriendo su condición de país marítimo. La idea de escribir una historia marítima representaba un viejo anhelo en la Marina de Guerra, una historia que rescatara el rol del mar y de sus hombres en el destino nacional. El año 1963, cuando con el grado de capitán de navío presidía el Centro Naval del Perú, se reunía a menudo con su gran amigo el capitán de fragata Luis Felipe Villena, presidente de la Comisión de Cultura del Centro Naval; de ambos nació entonces la idea de llevar a cabo el ambicioso plan de escribir la Historia Marítima del Perú. El consejo directivo del Centro Naval acogió el proyecto y con el apoyo de la superioridad naval se creó la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. El almirante Salmón, con su gran capacidad de convocatoria, supo reunir un selecto grupo de científicos, investigadores, historiadores y oficiales de Marina que se comprometieron para llevar a cabo la obra. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha se han publicado ya 12 tomos en 23 volúmenes, más un volumen con la monografía *Los puertos del Perú*.

La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha tenido un reconocimiento oficial dado su interés científico y cultural, así como por su contribución para entender al Perú como país marítimo. El año 1973 la Comisión dio paso a lo que ahora es el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, entidad que aúna a su gran prestigio académico la autoridad en lo que concierne al tema de los intereses marítimos nacionales.

El libro ha visto la luz el 28 de febrero del 2007. Son 50 artículos en 774 páginas. Fotografías y retratos ilustran los temas.


MARINA DE GUERRA DEL PERU