REVISTA DE MARINA

ST.

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

100 años



EDICIÓN ESPECIAL
1907 - 2007



Nuestra portada

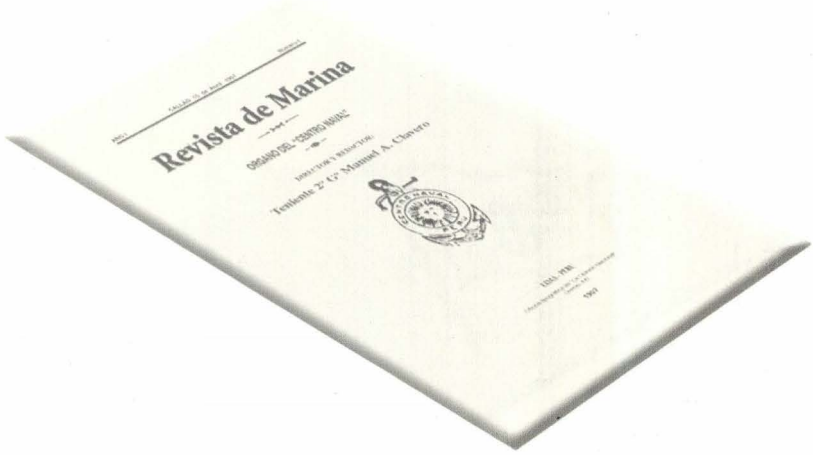
Composición gráfica que contiene una alegoría de la Patria delante de un cañón naval y un ancla, portando un sextante. Ésta imagen fue empleada en las portadas de la Revista de Marina *entre los años 1916 y 1917.*

REVISTA DE MARINA

Director:
Contralmirante Jorge De la Puente Ribeyro
Subdirector:
Capitán de Navío Fernando Casanova Claros
Editor:
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición:
Teniente Primero Giovanna Betancourt Sanguineti
Diseño y Diagramación:
Fernando E. León La Torre
Técnico Segundo Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección:
Víctor Lecaros Villavicencio.
Infografías:
Iván Palomino Huamaní

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: 2342 - 2337 - 2334
Telefax: 614-2900 anexo 2302
Web: http//: www.marina.mil.pe
Email: revismar@marina.mil.pe
Año 100, N.º 3 - 2007
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
N.º 1995-1033

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.



SUMARIO

5 **Saludo del Comandante General de la Marina**
Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, Comandante General de la Marina.

7 **Editorial**
Contralmirante Jorge De la Puente Ribeyro

9 **El Perú y sus Fuerzas Navales frente a los nuevos desafíos del siglo XXI**
Vicealmirante Luis Ramos Ormeño

16 **La Marina de Guerra del Perú y la Amazonía en el siglo XXI**
Vicealmirante Alberto Lozada Frías

31 **Desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú y su proyección al futuro**
Contralmirante Ricardo Fernández Lino

44 **Preponderancia del Poder Marítimo**
Contralmirante Edmundo Guzmán Lanfranco

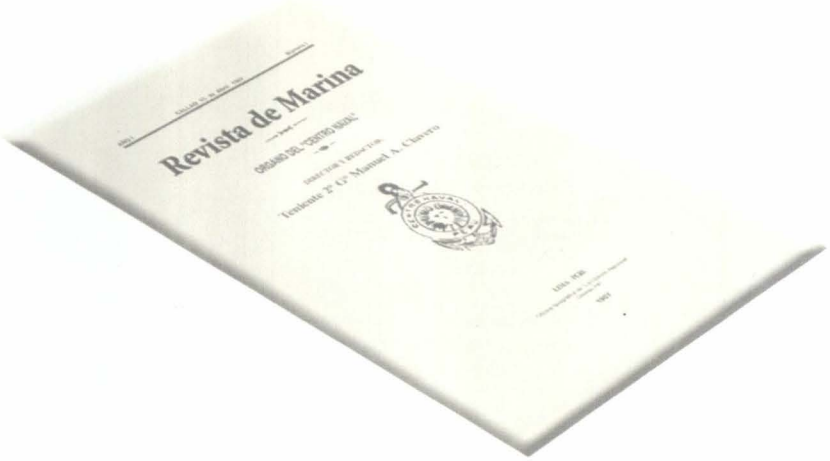
60 **Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo orden mundial**
Capitán de Navío Jasón Saavedra Paredes

73 **Estrategia para potencias navales medianas sudamericanas frente al nuevo orden mundial**
Capitán de Navío Rafael Zariquiey Núñez

85 **Nuestra Revista de Marina**
Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

92 **Un centenario trascendental: El renacer de la Marina de Guerra peruana**
Dr. Héctor López Martínez

106 **La Revista de Marina primera época 1907 - 1911**
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo



117 Manuel Clavero y la Revista de Marina
Capitán de Corbeta Juan Llosa Pazos

126 El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

146 Arqueología Marítima y Subacuática en el Perú. Situación y perspectivas
Lic. José Huldtwalker Morán
Lic. Carlos Ausejo Castillo
Lic. Piero Guarisco Canseco

171 Sucedió hace un siglo
Teniente Primero Giovanna Betancourt Sanguineti

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

187 Actualidad Naval Nacional
Lic. Tatiana Figueroa López

192 Comentarios de Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac



SALUDO DEL SEÑOR ALMIRANTE COMANDANTE GENERAL DE MARINA A LA REVISTA DE MARINA AL CELEBRARSE EL CENTENARIO DE SU FUNDACIÓN

Me es muy grato, en mi condición de Comandante General de la Marina, poder escribir estas palabras de saludo, para tan prestigiosa publicación que en el presente año celebra su primer centenario de existencia. Y ello lo es aun más, con la satisfacción de haberme encontrado al frente de su dirección en el año 2001, cuando estuve a cargo de la antigua Dirección de Información de la Marina. He sido testigo a lo largo de mi servicio en la institución, de la manera cómo, a través de sus páginas, muchas generaciones de oficiales de Marina hemos complementado los conocimientos adquiridos en nuestra Escuela Naval, y en ella, hemos podido hallar también una manera de mantenernos actualizados en temas relacionados a nuestra profesión naval. Y ello ha sido y continúa siendo posible, gracias a que cada edición de la *Revista de Marina*, trae consigo artículos diversos sobre temas vinculados a nuestra profesión y a otros de interés nacional e internacional, preparados con esfuerzo y dedicación por profesionales navales y civiles, que buscan contribuir de una u otra manera a brindar un aporte al desarrollo institucional y al de la Nación.

Mantener una publicación vigente a lo largo de una centuria es una verdadera hazaña que debemos encomiar y aplaudir sin reservas. Ello ha sido posible, porque a lo largo del tiempo, la tarea de llevar adelante este esfuerzo ha estado a cargo de personas conscientes de la importancia de contar con una publicación especializada en temas navales y marítimos, que por su contenido se halla entre las mejores de su tipo en el ámbito hispanoamericano.

Con el correr de las décadas, la que en un principio fue una revista de circulación limitada, se ha convertido en los últimos lustros en una atractiva publicación –por su contenido y presentación- que puede parangonarse con sus similares de otros países y

que es de necesaria consulta para todos aquellos que deseen conocer los temas navales y marítimos.

Tengo la seguridad de que este primer centenario de la *Revista de Marina* será el punto de partida, el galardón y acicate para nuevos y mayores logros que no dudo habrán de llegar. Por todo ello, envío con la más grande complacencia una cálida felicitación a todos los que, de una u otra forma, intervienen en la preparación de cada número y, sobre todo, a quienes han tenido a su cargo esta edición especial de aniversario. No sería justo olvidar en esta hora de celebración a quienes en algún momento contribuyeron con su dedicación a dar vida a la *Revista de Marina* y, sobre todo, a quienes habiendo cumplido esa misión ya no están con nosotros.

Reitero, pues, junto con mi felicitación, los mejores augurios para la *Revista de Marina* en esta fecha tan significativa de su infatigable y valiosa historia.

Almirante
Eduardo Darcourt Adrianzén
Comandante General de la Marina

EDITORIAL

100 AÑOS DE EXISTOSA NAVEGACION

Hace cien años, para ser más precisos, un 15 de abril, una feliz iniciativa de un grupo de oficiales socios del Centro Naval del Perú, logró concretar un anhelado proyecto editorial: fundar una revista de índole profesional, especializada en temas navales y marítimos.

Como se puede leer en su primer editorial, la *Revista de Marina* estaba destinada a servir de medio para ampliar los conocimientos profesionales de los oficiales de marina, mediante la divulgación de trabajos de investigación y ensayos; difundir nuestra historia y tradiciones institucionales a fin de mantener la identidad y espíritu de cuerpo; contribuir al desarrollo del poder marítimo de la Nación a través del fomento de la conciencia marítima, así como constituirse en un foro de discusión e intercambio de ideas para contribuir al mejoramiento institucional. Otro de sus objetivos planteados era el de incorporar al elemento civil al conocimiento de los temas navales y marítimos, a fin de despertar su afición a todo lo relacionado con la Marina de manera general.

Sin ser pretenciosos, creemos que los objetivos trazados por aquellos oficiales visionarios hace 100 años, han sido cumplidos con creces. Hoy por hoy, nuestra revista se ha constituido en la publicación especializada en temas de defensa y seguridad nacional -con énfasis en lo naval y marítimo- de mayor prestigio, y en la segunda revista de publicación periódica de mayor antigüedad en nuestro país.

Durante esta primera centuria de existencia, sus páginas han sido recorridas no sólo por profesionales del mar, sino también por connotadas personalidades de todos los campos del quehacer nacional. Hacer una lista de todos ellos, sería una tarea interminable; sin embargo, sus artículos han sido la fiel expresión del propósito manifiesto y final de nuestra revista: contribuir al engrandecimiento de nuestra institución y de nuestra Patria.

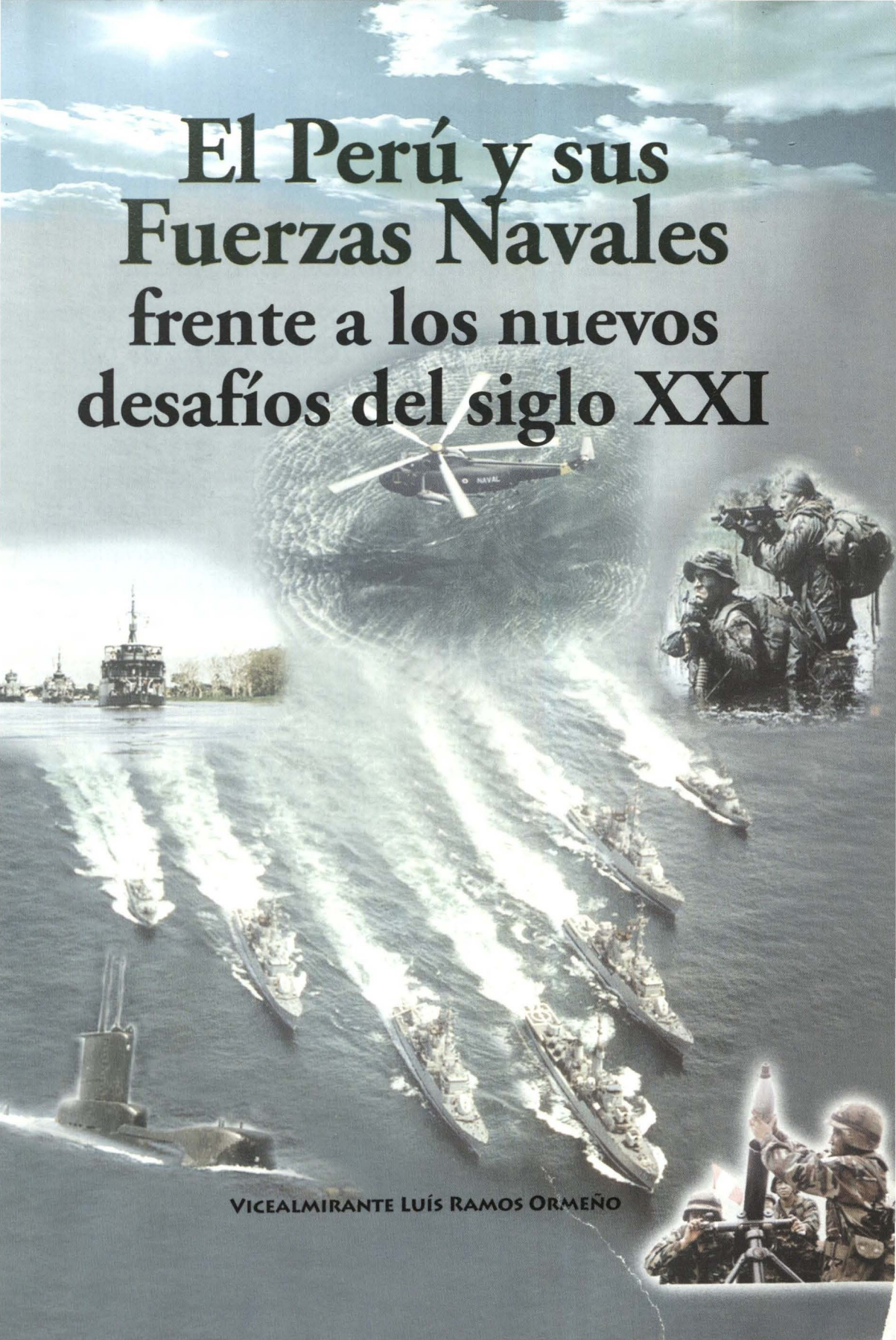
En la presente edición, nuestros lectores podrán encontrar una variedad de artículos especialmente preparados para conmemorar los 100 años de la revista, y en un esfuerzo editorial sin precedentes, la misma se halla acompañada de un DVD que contiene los artículos de todas las ediciones publicadas en dicho lapso, a los que se podrá acceder mediante el programa apropiado en una computadora personal.

Esta edición especial de la *Revista de Marina* pretende ser un merecido homenaje a sus 100 años de exitosa navegación y, por supuesto, un reconocimiento a aquellos que con su trabajo articulistas y cuerpo editorial han hecho posible su edición a través del tiempo, logrando mantener el ideal inicial de sus fundadores.

Los adelantos tecnológicos y la evolución de las ideas que se manifiestan cada vez con mayor celeridad, plantean una serie de retos en esta nueva centuria. Los que hoy nos encontramos al frente de la *Revista de Marina*, aceptamos el reto de continuar en la senda trazada por Manuel Clavero y los oficiales que la fundaron hace 100 años, y con la misma fe en que a través de sus páginas –como ya se dijo- continuaremos contribuyendo al engrandecimiento institucional y de la Patria.

Contralmirante
Jorge De la Puente Ribeyro
Director

El Perú y sus Fuerzas Navales frente a los nuevos desafíos del siglo XXI



Vicealmirante Luís Ramos Ormeño

El siglo XXI se presenta lleno de oportunidades y desafíos, por ello nuestras Fuerzas Navales tienen fijada su mirada en el futuro, encontrándose listas para actuar con decisión, enmarcadas en la Política de Seguridad y Defensa del Estado Peruano, a fin de hacer realidad su visión institucional.

El contexto estratégico

Con la desintegración de la Unión Soviética se dio inicio a una serie de transformaciones que generaron el término de la guerra fría y el afloramiento de conflictos de carácter étnico-religioso y otras disputas que habían estado controladas por las potencias del mundo bipolar.

Actualmente, debido a la globalización y al rol ejercido por los organismos internacionales, la posibilidad de conflictos entre los Estados ha disminuido, siendo las principales amenazas a la seguridad el terrorismo internacional, los conflictos étnicos o religiosos, las migraciones ilegales, el contrabando, el tráfico ilegal de estupefacientes, el crimen organizado, los regímenes que extienden su influencia hacia otros países, situaciones de desastre humanitario y Estados fallidos. Existiendo a su vez una mayor interdependencia entre los Estados en temas de defensa y seguridad, puesto que varias de las amenazas mencionadas requieren el accionar coordinado de los países afectados.

En el campo militar, los últimos años se han destacado por la consolidación de los Estados Unidos de América como hegemón militar, el incremento del gasto mundial en defensa, el aumento de las operaciones de paz de las Naciones Unidas, la expansión de la OTAN, el flujo de armas convencionales de países de Europa del Este hacia países en vías de desarrollo, así como la aplicación de nuevas tecnologías en el desarrollo de armas de mayor precisión y capacidad destructiva.

En lo concerniente a armamento nuclear, el panorama es variado pues se viene reduciendo de manera progresiva el arsenal nuclear de las potencias de la post guerra; mientras que otros países como la India y Pakistán se han incorporado al grupo de países que tienen armas atómicas y tanto Corea del Norte como Irán han desarrollado parte de la capacidad necesaria para producir armas nucleares.

La tendencia de las Armadas de países desarrollados es el énfasis a la capacidad de realizar operaciones conjuntas y combinadas a través de fuerzas expedicionarias, conformadas por unidades operativas con alta movilidad y poder de fuego, con capacidad de proyectar su poder militar al interior de los territorios, empleando armamento de tecnología avanzada y priorizando sus proyectos de investigación y desarrollo.

La región sudamericana goza de relativa estabilidad habiéndose superado algunos conflictos del pasado, mientras que en otros casos se viene recurriendo a mecanismos de solución pacífica de controversias. Asimismo, el aumento de la integración comercial está contribuyendo al estrechamiento de las relaciones interestatales, lo cual se ve complementado con la realización de reuniones periódicas de altos mandos militares, ejercicios multinacionales e intercambios de Oficiales para seguir cursos de instrucción y conformación de Estados Mayores, incrementándose los niveles de confianza mutua.

Sin embargo, como se manifestó anteriormente, las principales amenazas de nuestra región son las no tradicionales, especialmente el terrorismo y su aliado el narcotráfico, la contaminación ambiental, las actividades delictivas, la pesca ilegal, el tráfico de armas y de personas, las cuales se ven incrementadas por los altos niveles de pobreza, desigualdad social, carencia de oportunidades de trabajo, corrupción y la falta de mecanismos efectivos de remoción de autoridades electas, que generan tensiones sociales en el interior de los países.

Las Fuerzas Navales en la actualidad

La Marina de Guerra del Perú, consciente del reto que representa enfrentar las amenazas a la seguridad en un contexto de restricciones presupuestales, ha establecido a través de los Objetivos Institucionales, Planes Estratégicos y disposiciones del Comandante General de la Marina una clara política orientada a contar con Fuerzas Navales eficaces y eficientes, en base a un óptimo gasto de los recursos presupuestales dirigido a la modernización del equipamiento de las Unidades Navales, a la incorporación progresiva de tecnologías propias así como al incremento de los niveles de entrenamiento y preparación del personal naval.

Dentro de dicho marco, las Fuerzas Navales vienen llevando a cabo misiones y tareas en sus diferentes y variadas áreas geográficas de responsabilidad con el fin de garantizar la seguridad, estabilidad y prosperidad del país, esforzándose por mantener e incrementar su capacidad ope-





rativa, una alta movilidad y un buen nivel de adiestramiento que le permita vigilar las áreas asignadas y alcanzar a la vez un elevado nivel de disuasión real y efectiva.

Asimismo, nuestras Fuerzas Navales vienen contribuyendo activamente en la Política Exterior del Estado, especialmente en lo relacionado al fomento de un Sistema de Defensa Regional o Hemisférico y al cumplimiento de las obligaciones del Estado en las misiones de paz dentro del marco de la Organización de las Naciones Unidas, con lo cual tienen la oportunidad de realizar entrenamientos operacionales avanzados, de interactuar y elevar el nivel de interoperabilidad con otras Marinas amigas, así como mantener internacionalmente el reconocimiento y prestigio profesional del marino peruano.

La integración regional en materia de defensa es relevante pues permite a las Marinas del continente, a través de sus respectivos Estados, participar en la conformación del futuro modelo del Sistema Interamericano de Defensa y en la tarea común de brindar seguridad continental y vigilar los espacios marítimos; asimismo les permitirá trabajar con Marinas amigas de otras regiones en la consecución de objetivos comunes y adaptar a las Fuerzas Navales a las nuevas exigencias de la seguridad cooperativa mundial.

Respecto a la interoperabilidad entre las Marinas de la región, la Marina de Guerra del Perú ha logrado una exitosa participación sostenida en los ejercicios multinacionales SUBDIEX, PANAMAX, SIFOREX, UNITAS y RIMPAC, lo cual ha puesto en manifiesto el alto nivel de profesionalismo y capacidad operativa alcanzado por las Fuerzas Navales peruanas, así como su versatilidad y flexibilidad para conformar diversas organizaciones de tarea multinacionales para el logro de objetivos comunes.

En lo concerniente al entrenamiento

y operaciones en el territorio nacional, se vienen priorizando los ejercicios de nivel intermedio y avanzado, principalmente aquellos de carácter conjunto, tanto para el frente externo como para el frente interno, con el fin de preparar adecuadamente al personal que participa en las operaciones conjuntas en el Frente Ucayali, Río Putumayo, Valle de los Ríos Apurimac y Ene (VRAE) y Costa Norte.

En el área de alistamiento de material, se ha implementado la denominada gestión por resultados, que permite orientar los recursos a aquellas inversiones que nos proveerán de las mayores capacidades operacionales; asimismo se han eliminado superposiciones de funciones en el trámite administrativo y se ha dado el soporte a la evaluación técnico operacional necesaria para la adquisición de bienes y servicios requeridos.

Con la finalidad de mejorar la toma de decisiones que nos permitan aumentar la calidad del gasto y, por lo tanto, la capacidad operativa de las Fuerzas Navales, se ha incrementado el uso de indicadores de gestión agrupados en indicadores de eficiencia, eficacia e impacto, lográndose así un clima sano de competencia interna y búsqueda de la excelencia.

El programa actual de investigación y desarrollo juega un rol importante para el futuro de nuestras Fuerzas Navales, por ello se han concentrado las capacidades existentes a fin de evitar duplicidad de funciones y mejorar la utilización de los recursos y medios disponibles, también se ha ampliado la participación en proyectos de defensa con instituciones académicas especializadas, dando prioridad a proyectos que permiten recuperar o mantener operativos los sistemas de las Unidades Navales y aquellos destinados a modernizar el equipamiento de a bordo.

El elemento principal en las Fuerzas Navales lo constituye su personal, por lo que es una permanente prioridad institucional el contar con un recurso humano profesional de excelencia, altamente motivado y con liderazgo, que logre su realización personal y grupal a través de la capacitación, es por ello que se vienen haciendo los mayores esfuerzos institucionales en su formación, salud y bienestar.

El futuro de las Fuerzas Navales

Como se ha expuesto anteriormente, la dinámica del cambio hace prever que en el resto del presente siglo se presentarán constantemente nuevos desafíos los mismos que caracterizarán el devenir de la situación mundial, regional y nacional; es por ello que, en el entorno específico de la Seguridad y Defensa Nacional, la Marina de Guerra del Perú ha establecido la necesidad de preparar nuestras Fuerzas Navales para enfrentar exitosamente estos futuros escenarios y poder cumplir los roles y tareas que la Nación nos demande.

Para ello, el planeamiento estratégico



institucional, desarrollado concordantemente con los lineamientos del Sector Defensa, considera Fuerzas Navales con una composición tal que les permita enfrentar en las diversas áreas geográficas de responsabilidad, conjuntamente con fuerzas operativas del Ejército del Perú y de la Fuerza Aérea del Perú, las amenazas existentes con una probabilidad razonable de éxito en caso se deba hacer uso de la fuerza y que, al mismo tiempo, constituya un elemento disuasivo creíble, pudiéndose atender así los requerimientos vinculados a la Defensa Externa, a la Defensa Interna y al apoyo a la Política Exterior del Estado.

De esta manera, en lo relacionado a la Defensa Externa, es decir el contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial ante amenazas externas, así como proteger los intereses nacionales, es conveniente mantener para el futuro un concepto disuasivo, en el cual las Fuerzas Navales deberán contar con capacidades operativas que hagan que el potencial agresor considere que el costo de una acción sería muy alto y que tendrá una baja probabilidad de éxito. En caso de una agresión externa, nuestras Fuerzas Navales deberán estar en condiciones de pasar rápidamente a la ofensiva, dentro del accionar conjunto, ganando la iniciativa mediante operaciones que contribuyan a afectar significativamente al adversario y doblegar su voluntad de lucha.

Para la Defensa Interna, debemos disponer de Fuerzas Navales debidamente entrenadas y equipadas para ejercer el control y vigilancia del dominio marítimo y las áreas fluviales y lacustres, con el fin de disuadir la ejecución de actividades ilícitas que puedan afectar la seguridad e intereses nacionales. También deben estar listas para contribuir con el control y restablecimiento de la normalidad en casos de desastres ocasionados por fenómenos naturales, apoyo humanitario oportuno a la población afectada y la conservación del sistema ecológico.

Con respecto al apoyo a la Política Exterior del Estado, el futuro nos exigirá Fuerzas Navales capaces de proteger los Intereses Nacionales en el exterior, para participar en operaciones diferentes a la guerra, debiendo estar disponibles para





cooperar con la Organización de las Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos en la tarea de preservar la paz y el orden de acuerdo a los compromisos suscritos por el Estado. Asimismo, las Fuerzas Navales deberán contribuir al mejoramiento de la imagen internacional del país, mediante la presencia naval en ejercicios multinacionales, viajes de instrucción, conferencias y foros internacionales.

En cuanto al material naval, resulta indispensable que en los próximos años se siga impulsando la investigación y desarrollo científico y tecnológico en áreas de interés institucional, orientado a la satisfacción de los requerimientos de las fuerzas operativas para así lograr una mayor independencia tecnológica y logística de proveedores extranjeros, obteniéndose beneficios en otras áreas del desarrollo tecnológico nacional.

Nada de lo anteriormente indicado será posible alcanzar sin el concurso de personal naval debidamente capacitado, entrenado, motivado e identificado con su país e institución, que cuente con liderazgo, principios y valores, con elevada moral, forjada a través de la disciplina, lealtad, vocación de servicio, mística naval y espíritu de cuerpo, asi como con una cultura democrática de absoluto respeto y cumplimiento de la Constitución Política del Estado, las Leyes y a la observancia de los Derechos Humanos.

Quienes hoy tenemos la enorme responsabilidad de conducir las fuerzas navales, percibimos el peso de la tradición y de la historia, de las cuales estamos orgullosos. Que esta carga emocional profunda se transforme en la fuerza vital de nuestro compromiso, lo que nos hará fieles herederos de la gloria del Gran Almirante del Perú, de nuestra estirpe marinera, dignos depositarios de la confianza de nuestros superiores y baluartes de la seguridad en el mar.

Rol de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía en el siglo XXI



VICEALMIRANTE ALBERTO LOZADA FRÍAS

"La defensa no es una isla, está al vaivén tanto de la situación política como de la económica, en los ámbitos nacional e internacional... la defensa no es gasto, es una inversión"

Desde sus inicios, la Marina de Guerra ha tenido un rol preponderante en el desarrollo nacional, ya sea en la costa o en la amazonía, ejerciendo su poder disuasivo y desplegando importantes recursos humanos y materiales que fortalecen nuestra soberanía e integridad y reafirman nuestra identidad nacional.

Si el siglo XIX fue un siglo signado por la lucha y el siglo XX uno caracterizado por la desconfianza, anhelamos que el siglo XXI sea el de la cooperación e integración que nos permita forjar un futuro esperanzador y promisorio, para poder alcanzar finalmente la grandeza histórica a la que nuestro pueblo está llamado a obtener.

INTRODUCCIÓN

Las evidentes transformaciones económicas y políticas ocurridas a lo largo de los últimos cincuenta años en el sistema internacional, especialmente en cuanto a la ampliación ilimitada de los mercados, la liberalización sobre los intercambios financieros y la globalización, han generado cambios estructurales significativos en el interior de los Estados, y por consiguiente se ha presentado igualmente un cambio en la percepción sobre los procesos de diagnóstico, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas de los Estados.

Es de suma importancia, por lo tanto, la investigación acerca de los procesos que están influyendo en la definición actual de las políticas por parte del Estado, en especial el por qué de la importancia de definir correctamente a la Defensa como Política Pública, que nos permitirá llegar a un diagnostico aproximado acerca de su estado actual y cuál es su proyección a largo plazo.

Se puede apreciar, por ejemplo, que la asignación del presupuesto de defensa depende desde hace muchos años directamente de la decisión política del gobierno de turno. En todo caso, las reformas del Estado deberían tener en cuenta que una política de defensa no es una cuestión coyuntural, sino que debe ser la expresión de la visión y las metas de los institutos que integran nuestras fuerzas armadas, las



cuales deben guardar coherencia con los objetivos nacionales. En ese sentido, es importante entender y dar a conocer que la Defensa Nacional es un bien o servicio público, al igual que la educación o la salud.

Otro factor a considerar lo constituye el extraordinario avance científico-tecnológico en el campo militar. Catalogado como una "Revolución en los Asuntos Militares", los descubrimientos científicos, su adaptación a los sistemas de armas y su incorporación a la doctrina militar, alterarán profundamente la conducta y la naturaleza de los conflictos armados. Lo básico consiste en disponer del poder militar adecuado para cumplir con la misión principal y, en forma paralela, coadyuvar a la construcción de un mundo mejor.

Resulta claro que nuestras políticas de defensa requieren una urgente adecuación a este nuevo escenario. Las tareas convencionales para las que han sido diseñadas, provenientes de una constelación política vigente en el siglo XIX, tienen poco que ver con el siglo XXI. Si algún país de nuestra región se empeñase en diseñar su política de seguridad en base a un conflicto con un país vecino, estaría diseñando una estructura de defensa orientada en función de peligros del pasado e ignorando los peligros reales del presente. Las costosísimas capacidades que nos permitirían poder destruirnos el uno al otro, son tan inaplicables como irrelevantes respecto a los verdaderos peligros que nos amenazan.

La región en su conjunto, dotada de un sistema de seguridad colectiva, es capaz de constituirse en un espacio con exclusión de intervención de potencias foráneas en una primera etapa, y en una segunda etapa en una potencia militar con capacidad de proyección mundial.

Los ingentes recursos que están en nuestro mar y en nuestra Amazonía son codiciados por otros y lo serán cada vez más. Las fuentes de alimentos tales como nuestras zonas económicas exclusivas en el Pacífico y las fuentes de agua en la Amazonía van a ser de tal modo codiciadas, que se pretenderá privarnos de ellas, si no somos capaces de garantizar su protección e impedir su depredación. Por consiguiente, una tarea fundamental del futuro deberá ser la protección de estas grandes reservas, lo que no podremos hacer sino colectivamente, por la naturaleza de las mismas. En suma, la primera tarea urgente y vital de nuestras Fuerzas Armadas, es asegurar el orden y la protección de nuestro ámbito, siendo necesaria



una etapa de seguridad colectiva, coordinada y estructurada, apuntando a un mando regional, donde las responsabilidades se asuman de acuerdo a cada situación y posicionamiento geográfico.

ANÁLISIS DEL ENTORNO DONDE SE DESENVUELVE LA MARINA DE GUERRA

1. INTERNACIONAL

El sistema mundial es entendido actualmente utilizándose el paradigma de la Globalización. Como su nombre lo indica, la Globalización es una concepción del mundo cuya característica fundamental es el anuncio de la constitución de un mercado único mundial. El concepto de los Estados soberanos estaría en proceso de desaparecer, puesto que el instrumento fundamental de acción política, esto es, la determinación de prioridades en el manejo de los bienes de una nación, caería cada vez más fuera del ámbito de su competencia.

Los Estados Nación post westfalianos, hijos de la modernidad, no tienen más la dimensión ni la estructura de poder requerida para poder actuar en el ámbito planetario. Su capacidad de acción se ve seriamente restringida por limitaciones económicas. Los grandes reguladores del sistema económico internacional tales como el FMI, el Banco Mundial, etc., determinan las reglas de comportamiento de los Estados convencionales, diseñando inclusive sus políticas de mediano y largo plazos.

Paralelamente al desarrollo e integración económica y comercial, surge como necesidad esencial, la generación de mecanismos de protección concurrentes, constituidos por los sistemas de seguridad colectiva regionales. Todo esto nos lleva a pensar que el sistema del mundo de hoy se caracteriza por un multipolarismo, cosa que es muy clara en el ámbito económico.

La hiperpotencia norteamericana tiene un relativo predominio económico, pero está lejos de tener el peso que poseía a fines de la década de los años 50, cuando por sí sólo producía más del 50% del PBI mundial. La tendencia actual se dirige a reducir cada vez más su predominio relativo. Esta multipolaridad económica se ve distorsionada por la asimetría en la distribución del poder militar. En la actualidad, más del 60% del poder militar mundial se encuentra en manos de los Estados Unidos. Ahora bien, también en este terreno la tendencia hacia la multipolaridad se va acentuando cada vez más.

2. REGIONAL

De momento, Sudamérica se encuentra en una esfera de marginalidad estratégica, esto es, no encerramos en nuestro seno a ninguna potencia nuclear ni tenemos enclaves de otras potencias que sean vistos como un reto por ninguna de las potencias planetarias. Somos un conjunto de naciones, que reúnen entre ellas una potencia emergente, Brasil; y un conjunto de países en proceso de modernización o en vía de desarrollo. Ahora bien, ninguno de nuestros países aisladamente puede tener, ni desarrollará por sí solo en ningún futu-





ro previsible, la masa de poder necesaria para ejercer una verdadera soberanía y por consiguiente ser actores del escenario internacional. Por separado estamos condenados a una posición de marginalidad y periferización cada vez más pronunciada.

Todo esto es paradójico porque nuestro subcontinente, a diferencia de todos los otros, tiene prácticamente una unidad de lenguaje, y ciertamente una macrounidad cultural. Nuestras respectivas identidades nacionales son variantes de una identidad básica común. Además de eso, tenemos hasta una religión mayoritaria común. Desde el punto de vista geoestratégico, gracias al canal de Panamá, somos prácticamente un Continente Isla, abierto a los dos océanos principales y con control sobre dos pasos estratégicos de relevancia planetaria. En cuanto al punto de vista geoeconómico, tenemos dadas todas las condiciones para una cuasi autarquía.

Durante demasiado tiempo hemos estado preocupados de aislarnos unos de otros. Sin embargo, las necesidades mismas de los procesos económicos actuales, han hecho indispensable un proceso creciente de integración que se viene reflejando en el desarrollo de la llamada infraestructura logística sudamericana, la misma que estaría generando a pasos de gigante una nueva realidad política, puesto que una vez en plena actividad, generará una interdependencia de tal naturaleza que veremos cómo blancos estratégicos, situados en otros países, resultarán de vital importancia para la supervivencia de nuestras naciones. La destrucción de una central energética en Venezuela podría paralizar la producción en Brasil, la destrucción de un puerto en el Perú o Chile, podría aislar el Atlántico del Pacífico. Esta infraestructura crítica puede ser amenazada tanto por enemigos convencionales como no convencionales. Estos blancos son de tal naturaleza que pueden ser atacados por Fuerzas Armadas clásicas o por grupos terroristas o pseudo terroristas interesados en afectar nuestro desarrollo.

En nuestra opinión, a corto plazo, el espacio sudamericano se debería consolidar económicamente con mecanismos únicos de control macroeconómicos y a mediano plazo por consiguiente con unidad monetaria. Si esto ocurre a tiempo, Sudamérica podrá entrar al nuevo período histórico con esperanza de alcanzar el protagonismo que nos adeuda la historia. Naturalmente, como no existe la armonía preestablecida que postulan tácitamente los idealistas, todos estos desarrollos y

reajustes se producirán con inevitables fricciones; sin embargo, es de esperar que hayamos desarrollado la suficiente racionalidad social como para superarlas a través del diálogo y el compromiso.

ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

En función del proceso de globalización descrito y teniendo en cuenta la consolidación democrática por la que viene pasando nuestra región en general y el Perú en particular, la Marina de Guerra del Perú está llevando a cabo un proceso de modernización organizativa-operativa, con el fin de adecuarnos a los nuevos retos y llegar a ser una Institución moderna, reconocida y respetada, con una organización flexible, eficiente y eficaz, sustentada en valores éticos y morales, que garantice la Seguridad Nacional en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, contribuyendo de esta manera con el Desarrollo Nacional.

La nueva situación estratégica del mundo y las tareas que ella implica, han hecho necesaria la estructuración de las Fuerzas Navales en dos grandes teatros, el Pacífico y la Amazonía, manteniéndose las tareas propias de la Autoridad Marítima.

La Marina en adición a su misión principal, viene poniendo especial énfasis en su capacidad de afrontar los nuevos retos globales y regionales. Un elemento fundamental es la nueva importancia que se le está reconociendo a la presencia del Instituto en la Amazonía. Ahora bien, el nuevo nivel de presencia en la Amazonía, nos ha puesto necesariamente en ma-



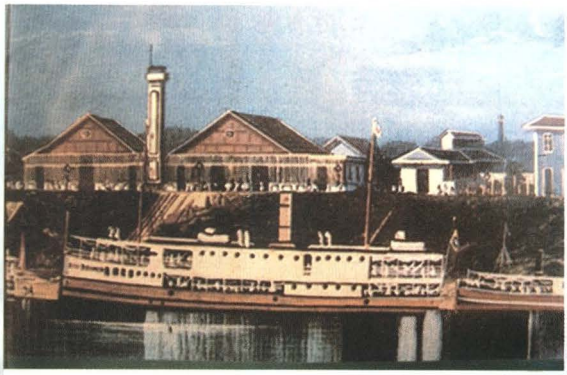
yor contacto con problemas específicos de la zona, tales como el narcotráfico y el deterioro del medio ambiente. En este sentido, la Marina de Guerra del Perú, en coordinación con las autoridades competentes, viene llevando a cabo acciones de patrullaje e interdicción fluvial, destinadas a combatir las actividades ilícitas que vienen empleando crecientemente los ríos como vías de distribución.

Debe tenerse en cuenta, además, que en el territorio peruano amazónico se ha hecho presente un nuevo reto, que es la custodia de la zona fronteriza con Colombia a lo largo del río Putumayo, ante la eventual posibilidad de un desborde de las actividades de las fuerzas paramilitares y las de las FARC presentes en el área.

Teniendo conciencia que toda la problemática de seguridad global y regional exige la instauración de un sistema de seguridad cooperativo, la Marina de Guerra del Perú viene trabajando en esa dirección a través de la suscripción de convenios con la mayoría de las Marinas y/o Armadas de la región, y aquellas del mundo que son especialmente relevantes para los intereses propios y subregionales.

ROL DE LA COMANDANCIA GENERAL DE OPERACIONES DE LA AMAZONÍA

La Marina de Guerra del Perú se ha asentado en Iquitos, desde el arribo de la primera flotilla fluvial, el 5 de enero de 1864; desde allí extiende su labor en toda la región amazónica.





La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA) tiene como misión: "Planear, preparar, conducir y evaluar las operaciones y actividades logísticas, administrativas y de seguridad de las unidades y dependencias asignadas, con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos, planes y directivas de la Comandancia General de la Marina".

En ese sentido, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía enfrenta diferentes tipos de amenazas dentro de los distintos ámbitos en que estas se presentan. Las amenazas que en la actualidad se enfrentan en el área de responsabilidad, incluyen tanto aquellas de origen interno como externo, las cuales podrían generar conflictos de alta o baja intensi-

dad de acuerdo a su naturaleza. Asimismo existe la lucha contra las actividades ilícitas, para lo cual se le brinda el apoyo tanto a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como a los organismos públicos que previa coordinación lo soliciten.

En lo relacionado a los conflictos de alta Intensidad, se considera como una amenaza con baja a muy baja probabilidad de ocurrencia, debido a las excelentes relaciones que tenemos con los países fronterizos.

Con respecto a los conflictos de baja intensidad, el Perú enfrenta la amenaza del narcoterrorismo proveniente de Colombia, el cual si bien existe y viene siendo combatido, tiene una posibilidad de mediana a alta probabilidad de constituir en una amenaza a la seguridad del Estado Peruano. La extensa frontera y la escasez de medios hace que la Marina de Guerra redoble e intensifique sus patrullajes y acciones de control a fin de evitar el posible paso a territorio peruano de elementos no deseados. Es importante mencionar que las FARC cuentan con un presupuesto considerablemente alto proveniente de sus actividades ilícitas, lo cual le permite financiar sus actividades terroristas, pudiendo utilizar el área de frontera como zona de repliegue en caso de una ofensiva de las fuerzas militares colombianas. La escasa presencia de instituciones del Estado ha ocasionado que los pobladores de estas zonas no se identifiquen con las pocas y lejanas autoridades que existen.

Las amenazas constabulares o asimétricas que se presentan, en el ámbito de jurisdicción, son principalmente las de terrorismo, tráfico ilícito de drogas, tráfico ilícito de armas, tráfico ilícito de madera y contrabando.

En la actualidad, con respecto a las actividades ilícitas, se ha tenido un incremento considerable, sobre todo en lo relacionado al tráfico ilícito de drogas. El accionar de las diferentes bandas delincuenciales dedicadas a las actividades ilícitas se ha visto perfeccionado en cuanto a sus modos de operación, haciendo cada vez más difícil la detección de los mismos de parte de las autoridades correspondientes.

Los remanentes de SL y en menor grado del MRTA, tienen en el ejemplo del narcoterrorismo colombiano una nueva estrategia que se basa en financiar sus actividades terroristas con el tráfico ilícito de drogas. Esta situación se suma a la extrema pobreza de la zona y a la conformación de organizaciones de agricultores cocaleros, los cuales conforman un grupo de presión que podría alcanzar mayor fuerza como se presentó en Bolivia. Esta amenaza obliga a no descuidar la lucha contra el terrorismo debido a que de alcanzar proporciones mayores vamos a tener una situación más grave que la vivida en las décadas pasadas.

En los aspectos de tráfico ilícito de drogas, el Perú presenta una serie de factores que favorecen el cultivo de la hoja de coca, es así que a pesar de haberse reducido los cultivos a 38,000 hectáreas que representan el setenta por ciento (70%) de las que existían en 1995 (126.000 hectáreas), el país se ubica como el segundo productor



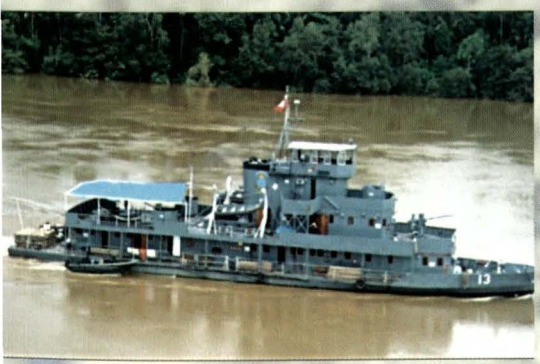


en el mundo, después de Colombia.

En lo que respecta al ámbito amazónico, los ríos de la selva han empezado a ser utilizados con mayor frecuencia para el transporte de droga. Se utilizan las rutas que llegan a las fronteras con Colombia y Brasil, las cuales son mixtas, ya que utilizan tramos de trocha, ríos y pistas aéreas clandestinas, que varían de acuerdo a la situación, evadiendo las operaciones de interdicción y los puestos de control fijos de las Fuerzas Armadas y Fuerzas Policiales.

Ante el incremento de las actividades del tráfico ilícito de drogas en nuestro territorio es necesario analizar la experiencia colombiana, donde esta ilícita actividad generó corrupción y violencia en la estructura de la sociedad colombiana, produciendo falta de confianza en su clase política y militar, así como en su sistema legal, potenciando el terrorismo colombiano hasta un grado casi incontrolable. Esta experiencia nos alerta de los riesgos de no ejercer un control sobre el fenómeno del tráfico ilícito de drogas y que no solo se trata de un problema policial sino que es una amenaza contra la seguridad del Estado y la estructura de su sociedad.

Otra de las actividades ilícitas predominantes en la zona es la tala ilegal de madera, que es de de gran incidencia, en nuestra jurisdicción, perjudicando la actividad comercial legalmente establecida y el ecosistema de la Amazonía; en ese sentido el distrito de capitanías número cinco, los destacamentos navales y otras instituciones del Estado a lo largo del rio Putumayo han incrementado sus acciones de control, pese a la agreste geografía e







hidrografía de la zona, tanto por lo extenso del área de operaciones como por los escasos recursos materiales y logísticos con los que se dispone.

Por otro lado, es importante resaltar la labor que realiza el SIMA Iquitos, que ha construido y reparado muchas de las embarcaciones que surcan los ríos amazónicos, estando en el presente año ejecutando la construcción de las nuevas cañoneras



fluviales. También ha incursionado también en el rubro de la construcción civil, contribuyendo con diversas obras que han permitido el desarrollo de los pueblos amazónicos.

Otro aporte al desarrollo de la región es el que despliega el Servicio de Hidrografía y Navegación, que proporciona ayudas a la navegación a través de la confección de cartas náuticas, medición de niveles del río y señalización con faros.

Asimismo, en apoyo a las poblaciones de escasos recursos, se viene ejecutando permanentemente actividades de acción cívica, tales como atención médica y alfabetización, sobre todo en las regiones más



inhóspitas y apartadas de la Amazonía.

CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA DE COMOPERAMA

La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía (COMOPERAMA) enfrenta diferentes tipos de amenazas dentro de los distintos ámbitos en que estas se presentan. Para enfrentarlas plantea el reto de la realización de operaciones en un área geográfica de gran amplitud y características geográficas y meteorológicas particulares, con la mayor parte de su área de jurisdicción de difícil acceso por vía terrestre.

Identificadas las principales amenazas que afectan el área de responsabilidad de





la Comandancia General de Operaciones de la Amazonia y que su represión y/o enfrentamiento podría implicar el empleo de las Fuerzas asignadas, los elementos operativos asignados a este Comando Operacional deberán ser entrenados, preparados y alistados en tal forma que puedan cumplir con los roles estratégicos asignados para el frente interno y externo, dentro de su ámbito de responsabilidad.

Se han desarrollado los siguientes roles estratégicos, con la finalidad de regular el accionar de los elementos de maniobra de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía:

- Mantener la soberanía e integridad territorial en el área de responsabilidad.
- Proteger los intereses nacionales en el ámbito fluvial y amazónico.
- Evitar el uso del ámbito fluvial como medio de actividades ilícitas.
- Actuar con eficiencia dentro de un sistema de seguridad cooperativa.
- Realizar acciones militares de apoyo al desarrollo de la Región Amazónica.

El Concepto Estratégico-Operativo para enfrentar las amenazas existentes se centra en tres puntos esenciales:

- Disuasión: Demostrando las capacidades reales de sus elementos operativos durante la realización de operativos de vigilancia y patrullaje fluvial.
- Contención: Desplegando unidades en operaciones fluviales y ribereñas, y de apoyo al sistema de vigilancia de fronteras en el ámbito de responsabilidad.
- Interdicción: Empleando los medios asignados en apoyo a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

En el plano internacional, los elementos operativos asignados deberán contribuir al incremento de la estatura político-estratégica internacional del país por medio de la presencia naval internacional, así como la participación en operativos multinacionales y reuniones de coordinación.







En el frente externo, las fuerzas navales deben estar en condiciones de asumir una postura estratégica ofensiva-defensiva, capaz de ganar la iniciativa a la amenaza mediante ataques preventivos que busquen mermar o neutralizar el poder del adversario, siendo necesario que el poder bélico propio sea creíble por el adversario y percibido como tal, por medio de acciones de demostración de fuerzas, operaciones psicológicas, entre otros.

En el frente interno, las fuerzas navales asignadas deben efectuar operaciones de ejercicio de control de zonas fluviales y ribereñas de responsabilidad, con el fin de proteger los recursos económicos y mantener un adecuado control de las actividades que se desarrollan dentro de este ámbito, contribuyendo de manera efectiva con la defensa interna del territorio. Asimismo, deberán estar preparadas para contribuir en la lucha contra las actividades ilícitas en el área de responsabilidad.

Por otro lado, en caso de siniestro o catástrofes naturales, las fuerzas navales deberán estar listas para apoyar con el esfuerzo nacional de acuerdo a sus posibilidades, y en caso de ser requeridas.

Los conceptos antes mencionados, obligan a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía a tener una fuerza bien equipada y entrenada, así como lo suficientemente versátil para afrontarlas, siendo necesario una alta flexibilidad e interoperabilidad en su trabajo conjunto. Debe de considerarse a su vez que, por las características del ámbito de jurisdicción, estas amenazas se presentan la mayoría de las veces en forma simultánea y en distintas áreas, por lo que adicionalmente a los requisitos de versatilidad y flexibilidad, debe agregarse el de movilidad para el éxito de las operaciones.

Para el cumplimiento de su misión y la implementación del Concepto Estratégico-Operativo es necesario el diseño de una Estrategia de Medios que permita en el mediano plazo afrontar con probabilidad de éxito a las amenazas latentes, para lo cual se deberá desarrollar progresivamente el proceso de recuperación y potenciamiento de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, lo cual obliga a efectuar una priorización y estructura en la asignación de medios. Por ejemplo: actualmente existen ríos donde no hay presencia naval, que sin embargo son considerados estratégicamente importantes y donde definitivamente es necesario ejercer el control fluvial y de apoyo al desarrollo nacional. Estos ríos deberán ser cubiertos con bases fijas que den soporte logístico y servicio de reparación al resto de bases y unidades móviles.

En ese orden de ideas, de acuerdo a la tendencia que se viene presentado en relación a las actividades de las Fuerzas



Armadas, tanto en el frente externo como en el interno, se presume que para el 2010 las Fuerzas Navales asignadas, estarán comprometidas en impedir el ingreso a territorio nacional de elementos narcoterroristas procedentes de Colombia y la lucha contra los ilícitos en los ríos Putumayo, Amazonas, Napo y Yavarí, mediante acciones de patrullaje, vigilancia y control fluvial permanentes, empleando en forma independiente y combinada cañoneras fluviales, lanchas artilladas y/o lanchas de interdicción ribereña, patrulleras fluviales y aeronaves, operando con base en los Destacamentos Navales, Bases fijas y Bases móviles.

EL FUTURO DE LA AMAZONIA

Parece inevitable que nuestra mente se llene de selva cuando alguien menciona la Amazonía, pero sería injusto reducir esta inmensa región a un entramado de vegetación y fauna exótica. La Amazonía es una realidad transnacional que abarca Brasil, Bolivia, Perú, Colombia, Venezuela, Surinam y las Guayanas, donde cada una de las naciones que comparten esta cuenca enfrentan sus propios retos para la supervivencia del Amazonas:

Sobre la Amazonia está siempre puesta la mirada de la atención pública mundial porque este territorio posee el 23% del agua potable del mundo, en él existen 30 millones de plantas diferentes. En sus ríos nadan 3.000 especies diferentes de peces, mientras que en toda Europa no pasan de 200 las de agua dulce. En la Amazonia, surcada por más de mil afluentes del río Amazonas, caben 14 veces la superficie de Alemania o 20 veces la superficie de Inglaterra.

La amazonía, que representa una riqueza tan inmensa y diversa (no sólo en el sentido monetario) se encuentra como olvidada y desconocida. La pregunta que surge es: ¿por qué la amazonía siendo una región de una importancia estratégica inconmensurable para el desarrollo del país y el futuro de la humanidad no ha sido prioritaria en la agenda de nuestros gobernantes?. La mayoría de la población apenas tiene sutiles referencias de lo que representa para el futuro del país. Las características y magnitud de los valores biológico, cultural, hídrico, mineral, estético y de equilibrio global, son poco o nada estudiados y por ende ignorados.

El futuro de la selva sin duda es uno de los grandes retos que tendrá que afrontar el hombre en este nuevo milenio. Se trata de poder sacar el mayor provecho de su riqueza, sin que esto signifique el deterioro y la extinción de animales, plantas y culturas que comparten una vida milenaria.

El gran peligro de esta reserva mun-

dial de oxígeno y de agua potable sigue siendo la deforestación sin control, que constituye uno de los mercados ilegales más grandes del mundo de maderas preciosas. Por ejemplo, recientemente, el British Museum de Londres tuvo que investigar si era verdad que la madera que estaban usando para su reestructuración estaba llegando ilegalmente de la Amazonia.

Finalmente, podemos mencionar que a pesar de los enormes esfuerzos que la Marina de Guerra viene implementando con la finalidad de apoyar en la conversión de la Amazonia en una zona de "desarrollo sostenible", es lamentable el hecho de reconocer que cada día aparecen nuevas denuncias sobre las actividades ilícitas que son perpetradas en el área, lo cual viene afectando y deteriorando en forma constante y considerada el gran pulmón del planeta, siendo necesario que las autoridades competentes y pertinentes desarrollen y ejecuten las acciones preventivas y necesarias con la finalidad de conservar esta basta región.

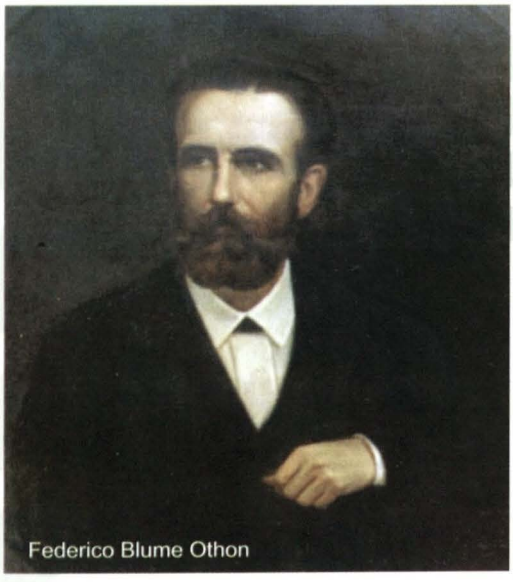


Proyecciones del desarrollo tecnológico en la Marina de Guerra del Perú



CONTRALMIRANTE RICARDO FERNANDEZ LINO

Desde los inicios de la historia, el hombre ha buscado y ha encontrado nuevas formas de resolver problemas de su entorno, descubriendo o inventando artificios cada vez más sofisticados y no escapa de esta realidad ningún campo del quehacer humano, siendo gravitante en el campo naval. Las actividades de innovación tecnológica se han dado en la Marina de Guerra del Perú desde los primeros años de su creación en el siglo XIX, por la iniciativa y propio esfuerzo de personal naval que de manera voluntaria llevó adelante proyectos de desarrollo tecnológico. Muestra de estos son el submarino inventado por Federico Blume Othon, quien diseñó en 1866 un "bote submarino" y el Teniente Pedro Ruiz Gallo, quien falleció como consecuencia del estallido accidental de un torpedo para la Marina en cuya construcción trabajaba el 24 de abril de 1880. De emplear solo medios tecnológicos disponibles en el mercado internacional, con tecnologías de última o penúltima generación, en sus sistemas de ingeniería, armas y comunicaciones, vendría arrastrando una dependencia tecnológica y logística del extranjero, con los riesgos que esto significa para el abastecimiento logístico en tiempos de conflicto o de emergencia, cuyos mayores costos se manifiestan en la reposición de los equipos para mantener el adecuado nivel del entrenamiento de las fuerzas navales y su participación en los operativos, acciones cívicas y el desarrollo Nacional.


Federico Blume Othon

La capacidad de la defensa y la disuasión se basa en los medios y su empleo. El empleo se basa en personal altamente capacitado y entrenado, con cuya experiencia no solo se usan los medios de manera óptima, también se mantienen los medios en las mejores condiciones y a través de la innovación tecnológica se los va preparando para alejarlos de la obsolescencia. La máxima prioridad es salvaguardar los conocimientos del instituto con la innovación tecnológica. El futuro de la innovación tecnológica se hace una vez más la mejor inversión para la misión. Su aplicación también es constante y no puede ser eventual. Así como un buen operador, si no es posible garantizar todos los puestos de trabajo ni mantener el nivel de conocimientos de los grupos de desarrollo, se corre el peligro de perder conocimientos técnicos a plazo medio. El mantener y mejorar las capacidades de innovación tecnológica son fundamentales y son clave para salvaguardar la capacidad de la Defensa y la disuasión.

El contexto de la innovación tecnológica en la Marina se expande a los intereses nacionales y regionales. En marzo del 2006 durante tres días se reunieron en La Punta representantes de doce Marinas del hemisferio en la IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología. Los principales objetivos y aspectos relevantes de la conferencia realizada fueron: establecer un foro para el intercambio de información, mejorar la interoperabilidad en la región, identificar nuevas oportunidades de colaboración en Ciencias y Tecnología, y elevar las Recomendaciones a la XXII Conferencia Naval Interamericana que se desarrolló ese mismo año. La Conferencia Naval Interamericana (CNI) es una reunión de los Altos Mandos Navales de las Marinas de Guerra del Continente Americano en la que se presentan y expresan ideas, conocimientos y problemas marítimos que afectan al Continente. Tiene por finalidad fundamental el estimular los contactos profesionales permanentes entre las Marinas de Guerra de los países participantes para promover la Solidaridad Hemisférica. La IV Conferencia Naval Interamericana Especializada en Ciencia y Tecnología se realizo con la activa participación de la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Investigación Naval-Global (ONR-G) de la US Navy, reforzando los objetivos trazados por la Institución en cooperación, interoperabilidad y desarrollo conjunto en la región, según la orientación de los altos mandos navales, sumándose así a las medidas de confianza entre las naciones.

La Marina de Guerra del Perú lleva a cabo programas de innovación tecnológi-



ca que han ido aportando al repositorio tecnológico cultural (proyecto FUTURA, CICITEC, premiación a la innovación, y otros) tendientes a fomentar la renovación tecnológica aprovechando los conocimientos científicos y tecnológicos, así como la capacidad y motivación del personal naval, buscando contribuir con la mejora de equipos y sistemas para mejorar la disponibilidad operativa y disminuir la dependencia tecnológica, con el ahorro de recursos.

Es conveniente que la experiencia acumulada sea consolidada en el sistema de ciencia y tecnología institucional, para la gestión de los proyectos.

Desde la segunda mitad del siglo XX, a raíz del gran salto tecnológico derivado de la segunda guerra mundial, varios miembros de la Marina de Guerra continuaron diversos proyectos mediante iniciativas personales, decidiendo la institución crear un organismo que concentrara la gestión de las actividades de ciencia y tecnología, a través de la Oficina de Investigación y Desarrollo (1965-1985), que dependía en ese entonces del Ministerio de Marina. En 1986 cambia la denominación a Centro de Investigación Científica y Tecnológica (CICITEC), dependiendo orgánicamente de la Dirección General del Material. En el 2002 se crea la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina (DICITEC), ampliando las tareas de esta organización, asignándole responsabilidades de dirección y gestión de innovación tecnológica en la Marina de Guerra. La misión del DICITEC es la de administrar, planear, dirigir y controlar la investigación científica y desarrollo tecnológico, de proyectos de investigación y desarrollo acorde con los objetivos y necesidades institucionales, a fin de impulsar la innovación tecnológica de la institución.

En la Orden General de la Marina de Guerra del Perú N° 07-2007, párrafo 11 se lee:

> *El Sistema Naval de Ciencia y Tecnología se sustenta en su Personal de investigadores, quienes con sus conocimientos, experiencia, creatividad, inventiva, imaginación, inteligencia, iniciativa, esfuerzo y una profunda vocación marinera, vienen participando en las actividades de ciencia y tecnología de manera organizada y coordinada, contando para ello con el organismo que administra, centraliza y apoya las mencionadas actividades. Cabe señalar que la Institución, consciente de este esfuerzo invalorable que realizan los investigadores en beneficio de la Marina, cada dos años, dentro de las actividades del "Mes del Mar de Grau" al conmemorarse un Aniversario más de la Creación de la Marina de Guerra del Perú, así como del Glorioso Combate Naval de Angamos, programa el Evento denominado "Premiación a la Innovación Tecnológica", el cual es presidido por el Comandante General de la Marina y tiene por finalidad incentivar en el Personal Naval la participación en actividades de*

innovación tecnológica y premiar a los integrantes de los proyectos más destacados a nivel institucional y otorgar un reconocimiento a todos los integrantes de los Proyectos o Trabajos de Ciencia y Tecnología. Asimismo, la premiación se ve coronada posteriormente con la correspondiente Disposición de la Comandancia General de la Marina otorgando la Felicitación Colectiva, por la causal "Excepcional desempeño de comisión encomendada", al Personal Superior, Subalterno y Civil premiado, la cual se agrega en los Legajos Personales del citado Personal, para los fines correspondientes.

Bajo la visión compartida con el Alto Mando se desarrolla un nuevo patrón de ciencia y tecnología naval, que proporciona una mejora en los procesos y la excelencia en su aplicación, se usa hoy para canalizar los recursos humanos, económicos y materiales de forma eficiente hacia lo más prioritario para la Marina, teniendo un claro sustento técnico, operacional y económico del porqué de la implementación de los proyectos. Asimismo, estos proyectos se enlazan por etapas unos con otros, para alcanzar objetivos en ciencia y tecnología de mayor nivel.

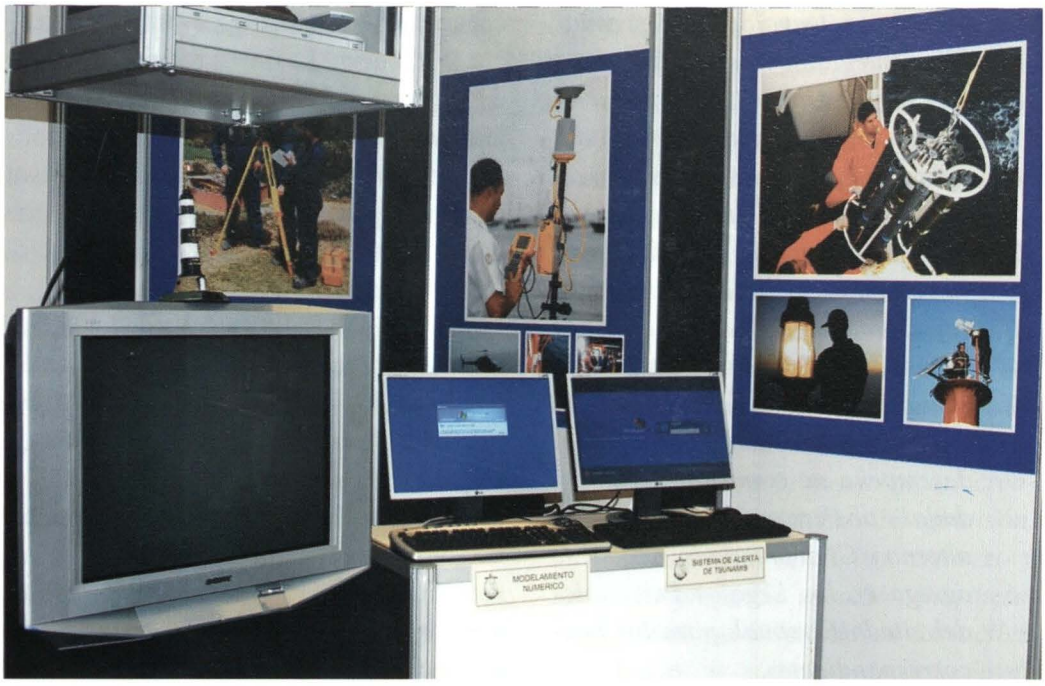
El sistema de ciencia y tecnología permite controlar y coordinar el planeamiento, ejecución y supervisión de los trabajos de investigación en el ámbito institucional, obteniéndose ventajas técnicas y científicas y así mejorar y adecuar las capacidades actuales para mayor eficiencia y eficacia. La institución consciente de la capacidad competitiva que demanda la modernidad en un contexto de globalización, participa en esta carrera evolutiva de avances científicos y tecnológicos, que han permitido con limitados recursos renovar el material naval.

Para ello viabiliza una estrategia efectiva para incrementar la capacidad científica, tecnológica y la formación de investigadores fomentando la capacitación de su personal más especializado, llegando a alcanzar un elevado nivel de preparación no sólo para reemplazar el material naval, sino también para repararlo, y para mejorar la capacidad operativa mediante la aplicación de ingeniosas modificaciones.

Esto ha sido logrado principalmente a través de la mejora en la instrucción profesional de nuestros oficiales así como la capacitación básica y avanzada de nuestro personal técnico y mediante convenios con universidades e institutos tecnológicos del país.

El patrón de ciencia y tecnología en la Marina de Guerra del Perú se orienta hacia los siguientes objetivos:

- Acumulación del conocimiento para reducir la dependencia tecnológica.
- Optimización de recursos mediante una reducción significativa de la estructura de costos de los trabajos de recuperación y modernización.
- Mejora de la capacidad de evaluación de riesgos para progresivamente enfrentar proyectos de mayor complejidad en el campo de la investigación.
- El incremento del nivel científico y



tecnológico institucional, mediante una mayor colaboración con las universidades y la comunidad científica nacional e internacional.

El sistema de ciencia y tecnología se desarrolla sobre tres principios fundamentales: la eficiencia, la priorización y la economía. La *eficiencia* para lograr el efecto deseado al menor costo. La *priorización* que permita una programación de proyectos en un entorno de recursos escasos del presupuesto fiscal que agudiza las necesidades crecientes para mantener el alistamiento del material en condiciones óptimas; y finalmente. El principio de economía para obtener ahorros de recursos en la aplicación de nuevos campos de inventivas para la solución de problemas técnicos o modernización de las capacidades de las unidades operativas.

Antes de implementarse el actual sistema de ciencia y tecnología, el personal naval a iniciativa propia emprendía sus proyectos generalmente de naturaleza experimental, apoyados por los Comandos de las unidades o dependencias de la Marina donde prestaba servicios. Muchas veces los proyectos se truncaban al no poder sobrepasar escollos de naturaleza simple como falta de financiamiento, interrelación con expertos o carencia de instrumental y herramientas.

En otros casos, más de un grupo de investigadores emprendían simultáneamente trabajos de investigación sobre aspectos de la misma naturaleza, con un gasto de recursos innecesario por falta de un ente director y coordinador de ciencia y tecnología.

El contar con un sistema de ciencia y tecnología ha permitido delimitar claramente las funciones y responsabilidades en el proceso de formulación de las propuestas de los comandos operativos y las direcciones técnicas, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos y otorgar un mejor dinamismo de trabajo en conjunto.

Asimismo, la supervisión de la innovación tecnológica llega más allá del objetivo de la investigación que usualmente está definido por la confección o construcción de un prototipo, comprendiendo la continuación hasta el perfeccionamiento de la solución originalmente pensada para el usuario final.

Existe una estrecha relación de la ciencia y tecnología con nuestra organización naval: el Alto Mando Naval tiene a su cargo la definición de los planes, que derivan de la política general de la marina y de la apreciación de la situación estratégica. Esta Política General de la Marina a su vez se basa en la misión constitucional de la Marina de Guerra del Perú.

De los planes derivan en objetivos y metas con fondos asignados. Una de estas metas corresponde a los trabajos de innovación tecnológica. Sólo se definen metas específicas para proyectos de innovación tecnológica que son evaluados y calificados como viables y son prioritarios para las Fuerzas Navales.

La Dirección General del Material y la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina reciben los lineamientos del Alto Mando Naval y los requerimientos de los comandos operativos y dependencias navales, para promover determinado proyecto. Además, efectúan la gestión administrativa para la evaluación, planeamiento y distribución de las sub-metas y ejecución de estos proyectos, verificando la concurrencia de las actividades a cumplirse con la asignación de partidas especificas para materializar los esfuerzos de investigación tecnológica.

En este sistema se integran en la planificación coherente: las necesidades de la institución, los planteamientos técnicos de los proyectistas con las demandas del usuario final y la priorización de los comandos operativos y otras dependencias navales, ya que el proyecto terminado contribuye a mejorar los medios que disponen estos últimos. El personal naval que participa en proyectos de innovación tecnológica se mantiene actualizado mediante cursos de capacitación, extensión o especialización en las instituciones académicas y universitarias del país y del extranjero, preferentemente con aquellas con las que se han sucrito convenios. Asimismo, en algunas ocasiones, estas instituciones foráneas de instrucción o los Servicios Industriales de la Marina, contribuyen parcialmente en la ejecución de partes de un proyecto integral.

De esta manera, los proyectos de innovación tecnológica son concurrentes con los planes estratégicos institucionales de corto, mediano y largo plazo en las diferentes áreas tecnológicas de interés como son armas, guerra electrónica, acústica, sistemas digitales y materiales.

La definición de los proyectos para distintos horizontes de corto, mediano y



largo plazo, permite asociarlos con fuentes de financiamiento del presupuesto institucional que hacen sostenible el proyecto, lo cual permite la continuidad de su desarrollo y total ejecución.

Asimismo, en el proceso de planeamiento que realiza la dirección de ciencia y tecnología, se contempla qué proyectos ya desarrollados, servirán como base para complementar otros proyectos de mayor complejidad, financiamiento o de mayor horizonte de tiempo, los cuales también tendrán su soporte económico.

La gestión de proyectos permite mejorar los procesos de evaluación y control, a fin de lograr minimizar los riesgos técnicos. Asimismo orienta los medios para fortalecer el área tecnológica necesaria para los grandes objetivos de investigación y desarrollo a nivel institucional, creando núcleos de conocimiento para proyectos de mayor complejidad y envergadura.

Para reforzar la base científica y tecnológica institucional, se ha desarrollado una estrategia de tres vectores:

- Un vector esta orientado al desarrollo propio para la recuperación de las capacidades operacionales aprovechando la capacidad instalada incluyendo la del SIMA-PERÚ;
- Un vector de responsabilidad compartida para el desarrollo de proyectos específicos de interés con empresas privadas y universidades (IGP, ROJ, UDEP, etc);
- Un vector de fomento de la industria orientado la adquisición de bienes o servicios de productos de empleo comercial.

Actualmente estos vectores orientas hacia las áreas de interés en la que se realizan los mayores esfuerzos de innovación tecnológica: ingeniería naval, ingeniería aeronáutica, ingeniería de armas, comunicaciones, criptografía, pirotécnicos y explosivos, sensores rada ricos, optrónicos, térmicos, de simulación y entrenamiento, y otros.

Las limitaciones presupuestales han obligado a que nuestro sistema de ciencia y tecnología tenga un especial cuidado en la evaluación de viabilidad de los proyectos, para disminuir los riesgos y aumentar el éxito y culminación satisfactoria de los proyectos, con una alta eficiencia y eficacia.

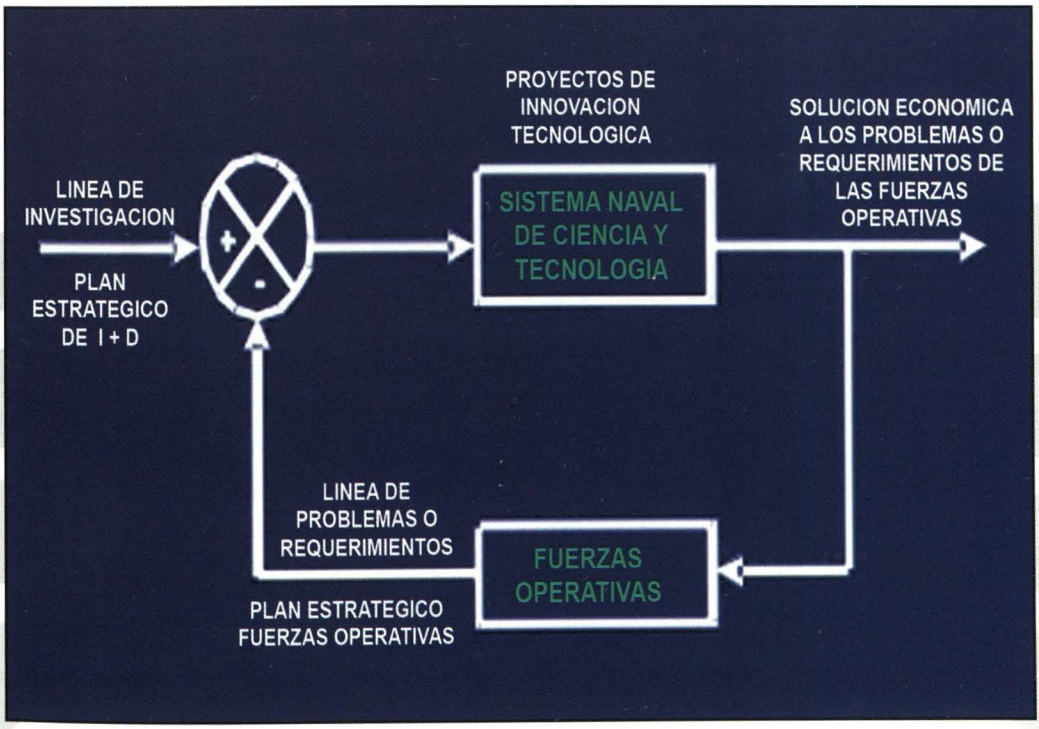
La Marina de Guerra de Perú viene desarrollando un nuevo patrón de ciencia y tecnología, dentro del alcance del objetivo institucional de investigación y desarrollo científico y tecnológico establecido en la publicación de referencia (a), controlando y coordinando de manera centralizada, el planeamiento, ejecución y supervisión de los trabajos de investigación en el ámbito institucional, con el fin de lograr venta-

jas técnicas y científicas en la necesidad de mejorar y adecuar las capacidades actuales y performance de los sistemas y equipos componentes principalmente de las unidades navales; así como del establecimiento naval terrestre para cumplir eficiente y eficazmente las tareas asignadas. Este concepto no requiere de una infraestructura independiente, es una organización funcional que se basa en la organización existente con la visión del Alto Mando Naval.

Los esfuerzos para viabilizar una estrategia efectiva para incrementar la capacidad científica, tecnológica y la formación de investigadores que permita integrar esfuerzos de los diversos actores para impulsar la capacidad de manutención mediante la aplicación de conceptos tecnológicos innovadores, comprenden la canalización de los requerimientos de estudios para perfeccionamiento científico; así como el acceso a beneficios de los convenios suscritos con las principales Universidades e Institutos del País, establecidos mediante directiva de referencia (b).

Tomando en cuenta la naturaleza experimental del ámbito de investigación en la aplicación del conocimiento para innovar tecnológicamente, es necesario delimitar claramente las funciones y responsabilidades en el proceso de formulación de las propuestas de las Direcciones Técnicas y los Comandos Operativos, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos y otorgar un mejor dinamismo de trabajo en conjunto.

El alcance de la supervisión de los trabajos de innovación tecnológica se extiende hasta el objetivo de la investigación que usualmente está constituido por



la confección o construcción de un prototipo; comprendiendo la interiorización de los esfuerzos de investigación, continuando con el soporte hasta su inclusión en la solución originalmente pensada para el usuario final (Unidad o Dependencia conoce, opera e integra el equipo a sus recursos).

La actual organización de Innovación tecnológica ha recogido las lecciones aprendidas y buenas prácticas del Proyecto Futura, Proyecto Bellatrix y otras iniciativas pudiendo considerarse aspectos como:

- Conversatorio Naval sobre Innovación Tecnológica, dirigido a Oficiales Superiores y Subalternos, para premiar el esfuerzo del personal subalterno y civil inclusive.
- Hacer un inventario de materiales de consumo permanente, periódico o masivo que se pondría en mesa de coordinación con el empresariado. El resultado sería incorporado como materia del conversatorio Marina-empresariado y universidades para promover una jornada de promoción de la Industria para la Demanda Naval.

  Sensibilización en las Fuerzas Navales y Dependencias clave. La Marina ya cuenta con una masa crítica de personal que esta conciente de esta nueva tendencia sobre la importancia de la tecnología en el quehacer naval, lo que se refleja en la madurez de los proyectos y la manera como se vienen incrementando. Sin embargo, es importante mantener el interés y promoción permanente que involucre la participación de las Comandancias Operativas y las Direcciones Técnicas cumpliendo con el objetivo de sensibilización en el ámbito interno.
- Organizar eventos internos para exponer a todo el personal profesional y técnico sobre los logros obtenidos; organizar una feria de proyectos en curso para personal propio.
- Mantener la participación en trabajos conjuntos con los sectores público y privado, para contar con un satélite peruano de uso múltiple, que es un área de alta importancia naval.
- Examinar los alcances de la Ley de Promoción de la Inversión Privada, para respaldar los proyectos conjuntos que se pueda considerar conveniente realizar, y también para proponer medidas innovadoras a los futuros gobiernos.
- Examinar la lista de empresas integrantes de la organización PERU 2021, que reúne a empresarios comprometidos con el tema de "Responsabilidad social empresarial" y que tiene una óptica más ética de los negocios.
- Diseñar un programa de actualización tecnológica dirigido a los Técnicos y OM1, por especialidades.
- Elaborar una lista de tesis de interés que deben desarrollar los Oficiales en las Escuelas de Calificación y COEM, dirigidas a innovar equipos, sistemas y procedimientos operativos.
- Emplear activamente los medios legales para la protección de la propiedad intelectual. La patente es un mecanismo de protección que ejerce el Estado con el fin de garantizar los derechos de

autor y proteger los productos o procesos obtenidos como resultado de un proyecto de ciencia y tecnología, de futuros plagios o réplicas sin autorización expresa de la Marina.

La aptitud y capacidad demostradas por el personal naval que se dedica a las actividades de ciencia y tecnología expresa una fuerte vocación marinera, por contribuir con la institución empleando su potencial intelectual y creativo en la solución económica y racional en el país, de problemas reales, de interés institucional y prioritarios que existen en nuestras Fuerzas Navales, los cuales se venían resolviendo con adquisiciones desde el extranjero de material nuevo o de segundo uso, con los recursos proporcionados por el Estado, cada vez más escasos.

La idea primigenia de elaborar un proyecto de ciencia y tecnología en la Marina, consiste en obtener en un plazo predeterminado o proyectado un dispositivo, que reemplace con creces al material naval actualmente deteriorado, pero de importancia relevante en el sistema al que pertenece, realizando un esfuerzo ingenioso con los recursos disponibles en la institución, para resolver un problema técnico operacional de alistamiento de las unidades navales.

Un proyecto permite proyectarse, soñar o ver el futuro del sistema adolescente, mediante una o más alternativas viables de solución al problema técnico en cuestión; cada alternativa es analizada, desensamblada y sometida a un estudio multidisciplina rio para identificar y reconocer todas sus funciones y poder repetirlas en el nuevo producto o producto de remplazo que se quiere realizar.

Con una adecuada distribución de los trabajos entre los integrantes del Grupo de Investigación, se da inicio propiamente a los estudios y trabajos específicos, en las diferentes áreas del conocimiento y de la técnica, que permite a los proyectistas, mediante el uso de sus habilidades y herramientas, imaginarse la solución, primero; plasmarla, luego, en un principio físico y elaborar un prediseño de cada componente, los cuales son sometidos a un preensamble o bosquejo de la solución.

Posteriormente, con el auxilio de las ciencias e ingenierías, los proyectistas proceden a realizar los dibujos, algoritmos y cálculos sobre la base del modelo físico seleccionado. El modelo es sometido, entonces, a la simulación en un ordenador y se procede a realizar los ajustes en los parámetros del sistema que permitan el funcionamiento del modelo de acuerdo a las especificaciones técnicas existentes.

Cada aspecto de ingeniería, según corresponda, es analizado y revisado por los especialistas del proyecto, con la finalidad de prever y reducir los errores de cons-



trucción, resistencia de materiales, interferencias, vibraciones, cálculo, ruido, contaminación ambiental, seguridad, etc.

Los proyectistas se reúnen periódicamente para cruzar información, intercambiar ideas, hacer correcciones, verificar avances, proponer alternativas de solución más eficientes en aspectos específicos del proyecto, eliminar distorsiones, exponer las dificultades que van encontrando para superarlas en grupo, etc.

Transcurrido el plazo para efectuar la integración de las partes, de acuerdo al cronograma o programa de actividades y tareas proyectado, se reúnen los integrantes del grupo para ensamblar todos los componentes que forman parte integral del proyecto, para confeccionar el prototipo propiamente dicho y someterlo a los ajustes físicos correspondientes, antes de dar inicio a las pruebas protocolares en el laboratorio, puerto y a bordo.

Durante la ejecución del proyecto, el grupo recibe el apoyo técnico, económico, operacional y administrativo de la institución a través del Sistema Naval de Ciencia y Tecnología, de manera organizada y articulada, para garantizar el éxito del proyecto.

Una vez logrado el proyecto, el resultado es un dispositivo, de última o reciente generación, con similares o mayores bondades de los de fabricación foránea, hecho en el Perú, con mano de obra e intelecto nacionales, que nació en la Marina de Guerra del Perú, como resultado de la búsqueda de una solución económica a un problema técnico-operacional, gracias a la iniciativa y vocación innovadora del grupo de trabajo que asumió la responsabilidad de sacar adelante el proyecto y aceptó el reto de liderarlo.

Con el dispositivo funcionando con éxito en manos del usuario, unidad o dependencia, gana, en primer lugar, la institución porque avanza en la recuperación de las capacidades operativas de sus Fuerzas Navales con una mínima inversión; gana el país, porque los gastos para la Defensa disminuyen considerablemente permitiendo que parte de este ahorro importante sea utilizado en beneficio de la sociedad nacional en su conjunto; ganan las instituciones académicas nacionales que participan mediante convenios con la Marina en la realización del proyecto, por cuanto se nutren de experiencia con casos reales de aplicación de los conocimientos impartidos en aulas y laboratorios y se les presenta las condiciones ideales para iniciar nuevas líneas de investigación para sus especialistas; ganan las empresas nacionales industriales, consultoras, laboratorios, maestranzas y talleres que participan en la confección, manufactura, fabricación y pruebas de las partes y el conjunto de un prototipo y la preserie o serie de producción pertenecientes al proyecto, según corresponda, porque se abre un mercado local y la posibilidad de aspirar, como muchas empresas comerciales extranjeras de éxito, a un mercado internacional no sólo en el rubro de productos militares, sino también comerciales.

Como se puede apreciar, el dispositivo promovido por la Marina ha sido capaz de remover, en la imaginación de un futuro

próximo, las estructuras de una sociedad peruana actualmente estancada tecnológicamente por su falta de dinamismo, integración, ideas tecnológicas revolucionarias, iniciativas, etc.

Los efectos del dispositivo proyectado por la Marina , sin embargo, no concluyen aquí, sino que se pone en manos de los usuarios debidamente interiorizado, es decir, conteniendo toda la información técnica necesaria de consulta que se requiera para su funcionamiento y operación seguros, mantenimiento en sus diferentes niveles, reparación y recuperación, cuando sea necesario, durante la vida útil del dispositivo.

De esta manera, la concepción de cada dispositivo de la Marina es global e integral, afecta no sólo el entorno de la institución, sino que se extiende al exterior de la misma, repercutiendo en la sociedad como una fuente de excitación de conocimientos y experiencias tecnológicas y científicas, en continuo crecimiento.

Es imperativo prever y establecer los retos operacionales que deberemos enfrentar en el largo, mediano y corto plazo y buscar soluciones ingeniosas, técnica y económicamente viables, basados en la investigación y desarrollo, que nos permitan contar con los equipos, sistemas, armas y sensores que aseguren las capacidades operativas e independencia tecnológica que se requieran para afrontar exitosamente esos retos. Es una manera de traer el futuro a la actualidad y de planear, organizar y estructurar nuestro esfuerzo para desarrollar proyectos útiles y coherentes con las exigencias y posibilidades institucionales.

Una nota de agradecimiento a todos los investigadores de la Marina que con su tenaz esfuerzo vienen demostrando que la cultura institucional está cambiando con las necesidades que el futuro demanda: análisis científico en la toma de decisiones, integración de la tecnología de información en la gestión, búsqueda de nuevas soluciones minimizando los riesgos antes de estancarse en sistemas obsoletos, ¡innovación permanente!.

Preponderancia del poder marítimo



CONTRALMIRANTE EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO.

Para todos es bien conocida la influencia del mar, vale decir del poder naval en nuestra civilización, comenzando desde los fenicios, griegos y romanos, para llegar a Portugal, España, Francia y Holanda hasta culminar en la prosperidad del imperio británico, por más de 100 años desde las guerras napoleónicas, con la derrota de la flota combinada de España y Francia en Trafalgar (1805) por Lord Nelson, hasta la Primera Guerra Mundial; luego la aparición incontenible e indiscutible hasta nuestros días del poder naval de los EE.UU. de Norte América y en la Guerra Fría la pretensión fracasada del desafío de la desaparecida Unión Soviética.

Desde el punto de vista militar, las naciones han sido a menudo clasificadas como afectas a una estrategia marítima o a una estrategia continental. La historia demuestra, sin embargo, que ningún país afecto a una estrategia continental ha logrado jamás cimentar una grandeza duradera, como ha sido el caso del Imperio de Napoleón y la Alemania de Hitler. No se ha registrado, en cambio, el caso de que un país grande y poderoso en el mar haya sido batido alguna vez por una estrategia continental.

Hombre de inteligencia extraordinaria, poseedor de una genial concepción de los problemas de la guerra, Napoleón bien vería que el aplastamiento de Inglaterra a través de un desembarco en sus playas, sería la única forma posible de realizar la dominación universal. Decía: "*Denme quince días de tranquilidad en las aguas del mar de la Mancha y conquistaré el Mundo*". Falló, porque en su natural fascinación por los problemas inherentes a sus ejércitos, se olvidó de desarrollar, preparar y adiestrar una armada a la altura del plan que idealizara.

La Segunda Guerra Mundial, guerra global por excelencia, ha demostrado una vez más el valor inmutable del dominio del mar, en toda lucha en la cual tienen importancia las comunicaciones marítimas vitales.

Así se vio a Inglaterra resistir el asalto más formidable de su larga historia contra un poder terrestre y aéreo inmensamente superior, gracias a que su flota pudo mantener abiertos los caminos del mar. Disponiendo de estas rutas pudo mantener en el aire su fuerza aérea que neutralizó el ataque desde el aire. Con este control del mar, pudo sobrevivir el centro vital del Imperio Británico, al mismo tiempo que tuvo el medio indispensable para llegar oportunamente con la fuerza necesaria para dominar en el África, reforzar el Medio Oriente, Persia, la India y Australia; aprovisionar a Rusia, invadir Italia y terminar con la invasión definitiva de Europa por el Occidente con el inmenso apoyo de los EE.UU. de Norte América. Todo ello habría sido imposible si la fuerza aérea o submarina del eje en cualquier mar hubiera impedido en forma efectiva el tráfico marítimo hacia las Islas Británicas.

Igualmente la armada norteamericana detuvo el avance japonés en el Pacífico y su superioridad triunfó con posterioridad, gracias a que pudo completar a través del mar el acopio necesario de hombres, armas, aviones, combustible, municiones, etc. Lo que le brindó el éxito final del dominio de las comunicaciones marítimas en el Pacífico.

Tucídes y la influencia del poder naval

No es necesario leer toda la historia de "La Guerra del Peloponeso" de Tucídedes para tener una clara exposición de sus puntos de vista sobre la influencia del poder naval. Llega a la conclusión. "Fue gracias a la acción naval que se conquistaron las islas. No hubo guerra terrestre que resultara en la adquisición de un imperio".

La "Guerra del Peloponeso", aunque es una historia militar, es sobre todo una historia de poder naval. Sin poder naval no habría habido Imperio Ateniense, como tampoco habría devenido la revolución económica ni la búsqueda de mercados.

A semejanza de todos los historiadores, Tucídedes ve el siglo de Pericles como la Edad de Oro de Grecia, le presta un rendido tributo como héroe porque Pericles fue quien comprendió mejor los principios de la Guerra Naval y el atinado uso del poder naval.

"Todo el mundo que nos rodea puede ser dividido en dos partes: tierra y mar, cada una de las cuales posee gran valor y utilidad para el hombre, se puede controlar toda una parte, no sólo el área que ahora se halla bajo nuestro poder, sino cualquiera otra que nos propongamos. Con nuestra flota actual, no hay poder en la Tierra ni del Rey de Persia ni de ningún ser humano que pueda impedirnos navegar por donde nos plazca". (palabras de Pericles)

Así, pues, vio Pericles la influencia del poder naval, pero al morir el poder naval ateniense, tal como, el lo concibió, empezó a declinar. Sus sucesores pronto olvidaron sus sabios consejos.

La época de los descubrimientos, conquistas y expansión europea

En los tres siglos que van desde el descubrimiento de América en 1492 al Congreso de Viena (fin de las guerras napoleónicas) el mundo se hizo más pequeño, navegantes conquistadores, exploradores todos europeos, así como sus cartógrafos que realizaron su labor en los océanos y las costas del mundo.

Así comenzaron a surgir las primeras potencias marítimas de España, Portugal, Holanda, Francia e Inglaterra, que incluso con las rudimentarias embarcaciones de esa época les permitieron adueñarse de vastos territorios en toda América, incluidas las islas del Caribe, Asia y África, constituyendo las vastas colonias europeas, que muchas de ellas se mantuvieron hasta el siglo XX. Todos estos eventos los estudió detenidamente el evangelista del poder marítimo Alfred. T. Mahan y los materializó en 1889 en su gran obra *La influencia del poder marítimo en la historia (1660-1783).*

Muchas de esas potencias europeas se convirtieron en imperios, aumentando su riqueza y comercio gracias a la libertad que trataban de mantener y conservar en los mares del mundo ya conocidos.

No quiero dejar de mencionar el inhumano tráfico y comercio de esclavos en los siglos XVII y XVIII, en las naves de esa época, apiñados embarcaban encadenados hasta 600, de los cuales muchos morían antes de llegar a su destino, se estima que fueron más de 7 millones de africanos destinados principalmente a Brasil, el Caribe y Estados Unidos. Este comercio lo dominaron los ingleses

y en menor escala los portugueses. Sin las flotas que disponían estos nacientes imperios hubiera sido imposible realizar esta expansión de poder, riqueza y explotación

En el siglo XIX las potencias europeas y los EE.UU usaron sus marinas para extender sus imperios e influencia. Con la Revolución Industrial apareció el vapor y así las flotas se modernizaron en propulsión, tamaño y el empleo del acero en los cascos, la época de la vela y la madera desaparecía. Los grandes e importantes Astilleros aparecieron en Inglaterra, Francia, Alemania y EE.UU, principalmente. También emergía Japón.

La preponderancia de Inglaterra

Las razones que impulsaron a España, Portugal, Francia, Holanda e Inglaterra a alcanzar la categoría de potencias oceánicas fueron algo más que la simple necesidad de ir al mar. El tonel europeo se hallaba en fermento; nebulosos feudalismos regionales se colocaban progresivamente bajo el dominio de señores y reyes, una creciente clase mercantilista presionaba por una protección más centralizada favorable al comercio e industria. Estas y muchas otras fuerzas de pensamiento y actividad de reciente creación, entre las cuales figuraba la perenne necesidad de establecer más impuestos, se combinaron para empujar a los reinos del litoral atlántico hacia los mares.

Así se dejó listo el terreno para las luchas por el dominio inglés del mar, y por las vacilaciones rítmicas entre el poder terrestre y el marítimo. Gran parte de la historia de Inglaterra se basa precisamente en el poder naval.

La Revolución Francesa destruyó la flota ejecutando y exilando a sus mejores cuerpos de oficiales.

Si estamos de acuerdo que el Mediterráneo dio lugar al nacimiento del poder naval inglés, entonces debemos considerar que las guerras inglesas contra Francia le dieron estado de adultez. El poder inglés estaba en cualquier lugar a donde pudieran llegar sus buques.

La primera Guerra Mundial marcó el declive de esta potencia naval. Sin embargo el año 1982 con la Guerra de las Malvinas con la Argentina, con su flota fueron capaces de proyectar poder a gran distancia transportando un ejercito, aviación y controlando el mar en el área de operaciones haciendo capitular a las fuerzas enemigas.

Mahan : "Lo que se necesitaba para administrar, proteger y desarrollar lo que la Historia nos había concedido es una gran marina y bases en ultramar. Decía el filósofo y político inglés Francis Bacon (1561-1626): "El que domine el mar tiene gran libertad de acción, y puede hacer la guerra en la mejor forma que le parezca"

Mahan y el uso del mar

En la apertura del *U.S. Naval War College* de los EE.UU., en 1884, su primer Presidente, Comodoro Stephen B. Luce dijo: "Debemos encontrar a alguien que haga por la ciencia naval lo que Jomini hizo por la ciencia militar". Años más tarde, refiriéndose a un miembro de la planta docente, manifestó: "Está aquí, se llama Mahan". Y como veremos, Mahan

llegó a ser el filósofo más preclaro del poder marítimo y sigue manteniendo ese indiscutible sitial. Además de haber pasado por sus aulas el almirante Luce y Alfred T. Mahan, fueron otros grandes de la historia naval como el almirante Sims que tuvo destacada participación en la creación e implementación y desarrollo de los Juegos de Guerra, le siguieron los almirantes Spruance de destacada participación en la batalla de Midway, y así también los almirantes King, Nimitz y Halsey, ellos estuvieron uno o dos años estudiando en Newport. Es importante mencionar que la Guerra del Pacífico con Japón fue ejecutada en sus salas de juegos de guerra repetidas veces, por mucha gente y de diferentes maneras, nada de lo que pasó en esa guerra fue sorpresa, excepto las tácticas "Kamikaze" al final de la guerra.

No quiero dejar de mencionar uno de los grandes aportes que hizo en este centro de estudios de tan alto nivel, uno de sus Presidentes (Director), el almirante Turner el año 1973, el fue posteriormente director de la CIA. Estableció las cuatro grandes misiones de la Marina de los EE.UU.: control del mar, proyección del poder, disuasión y presencia naval, misiones hasta hoy vigentes y no solo en la marina de EE.UU. sino en el resto de marinas del mundo. A lo largo de este artículo me referiré a estas importantes misiones.

Una nación que tiene fácil acceso a los océanos del mundo está también en posición de dominar las rutas comerciales más importantes y de evolucionar como potencia marítima y mundial. Gran Bretaña es la ilustración clásica. En los siglos XVIII y XIX fue la única nación que obtuvo su riqueza en tiempo de paz usando el poder naval, y en tiempo de guerra gobernando el mar en virtud de su fuerza marítima. Extendió sus bases de operación marítima sobre el globo, el poder marítimo británico fue el factor dominante en esa época.

Una vez que se ha desarrollado una marina, ésta empieza a desempeñar funciones adicionales al rol básico para el cual se ha creado. Se convierte en un instrumento de política nacional en el sentido más amplio. Cuando el comercio expande los contactos de una nación más allá de sus fronteras, la Marina los convierte en intereses y, a su vez, consolida éstos como influencia política. Los hombres de estado, habituados al concepto y uso del poder marítimo, encuentran en una Marina el medio para lograr ciertos ajustes de fuerza, beneficiosos en asuntos internacionales, los cuales serían imposibles sin la existencia de la fuerza marítima.

La marcha de eventos, no solo en los Estados Unidos sino en todo el mundo, políticos, económicos y comerciales ha traído como consecuencia la necesidad de contar con un poder naval activo y marinas más grandes.

La filosofía de Mahan con respecto al poder naval fue llevada a la acción por Theodore Roosevelt, primero como secretario asistente de la Marina, y posteriormente como presidente. Sus puntos de vista desde ambas posiciones fueron respaldados en el Congreso por el senador Henry Cabot Lodge. La colaboración entre ambos se reflejó en el crecimiento espectacular de la Marina.

En un libro producido por el National Maritime Museum (Londres)"Ship" cuyo autor es Brian Lavery (2004), se menciona al Presidente Theodore Roosevelt, gran admirador de la obra de Mahan, y con gran interés en los asuntos mundiales. En 1904 inició la construcción del canal de Panamá, que fue visión de Mahan, en 1906 ganó el Premio Nobel de la Paz por su participación en el fin de la Guerra Ruso Japonesa. En 1907 tuvo la concepción a gran escala del viaje de la Great White Fleet, alrededor del mundo: 16 acorazados y sus escoltas tripulados por 14.000 hombres, que visitaron los puertos donde EE.UU. tenían interés.

Toda esta flota estaba pintada de blanco, zarparon de Hampton Roads, Virginia, el 16 de diciembre de 1907, bordearon Sud América por el Sur Atlántico, pasaron el Estrecho de Magallanes el 7 de febrero de 1908, tocaron el Callao; en San Francisco estuvieron del 6 de mayo al 7 de julio 1908, de donde zarparon a Honolulu, Nueva Zelandia, Australia, Japón, Malasia, Indonesia, India, Mar Rojo, cruzaron el canal de Suez el 7 de enero de 1909, para entrar al Mediterráneo, Gibraltar 6 de febrero 1909 y finalmente arribaron a Hampton Roads el 22 de febrero de 1909 siendo recibidos por el presidente Roosevelt, después de 14 meses, imaginemos los miles de toneladas de carbón que necesitaron para alimentar sus calderas, todo esto fue una clara demostración del prestigio nacional en el mundo (Misión: Presencia Naval y Mostrar la Bandera).

Seguía este gran estadista los dictados de Mahan de la importancia del poder naval. EE.UU. estaba camino a convertirse en potencia mundial. Otro ferviente y entusiasta admirador de Mahan fue el Kaiser Guillermo II,. Las conclusiones de Mahan electrificaron el mundo literario de su época, Oxford y Cambridge, le confirieron títulos Honorarios y el Kaiser Guillermo usó sus tesis a finales del siglo XIX como una base para desafiar la supremacía naval británica. Cuando unos estudiantes visitaron su biblioteca en Potsdam (Alemania), en 1945, descubrieron que había leído profundamente los libros de Mahan haciendo en ellos extensas anotaciones marginales.

Muchos años después tuvo este insigne escritor evangelista del poder naval, un ferviente admirador y seguidor, el almirante Sergei Gorshkov , de la fenecida Unión Soviética. Desde la era de Stalin destacaba y posteriormente fue por varias décadas jefe supremo de la Marina, y con el apoyo de los jerarcas se empeñó en construir una poderosa Marina de guerra desafiando la flota de la US Navy, comprendió que para ser potencia mundial hay que ser potencia marítima.

Vio ventajas y desventajas en la posición de los Estados Unidos. La distancia protegía a los EE.UU. de alguna invasión. Sin embargo, EE.UU. estaba excluido del flujo principal del comercio mundial, y esto se convirtió en uno de los fundamentos de Mahan para la construcción del Canal de Panamá, vale decir, contar con una ruta de comercio que pudiera ser explotada y dominada.

Más tarde, con el Canal en construcción, se erigió en el más ardiente defensor de la adquisición de bases en el Caribe para controlar y defender las zonas

vecinas al canal, y así como bases en Hawai, Filipinas, Samoa y Guam. Piensen en las desventajas que tuvo la URSS, con respecto al escaso acceso al mar, que después detallaré.

Con referencia a las comunicaciones, Mahan opinaba: "Como elemento de estrategia, sobrepasa a todos los demás elementos". Esta es, en gran parte, la esencia del termino "Comando del Mar". Comunicaciones significa flujo de suministros de las bases y territorio patrio a las fuerzas, mantenimiento de contacto entre los elementos de las fuerzas y la capacidad para movilizarse y brindar refuerzos, lo cual significa habilidad para efectuar operaciones de desembarco y apoyo a los ejércitos. La interrupción de las comunicaciones puede ser desastrosa.

El poder naval en la I y en la II Guerra Mundial

El concepto de poder naval sufrió un cambio considerable durante el siglo pasado como resultado de las dos Guerras Mundiales y un tremendo progreso tecnológico.

Quizás Francia y Alemania hayan seguido la estrategia correcta al seguir una "guerra de Corso". Por supuesto, tanto para Napoleón, el Kaiser como para Hitler, una de las claves para la victoria fue negar el acceso británico a su mercado mundial y fuentes de suministros. Existen suficientes "si" en las campañas submarinas de la pasada centuria para llegar a sospechar que teóricamente es posible negar al enemigo el uso de los mares sin controlar uno mismo el océano y, en una crisis inmediata, el objetivo de las potencias continentales no era tanto controlar el mar para usarlo como negar su uso a Gran Bretaña.

Los submarinos alemanes podrían haber derrotado a Inglaterra, y los buques de guerra inglesa, por sí mismos, jamás podrían haber vencido a Alemania. Es muy obvio que si Inglaterra hubiera perdido el control del mar en cualquier momento entre 1914-18 ó 1939 -45, habría perdido todo. La misma observación podría aplicarse al Japón, aun con mayor fuerza, porque su relativa insuficiencia de recursos en su territorio, combinada con las tremendas distancias en el Pacífico, hizo más vital su control del mar si es que deseaba desempeñar el rol de gran potencia. Así, es sabido que los imperios isleños dependen del control de los mares que los rodean a fin de alcanzar su apogeo.

Hablando más específicamente, es casi imposible que una nación controle tanto la tierra como el mar. En el siglo pasado solo dos naciones lo han intentado realmente: Alemania. y la fenecida Unión Soviética. Inglaterra misma nunca pensó retar el control de la masa terrestre europea. Con todo el poder combinado de las flotas británicas y norteamericana en la II Guerra Mundial, sin el ejército rojo, la alianza occidental jamás habría ganado la guerra.

Es claro, entonces que Mahan estuvo errado al insinuar que el control de Europa dependía del control del mar. En ambas guerras mundiales se derrotó a los alemanes debido únicamente a confrontaciones terrestres masivas, posibles a través de alianzas. El control aliado de los océanos negó ciertas cosas

a los alemanes y, en consecuencia, contribuyó a la victoria, pero las marinas aliadas, por la naturaleza del juego, no podían ser decisivas. Del mismo modo, en Vietnam en donde los Estados Unidos ejercieron un control total del mar, la Marina ayudó considerablemente al despliegue y proyección del poder norteamericano a una vasta distancia de su país, pero solo fue capaz de brindar ayuda limitada para lograr una victoria táctica o, lo que es más importante aún, para imponer un arreglo político.

Esta amplia introducción al poder naval en la I Guerra Mundial tiene por único propósito sugerir que la política naval de Alemania no debe ser condenada. Teniendo en cuenta que Alemania siguió una política de guerra de corso, creo que tuvo una estratégica atinada; pero su error radicó en desafiar a Inglaterra en alta mar. La posición geográfica de ambas naciones dictó ciertas regulaciones más bien obvias, de las cuales la más importante fue indudablemente la referente a la distribución de recursos, pues Alemania tuvo que dedicar sus mayores esfuerzos al ejército, en tanto que Gran Bretaña se concentraba en la marina.

Cuanto más recursos hubiera puesto Alemania en la guerra de corso, con su promesa de una recompensa mayor por un bajo costo, le habría resultado mejor; lamentablemente desde el punto de vista estratégico, no lo entendieron así.

Comprendiendo que Gran Bretaña nunca permitiría a Alemania que sobrepasara su flota, Tirpitz planteó una teoría para construir la flota de alta mar, la tan conocida "Teoría de flota de riesgo". Tirpitz sostenía que el comercio exterior y las colonias de Alemania podían ser eficazmente protegidas solo construyendo una flota tan poderosa que ni siquiera "el poder naval más fuerte" pudiera combatirla sin debilitar seriamente su propio poder naval, es decir, que la flota alemana no tenía que ser tan poderosa como la británica pues Inglaterra jamás se atrevería a concentrar todo su poder naval contra Alemania.

El bloqueo británico de Alemania difícilmente habría sido posible sin la Gran Flota, y hay académicos que vehementemente sostienen que en el análisis final fue el bloqueo lo que hizo arrodillarse a las potencias del eje.

Las razones del fracaso en los Dardanelos sigue suscitando controversia; la lista de errores es casi interminable, fue estratégicamente bien planeada pero pésimamente ejecutadas esta fue una gran lección histórica para futuras operaciones anfibias. El otro gran evento naval de la guerra fue una batalla que como Waterloo, ha sido analizada hasta la saciedad: Jutlandia fue la primera gran confrontación entre acorazados de línea y la última acción de superficie gigantesca de esa guerra. Según historiadores fue un empate, pero los ingleses llevaron la peor parte. En esos días Sir Wiston Churchill opinó así sobre el almirante Lord Jellico comandante de la flota británica, que participó en Jutlandia: Es el único hombre que de cualquier lado pudo perder una guerra en una tarde.

La I Guerra Mundial inauguró una nueva era, la de la guerra submarina, que drásticamente cambió las viejas estrategias, especialmente la concerniente a la naturaleza y grado de la guerra de corso.

En la II Guerra Mundial se aprecia un perfeccionamiento de las técnicas submarinas, pero ningún cambio básico, en esencia, la guerra de corso de la II Guerra Mundial fue similar a la de la 1 Guerra. El desarrollo de los convoyes fue vital, progresó la protección antisubmarina y la alarma temprana.

Los dos cambios más importantes fueron la revolución de la guerra anfibia y el advenimiento de la era del porta aviones, que proyectó el poder admirablemente. A lo largo de la historia, las armadas han sido utilizadas para transportar soldados a lugares hostiles, desembarcarlos y proporcionarles apoyo logístico. En un sentido, pues, las marinas de los Estados Unidos y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial hicieron solamente lo que ya se había hecho antes, con la diferencia de una escala mucho mayor, pero ésta fue tan vasta que la diferencia no solo fue cuantitativa, sino también cualitativa.

No quiero dejar de mencionar dos grandes batallas navales en el Pacífico, una de ellas decisiva, la de Midway el 4 de Junio de 1942, en que destacó el liderazgo del almirante Nimitz, solo dispuso de 3 portaaviones de los cuales uno era el maltrecho USS Yorktown seriamente averiado en la reciente batalla del Mar del Coral; para repararlo los cálculos más pesimistas requerían tres meses, el almirante Fletcher estimaba dos semanas y el almirante Nimitz dio tres días y así fue, se enfrentaron a 4 portaaviones japoneses. Tres grandes decisiones tomó Nimitz: nombrar al Almirante Spruance, aceptar los informes de inteligencia y la toma de riesgo calculado con una fuerza menor; cuando regresaron a Hawai el almirante Nimitz les expresó: Han escrito una página gloriosa para nuestra historia, y así la victoria fue una combinación de heroísmo, suerte e inteligencia.

La otra batalla fue la de Leyte, una de las más grandes de la II Guerra Mundial y la más violenta de las luchas registradas en el mar.

La contribución de las marinas a la guerra anfibia no finalizó con el apoyo de fuego. Desde luego, la escala de la guerra anfibia difícilmente hubiera sido posible si no habría sido por los enormes avances realizados en los buques de desembarco durante la II Guerra Mundial. Lo que trató de enfatizar aquí no es la importancia de llevar a las tropas a tierra, sino la habilidad para proveerles los suministros necesarios una vez desembarcados. El desarrollo de naves que facilitaron esta labor de abastecimiento en playas abiertas, junto con el desarrollo británico de puertos artificiales, fueron las principales innovaciones de la II Guerra Mundial, la máxima expresión fue el desembarco anfibio en junio de 1944 en las costas de Normandía, en la que participaron un total de 6939 unidades navales: 1213 buques combatientes, 4126 buques de desembarco, 736 auxiliares y 864 mercantes; inicialmente desembarcaron 133.000 hombres.

Es importante señalar la valiosa contribución de los legendarios *Queen Mary* y *Queen Elizabeth*, que transportaron más de dos millones de tropas, Churchill estimó que estos buques acortaron la guerra un año.

El Mediterráneo

"La gran lección de la Historia es el hecho de que una nación confinada a

una estrategia terrestre descuidando la estrategia marítima sale derrotada al final de cuentas. El mar en el cual esta lección se aplica mejor es el Mediterráneo. Nuestra flota mediterránea, es vista por Europa como símbolo y medida del poder británico".

Sir Julian Corbett 1903

Históricamente, el éxito de cualquier potencia en el dominio del mar se ha medido en términos del control que ejercía sobre el Mediterráneo por ser de inmensa importancia estratégica. El mar Mediterráneo ha jugado un importante rol en la historia mundial tanto en comercio como en estrategia naval. Su importancia es evidente porque permite a las potencias marítimas del Atlántico penetrar en Europa Meridional, África del Norte, Oriente Medio y Rusia, este mar es una extensión del Mar Negro y su único nexo con el Atlántico.

Las acciones del poder marítimo británico en esta área durante el siglo XIX son tal vez el ejemplo principal del uso efectivo del poder naval. Todos los cambios políticos de resonancia fueron llevados a cabo con el apoyo o el consentimiento de Gran Bretaña (en la Guerra Fría este concepto fue el mismo, con la diferencia de que la potencia fue Estados Unidos, frente al reto de la Unión Soviética). El interés norteamericano en este océano coincidía generalmente con el de Gran Bretaña, cuya política incluía el mantener los puntos claves lejos del alcance de potencias hostiles potenciales, asegurando el libre acceso a las naciones mediterráneas, manteniendo una ruta abierta a través del canal de Suez (con cuya apertura el año 1869 el mediterráneo alcanzó nueva significancia marítima) y acceso al petróleo del Oriente Medio.

Los Estados Unidos no podían dejar que esta región con su potencial económico y población altamente calificada cayera bajo control de la Unión Soviética. Otro objetivo de los Estados Unidos: la seguridad de los recursos petrolíferos de Oriente Medio de los cuales depende tan vitalmente la economía de Europa Occidental y de las rutas para su transporte a Europa (cuando el canal de Suez está abierto).

Muchas crisis surgieron en esta área en los últimos años, y en casi todas, la potencia naval de los Estados Unidos ha sido crucial, la crisis de Chipre que erosionó las relaciones entre Turquía y Grecia (la OTAN resultó afectada con este conflicto), la tensión continúa entre árabes e israelitas, la crisis de Suez con la humillación del poder británico y francés (1956), la crisis jordana (1957), la intervención en el Líbano con el desembarco de infantes de los Estados Unidos (demostración de proyección del poder), y recientemente la crisis de los Balcanes y las guerras del Golfo Pérsico.

El Mediterráneo es obviamente un excelente teatro en el cual la marina soviética pudo haber iniciado una estrategia agresiva puesto que quien controle esa "antigua ruta marítima" es capaz de ejercer enorme influencia política, militar y económica sobre los estados del litoral. A partir de 1967, la Unión Soviética mantuvo una considerable fuerza naval en esta área como contrapeso político para la sexta flota de los E.E. U.U. En esos días la amenaza soviética

era fuerte y la mayoría de sus buques era de un diseño avanzado, y emergía como verdadera potencia mediterránea. Así, las fuerzas navales de los Estados Unidos y la Unión Soviética tendían a equilibrarse y disuadirse mutuamente. La sexta flota tenía la capacidad del "segundo ataque" para contrarrestar la amenaza estratégica de la Unión Soviética de esa época. La continua presencia de las fuerzas navales norteamericanas en estas aguas constituyen una muestra de la intención de los Estados Unidos de continuar siendo la potencia naval predominante en el Mediterráneo, indiscutible concepto para mantenerse como potencia mundial única.

Visita del Presidente Nixón a la Sexta Flota en el Mediterráneo

He aquí algunos párrafos textuales extraídos de las memorias escritas por el almirante Elmo R. Zumwalt *On Watch* Jefe de Operaciones Navales de la USN en 1971.

La más dramática y probablemente la más convincente evidencia de que los Estados Unidos intentaba proteger sus intereses en el Oriente Medio fue la visita del Presidente Nixón a la sexta flota en los días 28 y 29 de Setiembre de 1970". Su visita era parte de un viaje de nueve días en los que sostuvo conversaciones con los jefes de Estado y Gobierno de Italia, Yugoslavia, España, Inglaterra e Irlanda. "El Presidente abordó el portaviones U.S.S. Saratoga, recorrió el buque y luego observó a la flota en la cual se incluyó demostraciones de reabastecimiento de combustible en la mar (la sexta flota no posee bases propias sino que depende de las fijas ubicadas en los países mediterráneos), despegue de helicópteros y aviones, traqueo y destrucción de submarinos, y descarga de una variedad de armas". A bordo del buque insignia crucero U.S.S. Springfield, rindió tributo a la sexta flota: "Su presencia brinda a nuestras iniciativas la oportunidad de materializarse con éxito. Sin la sexta flota no sé que habríamos podido hacer. Mi visita pretende recalcar al mundo que la Sexta Flota está aquí presente y que la emplearemos y mantendremos".

`El almirante Moorer jefe del estado mayor conjunto de la FF.AA. de los EE.UU. de N.A. en la decada de los años 70, enfatizó que la sexta flota era el único medio por el cual los Estados Unidos podrán proyectar sus potencialidades en el Oriente medio.

El caso de la Unión Soviética

Inglaterra, Estados Unidos, España, Francia, Holanda, Noruega e Italia figuran entre los países que han alcanzado cierta prominencia en el mar en un momento u otro de su evolución histórica. Cada uno ha dependido del mar para efectuar sus conquistas y comercio y mantener comunicaciones con el exterior. Todos han utilizado el mar como medio para proyectar su influencia por todo el mundo y para enfrentarse a otros países en pos de la supremacía en asuntos internacionales. Por otro lado, Rusia se ha caracterizado siempre como potencia terrestre debido a su litoral corto y muy separado, su vasto territorio y sus largas fronteras terrestres.

La Guerra Ruso-japonesa fue una confrontación de ambos países por el control del mar. Para ganar, cada lado necesitaba este control. Los rusos no habían librado ninguna contienda naval con participación de buques capitales desde la guerra con Crimea. Sus desventajas geográficas y logísticas ya habían sido notadas. Habían dedicado muy poca atención al alistamiento operacional de la armada. Aun antes de la derrota de Tsushima, los mismos rusos decían: "Debido a la debilidad de nuestra flota y, sobre todo, a nuestra ignorancia en asuntos navales, estamos expuestos al riesgo de ser finalmente derrotados en esta guerra y forzados a aceptar una paz humillante".

El poder naval ruso no había sido reconstruido cuando en 1914 se inició la Guerra Mundial. En consecuencia, no estaba preparado para conducir operaciones ofensivas a gran escala. Al finalizar la II Guerra Mundial, los proponentes del poder naval ruso retuvieron considerable influencia dentro de la estructura militar soviética, destacaba el almirante Sergei Gorshkov, forjador e impulsor de la marina soviética, aun cuando la marina desempeñó un pequeño rol en la derrota de Alemania.

En 1945 los rusos abandonaron el concepto del acorazado como principal unidad de flota. Sin embargo, completaron cierto número de cruceros y los colocaron en servicio en la segunda mitad de la década de los años 50. También comenzaron un amplio programa de construcción de submarinos que resultó en la más grande flota de submarinos en el mundo, tanto convencionales como nucleares.

La evidencia de que los líderes rusos dudaban de la utilidad de grandes unidades de superficie se manifestó cuando el premier Krushev, en 1956, caracterizó el crucero como adecuado sólo para trasladar diplomáticos. En julio de 1962 condujeron con todo éxito su primer lanzamiento submarino de misiles.

El impacto de la crisis cubana de misiles, en 1962, sobre el rol de la armada rusa es incierto, pero es posible que haya sido una lección sobre el valor de las fuerzas convencionales. Cuba presentó una situación en la cual los soviéticos fueron incapaces de enfrentarse en el mar con éxito en un conflicto no nuclear limitado, porque no contaban con la capacidad necesaria. Por esta razón, es probable que pusieran un énfasis renovado en los aspectos más convencionales del poder naval.

Durante la Guerra Fría, la marina soviética expandió considerablemente sus operaciones internacionales, particularmente en el Mediterráneo donde el conflicto árabe israelí proporcionó un gran fundamento y justificación de su presencia.

Pretendieron proyectar su poder naval construyendo algunos portaviones, pero no se pudieron comparar ni en número ni capacidades a los de la flota de EE.UU. de N.A., así quisieron cambiar sus capacidades defensivas en ofensivas, intentando demostrar que el Kremlin estaba determinado a extender su alcance global disputando el dominio del mar con Estados Unidos, lo que nunca alcanzaron.

La gran desventaja que tenían en una situación de emergencia era que los buques

que no estuviesen ya en la mar, nunca podrían alcanzarla. Con la excepción de la base de la flota del Norte, cerca de Múrmansk, las bases principales de las otras flotas están situadas en posiciones dificiles. Unos pocos centenares de minas bien colocadas en el Scattegat y en los Dardanelos servirían para embotellar a las flotas del Báltico y del Mar Negro. Por otra parte, siendo sus accesos al mar de poco fondo y, a menudo, cerrados por los hielos, el cuartel general de la flota del Pacífico en Vladivostok, situada en el mar del Japón, que tiene solamente cuatro angostos estrechos abiertos al Pacífico, era relativamente fácil mantenerlo bajo vigilancia.

En su estilo y propósitos, la expansión naval soviética pudiera casi haberse inspirado en la profética obra del estratega naval americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), quien mantenía que el poder naval es esencial para el bienestar económico de una nación y, además, un prestigio político. El acercamiento de Rusia al mar, por otra parte, no se limitó a construir buques de guerra. Se preocuparon en crear una flota mercante y pesquera de importancia.

La marina soviética apoyó su política exterior de enfatizar el prestigio y poder internacional de su país manteniendo una "presencia naval" en el extranjero y conduciendo travesías y ejercicios (presencia naval en el mar Mediterráneo y el Océano Índico, ejercicios de flota y recorridos distantes, visitas a Cuba). "Quien controla las comunicaciones marítimas, controla su destino; el amo del mar es el amo de la situación". Bárbara W. Tuchman: *The Guns Of August*. (1962). Esto no pudo ser conseguido por la Unión Soviética.

La Unión Soviética desarrolló una marina moderna con buques, equipos y sistemas de armas de último diseño. La tecnología avanzada fue balanceada con riguroso entrenamiento progresivo. El resultado fue una flota de primera clase que compitió favorablemente con la marina norteamericana en todos los aspectos, excepto en la aviación con base en portaviones.

Finalmente, al caer el muro de Berlín el 11 de Noviembre de 1989, y con la caída de Gorbachov el 25 de Diciembre de 1991 acaban 74 años de la Unión Soviética y empieza su declive como superpotencia política, económica y militar, tratando de proyectar su poder sin resultado, con excesivos gastos en defensa desviando recursos productivos, su marina hoy ya no es una potencia marítima. Actualmente entre la Federación Rusa y Crimea se disputan la propiedad de algunas unidades navales. En una visita que tuve la oportunidad de hacer en el mes de Julio del 2004 a San Petersburgo (ex-Leningrado) en uno de sus hermosos parques pude observar de paseo unos marineros de la marina rusa de aspecto poco disciplinado, mal uniformados y todos con calzados diferentes.

Comentarios Finales

Hoy es indiscutible la supremacía del poder naval de los EE.UU. de N.A., con sus poderosas y modernas flotas, que proyectan su poder a los océanos del mundo, Disuaden cuando es necesario, controlan áreas del mar específicas por el

tiempo requerido donde aparezcan crisis y muestran su bandera (presencia naval) en su rol como potencia mundial, política y económica, lo que le permite disponer de ingentes recursos para desarrollar y mantener su aparato militar.

Poseen la mayor flota del mundo de los más sofisticados y poderosos portaviones. Desde su advenimiento con el legendario USS *Langley* en 1922 a la fecha han diseñado y construido 77 portaviones, aparte de 61 de escolta, siendo la más grandiosa arma jamas creada.

Durante la Segunda Guerra Mundial, su potencial económico, les permitió desarrollar un gigantesco programa de construcción de porta aviones de 1943 a 1946, diseñando y construyendo 23, fue la clase Essex de 33.000 toneladas de desplazamiento, catorce de ellos entraron en acción. Posteriormente muchos de ellos fueron modificados con la cubierta en ángulo, participando en los conflictos de Corea y Vietnam.

El almirante Yamamoto expresó sus temores, "de no despertar al gigante", conocía el potencial de los EE. UU. y no le faltó razón. Comenzaron las hostilidades con 8 portaviones, terminaron con 95 (61 de escolta) fueron hundidos 10. Japón empezó con 10, construyó 12 y terminó con 2. Se conoció a los EE. UU. Como el "arsenal de la democracia". Fue impresionante el programa de construcciones navales, destacando los 2710 buques mercantes de la clase *Liberty* de 7.200 toneladas, a esto se denominó construcción en masa, uno de ellos se construyó en un tiempo récord de 4 días y 15 horas, normalmente tardaban 60 días, de los famosos LST de desembarco fueron 1040, LSM 539, varios miles más pequeños para transporte de tropa y vehículos La lista es grande si consideramos los acorazados, cruceros, destructores y submarinos que construyeron.

Con el control del mar que disfrutaron los aliados transportaron a través del Pacífico y Atlántico millones de tropas, armamento, municiones y aviones con esta impresionante armada.

"Where Are The Carriers" (Dónde están los portaviones), ha sido muchas veces la pregunta de muchos presidentes de los Estados Unidos desde Franklin Roosevelt, el 7 de diciembre de 1941 hasta nuestros días cuando surge alguna crisis en el mundo que compromete sus intereses. Es muy probable también que el almirante Yamamoto después del ataque por sorpresa a Pearl Harbor también se hiciera esa pregunta.

Hoy en sus inventarios disponen de 12 portaviones, 10 nucleares, y 2 con propulsión convencional, el USS *Kitty Hawk* y el USS *John Kennedy*. Entre los nucleares tienen el USS *Enterprise* (1961) y 9 de la clase *Nimitz*. Programan que entre en servicio el último de estos, en diciembre del 2008 y será el CVN-77 USS *George Bush* . El costo de estos buques bordea los 5 billones de dólares sin el ala aérea. El ciclo de vida de sus reactores nucleares es de 15 años y su carga de combustible les permite navegar entre 800.000 a 1.000.000 millas. Sus reservas de gasolina de aviación alcanza para que sus aviones y helicópteros operen 16 días sin interrupción. Todos estos buques se construyen en un solo astillero, el de Newport News Shipbuilding en el Estado de Virginia, cerca de Norfolk;

recientemente éste astillero ha ganado un contrato con el gobierno por 161 millones de dólares por investigación y desarrollo para la próxima generación de portaviones que será la clase CVNX y se vislumbra construir 10, uno cada 5 años, el primero estaría en servicio el año 2013.

Es importante señalar que en el resto de marinas del mundo existen 10 portaviones muy inferiores en tamaño, capacidades y adelantos tecnológicos: Inglaterra 3 (tienen proyectado construir 2 de la clase Queen Elizabeth de 60.000 toneladas que reemplazarían a los antiguos *Ark Royal Invencible* e *Illustrious* de 16.800 toneladas que ya tienen 30 años de servicios) Italia 2, España 1, Francia 1, Brasil 1, India 1 y Rusia 1.

Estas fortalezas flotantes operan en los denominados "Carrier Battle Group", concepción táctica estratégica que representa una importante fuerza militar disponible en tiempo de crisis y conflicto, también ejercen la misión de presencia naval, indudable símbolo del compromiso global que ejerce esta potencia en el mundo.

Según las necesidades estos grupos de combate están constituidos, además del portaviones, por la cantidad que requiere la situación de los más modernos buques de superficie: cruceros clase *Ticonderoga*, destructores clase *Arleigh Burke* y *Spruance* y fragatas clase *Oliver Hazard Perry*, y así como también submarinos de ataque nucleares y fuerzas anfibias con buques de la clase LHA *Tarawa* o LHD *Wasp* y los necesarios buques de apoyo logístico.

Tal vez la primacía del poder naval de EE. UU. dure otros 100 años, en que este país siga liderando el mundo como superpotencia, todo dependerá de cómo evolucionen los acontecimientos. Las naciones proyectan su poder militar según sus recursos económicos, pero el alto costo del mantenimiento y operación de la Supremacía Militar, pueden precipitar la decadencia del país, como ha ocurrido en la historia. Podrá emerger como potencia China y así también crearse alianzas poderosas, el paso del tiempo lo dirá.

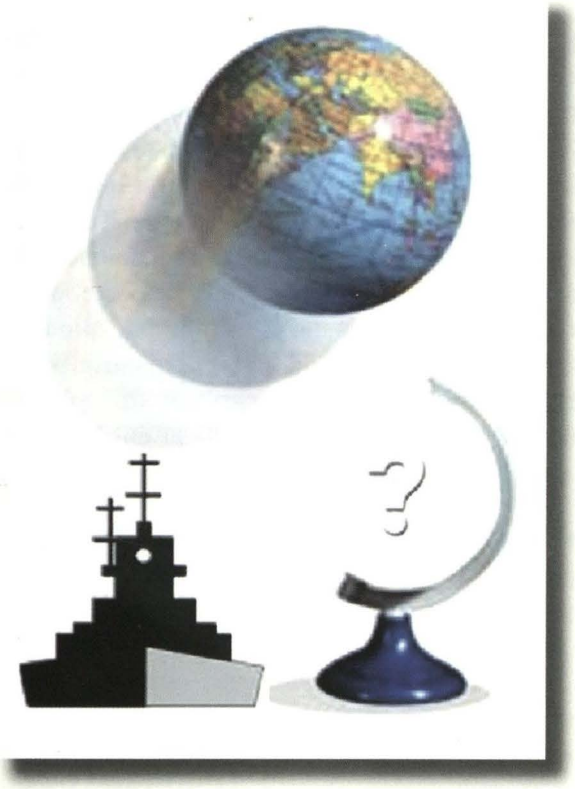
Para comprender totalmente el rol vital que el poder naval puede jugar en la política exterior de un país basta observar el hecho de que más del 90 por ciento del comercio mundial es transportado por vía marítima, y casi el 70 por ciento de su población vive dentro de las 30 millas de costa. El nexo entre poder naval y política exterior no es nuevo. En los primeros tiempos, las grandes potencias acostumbraban enviar cañoneras a lo largo de ríos pertenecientes a estados sobre los cuales pretendían influenciar; ahora la presencia de buques de guerra en puertos extranjeros sirve como vehículo de influencia y prestigio internacional.

Efectivamente, en periodos de crisis o tensión, la simple operación de una fuerza naval moderna puede indicar la actitud y grado de interés de su potencia patrocinadora. Un buque de guerra, al igual que una embajada de país extranjero, es parte del territorio soberano, y sirve para simbolizar y robustecer la imagen del estado al cual representa. El hecho de que pueda desplazarse libremente les concede su calidad única de instrumento de diplomacia internacional.

Actualmente, el poder naval representa nuevas dimensiones del poder destructivo,

transporte distante de grandes cantidades de mercancías, comercio mundial sin restricciones a través de los mares, compromisos y alianzas expansivas internacionales, así como control de los mares en áreas específicas donde la fuerza dominante puede realmente influenciar en cualquier momento dado.

El progreso económico del mundo, tal como se ha señalado tantas veces, depende en gran parte del libre intercambio de productos y materias primas usando el mar. Sin progreso económico no progresará la humanidad. Quiero concluir con una expresión que alguna vez hizo a un joven estudiante en 1953 ese gran Estadista, historiador y premio Nobel de literatura que fue Winston Churchill; "Estudien historia, estudien historia, en la historia se encuentran todos los secretos del arte de gobernar". De esto derivan las sabias interpretaciones de las lecciones de la historia para no cometer errores o aplicar sus enseñanzas para tener éxito. Allí el énfasis que se debe poner en su conciente aprendizaje y enseñanza.



Estrategia para potencias navales medianas frente al nuevo Orden Mundial*

CAPITÁN DE NAVÍO JASÓN SAAVEDRA PAREDES

---

* Artículo que ha ocupado el primer puesto en el concurso en conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina* Área Estrategia Naval.

"Es caro crear y mantener una Armada, pero el no tenerla cuando se la necesita puede resultar mucho más caro"[1]

El título de nuestro encargo estratégico nos sugiere, por un lado, "el nuevo orden mundial" como eje para ensayar la estrategia que pretendan las potencias navales medianas y, por otro, dos niveles de abstracción para encarar el análisis: el estratégico que alcanza la más alta conducción de una nación y que es el que tendrá que definir la posición de ésta frente a una consideración tan dialéctica como el nuevo orden mundial y el operacional (descendiendo al táctico) que es propio del ámbito naval y será un necesario e indispensable complemento en la estrategia para el diseño, la construcción y el empleo de su armada.

Para abordar el tema con abstracción política considero necesario hacer algunas precisiones y definiciones sobre estrategia, a fin de establecer el marco conceptual que nos acompañará el resto del ensayo. También será pertinente referirme al "nuevo orden mundial" para analizarlo brevemente en el marco del idealismo y el realismo políticos, teniendo en cuenta que la estrategia transita obligadamente entre estos dos paradigmas de las relaciones internacionales y que estas corrientes de pensamiento proporcionan una herramienta importante para el análisis e intuición de lectores, estudiosos y estadistas. Igualmente abordaré aquellos aspectos que influyen transversalmente en las relaciones internacionales como la supranacionalidad y la transnacionalidad que han relativizado la soberanía, debilitando el ortodoxo concepto del Estado - Nación westfaliano.

Asimismo, descendiendo a una perspectiva operacional, será imprescindible considerar los aspectos del entorno global y regional que, a la luz del nuevo orden mundial, tendrían que ser tomados en cuenta por las potencias medianas en sus concepciones estratégicas navales, para lo cual los enunciaré complementados del comentario pertinente orientado al tema naval que nos ocupa.

Con este marco conceptual progresaré en el análisis para abordar lo táctico y de manera muy general enunciar algunas de las tareas que pueden asignarse a las armadas de potencias medianas, así como las capacidades operativas que estas requieren para su cumplimiento, para, finalmente, sugerir a manera de contribución académica, algunas orientaciones estratégicas que podrían seguir las medianas potencias, como una enfilación referencial en la concepción de su estrategia naval.

Precisiones conceptuales sobre estrategia

Contrario a lo que mucha gente piensa, la estrategia – en su más pura acepción - no es exclusiva del dominio mili-

1 Esta frase, tomada de la obra *Las Armadas y la Política Exterior* de Ken Booth, sugiere el concepto de oportunidad que se requiere en toda estrategia naval.

tar, lo trasciende y para su concepción y aplicación se eleva al más alto nivel de la conducción nacional, el nivel político. Asimismo, su ejercicio y aplicación no son exclusivos de los enfrentamientos bélicos, estos se dan en todo tiempo pues, como sabemos, el conflicto ha sido y es la condición normal y permanente de las relaciones internacionales.

El Contralmirante Pertusio en su libro *Estrategia Operacional* nos refiere: *"La estrategia, tal como la define el General Beaufre, identifica voluntades en pugna en un comportamiento dialéctico y que a través de la manipulación del poder procuran lograr el mayor grado de libertad de acción para imponer su voluntad."*

Por su parte Frischknecht, Lanzarini y otros en *Lógica, Teoría y Practica de la Estrategia* nos alcanzan la siguiente definición: *"La conducción estratégica se caracteriza por su racionalidad interdependiente, que busca libertad de acción mediante la dialéctica de voluntades en situación de incertidumbre"*.

La Estrategia es, pues, un acto dialéctico, que al ejercerse en el ámbito de las ideas e intenciones, enfrenta voluntades más que fuerzas, fines antes que medios; la estrategia es la orientación y conducción general del poder en todas sus acepciones (político, económico, militar, etc.). Corresponde al nivel político la concepción de su empleo y a los niveles subordinados –incluido el militar– les corresponde el diseño y la aplicación del poder (militar para nuestro caso)[2], en lo que se



denomina la Estrategia Operacional y la Táctica, respectivamente.

De esta forma la conducción del conflicto transita los tres niveles y para pasar del ámbito de las ideas (Gran Estrategia) al de la Acción (Táctica) utiliza el nivel Operacional, que justamente vincula los otros dos como una suerte de interfase para asegurarse que las concepciones políticas (abstractas y elevadas generalmente), se operacionalicen adecuadamente y lleguen al nivel de la acción convertidas en objetivos pragmáticos sin desvirtuar la esencia de su concepción y, también, cuando sea necesario y pertinente, reque-

2 Pudiendo ser también económico, diplomático, sicosocial, etc.

rir la aclaración o asesorar respectivamente, al nivel político.

El nuevo orden mundial

El inicio de lo que hoy llamamos El Nuevo Orden Mundial está marcado en la historia con la caída del muro de Berlín. Ese acontecimiento siendo de origen económico, porque determinó el triunfo del capitalismo liberal sobre el socialismo es, sin embargo, eminentemente político, porque marcó un cambio radical en las relaciones y la distribución del poder entre estados.

Pero este nuevo orden, que todavía no termina de acomodarse, no se inicia el 9 de noviembre de 1989, comienza a gestarse a principios de los años 80 con la globalización, fenómeno que además de integrar las economías del mundo –a través del comercio y los flujos financieros– hizo lo propio con los estados y consecuentemente abarcó aspectos tecnológicos, culturales, políticos, ambientales y militares; asimismo, en el ordenamiento jurídico internacional, fortaleció los conceptos de supranacionalidad y transnacionalidad, que se sumaron al de internacionalidad que hasta entonces regulaba las relaciones entre las naciones.

En este contexto de integración global, la supranacionalidad ha consolidado el idealismo político[3], que promueve la fundación de instituciones con autoridad por encima de los estados[4] y un sistema de seguridad para garantizar la paz y con



3 Paradigma de las relaciones internacionales que se articula en torno a la armonía, la cooperación y la solución pacífica de controversias y tiene como contraparte al realismo político, que lo hace en función del balance de poder, como argumento para evitar el conflicto.

4 Que operan en el ámbito mundial (ONU) o regional (OEA) y pueden ser de carácter político (como los mencionados), económico (FMI) o de seguridad (OTAN,TIAR).

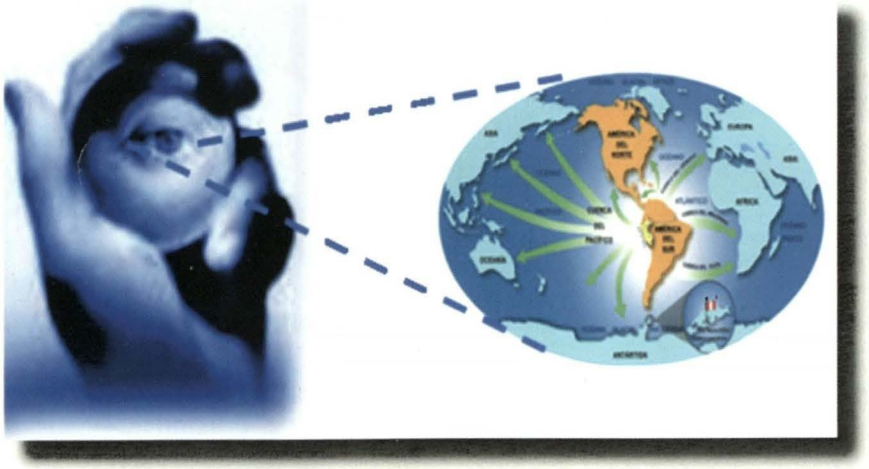
trolar el conflicto. Este sistema basado en el principio de la "seguridad cooperativa", ha creado mecanismos legales vinculantes, como la mediación y el arbitraje, para resolver los conflictos entre naciones y considera que una agresión a cualquier estado miembro del mismo, será asumida como tal por la comunidad internacional en su conjunto.

Por su parte la transnacionalidad, influyente tendencia, ha agregado al contexto global una diversidad de actores "transnacionales", cuya organización y pertenencia no es exclusiva de un estado-nación. Por ejemplo: empresas, bancos, organizaciones no gubernamentales, calificadoras de riesgo, y también grupos terroristas, criminales organizados, narcotraficantes, etc.

Todas estas consideraciones que vienen aparejadas con el nuevo orden mundial, desafían transversalmente el significado convencional de Estado-Nación, acuñado a raíz de la Paz de Westfalia[5], relativizando el concepto de soberanía esgrimido hasta entonces e incorporando nuevos términos como autonomía y libertad de acción, al idioma estratégico de las naciones. Igualmente evidencian singulares aspectos del entorno que enunciamos y comentamos brevemente a continuación.

Aspectos de entorno global y regional a tomar en cuenta

Atendiendo el alcance general de nuestro estudio, no es posible construir y referirnos a una "trama estratégica"[6] en particular. Siendo la estrategia de cada país un tema propio, no podemos abundar en especificidades pues cada caso será singular; sin embargo, en el marco de un análisis genérico como este, podemos identificar algunos aspectos del entorno global y regional- referidos al tema que



5 Desde la Paz de Westfalia el Estado ocupó el rol de actor central ejerciendo soberanía plena (económica, política, jurídica) tanto en el ámbito interno como en el externo.

6 La trama estratégica está referida al acomodo de actores sobre un escenario, con intereses que los vinculan y determinan entre ellos relaciones cooperativas o competitivas.

nos ocupa - que afectan a todos los estado ribereños en mayor o menor medida. Los enunciamos y comentamos brevemente a continuación, pues consideramos deberán ser valorados por cada potencia, según su propia visión del escenario estratégico en el que se pretenda empeñar:

1. *La unipolaridad militar de los Estados Unidos de América,* producto del fin de la guerra fría y el absoluto poder y libertad de acción que esta situación le otorga en el contexto internacional, inclusive para transgredir las leyes y derechos universales promovidos con la supranacionalidad.
2. El consecuente *debilitamiento de la Ley Internacional* por parte de las grandes potencias, situación que vulnera los principios fundamentales del idealismo político y afecta el ordenamiento jurídico, que debería ser un respaldo para las estrategias de las medianas potencias ante la abrumadora superioridad de aquellas.
3. *La multipolaridad económica* cuya hegemonía no se establece definitivamente y es disputada entre algunas potencias o bloques económicos como Estados Unidos, la Unión Europea, Japón, Alemania, China, etc., siendo previsible que en el futuro se sumen otras economías emergentes como India y Brasil (de interés para nuestro análisis regional), con las posibilidades comerciales que todas ellas ofrecen.
4. La nueva política de defensa y seguridad norteamericana que pretende el apoyo del mundo occidental en su "cruzada" frente al extremismo musulmán con el que ha establecido un conflicto de cuarta generación (asimétrico) y tiende a "policializar" las tareas de las Fuerzas Armadas Sudamericanas, limitándolas únicamente a roles modernamente llamados "constabulares" para enfrentar las llamadas "nuevas amenazas".
5. *China como gran actor en el contexto internacional,* con un rápido ascenso que trasciende lo económico y que viene acompañado un poco más lejos por la India; ambos países ubicados en el continente asiático, con la particularidad estratégica de su gran densidad demográfica y necesidad de recursos.
6. *La Ley del Mar* materializada en la Convención de Montego Bay, que establece un régimen internacional para las aguas soberanas, jurisdiccionales y la alta mar, el mismo que ha generado disputas en cuanto a límites marítimos y soberanías entre los estados.
7. *La prevista explotación del lecho marino,* incluso más allá de la plataforma continental, para extraer recursos naturales como el petróleo, el gas, los nódulos polimetálicos, etc.
8. La explotación organizada de los recursos pesqueros en el mar, por la condición migratoria de la mayoría de las especies, que requiere el establecimiento de cuotas de captura equitativas para asegurar la renovación de las especies; considerando, además, que estos intereses atraerán flotas pesqueras foráneas sobre las costas de países ricos en este recurso.
9. *La pronosticada escasez de agua en el mundo.* Situación que para nuestro caso tiene una doble connotación: por un lado global, al encontrarse en Sudamérica las grandes reservas de agua

dulce del mundo y compartir nuestro país con Brasil una respetable proporción de estas[7] y de otro lado, la connotación regional debido a la necesidad de agua al norte de Chile y la cercanía de esta árida región a la cuenca del Titicaca, situación que podría generar un conflicto futuro.

10. *El calentamiento global, la depredación y contaminación del planeta,* cuyas dos terceras partes están cubiertas por el mar y aguas interiores, amenazas que obligan ecológicamente a la humanidad en general, pero en particular a los países ribereños que estén en condiciones de asumir tal facultad.
11. *El narcotráfico,* que utiliza cada vez más la vía marítima, flagelo que nos afecta directamente, nos resta posibilidades de desarrollo y de presentarnos como socios preferentes en la región ante cualquier potencia o coalición; y muchas veces establece antagonismos con éstas en la implantación de políticas para su erradicación.
12. *El crimen organizado, que utiliza la vía marítima o fluvial,* y se materializa en la piratería y el contrabando.

Estas consideraciones, entre otras, deberán ser tomados en cuenta por las potencias medianas en sus concepciones estratégicas navales, pues como vemos retienen antiguos roles y sugieren otros nuevos para las armadas en el actual contexto.

Viejos y nuevos roles para las Armadas

Los viejos y nuevos roles para las armadas transitan paralelos y en correspondencia con los niveles del conflicto, desde la paz perfecta hasta la guerra total[8], recalcando que en el cumplimiento de estos roles, las armadas siempre serán un instrumento valioso para la política exterior del estado, incluso en la guerra misma que *"...es la continuación de la política por otros medios"*, citando a Clausewitz.

Los roles tradicionales para las Armadas estarán siempre referidos al ámbito bélico en el que se desarrollan y, dentro del mismo, a las operaciones navales para la disputa y obtención del "control del mar", como un medio para los fines ulteriores que él persigue: el control de las comunicaciones marítimas y la proyección del poder contra la costa.

Por su parte, los aspectos del escenario global y regional que acabamos de revisar, proponen naturalmente algunos nuevos y otros desempolvados roles para las armadas frente al llamado nuevo orden mundial, tareas que corresponden a su responsabilidad como autoridad marítima y son de capacidad o competencia guardacostas[9] y consecuentemente su ejecución se circunscribirá principalmente al tiempo de paz.

---

7 Nos referimos principalmente a la cuenca del Río Amazonas.

8 Pasando por la persuasión, el engaño o diversión, la crisis o coacción y el acto de fuerza, clasificación de Guillermo Delamer en *Estrategia*.

9 Los llamamos guardacostas que nos parece lo propio, a diferencia de algunos autores como Geoffrey Till y Ken Booth, por ejemplo, que los llaman roles policiales.

Pero no hay que olvidar que la paz perfecta o eterna es utópica: *"El conflicto es el estado natural y no el patológico de las relaciones humanas*[10]"; por otro lado, el nuevo orden mundial proscribe la guerra con la aplicación del idealismo político que, como vimos, impone la supranacionalidad para controlarla. Lo cierto es que el realismo político nos llevará por una derrota entre estos extremos, siempre viviremos enfrentando los distintos niveles del conflicto, escalando o desescalando en ellos. Éste ha sido probado por la historia, mientras que aquel tiene pendiente el cargo de la prueba. Esta situación evidencia quizá el rol más importante de las armadas en este nuevo orden: "la disuasión", de la cual nos ocuparemos más adelante.



Es así que en periodos de paz o tensión[11] los nuevos o desempolvados roles para las armadas serían, entre otros, los siguientes:

1. Asegurar la soberanía en su dominio marítimo desde las aguas interiores hasta las fronteras marítimas y la alta mar.
2. Disuadir a potencias extranjeras para modificar su visión del conflicto, adecuándolo a los intereses de su política exterior[12].
3. Contribuir a la capacidad de su país para negociar con mayor libertad de acción.
4. Proteger los intereses nacionales más allá de sus fronteras marítimas o terrestres.
5. Lograr interoperatividad con otras armadas para integrar coaliciones regionales y globales en el marco de la seguridad cooperativa.

10 Frase tomada del la obra *La Estrategia del Conflicto* (1964) de Thomas Schelling, que, por adaptación, sugiere la naturaleza permanente del conflicto en las relaciones internacionales, situación que abre paso a la estrategia.

11 Léase la escalada o desescalada en los distintos niveles del conflicto sin llegar a la guerra.

12 Portando mensajes "con la espada" en esta dialéctica de voluntades en conflicto.

6. Apoyar a los organismos supranacionales en hacer cumplir la Ley Internacional conformando misiones de paz.
7. Mantener y mejorar el prestigio de su país para mostrarse ante sus pares como un socio respetable en la región y contribuir a colocarlo en la coalición apropiada, mientras se progresa estratégicamente en lo individual[13].
8. Lograr prestigio internacional para mostrarse como el socio preferente de la región ante las grandes potencias o alianzas, para asegurar roles importantes en materia de seguridad, obtener cierto nivel de autonomía y un adecuado grado de libertad de acción que trascienda el ámbito regional[14].
9. Vigilar y garantizar la explotación de los recursos naturales en forma ordenada y sostenible, tanto en las aguas como en el lecho marino en cumplimiento a la ley, los tratados internacionales y los intereses marítimos de su nación[15].
10. Controlar el tráfico marítimo para combatir el narcotráfico, el contrabando, la piratería y la delincuencia organizada que opera por vía marítima, fluvial y costera.
11. Garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y el control de la contaminación, en cumplimiento a los convenios internacionales suscritos para tales fines.
12. Proyectar ante el mundo la imagen, prestigio y cultura de su país y de ella misma.

Las capacidades

Los antiguos y nuevos roles son diversos y como tales requieren múltiples capacidades operativas (COR)[16] para cumplirlos. Las COR para los roles tradicionales corresponden por diseño y están distribuidas en las unidades de superficie, submarinas, aeronavales, de infantería de marina y fuerzas especiales. Por su parte, las COR para los nuevos roles tendrán que ser definidas[17] de acuerdo a cada estrategia en particular y agregadas unas a las unidades guardacostas y otras a las unidades tipo, siendo del caso mencionar que, por sus características, las que mejor se prestan para asumirlas son las unidades de superficie y aeronavales (preferentemente embarcadas).

Lo ideal será diseñar y construir una Armada en la que todos sus medios, en mayor o menor medida, le otorguen COR equilibradas que permitan realizar operaciones navales para enfrentar una gama de contingencias tan amplia como sea posible con prontitud, flexibilidad, proporcionalidad, capacidad disuasiva y aumento gradual de la fuerza cuando sea necesario.

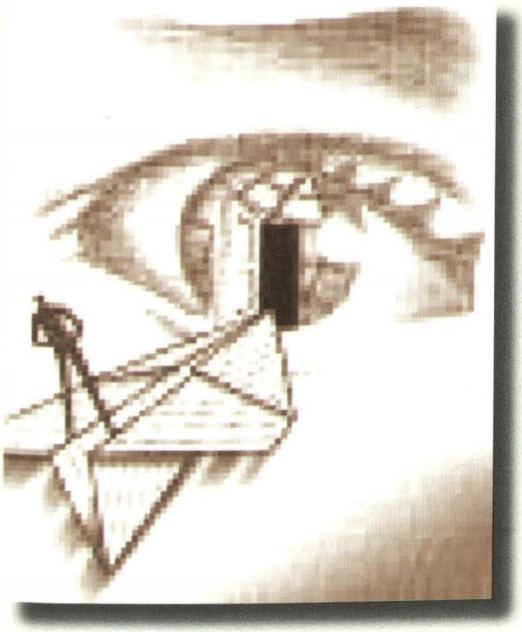
---

13 Este rol tendrá que ejecutarse en forma conjunta logrando interoperatividad (Marina, Ejercito y Fuerza Aérea).
14 Ibídem.
15 Incluye recursos renovables (pesqueros), agotables (mineros)
16 El concepto de lo que en nuestra doctrina llamamos COR (Capacidades Operativas Requeridas)
17 Algunas ya lo están y las poseen las unidades guardacostas.

Orientaciones estratégicas sugeridas

Frischknecht, Lanzarini y otros refiriéndose a la conducción estratégica definen: *"El conflicto es un conjunto de actores con intereses que los vinculan mediante relaciones de identificación (cooperación o competencia), poder y fuerza sobre un escenario con ciertas reglas de juego".*

Esta definición nos da una idea de lo incierto que sería sugerir una estrategia para las potencias navales medianas, pues la visión del conflicto será única en cada caso particular y la concepción y dirección estratégica dependerán no solamente de sus intenciones, posibilidades e intereses, sino de la racionalidad de los gobernantes de turno de cada país con que se vincule en el conflicto.



Cada país tendrá que definir los escenarios, la diversidad de actores, analizar la racionalidad de cada uno y su estructura de Intereses (fines y medios) a empeñar o negociar; decidir las coaliciones, etc.; en suma, configurar su propia estrategia. Por tanto, en este difícil cometido solo nos queda sugerir algunas orientaciones que las potencias medianas podrán o no, considerar en su concepción y diseño:

1. Cualquier estrategia naval implicará, como condición *sine qua non,* 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 perdurable al paso del tiempo y los gobiernos de turno. La estrategia se legitimará con el consentimiento de la población cuando ésta la perciba como beneficiosa y legal[18].
2. Una potencia mediana que se precie de serlo, no deberá permitir la declinación de las misiones navales tradicionales resignándose a los roles policiales o "constabulares", pues si lo hace no tendrá liberta de acción, perderá autonomía y pondrá en riesgo su soberanía.
3. Los altos mandos navales deberán utilizar su "valor político"[19] para contribuir al pensamiento estratégico, proponiendo los intereses marítimos de su

18 Tal como lo precisa Clausewitz, la política nacional *"puede considerarse como representante de los intereses de la sociedad entera"*; y como sentencia Luttwak *"la conducción estratégica nacional es pues responsable de elegir objetivos que compatibilicen la coalición interna con la maniobra externa".*

19 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.

nación y asesorando al nivel político en cuán útil resulta la armada como instrumento de la política exterior del estado, en todo tiempo y más allá de sus fronteras.

4. Además de las consideraciones estratégicas del entorno, los roles viejos, nuevos y las COR, para el diseño de la armada se deberá tomar en cuenta la conjunción de las Fuerzas Armadas, no solo porque la guerra es conjunta –tal como la historia se ha encargado de demostrar[20]– sino también porque con ello se evitará duplicar capacidades y se reducirán presupuestos. Para nuestro caso particular el criterio de conjunción tiene que ser utilizado indefectiblemente, 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 presupuestos vayan mejorando.
5. Para sustentar ante el poder político el diseño, construcción, adquisición de los medios navales y lograr financiamiento para los programas de defensa, será conveniente utilizar el "planeamiento por capacidades", pues éste ofrece argumentos más convincentes ante la opinión pública y el nivel estratégico, debiendo reservar el "planeamiento por amenazas" al operacional y niveles subordinados.
6. *"...El propósito inmediato de la estrategia marítima es disputar el control de mar"*[21]. Con esta frase el profesor Geofrey Till se refiere, sin duda, a un enfoque operacional para tiempos de guerra; sin embargo, los modernos roles que impone el nuevo orden mundial a las armadas hacen extensivo este concepto –aunque con distintos matices operacionales– a los tiempos de paz, pues en ellos también se hace indispensable el ejercicio del "control del mar".

Colofón

El nuevo orden mundial promueve la paz y pretende organizar a las naciones para neutralizar la guerra[22] y enfrentar cooperativamente las llamadas nuevas amenazas. Esta situación nos llevaría a pensar que cada vez será más difícil la ocurrencia de guerras en el mundo y ojala así sea, lo cierto es que este nuevo orden no ha podido erradicar el conflicto que es inherente a la naturaleza humana. El viejo orden regional, por su parte, mantiene situaciones no resueltas e intereses excluyentes que pueden generar conflictos. Procediendo con realismo político estas

20 La definición siempre la logra el ejército en tierra y lo que la armada y la aviación pueden hacer será contribuyente a ésta . Además, hoy la aviación puede hacer bastante por la armada sobre el mar.

21 Till, Geoffrey, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales. Argentina. 1988. p 31.

22 Que está proscrita por la carta de las Naciones Unidas, pero que es tan antigua como la humanidad.

situaciones hacen suponer que –en el mejor de los casos– prevalecerán los conflictos de baja intensidad o focalizados y las crisis (en diferentes niveles) que originen los intereses que los estados no estén dispuestos a ceder o compartir.

Se requerirá entonces la disuasión. Recordemos que la estrategia enfrenta voluntades más que fuerzas, fines antes que medios; lo que busca no es la utilización de la fuerza, sino su empleo potencial y es ahí donde las armadas aportan significativamente a las estrategias, porque pueden proyectar la disuasión más allá de sus fronteras marítimas e incluso terrestres, tarea que por cierto les es exclusiva. "Cuanto más cerca llegue una armada a la postura ideal de ser capaz de responder a todo nivel o todo tipo de amenaza, en cualquier tiempo y lugar, mejor será la disuasión que provee[24].

Manteniendo la singularidad y estando en condiciones de disuadir o dar cuenta de cualquier amenaza por uno mismo, el estratega tendrá que ser lo suficientemente realista para no pecar en la ingenuidad y lo necesariamente idealista para no caer en la crueldad.

24 Till Geoffrey, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales. 1988, p 238.

BIBLIOGRAFIA:

Booth, Ken, *Las Armadas y la Política Exterior,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1980.

Castex, Raul, *Teorías Estratégicas,* Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1938.

Corbett, Julian, *Algunos Principios de Estrategia Marítima,* Lima, Escuela Superior de Guerra, 1997.

Delamer, Guillermo, R., *Estrategia,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

Frischknecht, Lanzarini y otros, *Lógica, Teoría y Práctica de la Estrategia,* Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra de la Armada Argentina, 1994.

Mahan, Alfred, *La Influencia del Poder Naval en la Historia,* Lima, Escuela Superior de Guerra, 1997.

Pertusio, Roberto, L. *Estrategia Operacional,* Buenos Aires,Instituto de Publicaciones Navales,1995.

Pertusio, Roberto, L., *Entre la Guerra y la Paz: ese corto trecho,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1997.

Schelling, Thomas, *La Estrategia del Conflicto,* Madrid, Tecnos,1964

Till Geoffery, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear,* Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

Estrategia para potencias navales medianas sudamericanas frente al nuevo orden mundial*



CAPITÁN DE NAVÍO RAFAEL ZARIQUIEY NUÑEZ

* Artículo que ha ocupado el segundo puesto en el concurso en conmemoración del Centenario de la *Revista de Marina*, Área Estrategia Naval.

Introducción

Para proponer una estrategia adecuada para potencias navales medianas, que les permita actuar eficazmente de cara al nuevo orden mundial, en primer lugar será necesario definir qué se entiende por "potencias medianas"; para luego evaluar las amenazas y riesgos que configuran el denominado "nuevo orden mundial". Entonces, una vez desarrollado este marco conceptual será posible derivar las funciones o roles estratégicos que desempeñarán las Armadas, teniendo como referente fundamental la política del estado para la seguridad y defensa, y así configurar una estrategia útil que, acorde con las limitaciones propias de una potencia mediana, sea coherente con las exigencias que plantea el entorno en el ámbito marítimo.

Es necesario puntualizar que el alcance de esta propuesta se circunscribe al espacio sub-regional sudamericano, debido a que, como se verá más adelante, la definición de potencia mediana se refiere a capacidades "relativas" de poder, independientemente del poder definido como un valor absoluto. Esto es, podría considerarse a una determinada Armada europea como una "potencia naval mediana" dentro de su entorno de actuación próximo; y aunque su poderío militar sea claramente mayor que el de cualquiera de las Armadas latinoamericanas, será válido que algunas de ellas sean consideradas como "potencias navales medianas" dentro de su correspondiente ámbito de influencia sub-regional.

Asimismo, al desarrollar el punto referido a las políticas de defensa, nos limitaremos a exponer la importancia de este aspecto en la determinación de la estrategia militar de un estado, sin que esto influya de manera específica en la concepción de la estrategia propuesta, ya que se pretende que ésta sea lo suficientemente general para que sea aplicable a la mayoría de las Armadas de la sub-región sudamericana.

Potencia Naval Mediana

De acuerdo con los conceptos desarrollados por Keohane[1], se define como Gran Potencia a aquel estado cuyos líderes consideran que pueden ejercer en forma independiente, un impacto decisivo en el sistema internacional; una Potencia Secundaria es un estado cuyos líderes consideran que tan solo pueden ejercer un cierto impacto en ese sistema, aunque nunca decisivo; una Potencia Mediana es un estado en el cual sus líderes consideran que no pueden actuar solos con eficacia, aunque sí pueden tener un impacto sistémico en un grupo pequeño o a través de instituciones internacionales; finalmente, una Potencia Pequeña es un estado cuyos líderes consideran que nunca podrán, actuando aislados o en un grupo pequeño, lograr ejercer un impacto significativo en el sistema.

Dicha jerarquía global de potencias

1 Robert O. Keohane, "Lilliputians' Dilemmas: Small States in International Politics", *International Organization*, Vol. 23, No. 2 (Spring, 1969), p. 296.



se refiere al poder relativo entre naciones, considerando en conjunto las diversas dimensiones del poder, más allá del exclusivamente militar. No obstante, es pertinente reconocer la mecánica del poder como un conjunto de "sistemas sobrepuestos de jerarquías globales, regionales y en algunos casos también subregionales que interactúan entre sí"[2]. En este sentido, es posible que algunas potencias regionales puedan ejercer gran influencia en su ámbito geográfico y, sin embargo, ser muy limitada globalmente.

Dentro de este marco conceptual, se entiende que una Potencia Naval Mediana, enfocando las características generales propias de una potencia mediana al entorno de actuación de las Armadas, será aquel estado cuyos líderes consideran que pueden lograr un impacto sistémico en su entorno inmediato a través del empleo operacional de sus fuerzas navales..



El Nuevo Orden Mundial

Los analistas internacionales consideran la caída del muro de Berlín como el hito que marcó el inicio de un "nuevo orden mundial" y simboliza el fin de la llamada Guerra Fría, toda vez que este hecho que materializó la reintegración alemana, es además un antecedente importante de la desintegración de la hasta entonces potencia líder del bloque antagónico de los Estados Unidos y sus aliados, la ex–Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

Aun cuando dicha situación produjo efectos significativos en el sistema internacional, en donde se reconoce a los Estados Unidos de América como la potencia hegemónica en términos de poder militar, y por supuesto con gran influencia en aspectos políticos y económicos, debemos considerar que el lamentable atentado terrorista del 11 de setiembre de 2001 es también un suceso de suma relevancia en cuanto a la dimensión militar del poder, toda vez que la amenaza del terrorismo internacional por la incertidumbre generada –sea por lo impredecible de sus acciones, como por la magnitud de sus efec-

2 Detlef Nolte, "Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis", GIGA Working Papers, *GIGA Research Programme: Dynamics of Violence and Security Cooperation*, N° 30, p. 12, October 2006. Descargado el 15 abril del 2007 de www.giga-hamburg.de



tos con repercusiones global– fue capaz de retar a los Estados Unidos de América que, a pesar de su gran poderío militar se vio obligada a dar un giro cualitativo en su estrategia de seguridad nacional, en la que desde entonces se planteó como objetivo principal la lucha contra el terrorismo global.

En cuanto a conflictos armados[3] se refiere, para el año 2004 se encontraban activos 19 conflictos armados en 17 lugares alrededor del mundo, de los cuales 6 se desarrollaban en Asia, 6 en África, 3 en América, 3 en el Medio Oriente y 1 en Europa. Cabe mencionar que durante ese mismo año se alcanzó el menor registro durante el periodo post Guerra Fría 1990-2004. Así mismo, de un total de 57 conflictos en dicho periodo, sólo 4 fueron entre estados: Eritrea–Etiopía (1998–2000); India–Pakistán (1990–1992 y 1996–2003); Iraq–Kuwait (1991); e Irak versus la coalición EE.UU,, el Reino Unido y Australia (2003). Los 53 conflictos restantes ocurrieron en el interior de los estados, relacionados principalmente al control sobre el gobierno (29) o al control del territorio (24).

En la región de las Américas (incluyendo Norte, Centro, Sudamérica y el Caribe), se registraron 6 conflictos armados mayores en el periodo 1990–2004, número que decreció progresivamente desde un pico de 5 conflictos en el primer año de dicho periodo, hasta llegar al periodo 1997–2000, en que solamente se registraron 2 conflictos.

En este entorno convulsionado, donde los conflictos se intentan controlar y resolver por medios pacíficos, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), mantiene actualmente vigentes 17 operaciones de mantenimiento de paz[4] de un total de 60 misiones ejecutadas desde 1948.

Por otro lado, el terrorismo interno no es una amenaza ajena a la sub-región sudamericana, teniendo su principal exponente en las autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), cuyo accionar delictivo afecta la estabilidad de la República de Colombia. Asimismo, existen rezagos de Sendero Luminoso que operan en diferentes partes del Perú, especialmente en las zonas cocaleras del río Huallaga y de los valles de los ríos Ene y Apurímac. En ambos ca-

3 Información tomada del *SIPRI Yearbook 2007: Armaments, Disarmament and International Security*, Stockholm International Peace Research Institute, Descargado el 29 junio del 2007. Disponible en www.yearbook2007.sipri.org

4 De acuerdo a la información del Departamento de Mantenimiento de Paz de la ONU. Disponible en www.un.org/spanish/peace/dpko/

sos, las Armadas de ambos países se encuentran comprometidas en combatir esta amenaza, ciertamente con un nivel mayor de fuerzas de infantería de marina involucradas en el caso particular de Colombia.

Este nuevo orden mundial también se caracteriza por cambios en las dimensiones del poder económico, donde Estados Unidos de América se confronta a la Unión Europea, que se consolida como un bloque económico de primer nivel, a la par de países como China, India y Japón entre otros, serios competidores en el mercado internacional.

Estos son rasgos de la globalización que demuestran los efectos positivos de la llamada mundialización de los mercados, la cual así como genera grandes beneficios para algunos países, tiene efectos perjudiciales en los mercados internos de los países menos competitivos.

Es obvio que la globalización no sólo se refleja en el ámbito político o económico, sino también en el ámbito psicosocial,



lo que se evidencia en la alta movilidad de las personas en el mundo, tráfico de migrantes legales e ilegales que dejan sus países de origen en busca de mejores niveles de bienestar para sus familias, dada la asimetría en los estándares de vida entre países ricos y pobres, países desarrollados y menos desarrollados. Este efecto de la globalización tiene como mecanismo facilitador a la Internet, aplicación de la tecnología que ha "democratizado el conocimiento" y por ende evidenciado las diferencias en lo económico y social.

En general, estas desigualdades tienden a incentivar la desintegración social y a disminuir las formas de acción solidarias o cooperativas, dificultando los procesos de gobernabilidad y de acuerdos políticos. Basta considerar que, según datos del Banco Mundial, "el 10% más rico de los individuos recibe entre el 40% y el 47% del ingreso total en la mayor parte de las sociedades latinoamericanas, mientras que el 20% más pobre, sólo recibe entre el 2% y el 4%"[5].

Otro rasgo del nuevo orden mundial está dado por la creciente influencia sobre los estados, que tienen diversas organizaciones transnacionales; desde las grandes corporaciones que operan legalmente y cuyo producto es, con frecuencia, varias veces mayor que el de algunos países latinoamericanos[6]; hasta el otro extremo, donde las bandas del crimen organizado

5 David de Ferranti, Guillermo E. Perry *et al.*, Reporte del Banco Mundial: *Desigualdad en América Latina y el Caribe: ¿ruptura con la historia?*, Octubre 2003. Descargado el 6 Mayo 2006. Disponible en www.bancomundial.org/publicaciones/

6 De acuerdo con el artículo "Transnacionales, Estados Nación y Derechos Humanos de los pueblos", publicado en www.aprodeh.org.pe/notapress/notas/02jun2003.htm se afirma que "Cada una de las 15 corporaciones globales más ricas del mundo tiene ingresos brutos mayores que los PBI de los 120 países más pobres juntos, con lo que las transnacionales controlan más del 70% del comercio mundial".

y los carteles de la droga contribuyen perversamente con parte importante del flujo monetario de los estados, a través del lavado de activos y la corrupción.

Otro aspecto a tener en cuenta es que el medioambiente se considera más que antes como un bien compartido por todos, que debe ser preservado. En este contexto, el mar es reconocido como fuente de inmensas riquezas, aunque de espaldas a esta tendencia pro ambientalista proliferan, entre otras actividades, la pesca ilegal que por medio de importantes flotas de pesca operando en aguas internacionales, extraen inescrupulosamente recursos hidrobiológicos, o incursionan con cierta frecuencia en aguas de estados ribereños, sin respetar sus derechos internacionalmente reconocidos y menos, respetando su propia legislación nacional, llegando incluso a realizar faenas de pesca de especies en veda o protegidas.



Junto con la pesca ilegal, la piratería constituye hoy otra de las amenazas que si bien no son nuevas, por su frecuencia toman una mayor relevancia, más aún si consideramos que más del 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima[7].

Observamos que los cambios en el entorno internacional y regional han puesto de manifiesto una serie de nuevas amenazas, que aunque siempre estuvieron presentes, hoy tienen una nueva configuración de alcance transnacional, y muchas veces de dimensión global. No obstante, la existencia de las denominadas "nuevas amenazas"[8], aun se presentan periodos de tensión en las relaciones bilaterales, en las que eventualmente se llega al rompimiento de las relaciones diplomáticas. En este aspecto se debe tener en cuenta que "las hipótesis de conflictos interestatales constituyen, aunque con un bajo nivel de probabilidad, un riesgo de conflicto latente en la región"[9].

Roles estratégicos de las Armadas

Del análisis del entorno mundial se pueden vislumbrar los siguientes roles es-

7 Organización Marítima Internacional, "El transporte marítimo internacional: vehículo del comercio mundial", documento informativo descargado el 29 junio 2007 de www.imo.org

8 Declaración de Bridgetown: Enfoque Multidimensional de la Seguridad Hemisférica.- Los Ministros de Relaciones Exteriores y Jefes de Delegación, reunidos en Bridgetown el 4 de junio de 2002 en ocasión del trigésimo segundo período ordinario de sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, reconocieron que las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad en el Hemisferio son de naturaleza diversa y alcance multidimensional y que el concepto y enfoque tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales.

9 García Covarrubias Jaime, "Bases para una nueva modalidad estratégica", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16 Nº 1, Enero – Marzo 2001, p. 27. Descargado el 21 abril del 2007 de www.fasoc.cl

tratégicos, comunes a las Armadas de la sub-región sudamericana:

- Defensa del territorio acuático, como labor tradicional de las Armadas para el libre uso de las aguas en el ejercicio de la soberanía del estado.
- Control y vigilancia del el ámbito acuático, para salvaguardar la vida humana en el mar y para evitar la comisión de actividades ilícitas, tales como el tráfico ilegal de drogas, trafico ilegal de personas, piratería, contrabando, terrorismo, contaminación del medio ambiente acuático, pesca ilegal, entre otras.
- Contribución con la política exterior del estado, a través de la participación en operaciones de paz de las Naciones Unidas, ejercicios multinacionales en los ámbitos internacional y regional, e incluso realizar acciones para garantizar los intereses del estado de manera unilateral, o en caso sea considerado, de manera cooperativa en el ámbito sub-regional.
- Contribución con la función social del estado, participando en actividades de apoyo a la población, materializando la presencia del estado en donde no exista otra organización representativa, capacitando laboralmente al personal de marinería que participa en el Servicio Militar, empleando medios en apoyo a la mitigación de desastres, entre otros.

Política del Estado para la Defensa

La política de defensa de un estado "es aquella parte de la política de gobierno destinada a dar dirección a la defensa nacional. Es definida como las normas generales para los cuatro campos de acción en relación a la forma en que se coordinarán y armonizarán los esfuerzos para materializar la defensa nacional"[10].

Este concepto cobra mayor relevancia dentro de la perspectiva actual de la transformación de las relaciones cívico-militares en Sudamérica, donde existe una clara tendencia en los líderes políticos para consolidar la conducción de los asuntos de defensa y seguridad.[11] Es así que se concibe que la política de defensa establezca los objetivos que se pretende lograr, sirviendo de guía para la definición de la estrategia, es decir: "cómo se utilizarán los instrumentos nacionales de poder económico, diplomático y político para lograr los objetivos nacionales y la política"[12].

Siguiendo una secuencia metodológica, son los "Interese Nacionales" de un estado los que sirven de referente para la formulación de los "Objetivos Nacionales", los cuales se traducen en "objetivos de gobierno"; los mismos que no son otra

10 Fernando Thauby G.. "Estrategia de seguridad nacional, política de defensa, política militar", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, año 16(1), 2001, pp. 3-23.

11 Para una revisión más detallada de este tema, se recomienda el artículo "La conducción política de los asuntos de defensa y el presupuesto de las FFAA" de Luis Eduardo Tibileti, en *La Gestión de la Seguridad en tiempos de transición militar*, por Enrique Obando editor, IDEPE, Lima, diciembre 2002, pp. 99-113

12 Henry C. Bartlett, G. Paul Holman, Jr., y Timothy E. Somes, Capítulo 2: "El Arte de la Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas", en Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas, Editado por la Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, Naval War College Press, Tercera Edición, descargado el 30 junio 2007, disponible en www.nwc.navy.mil

cosa que las metas que un gobierno pretende cumplir durante su administración. En el contexto sudamericano se ha notado una madurez en este tema, habiendo formulado la mayoría de países sus correspondientes políticas de estado para la defensa y seguridad en documentos que les dan formalidad. Esto se verifica al revisar los Libros Blancos de los países de la subregión, donde se puede observar que "cada Estado sudamericano ha definido y elaborado su propia defensa en función de sus propios objetivos e intereses nacionales[13].

En este sentido, debe quedar claro que para determinar la estrategia para una potencia naval mediana, vinculada obviamente a un país en concreto, debemos tener en cuenta que si bien las diferentes variables del entorno condicionan el accionar de los diferentes actores, tanto por la probabilidad de ocurrencia de determinadas amenazas como por los niveles de riesgo asociado a ellas, la estrategia que se conciba desarrollar deberá contemplar las posibilidades de empleo de los medios en los diferentes escenarios probables, actuales y futuros. Esto significa que "la estrategia intenta lograr un equilibrio entre brindar una respuesta a las realidades de hoy (el entorno de seguridad presente) y planificar la manera de abordar las posibilidades alternativas de mañana (el entorno de seguridad futuro)"[14].

La estrategia propuesta

La tendencia mundial sobre estrategia es por lo general, liderada por las potencias mundiales. Observamos que en el año 2001, antes de los lamentables acontecimientos del 11 de setiembre, el Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América –durante la administración Bush– lanzó la 2001 Quadrennial Defense Review[15] (QDR); la cual fundamentalmente fue una aproximación estratégica tradicional basada en la amenaza, en la que la magnitud de fuerzas responde principalmente a una amenaza específica, en éste caso con un énfasis en la ofensiva nuclear donde la defensa antimisil era considerada impráctica y desestabilizadora.

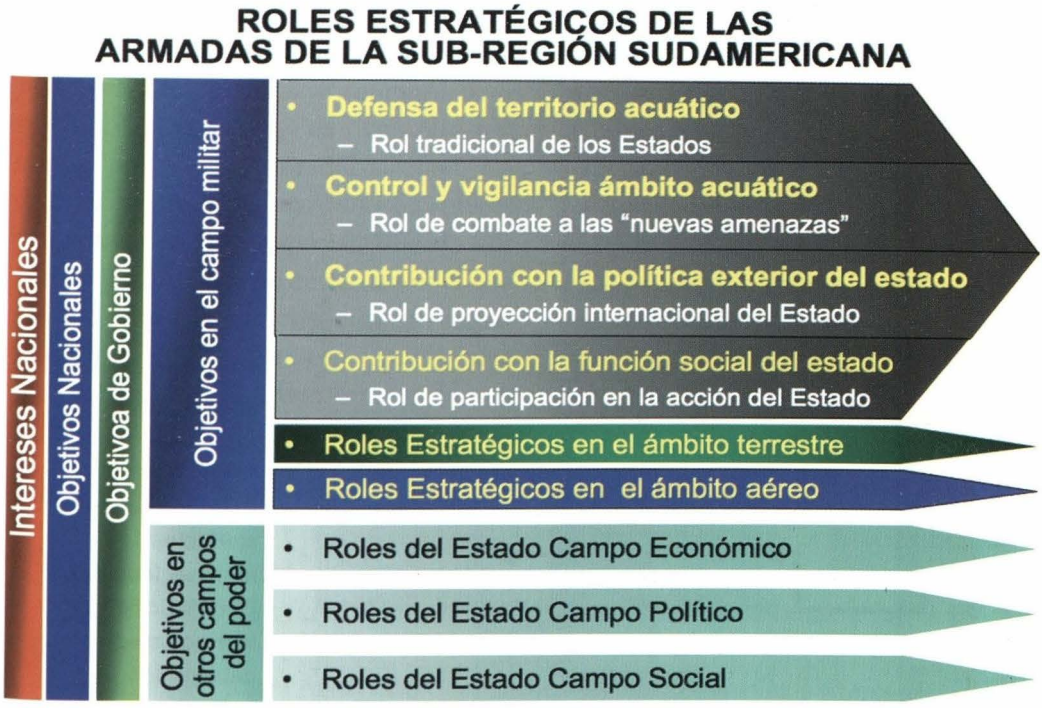
En febrero de 2006 se publicó la 2006-QDR, en la que se incorporó varios cambios sobre la versión anterior. El cambio más grande se dio en la concepción estratégica, de una basada en la amenaza a una basada en las capacidades. Esta nueva concepción considera la inestable situación del mundo actual, en la cual esperan enfrentar múltiples contingencias y nuevas amenazas, en un entorno cambiante con un alto nivel de incertidumbre.

Como vemos, el planeamiento basado en capacidades se configura en la herra-

13 Artículo "Los Libros Blancos de América del Sur: análisis comparativo" de Marco Velarde, en *Elementos de Seguridad y Defensa*, por Enrique Obando editor, IDEPE, Lima, julio 2003, pp. 71-117

14 P.H. Liotta y Richmond M. Lloyd, Capítulo 1: "Marco para la Estrategia y la Planificación de Fuerzas", 2-3, en *Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas*, Editado por la Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, Naval War College Press, tercera edición, descargado el 30 junio 2007, disponible en www.nwc.navy.mil

15 El Reporte Cuadrienal de Defensa (QDR por sus siglas en inglés) es un reporte del Departamento de Defensa de los Estados Unidos de América en el que se analiza los objetivos estratégicos y las potenciales amenazas militares. Es el principal documento público de los Estados unidos de América que describe su doctrina militar.



mienta estratégica elegida para la transformación de las fuerzas de las grandes potencias, donde la estrategia –como nexo entre fines y medios– se verá afectada fundamentalmente por las restricciones impuestas por el presupuesto y por la influencia propia del entorno de seguridad, aunque en proporción distinta a la que afecta a las potencias medianas y pequeñas.

Es obvio que los presupuestos de defensa son ostensiblemente mayores en las grandes potencias que en las medianas y pequeñas, sin embargo la incertidumbre, producto de la indeterminación del enemigo y la variedad de amenazas, es notablemente más compleja para las primeras. Es por ello que la actual estrategia de defensa de los Estados Unidos de América plantea que la transformación de sus fuerzas converja en capacidades que se ocupen del espectro completo de amenazas vigentes y futuras, siempre dentro de los límites de los recursos financieros y de personal disponible. En cambio, para una potencia mediana, si bien las limitaciones presupuestales tienen un efecto restrictivo relativamente mucho mayor, dado los reducidos presupuestos de defensa; la complejidad de su entorno de seguridad relevante es para éstas, relativamente menor que para las grandes potencias.

En este contexto, el planeamiento basado en capacidades es perfectamente aplicable para las potencias medianas, más aun por las mayores restricciones económicas que las afectan en la posibilidad de contar con suficientes medios



para cada una de las tareas derivadas de sus roles. Por ello, las potencias navales medianas dentro del entorno sub-regional sudamericano, tendrán que centrar su interés en definir sus capacidades estratégicas fundamentales, sobre las cuales deberán concentrar sus limitados recursos, considerando las amenazas y riesgos actuales y futuros, y sobre estas capacidades estratégicas establecer una jerarquía de prioridades de atención, coherentes con los roles estratégicos descritos anteriormente.

Si bien los medios multirol son los predilectos para potencias navales medianas, no hay que perder de vista la posibilidad de progresar con una "flota en formación" a partir de unidades predispuestas para portar sistemas de combate no instalados, concepto conocido como "*fitted but not with*". Esto es, partir por contar con unidades de superficie y aéreas dotadas de equipamiento básico, que permitan cumplir efectivamente con el rol estratégico de "control y vigilancia del ámbito acuático", cuya probabilidad de ocurrencia es alta; para progresivamente ir remplazando el equipamiento "interino" por equipamiento de combate, de modo de poder cubrir cabalmente el rol estratégico de "defensa del territorio acuático", cuya probabilidad de ocurrencia es mucho menor que el primero, pero reviste un riesgo ostensiblemente más alto.

Un aspecto de vital importancia es la

interoperabilidad que debe alcanzarse con las otras Armadas de la sub-región, que posibiliten su actuación en acciones cooperativas contra amenazas comunes, dentro del rol estratégico de "contribución con la política exterior del estado". Lo extenso del espacio marítimo de interés de los estados, y la importancia cada vez mayor que tomarán las amenazas no tradicionales como la piratería, el contrabando o la pesca ilegal, entre otras actividades ilícitas, darán en el futuro cercano mayor vigencia al concepto de acción cooperativa. Para ello es fundamental propiciar la participación en ejercicios multinacionales que propenden a lograr la tan mentada interoperabilidad.

Finalmente, no se debe descuidar el rol estratégico de "contribución con la función social del estado", rol que sin ser reconocido como tradicional o específico de las Armadas, permite al estado aprovechar los limitados medios disponibles maximizando su valor, lo cual reditúa en el reconocimiento e identificación de la población para con su Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- Aranda Mora Óscar y Hartung Sabugo Kurt, "Potencias Marítimas Medianas en el siglo XXI", *Revista de Marina* de Chile, Vol. 116/851, Bimestre Jul.-Ago., Año 4/1999
- Committee on Naval Analytical Capabilities and Improving Capabilities-Based Planning, "Naval analytical capabilities: Improving capabilities-based planning", Naval Studies Board - Division on Engineering and Physical Sciences, National Research Council of the National Academies, National Academies Press, Washington, D.C., 2005. Descargado el 20 junio 2007, disponible en www.nap.edu/catalog/11455.html.
- De Ferranti David, Perry Guillermo E. *et al.*, Reporte del Banco Mundial: "Desigualdad en América Latina y el Caribe: ¿ruptura con la historia?", Octubre 2003, descargado el 6 mayo del2006, disponible en www.bancomundial.org
- Facultad de Estrategia y Planificación de Fuerzas, "Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas", Naval War College Press, tercera edición, descargado el 30 junio de 2007, disponible en www.nwc.navy.mil
- García Covarrubias Jaime, "Bases para una nueva modalidad estratégica", *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16 Nº 1, Enero – Marzo 2001, pp. 24-47.
- Keohane Robert O., "Lilliputians' Dilemmas: Small States in International Politics", *International Organization*, vol. 23, No. 2 (Spring, 1969), pp. 291-310.
- Nolte Detlef, "Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis", GIGA Working Papers, *GIGA Research Programme: Dynamics of Violence and Security Cooperation*, N° 30, pp. 1-37, October 2006. Descargado el 15 abril del 2007 de www.giga-hamburg.de

- Obando, Enrique, editor, *La Gestión de la Seguridad en tiempos de transición militar*, IDEPE, Lima, diciembre 2003.
- Obando, Enrique, editor, *Elementos de Seguridad y Defensa*, IDEPE, Lima, julio 2003.
- Pons Jara Juan Carlos, "Las operaciones navales para una marina mediana en los comienzos del siglo XXI". *Revista de Marina* de Chile, Vol. 119/870 Bimestre Sep-Oct. Año 5/2002, p. 482.
- Stockholm International Peace Research Institute, *SIPRI Yearbook 2007: Armaments, Disarmament and International Security*, descargado el 29 de junio 2007, disponible en www.yearbook2007.sipri.org
- Thauby G., Fernando, "Estrategia de seguridad nacional, política de defensa, política militar", *Fuerzas Armadas y Sociedad*, Año 16(1), 2001.



Nuestra *Revista de Marina*

CONTRALMIRANTE (R) FERNANDO CASARETTO ALVARADO



Las obras de carácter cultural nacen generalmente del impulso más o menos solitario de algunas personas que consideran importante desarrollar una idea que para otros supone inversión que podría utilizarse en algo *más útil*; esto último generalmente se piensa pero no se dice, en todo caso llevar adelante una empresa de carácter cultural, por lo menos en el Perú, es más o menos como tallar la piedra, hay que aprender escultura.

El año 1907 emerge como órgano del Centro Naval la *Revista de Marina*, exactamente el 15 de abril de 1907. En la página de portada se lee: Director y Redactor Teniente Segundo graduado Manuel A. Clavero. El logotipo del Centro Naval como que preside esta portada, la revista fue impresa en Lima por la oficina tipográfica de *La Opinión Nacional* sita en Gremios 441. Se fijó la casilla número 25 del Callao como punto de referencia para las suscripciones y recepción de colaboraciones.

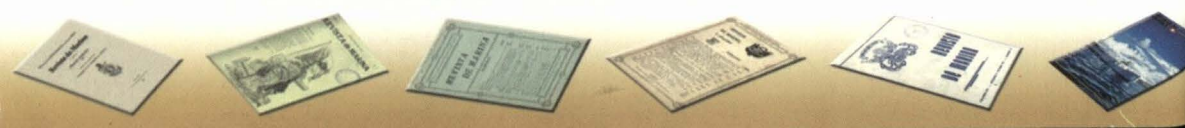
Este ejemplar número 1 tuvo 36 páginas y entre los autores Ernesto Caballero y Lastres, quien once años después como Director de la Escuela Naval propició con otro marino, Manuel I. Vegas, la instalación del palo mayor de la corbeta *Unión* el 17 de marzo de 1918 en la Escuela.

El año 1907 es el del arribo –tema de gran difusión en el presente año centenario del acontecimiento- de los cruceros B.A.P. *Almirante Grau* y B.A.P. *Coronel Bolognesi* (11 agosto 1907), seis días antes la *Revista de Marina* número 5 noticia el inminente arribo de los cruceros, en la sección Crónica Nacional, la *Liga Patriótica Naval* (fundada en Mollendo por el capitán de Navío J.E. de Mora quien era bibliotecario de la Junta Directiva del Centro Naval al editarse el mencionado número 1 de la *Revista de Marina*) informa de sus actividades, recordemos que tal fundación es la génesis de lo que hoy es la Asociación Nacional Pro-Marina.

El Teniente Primero Germán Stiglich, oficial de brillante trayectoria, pionero de nuestra hidrografía y autor de importantes obras de interés para la Marina, entre ellas, *Derrotero de la Costa del Perú*



Ernesto Caballero y Lastres, connotado oficial de nuestra Armada, fue uno de los articulistas más prolíficos en los primeros años de la *Revista de Marina*.



(un buque hidrográfico lleva su nombre), es uno de los redactores en la *Revista de Marina* número 6 que se editó en setiembre de 1907 en la imprenta *El Progreso* con domicilio en Gálvez 41 y Libertad 56, Callao.

El fundador Teniente Segundo Manuel A. Clavero, sería tan solo dos años después de constituirse en artífice de la *Revista de Marina*, héroe naval como Comandante de la cañonera *América* en el Combate de La Pedrera que tuvo lugar del 10 al 12 de julio de 1911.

El Teniente Segundo Vegas escribió en la *Revista de Marina* número 13 de abril 1908 un artículo que se titula "El valor militar de nuestros buques" y es autor del libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú* que se publicó póstumamente el año 1929 (en el grado de Capitán de Fragata había fallecido el 24 de marzo de 1926).

La *Revista de Marina* tan sólo en dos años, de 1907 a 1909, ostentaba ya veintidós números y hoy representa, podemos afirmarlo, institución centenaria en la Marina de Guerra y así una de las pocas publicaciones del ámbito cultural –porque historia es cultura- de tan larga vida en continuidad.

Ocurre esto cuando las columnas de una obra son firmes porque existe convicción en lo que se hace, cuando se participa con esmero y sin intereses subalternos, cuando al profesionalismo se une las ganas de dejar a otros la experiencia para que ella sea utilizada y se superen mañana los frutos de hoy, legar que le dicen.

En la *Revista de Marina,* número 5, de agosto de 1907, el editorial expresa: "*La Revista de Marina haciéndose intérprete de los sentimientos que anima a todos los miembros del Centro Naval, da la más sincera bienvenida a los jefes y oficiales de los cruceros "Grau" y "Bolognesi", felicitándoles a la vez por el éxito alcanzado en esta jornada, éxito que repetimos alcanzado por ellos, pero que constituye la satisfacción de*



Nuestras portadas a través del tiempo



todo el país y en tiempo más para nuestra Marina nacional". Destaquemos de esta frase un concepto : *éxito que repetimos alcanzado por ellos*, ésta es sin duda parte de la clave, la generosidad, el reconocimiento a la labor cumplida que se extiende a la propia Marina y al país.

Observamos pues que emerge del Centro Naval la idea, sus promotores y el esfuerzo de edición, esto va a mantener continuidad en el tiempo, mucho entusiasmo, si como acabamos de mencionarlo, se dan veintidós números en dos años, más adelante la propia Marina de Guerra se encargaría de la tarea, siempre con colaboradores navales y también personalidades del mundo intelectual.

La Dirección de Información y después la entidad que hoy es la Dirección de Intereses Marítimos e Información, tiene a su cargo la *Revista de Marina*. En mi experiencia personal como Director de Información el año 1989, me permito hacer apreciaciones y relatar experiencias que pueden ser oportunas en esta importante fecha centenaria.

Recuerdo haberle preguntado al Comandante Miguel Flórez Nohesell lo que para él significó –a 29 años de distancia- haber sido director como cadete de la Revista *Orto* (fundada en diciembre 1936 y hoy en su año 71 de vida, lo que no es poco). La pregunta venía a cuento en tanto el asunto de la idea, el proceso y la prospección en comparación a la *Revista de Marina*. La respuesta venía cantada pero igual me expresó el Comandante Flórez que para él, la génesis de *Orto* era, no la propia *Revista de Marina* de 1907, sino indagar en la inquietud de iniciar una publicación que no se sabía si iba a durar.

A este respecto cabe recordar que en alguna ocasión Luis Alberto Sánchez expresó que *con revistas de número único se podía dar la vuelta al mundo*.

El año de mi experiencia era uno de aquellos del proceso subversivo, el de la guerra civil que hoy pocos reconocen y en la cual muchos murieron sin interés de ser reconocidos por nadie. Abordé entonces algunas ideas de fuera de la Marina, comprometiendo en la producción de la *Revista de Marina* a personalidades del ámbito cultural, político y religioso. Prescindiré de reseñar artículos de políticos, entre ellos uno del Presidente Fernando Belaunde Terry, por razones de espacio en este artículo, aunque debo destacar, detrás del Presidente del Perú a un caballero que siempre demostró especialísimo interés

Monseñor Ricardo Durand Flores S.J., quien fuera largos años obispo del Callao, fue colaborador de nuestra revista.

por la Marina de Guerra, pues acudía a todas las botaduras de buques erigidos en las gradas del Servicio Industrial de la Marina del Callao, en alguna oportunidad siendo yo encargado del yate presidencial en el grado de Teniente Segundo pude conversar mucho con él, era su edecán el Capitán de Fragata Jorge Dubois Gervasi. Una de las emociones de su vida como mandatario y como hombre fue la revista naval realizada el año 1984 con motivo del 150 aniversario del natalicio del Gran Almirante Grau en la zona de la bahía de Miraflores frente a los acantilados de la Costa Verde.

Monseñor Ricardo Durand Flores SJ. colaboró en más de una oportunidad con la *Revista de Marina* y expresaría en uno de sus artículos refiriéndose al flagelo terrorista: *"Lo que para nosotros es injusta muerte, para ellos no sólo es justicia sino una ley de historia, el conflicto, en una lucha necesaria, que Marx la presenta en una dialéctica materialista que pretendía ser científica. El terrorismo no toma la muerte como un fin, sino como un medio para llegar a una síntesis, o sea una sociedad justa, sin clase, cualitativamente distinta, con un hombre nuevo marxista, que aparecería por esa dialéctica. Para la revolución social, dictadura del proletariado según Marx llevaría a la abolición de todas las clases y así, a esa sociedad sin clase. Seguidores de Marx hablan de la abolición de la cultura dominante, lo cual fue agudizado por Mao, llevando al marxismo, más allá del leninismo, a una revolución cultural que trató de implantar en los sangrientos años de los guardias rojos. Bien se sabe que en Camboya se implantó esta ideología con impresionante cantidad de muertos. Nuestro terrorismo sigue esta línea de destrucción y muerte. No es posible admitir como válido este pensamiento sino por una ideologización que no se fundamenta en una reflexión serena y lúcida sobre el ser del hombre, sus derechos, el bien personal y bien común".*



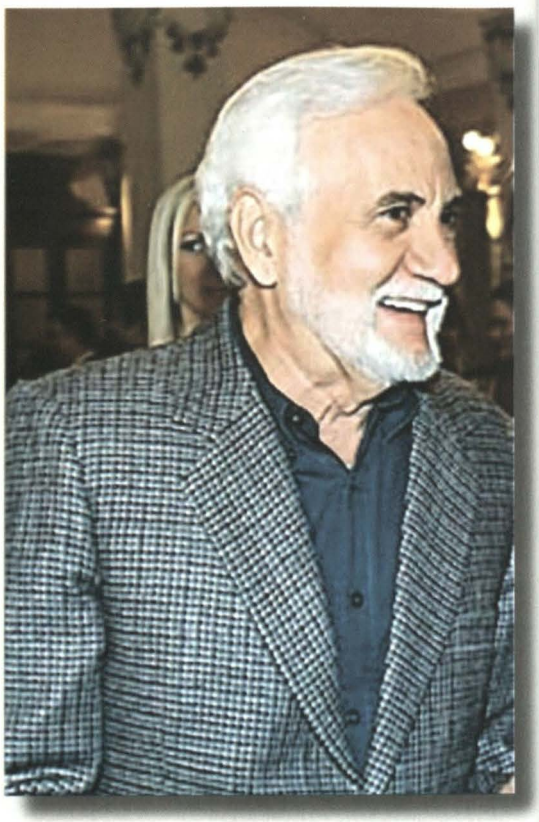
Felipe Mc Gregor, reconocido Rector de la Pontificia Universidad Católica del Perú, también colaboró en la *Revista de Marina*

Tras este análisis, en otra ocasión, también en la *Revista de Marina* Monseñor Durand expresó: *"No es que desee la guerra. Me opongo a ella : pero a acciones bélicas ¿con qué otro tipo de*

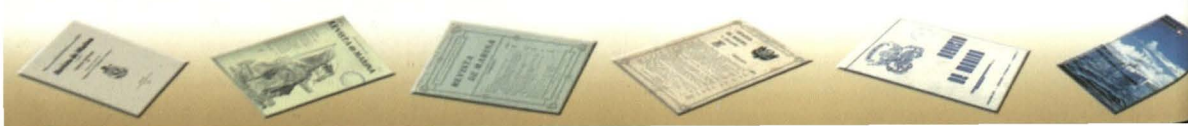
acciones se puede responder? Mi saludo a la Marina de Guerra del Perú, que siempre y en todo caso tiene ejemplos que seguir de nobleza, hidalguía, amor a la Patria y amor a Dios, como lo mostró junto con otros el Gran Almirante Don Miguel Grau"

Otro religioso notable, el R.P. Felipe Mac Gregor Rolino SJ., expresaría en pleno fenómeno subversivo: *"la búsqueda de fuerzas constructoras, capaces de transformar el orden social existente hoy en el Perú, incluye planos ordenados para el uso de recursos naturales, técnicos, financieros; pero sobre todo incluye recursos morales y espirituales. El trabajo es un recurso natural y moral de singular importancia. El desarrollo de un país, de una ciudad, reposa esencialmente en el trabajo, aun cuando no se posean recursos naturales y los económicos sean escasos. El trabajo es la fuerza constructora del mundo. Junto a la ética del trabajo debe mencionarse la ética de la responsabilidad cuyos imperativos son: comprometerse a defender el derecho de la vida y asegurar una vida humanamente digna"*

"La Marina en mí a través del tiempo", de nuestro afamado actor y humanista Ricardo Blume Traverso fue uno de los primeros artículos que él escribió en nuestra revista, define allí lo que para un ciudadano civil es aquel ciudadano de uniforme marino, confiesa su acercamiento ideológico al que él percibe en los navales y no deja de sorprenderlo el hecho de encontrar tanta inquietud cultural en la institución, en 1989 se cumplieron 25 años de los liceos navales (hoy en el año 43 desde los primeros liceos: "Almirante Guise" y "Teniente Clavero", recordemos fundador de la *Revista de Marina*), ello también sorprendió a Blume quien intervino como jurado en concursos realizados con nuestros escolares y tiempo después en el Centro Médico Naval cuando participó en los libros *El médico de a bordo I* y *El médico de a bordo II*. Siempre Ricardo Blume –quien prestigia al Perú dentro y fuera de sus linderos- demostró –debe repetirse- por la institución y la Revista de Marina acercamiento natural.



Ricardo Blume, reconocido actor nacional, colaboró en nuestra revista



Uno de los artículos de Ricardo Blume se intitula "Tendiendo puentes", viene bien como frase de colofón para esta nota. La *Revista de Marina* es no solo un medio de desarrollo profesional, lugar de oportunidad para escritores jóvenes y no tanto, sitio donde –como se ha expresado- tienen cabida ciudadanos sin uniforme, es esencialmente como un corazón en perenne palpitar, su vida está dada por la participación de quienes tengan a bien avenirse a ello, por eso su larga vida, su torrente histórico y emocional, la difusión y reconocimiento que tiene y debe seguir manteniendo, encargo que con éxito evidente, unas generaciones venimos entregando a otras que han de dar continuidad al constante esfuerzo, a una tradición centenaria que aspira a nuevos centenarios.



Un centenario trascendental

El renacer de la Marina de Guerra peruana



DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

El 10 de agosto último se ha conmemorado el centenario de la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, mandados a construir en astilleros ingleses por el gobierno de José Pardo y Barreda. Estos dos buques tenían un profundo significado para nuestra patria: se concretaba un anhelo de más de veinte años en que la Escuadra nacional contaba con un solo buque de guerra, el crucero *Lima*, mandado a construir en astilleros alemanes en plena guerra con Chile y cuya adquisición estuvo llena de avatares en razón del infortunado desenlace de la contienda que nos enfrentó con el país de la estrella solitaria.

Con la adquisición de los cruceros que con toda justicia llevaban los esclarecidos nombres de dos de nuestros héroes más importantes que dejaron eterno ejemplo de valor en Angamos y el Morro de Arica, renacía nuestra Marina de Guerra, pues las pocas unidades que aún estaban a flote, fueron destruidas por nuestras propias fuerzas después de los infortunios de San Juan y Miraflores, en enero de 1881, para que no cayeran en poder del enemigo.

No fue fácil llegar al momento de ordenar la construcción de los buques antes mencionados. El Perú, como señaló Jorge Basadre en frase tantas veces repetida, se encontraba en estado "yacente", del cual fue saliendo poco a poco gracias al esfuerzo y patriotismo de innumerables personas dedicadas a los más variados menesteres. Una coyuntura especialmente favorable fue el gobierno de Nicolás de Piérola, entre 1895 y 1899, que entre otras muchas cosas positivas, aportó dos elementos fundamentales: estabilidad política y una moneda sólida, la libra de oro peruana, cuyo valor era exactamente igual a la libra esterlina inglesa, la divisa más importante en el mundo entero en aquellos tiempos.

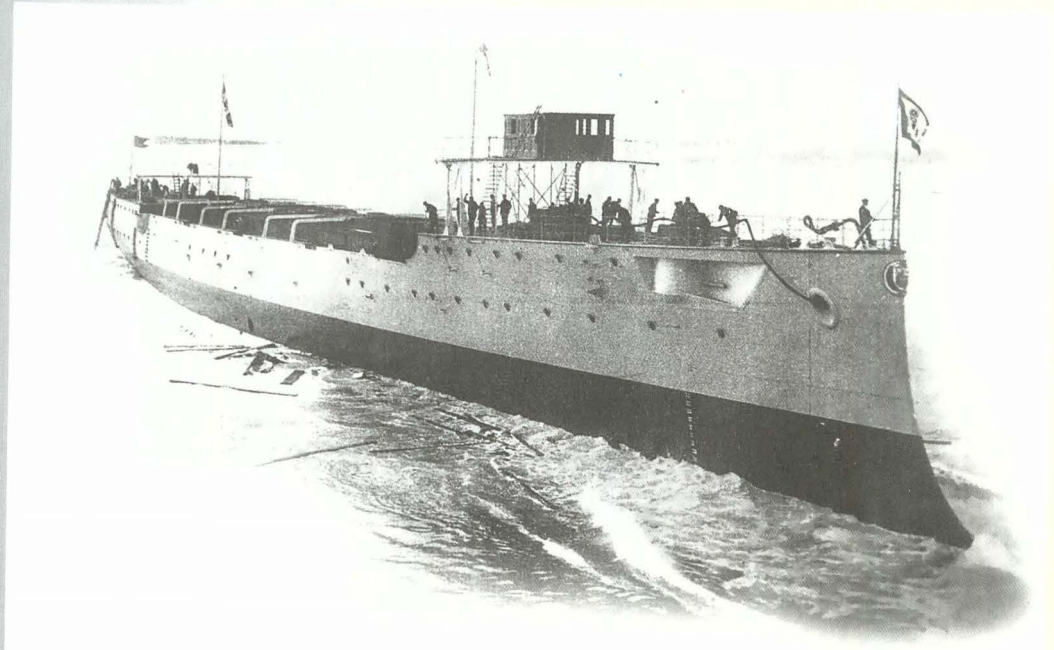
La necesidad de contar con una Marina de Guerra disuasiva, acorde con el prestigio de nuestro país y nuestro extenso litoral, era un verdadero clamor del cual participaban el periodismo, las instituciones patrióticas y, sin duda alguna, todos los peruanos. Varios fueron los intentos para conseguir el dinero necesario, pero el costo de los buques era muy alto. Finalmente, se formó la Junta Patriótica, bajo la presidencia del doctor Santiago Figueredo. Trabajando tenazmente, con grandes sacrificios y patriotismo a prueba de cualquier embate, la Junta Patriótica pudo recaudar una importante suma de dinero destinada a la adquisición, en principio, de un buque de guerra. El doctor José Carlos Martín, quien ha investigado con singular diligencia en el archivo privado del ex-Presidente José Pardo, ha publicado un documento, tomado de las Memorias del dos veces mandatario, donde éste dice: "En el Perú se había organizado desde hace años la colecta para la adquisición de un buque: reunía los fondos una Junta Nacional que presidía el vocal jubilado doctor Santiago Figueredo, antiguo amigo de mi padre y mío. Tenía entonces más o menos 100.000 libras. En varias ocasiones se había solicitado por otros gobiernos el concurso de esos fondos para la adquisición de elementos de defensa nacional, pero Figueredo supo resistir y defenderlos. Como el importe del empréstito no

cubría totalmente el costo de los buques, conseguí que Figueredo –explica José Pardo– entregara los fondos de la Junta y, cuando los buques llegaron al Callao y fui a hacerles la primera visita, invité a Figueredo para que me acompañara y recibimos entusiasta manifestación".

José Pardo, en su Mensaje Presidencial al Congreso leído el 28 de julio de 1906, dijo: "Debo dejar constancia del concurso entusiasta y permanente con que la Junta Patriótica ha contribuido a la adquisición del *Almirante Grau*. En soles el aporte de la mencionada Junta fue de 1'000.037,29". Por esta razón, dice José Carlos Martín, el malecón del Callao lleva el nombre de Figueredo, como justiciero recuerdo a su memoria.

Es evidente que la autorización del Congreso al Ejecutivo para que pudiera contratar un empréstito por 600.000 libras peruanas de oro fue la resolución legislativa más importante de 1905. Evocando gestión de tanta trascendencia escribió José Pardo en sus Memorias:

> *Una de mis primeras preocupaciones fue la de conseguir el empréstito poniendo como garantía la sal para adquirir los cruceros Grau y Bolognesi. Fue el empréstito hecho con el Banco Alemán, repito, con la garantía de la Administración de la renta de la sal. La operación fue de un efecto moral considerable porque el crédito del país estaba cerrado en Londres y París. El Banco Alemán, recién abierto en Lima, tuvo la habilidad de darse cuenta de la importancia que tendría para ese Banco y su crédito en el país, efectuar una operación tan deseada por el Gobierno y por la opinión pública. Fue esto un verdadero éxito comprobado con la adquisición de los buques y con el hecho de que cuando se trató del gran empréstito para Ferrocarriles el Banco Alemán no estuvo solo, sino que tuvo la competencia del Banco del Perú y Londres representante de banqueros franceses e ingleses que se dieron, ¡al fin!, cuenta de la insensatez de la política del bloqueo del crédito del Perú en Europa. Ya he dicho en otro lugar cómo exploté yo esa competencia en provecho del fisco nacional. Estas negociaciones con Richartz, gerente del Banco Alemán, se iniciaron por Leguía Ministro de Hacienda, y se concluyeron en mi despacho con mi concurrencia y discusión de las cláusulas esenciales.*
>
> *En el contrato para la adquisición de los cruceros se procedió de igual manera, no obstante la honradez del Ministro de Guerra general Pedro E. Muñiz y de la que entonces manifestaba Leguía, mi deber y mi conciencia eran poner a cubierto el prestigio de la administración contra la habitual malevolencia con que se juzga la conducta de los hombres públicos que intervienen en vastas operaciones. Yo digo que jamás se ha podido efectuar negociaciones de esta importancia con mayor corrección y con mayor ventaja para el interés público.*
>
> *Aunque desde el principio –explica Pardo– yo me inclinaba a construir los buques en Inglaterra, por la experiencia personal que tenía de la seriedad de los fabricantes ingleses y de la excelencia de sus maquinarias, hubo sin embargo en Lima una campaña muy fuerte para*



El Almirante Grau en el momento de ser lanzado al agua luego de la ceremonia de bautizo llevada a cabo en los astilleros Vickers de Barrow in Furness, el 27 de marzo de 1906. En la proa, resalta el inconfundible espolón, elemento de poca utilidad en la época, que permanecería remanente en la mayor parte de las naves capitales hasta la Primera Guerra Mundial.

que se fabricasen en Italia. El Banco Italiano, los italianos más conspicuos, el grupo de italianos amigos personales míos y que me habían ayudado en la fundación de las compañías de tejidos y de los terrenos de la "Victoria" formaban una verdadera ola por la industria italiana, pero resistí y se hizo el contrato con el representante de la fábrica Wickers y se envió al Contralmirante Carvajal con personal suficiente para vigilar la construcción de los buques. El resultado fue inmejorable; han prestado los cruceros grandes servicios en la crisis de 1909 donde estuvimos tan cerca de la guerra con el Ecuador, desempeñaron papel prominente y ahora mismo flotan y sirven treinta y tres años después.

Algunas discrepancias hubo en los pareceres sobre si debían ser dos buques débiles o un buque más fuerte y con otras características. Yo, sin ser marino, me atrincheré en la campaña del Huáscar en la guerra del 79: Su andar era su fuerza, perdió su velocidad y cayó el buque en poder de los chilenos. Por eso en los cruceros hubo que sacrificar todo buscando un óptimo andar.

El 3 de noviembre de 1905 se formalizó el contrato con los alemanes:

Tipo de colocación 90%

Interés 6%

Amortización 2%

Garantía del préstamo: Impuesto a la sal, encomendando la recaudación a

una nueva compañía, organizada por el Banco Alemán. Para eso tuvo que dictarse la ley número 91, promulgada el 13 de octubre de 1905, que autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar la administración de la sal con una sociedad anónima. La compañía sería formada en el Perú, por acciones ofrecidas al público, a fin de dar aplicación al capital nacional.

Pedro E. Muñiz, entonces Coronel y el más brillante Ministro de Guerra y Marina, capacitado y visionario del ejército peruano, pasó al Congreso, dando detallada exposición sobre la inversión del empréstito en la adquisición de los cruceros, artillería de costa, artillería de campaña, etc. Al mismo tiempo se le informaba a las Cámaras, en forma reservada, que en poco tiempo, los árbitros designados para la cuestión de fronteras con Ecuador y Bolivia: España y la República Argentina, expedirían sus laudos y era necesario tomar providencias para el caso que esos fallos no fueran respetados por los países limítrofes y se creara una situación de beligerancia.

El Perú tenía que limitarse a las posibilidades de las rentas afectadas al servicio y a las que el propio Banco nos imponía. La nueva Compañía Salinera, según escribió Pardo en sus Memorias: "Hay que decir que durante todo el tiempo que se mantuvo esa administración no hubo reproche alguno".

El empréstito concertado se habría cancelado en su tiempo, si la administración siguiente no lo hubiese extendido para pagar créditos y otras cosas, desvirtuando su finalidad, sin preocuparse de la irregularidad de la inversión. Responsable fue el doctor Eulogio Romero Salcedo, Ministro de Hacienda y primo de Leguía. El historiador Jorge Basadre formula enérgica crítica al régimen de Leguía: "La finalidad de la operación consistió en convertir el empréstito anterior de Lp 600.000 y un préstamo bancario efectuado por el Banco del Perú y Londres a fines de 1908 cuyas condiciones resultaban más onerosas, destinando el sobrante a la adquisición de elementos bélicos. Un nuevo régimen fue creado para la administración del Estanco de la Sal y se formó la Compañía Salinera del Perú, manejada por los prestamistas, en vez de la Compañía Salinera Nacional. La confianza de Europa por el Perú y por su economía, comenzaba a erosionarse".

"Sobre eso de los cruceros voy a contar algo muy cómico, –dice Pardo–, pero que se me grabó por la ruindad del papel de un personaje: Habían varias personas en mi despacho y se hablaba, claro, era la conversación del día, de la construcción de los buques; estaba allí Mariano H. Cornejo este triste y despreciable hombre que era entonces gobiernista. Me hace la siguiente pregunta: "–¿Que nombre va Vd. a ponerles a los buques?– y digo, –Hombre, los nombres están indicados "Contralmirante Grau y Coronel Bolognesi": Me contesta: "-Qué error, póngale Vd. a uno José Pardo". Yo le contesté –Hombre, brillante idea, a uno le pondremos José Pardo y al otro Mariano H. Cornejo. Una carcajada castigó tan vil adulación".

Las características de los cruceros, y otros aspectos técnicos, creemos que no vale la pena repetirlos en este artículo. Quien desee encontrar en detalle esa información puede acudir al estupendo libro *Cruceros,*



El *Almirante Grau*, fue concluido a principios de 1907, seguido por el *Coronel Bolognesi*. Ambos buques zarparon de Barrow in Furness en 26 de mayo de 1907, arribando al Callao luego de 76 días navegación el 10 de agosto del mismo año, siendo recibidos oficialmente en el primer puerto ppor el Presidente José Pardo en ceremonia especial, al día siguiente. En la foto, el crucero *Coronel Bolognesi*, durante sus pruebas de máxima velocidad sobre el río Clyde.

buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884, cuyo autor es el historiador y C. de F. John Rodríguez Asti. La comisión encargada de vigilar los trabajos de la construcción de los cruceros, presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal, se embarcó en el veterano transporte *Chalaco* con destino a Panamá, para luego de cruzar el istmo reembarcarse en una nave de pasajeros y proseguir hasta Inglaterra. Con dicha comisión iba el periodista Eudocio Carrera Vergara, enviado especial de *El Comercio*, decano de la prensa nacional y uno de los más entusiastas miembros de la Junta Patriótica. El "Ñato Carrera" envió múltiples despachos, cartas detalladas y cables, dando cuenta sobre todo del viaje de retorno donde estuvo embarcado en el crucero *Almirante Grau*. En esta oportunidad, Carrera firmaba sus notas con el seudónimo de "Lord Ñatus" y constituye una fuente de primera importancia para conocer detalles de este significativo episodio de nuestra historia naval.

Debemos señalar que, desgraciadamente, no todo resultó de acuerdo a lo planificado por la superioridad naval. Lo relacionado a la construcción de los buques no tuvo mayor problema. Estos surgieron al momento de contratar tripulaciones para traer los buques al Callao. La idea era contar con elementos de nacionalidad española que completaran las dotaciones que se enviaron desde el Perú. A última hora no se pudo contar con los españoles y entonces se recurrió a hombres de nacionalidad inglesa que, en varios casos, desertaban luego de cobrar el dinero del enganche. Otro problema, y muy difícil, fue el embarque de las municiones. También fue necesario contratar personal extranjero para la sección máquinas, como ayudantes, fogoneros, oficiales de mar, artilleros y torpedistas.

Finalmente, superadas todas estas dificultades, se emprendió viaje zarpando del puerto de Fleetwood en la madrugada del 28 de mayo de 1907, con el deseo de llegar al Callao el 28 de julio y darle

unas Fiestas Patrias incomparables a todos nuestros compatriotas. Pero las obligaciones del Contralmirante Melitón Carvajal eran muchas y variadas. Él mismo le refería al ministro de Guerra y Marina:

A la par que preparar los cruceros para el viaje y prepararles sus tripulaciones, tenía que atender a otras comisiones que US. me había encomendado como la adquisición de artículos navales para los buques del Callao, lancha para Tumbes, lanchas para nuestros ríos orientales, pensionado de aprendices maquinistas, artículos eléctricos para el Lima, *y entregar al comandante Cabero los fondos ordenados por US, y darle las instrucciones correspondientes á aquellos de estos encargos que debían terminarse por él, de todo lo cual tuve el agrado de dar cuenta á US. en telegrama de 24 de mayo.*

Además, antes de emprender viaje al Callao, era necesario preparar contratos para proveerme de carbón en el tránsito y, por consiguiente, fijar la derrota que debía seguir, la que, después de consultar las seguridades convenientes y en previsión de averías á causa de los malos tiempos que probablemente debíamos encontrar en esta época del año en el hemisferio sur, adopté, estableciendo mis escalas en San Vicente (Islas de Cabo Verde), Bahía y Madryn, de modo que en la parte del Atlántico, por lo menos, quedasen estas escalas algo equidistantes entre sí para aliviar el trabajo de las máquinas y revisarlas convenientemente.

El contralmirante Melitón Carvajal fletó un barco carbonero, el *Lancashire*, con 5.000 toneladas de ese combustible que debía esperarlo en el puerto argentino de Madryn. Pero en el trayecto de Fleetwood a San Vicente, el *Bolognesi* tuvo averías en sus calderas lo cual originó un retraso significativo. Comandaba el *Almirante Grau* el C. de N. Eduardo Hidalgo. El *Coronel Bolognesi* venía al mando del C. de N. Juan Manuel Ontaneda.

En el viaje de San Vicente a Bahía hubo otro atraso. Llegaron el 22 de junio en medio de grandes fiestas y tuvieron que permanecer seis días para carbonear. De Bahía salieron para Madryn donde debían encontrar al buque carbonero. El 2 de julio los sorprendió un implacable temporal y ambos buques se separaron. Como estaban escasos de carbón, Carvajal ordenó poner rumbo a Montevideo, donde llegaron el 6 de julio. Zarparon de Montevideo el 9 rumbo a Madryn, en busca del carbonero. Allí se aprovisionaron bien y zarparon el 21 de julio en dirección al Estrecho de Magallanes.

En el Parte Oficial de su viaje el Contralmirante Carvajal le dice al Ministro de Guerra y Marina:

Aunque US. en reiteradas ocasiones, me manifestó la necesidad de que contratase un práctico en Europa para que condujera á los buques á través de ese estrecho y me autorizó para hacerlo si lo creía conveniente, no he vacilado en creer que podríamos pasarnos sin ese práctico, porque, aunque es cierto que el mencionado estrecho tiene pasos y corrientes peligrosas, y su navegación exige esmerada atención, los derroteros y planos que de él existen,



Contralmirante
Melitón Carvajal
Comandante de la División
Naval



Capitán de Navío
Eduardo Hidalgo
Comandante del crucero
Almirante Grau



Capitán de Navío
Juan M. Ontaneda
Comandante del *Coronel Bolognesi*

eran suficientes á la competencia profesional de nuestros oficiales y á su celo, para poder navegar por él como se navega en los océanos, que tampoco carece de peligro.

El viaje hasta la boca oriental del estrecho y su travesía hasta llegar á las aguas del Pacífico, se efectuó sin novedad, aunque en la primera parte algo trabajados por vientos frescos del este, aprovechando de los cuales desembocamos de aquél en la noche del 26 de julio. Con todo, ya en el Pacífico, tornóse el viento del este al norte, y en la noche de ese día tomó la fuerza de un temporal, que nos obligó á capear, muy poco separados de nuestro rumbo, es cierto, pero contrariándolo en términos que no era posible avanzar más de dos ó tres millas, con gran trabajo de las máquinas y fuerte consumo de combustible.

Otra vez el *Grau* y el *Bolognesi* perdieron contacto al estropearse la máquina inalámbrica de éste último por efecto del terrible temporal. Finalmente el 30 de julio restablecieron contacto y estando nuevamente escasos de carbón el Contralmirante Carvajal ordenó poner rumbo al puerto chileno de Coronel donde se reacondicionaron hasta llegar al Callao.

Dejemos que el gran periodista Eudocio Carrera, el "Ñato Carrera", nos describa ese episodio:

"El paso del estrecho fue interesante no sólo por la variedad y grandeza de los paisajes que se contemplan, sino por el carácter ilustrativo que supieron darle los jefes de los buques con charlas y explicaciones amenas; y en cuanto á la derrota no pudo estar mejor llevada. Al dejar la jurisdicción argentina se izó el pabellón, porque del faro construido recientemente por

Chile cerca del límite, al avistarnos izaron la bandera de esa nacionalidad, como solicitando un reconocimiento.
Más adelante del faro de Punta Delgada trasmitieron por banderas conforme al código internacional, el siguiente mensaje: "Feliz viaje"; al que contestó el contralmirante: "Gracias". De Punta Arenas hicieron también señales, que no pudieron percibirse por la neblina que apareció en esos momentos.
Las cinco de la tarde dieron en los relojes de á bordo y todo marchaba perfectamente. Vamos a tener buen tiempo, decían los marinos, y el contralmirante que en la mañana había pensado pasar la noche en Playa Ancha ó Puerto Tamar para desembocar de día, conforme lo aconsejan las cartas, resolvió seguir de frente en vista de lo feliz que iba la navegación.
En ese mismo instante inicióse viento fuerte: pero no como para infundir serios temores, por lo tanto siguióse navegando. Frente a Cabo Pilar el viento zumbaba algo y los buques tumbados sobre babor no salían con la facilidad que se esperaba. El viaje hasta Evangelista fue fastidioso por la mar que nos cogió de costado. Dobladas las rocas se cambió rumbo, con lo que se mejoró algo, por pasar á proa el viento y la mar.
-Ya esto es nada, decían los marinos; esto no puede durar por mucho tiempo, mientras tanto nuestro rumbo es al Callao.
Y se navegó así toda la noche á 6 y 7 millas por hora. No permitía más el estado de la mar, ni el contralmirante á quien preocupaba mucho el asunto combustible. Los partes de los ingenieros consignaban un consumo diario de 40 á 45 toneladas en cada buque. Así estaba bien. Habríase podido aumentar el andar; pero el hacerlo era aumentar también el gasto de carbón y correr el riesgo de que éste volviese á faltar en lo mejor de un mal tiempo, que ya se temía.
En esto, y en si pasaríamos bien las costas de Patagonia, se pensaba á bordo, cuando rayó la aurora del día 27. Aunque no era de las más encantadoras, tenía mejor cara que la mar que había amanecido peor. Sin embargo, los marinos esperaban una mejoría, si no radical, por lo menos consoladora. Como buenos peruanos tenían el propósito de celebrar en la mar el 28 de julio, lo mejor posible, y, naturalmente, necesitaban para ello que el tiempo les prestase su concurso.
El contralmirante resolvió, á última hora, poner proa a Pisco, para permanecer allí un día, con el objetivo de pintar los cascos y avisar al gobierno la fecha exacta del arribo.
Se navegaba, pues, por los grados y meridianos no sé cuantos, confiados todos en que la mar se compusiese y ocupados, á la vez, con entusiasmo, en confeccionar el programa de las fiestas, que no por estar en la mar y lejos del Perú, iban a dejar de ser tan patrias como las de tierra. Izar el pabellón con los honores y salva de ordenanza, formación del personal con uniforme de parada y saludar al comandante de la división serían los

SUSCRICIONES
En Lima y en el Callao
Al mes... S. 1.40
En las demás provincias
Al trimestre... 4.20
En el extranjero
Al semestre... 12.20
NUMEROS SUELTOS
Cada número... 3 centavos

El Comercio
EDICION DE LA TARDE

Fundado en 1839. Teléfono de la Redacción 248 Lima, Sábado 10 de Agosto de 1907. Teléfono de la Administración 1474 Número 31,000

AVISOS
Avisos del día
La línea... 5 cts.
De preferencia
La línea... 10 cts.
Reclamos
La línea... 20 cts.
Comunicados
La columna... S. 15

El Comercio

Lima, Agosto 10 de 1907.

Con legítima emoción patriótica contempla hoy el pueblo de Lima y el Callao los dos nuevos buques de guerra nacionales anclados desde hace pocas horas en la bahía del primero de nuestros puertos, que mañana evocan el recuerdo de un pasado triste, pero glorioso para la historia del Perú.

Desde la época infausta de la guerra del Pacífico, quedó la república virtualmente privada de elementos de defensa marítimos, que antes si no tenían don o dos tres poseía de poca importancia, a excepción hecha de los dos monitores el bizarro navío de la preferencia, conocidos en que nos dejaba esa lucha desgraciada y las frecuentes convulsiones políticas que le siguieron. Y el Perú hasta hoy pocos años ha, en la impotencia absoluta en que se hallaba, sin recursos de ninguna clase, un cuarto de siglo.

Afortunadamente ha llegado el momento de darle término a tan anormal situación, y los últimos años ha sido fecundos en trabajos serios, cada vez más provechosos, acumulando con patriótica previsión, día tras día, la cifra respetable de dolar al Perú de los elementos navales absolutamente indispensables para no quedar por entero a merced de los otros pueblos.

Este y no otro, ha sido evidentemente el propósito de nuestros gobiernos al adquirir los dos gallardos navíos que anclados hoy en las aguas del Callao el pabellón nacional. Irreflexiva reciben en la ciudad han atribuido al Perú movilidad de otro orden al procurarse elementos navales. No ha sucedido que carezca por un camino a impulsos de un empuñado arduo latidos que le revelad, sus hallamos lejos de ser tir, y no han faltado diar en ex Chile y el Ecuador que exageran la natural fatriotera exhortándose por parte nuestra como un peligro para sus respectivos países estos primeros pasos del Perú en la senda progresiva de su reconstrucción militar.

Naturalmente, los gastos menores, aquí y en aquellas naciones, son de atribuido importancia a tales instrumentos. Nuestra línea que nuestro país no se nuevo la importancia de la misma política que necesitaría asegurar para tomarse la preponderancia con ficticia que hoy, más que nunca desea continuar desarrollando tranquilamente sus fuentes de riqueza sin que le perturben el estampido del cañón, ni el duelo y la zozobra que las luchas trágicas de las armas traen al alumbrar en torno suyo. Y precisamente en este deseo el que les llevaría al Perú a hacer el sacrificio de invertir dinero en elementos de defensa, porque para evitar conflictos armados no basta la voluntad de no pueblo de vivir en armonía con todos los demás, sino si en la previsión eficaz en el caso de fuerza que hagan imposible provocaciones de otros pueblos, sea por sólo sea de aquellos que sigan resultados y material no les permitan la agresión con ventaja. Ya que, por desgracia, no puede prescindir hoy el Perú, olvidar sus elementos bélicos con los de los vecinos más fuertes, es siempre satisfactorio reconocerse en situación de q' aquéllos los mismos hayan de sus vecinos a respetarlo, y los mejor armados supongan cuando con elementos bastantes a no para reprimirlos materialmente, al menos para salvar la honra de su bandera. Y esta debe ser política inviolable de nuestro país, como medio de prevenir, en lo posible, dos graviosos contingencias internacionales, con voluntad firme de no provocarlas nunca.

Tienen, pues, los cruceros que acaban de llegar al Callao, mayor importancia que la de satisfacer un justo sentimiento de amor propio nacional. Debemos ver en ellos un seguro de seguro sobre la paz; una inversión de capitales que hace el País como medio de garantizar la tranquilidad internacional que está en sus más caras conveniencias mantener. En una sociedad de naciones, cualquiera todos de la prevención en nuestros planes de los nuevos cruceros, cayo adquisición ha sido de los actos más laudables del gobierno actual, y seguramente, el que dará pocheros en el país mayores simpatías.

Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimum de la defensa en el mar; que ellas apenas constituyen hoy el Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan de los débiles, y que debemos mirar los nuevos brotes de guerra como una base inicial para la reorganización futura de la armada nacional. Es preciso, también, tener presente que la trascendencia más de un suceso de esta índole no consiste sólo en el material de combate sino en el progreso en la ciencia naval entre los más grandes, y que precisamente hoy adquiere mayor importancia la marina de guerra de un país cuanto mayor sea el número de los que la poseen, porque en la lucha y en el Callao los dos nuevos buques de guerra nacionales anclados desde hace pocas horas en la bahía del primero de nuestros puertos, que mañana evocan el recuerdo de un pasado triste, pero glorioso para la historia del Perú.

Desde la época infausta de la guerra del Pacífico, quedó la república virtualmente privada de elementos de defensa marítimos, que antes si no tenían don o dos tres poseía de poca importancia, a excepción hecha de los dos monitores el bizarro navío de la preferencia, conocidos en que nos dejaba esa lucha desgraciada y las frecuentes convulsiones políticas que le siguieron. Y el Perú hasta hoy pocos años ha, en la impotencia absoluta en que se hallaba, sin recursos de ninguna clase, un cuarto de siglo.

Afortunadamente ha llegado el momento de darle término a tan anormal situación, y los últimos años ha sido fecundos en trabajos serios, cada vez más provechosos, acumulando con patriótica previsión, día tras día, la cifra respetable de dolar al Perú de los elementos navales absolutamente indispensables para no quedar por entero a merced de los otros pueblos.

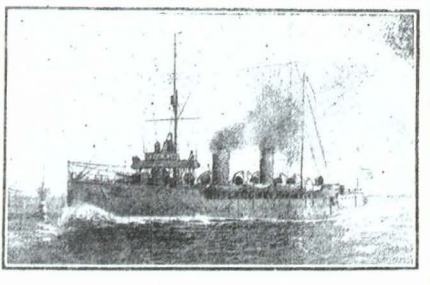
Este y no otro, ha sido evidentemente el propósito de nuestros gobiernos al adquirir los dos gallardos navíos que anclados hoy en las aguas del Callao el pabellón nacional. Irreflexiva reciben en la ciudad han atribuido al Perú movilidad de otro orden al procurarse elementos navales. No ha sucedido que carezca por un camino a impulsos de un empuñado arduo latidos que le revelad, sus hallamos lejos de ser tir, y no han faltado diar en ex Chile y el Ecuador que exageran la natural fatriotera exhortándose por parte nuestra como un peligro para sus respectivos países estos primeros pasos del Perú en la senda progresiva de su reconstrucción militar.

Naturalmente, los gastos menores, aquí y en aquellas naciones, son de atribuido importancia a tales instrumentos. Nuestra línea que nuestro país no se nuevo la importancia de la misma política que necesitaría asegurar para tomarse la preponderancia con ficticia que hoy, más que nunca desea continuar desarrollando tranquilamente sus fuentes de riqueza sin que le perturben el estampido del cañón, ni el duelo y la zozobra que las luchas trágicas de las armas traen al alumbrar en torno suyo. Y precisamente en este deseo el que les llevaría al Perú a hacer el sacrificio de invertir dinero en elementos de defensa, porque para evitar conflictos armados no basta la voluntad de no pueblo de vivir en armonía con todos los demás, sino si en la previsión eficaz en el caso de fuerza que hagan imposible provocaciones de otros pueblos, sea por sólo sea de aquellos que sigan resultados y material no les permitan la agresión con ventaja. Ya que, por desgracia, no puede prescindir hoy el Perú, olvidar sus elementos bélicos con los de los vecinos más fuertes, es siempre satisfactorio reconocerse en situación de q' aquéllos los mismos hayan de sus vecinos a respetarlo, y los mejor armados supongan cuando con elementos bastantes a no para reprimirlos materialmente, al menos para salvar la honra de su bandera. Y esta debe ser política inviolable de nuestro país, como medio de prevenir, en lo posible, dos graviosos contingencias internacionales, con voluntad firme de no provocarlas nunca.

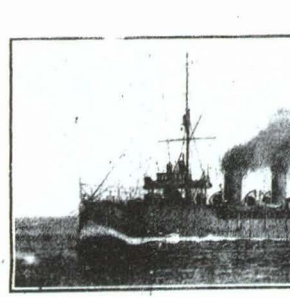
Tienen, pues, los cruceros que acaban de llegar al Callo, mayor importancia que la de satisfacer un justo sentimiento de amor propio nacional. Debemos ver en ellos un seguro de seguro sobre la paz; una inversión de capitales que hace el País como medio de garantizar la tranquilidad internacional que está en sus más caras conveniencias mantener. En una sociedad de naciones, cualquiera todos de la prevención en nuestros planes de los nuevos cruceros, cayo adquisición ha sido de los actos más laudables del gobierno actual, y seguramente, el que dará pocheros en el país mayores simpatías.

Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimum de la defensa en el mar; que ellas apenas constituyen hoy el Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan de los débiles, y que debemos mirar los nuevos brotes de guerra como una base inicial para la reorganización futura de la armada nacional. Es preciso, también, tener presente que la trascendencia más de un suceso de esta índole no consiste sólo en el material de combate sino en el progreso en la ciencia naval entre los más grandes, y que precisamente hoy adquiere mayor importancia la marina de guerra de un país cuanto mayor sea el número de los que la poseen, porque en la lucha y en

Los cruceros en el Callao



"ALMIRANTE GRAU" (con imagen de acuerdo)



"CORONEL BOLOGNESI"

Acabos de fondear en el Callao los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", según se verá por el anuncio de nuestro corresponsal en ese puerto, que publica mos en la segunda página de este número. Completaremos esta noticia con otros detalles, más tarde.

NOMINA DE LOS OFICIALES

Comandancia general de la división naval compuesta de los cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi"

Comandante general, contra-almirante don Melitón Carvajal.
Teniente 1o. don Oscar Herbich.
Ayudante, don Carlos Rospigliosi Vigil.
Inspector de máquinas 1er. ingeniero, Stephen Ramsay.
Crucero "Almirante Grau"
Comandante, capitán de navío graduado, don Eduardo Hidalgo.
Segundo comandante, capitán de corbeta graduado, don Nemes I. Loza.
Oficial de detall y contador, teniente 1o. don José M. Olivera.
Tenientes 2os., don Julio Carbajal.
Teniente 2o. graduado don Juan Althaus.
Alférez de fragata, D. Manuel D. Nuere.
Guardiamarina, don Arturo Tavela.
Guardiamarina, don Enrique Monteverde.
Guardiamarina, don Alejandro Valdivia.
Guardiamarina, don Federico Tudela.
Primer ingeniero, don Charles F. Hair.
Segundo ingeniero, don Tomás Lados.
Tercer ingeniero, don William Bain.
Cuarto ingeniero, don Robert Campbell.
Telegrafista, don Mantiago B. Baker
Electricista, don Nathan H. Smith

Crucero "Coronel Bolognesi"

Comandante, capitán de navío graduado, don José M. Quiñones.
2o. Comandante, capitán de fragata graduado, don Pedro A. Buenagua.
Oficial de detall, contador, teniente 1o. don Manuel F. Figueroa.
Teniente 1o. graduado, don Oscar Mavila.
Teniente 2o., don Hermán Silgado.
Alférez de fragata, don Guillermo Martínez
Guardiamarina, don Federico Tudela.
Guardiamarina, don Mario Vivanco.
Guardiamarina, don Antonio Castañeda.
Guardiamarina don Carlos Saez.
Primer ingeniero, don Joseph Anderson.
Segundo ingeniero, don Jeremías Ford.
Tercer ingeniero, don Robert F. Dayde.
Telegrafista, don J. L. Marian.
Vistan, además, como pasajeros, el prefectado padre Argalena y el correspondal de "El Comercio" don Eudosio Carreras.

"Pandenan, Brothers and Company", interesándose la primera en manejar sus negocios con los Talleres Holden, que rápidamente progresaban y de los que recibía importantes encargos, hasta el punto de tener que abrir una sucursal en Nueva York.

Edward Vickers era el suelo de Sayner y seguí se abrió en mercado con cinco hijos de este, de de cuya unión tuvo cuatro hijos, quienes entraron, andando el tiempo, a formar parte en los trabajos de la casa.

Seguridos MM. Vickers y Sayner, el primero que vio aumentar de un modo extraordinario la importancia de sus talleres, contó en 1867, a dirección de los mismos a su hijo Mr. Thomas E. Vickers, quien como más joven y educado a tal todo podía emplear perfectamente la obra del fundador. Así fue en efecto, y en la actualidad es el inteligente ingeniero que preside el consejo de administración de la compañía.

Necesitando dar mayor amplitud a sus industrias en 1867 se pensó en la conveniencia de nuevos talleres, abandonar al efecto, los entonces sitio en Brightside y emprendiendo al efecto, siguiendo los pasos que para establecer a causa de una inundación produjo el Dale Dyke.

Durante este tiempo habíanse a

"Pandenan, Brothers and Company", interesándose la primera en manejar sus negocios con los Talleres Holden, que rápidamente progresaban y de los que recibía importantes encargos, hasta el punto de tener que abrir una sucursal en Nueva York.

Edward Vickers era el suelo de Sayner y seguí se abrió en mercado con cinco hijos de este, de de cuya unión tuvo cuatro hijos, quienes entraron, andando el tiempo, a formar parte en los trabajos de la casa.

Seguridos MM. Vickers y Sayner, el primero que vio aumentar de un modo extraordinario la importancia de sus talleres, contó en 1867, a dirección de los mismos a su hijo Mr. Thomas E. Vickers, quien como más joven y educado a tal todo podía emplear perfectamente la obra del fundador. Así fue en efecto, y en la actualidad es el inteligente ingeniero que preside el consejo de administración de la compañía.

Necesitando dar mayor amplitud a sus industrias en 1867 se pensó en la conveniencia de nuevos talleres, abandonar al efecto, los entonces sitio en Brightside y emprendiendo al efecto, siguiendo los pasos que para establecer a causa de una inundación produjo el Dale Dyke.

Durante este tiempo habíanse a

LAS GRANDES INDUSTRIAS

Vickers, Sons & Maxim, Limited

Creemos de oportunidad el siguiente artículo que publica in "Revista Ilustrada de Bronces, Ferrocarriles y Seguros", sobre la conocida inglesa que en mayor escala ras de Barrow-in-Furnes se han construído los cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" que acaban de llegar al Callao.

Digno de imitar ejemplo de á lo que pueden llegar las industrias unidas de una buena inteligencia los dirigentes y sus subalternos, y cuánto contribuye los mismos, en la importante cosa cuyo título sirve de epígrafe á estas líneas

Tendiendo á seguir los cortinajes de la industria moderna, que exige á obrar con tiempo y á mover en grandes escalas económicas y construcciones diversas, evitando en el siempre molesto trabajo con todos los ramos de forma, y sobre todo, sólo vando el gravísimo inconveniente de los intermediarios q' á más de dificultar la entrega de la obra, hacen subir el costo de ésta, han constituídos las grandes casas consolidadas en q' una ó q' otra ocupa, se encuentran unidos y armonizados todos los distintos industriales, llamados á coadyuvar en la construcción de determinados aparatos.

En efecto, la poderosa compañía denominada Vickers, Sons and Maxim, limited, que no es sino la reconstrucción de tres importantes sociedades, cada una de las cuales no podía haber pasado sus vicisitudes antes de llegar á la más alta cima del prestigio y la prosperidad, se presenta actualmente en condiciones de poder, por sí sola, sin necesidad de acudir á nadie, construir obras tan complicadas y importantes como la que constituyen los buques de guerra, pro-

Barrow-in-Furnes, los talleres de Sheffield, donde se construyen los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad población, tratándose de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra "Vickers and Company", y la otra

Sheffield para fabricar acero—los famosos que Rosas aquel pueblo—y planchas de blindaje con su fábrica de máquinas en Barrow-in-Furnes, los de cañones en Erith y otros lugares y sus magníficos talleres navales, esta compañía, y sólo ella, podría servir para abastecer con toda clase de armamentos bélicos á terrestres á un estado de la importancia y los necesidades de la Gran Bretaña.

Sin perjuicio de volver á ocuparnos otro día de esta empresa, y por lo curioso que siempre resulta seguir el desenvolvimiento de las grandes industrias, haremos algo de historia de la que vamos tratando.

Mr. George Naylor, abuelo de los dos actuales directores gerentes de la sociedad (Mrs. Thomas E. Vickers y Albert Vickers) fundó la fábrica para hacer principalmente acero y molde, y asociándose con Mr. Jesse Henderson, la estableció en Sheffield, donde se mostraron los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad población, tratándose de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra

Barnsley hay ellos—hoy hacen—á esparto de acero con procedencia en la Rioja y Sheffield para fabricar aceros



Los cruceros en el Callao

Telegramas

CRONICA

Empresas Eléctricas Asociadas

Champagne Moet & Chandon Extra Dry

Piano

F. Navarro Mar

Dr. Febres Odriozola

Dr. Nicanor Sierra

Compañía de Vapores de la MALA REAL

La Academia de Idiomas

A. Mac Sorley

L. B. Fuchsbusky

Desinfección concurrida

CEMENTO

Manfredo Frankfurter

Dr. E. Campodónico

Segunda página correspondiente a la edición de la tarde del 10 de agosto de 1907



El Contralmirante Carvajal, el señor C.J. Estenós, Cónsul del Perú, jefes y oficiales del Crucero *Almirante Grau*, el día de la partida de Fleetwood.

números principales; por supuesto con una champañada al final. Todo estaba casi listo. Los alemanes de la banda se preparaban á tocar el himno como nunca. Sólo se esperaba el día.

Pero no se realizaron nuestros deseos. Desde las 10 a 11 p.m. del 27, el tiempo, lejos de componerse, comenzó á empeorar, tomando caracteres casi siniestros. Cielo y mar ennegrecieron rápida y simultáneamente. Las olas, al chocar con los buques, producían estampidos de cañón, y la espuma blanca que despedían al reventar, hacía resaltar más el tinte oscuro y pavoroso de la noche.

Dicen que hay quien ha visto por esos sitios, en temporal, olas de 40 metros de altura. Nosotros nos conformamos con las vistas y tenemos de sobra.

Fue una noche atroz aquella, y, los días 28 y 29 iguales á ella. Parecía que el viento quería llevarnos otra vez al estrecho.

Por supuesto, no hubo fiesta; no hubo humor; ¡no hubo nada! Cualquier manifestación de regocijo, salida espontáneamente de los espíritus, sucumbía ante la furia del temporal. Y en Lima ¿cómo estarán?, decían algunos. Los oficiales, que eran los más entusiastas, tenían que dedicar sus esfuerzos y atenciones á las exigencias de la situación.

Mientras tanto, el convoy, que hasta allí marchaba en forma, volvió a romperse, como cuando el "pampero" y los alambres de la radiotelegrafía volaron de nuevo al espacio, en alas del viento. Apenas se dieron tiempo para que comunicara el comandante del Bolognesi que había reducido á 60 el número de revoluciones, en vista de la braveza del mar.

Quedamos, pues, reducidos á luchar con el embate, cada uno por su cuenta y sin mirar más que los abismos formados por las olas alrededor de los cruceros. El Grau tuvo también que disminuir su andar pues embarcaba agua con exceso. A lo sumo avanzaba tres millas por hora, y á veces dos.

Después del 28 se hicieron en el Grau varias tentativas para saber del otro buque; pero no pudo obtenerse resultado alguno. El 30 fue lo mismo, durante todo el día, y como el temporal fue terrible, principió a sentirse cierta inquietud, muy legítima entre compañeros. Por fin, á eso de las 8 p.m. y cuando la atmósfera, ya más serena, invitaba a pasear por la cubierta, el telegrafista, alborozado, avisó que lo llamaban del Bolognesi y que, por la intensidad del sonido, calculaba estuviese a 90 millas de distancia.

-Veamos qué dice exclamaron todos.

El comandante Ontaneda avisaba muchas cosas, entre ellas, que había salvado el buque y que no tenía carbón si no para dos o tres días más: agregando que no había podido comunicar nada por la descompostura del aparato.

Poco después, el mismo comandante participa no quedarle otro recurso que arribar a Lota. El contralmirante no se conforma. Tiene razón. Se sulfura y exclama: No es posible, á ver, que venga Ramsay!... Mr. Ramzay es un profesional inglés, que viene al servicio de la escuadra.

-Qué hay sobre esto?, le interroga. Lea usted ¿Qué se han hecho las toneladas de carbón embarcadas en Madryn con tanto esmero? Se miden entonces las carboneras del Grau y resulta muy poca diferencia de la cantidad arrojada por el Bolognesi. Mr. Ramsay ofrece un informe al respecto, pero los ingenieros principales, Mr. Hair y Mr. Lyon, manifiestan lo que también creen mucho oficiales, esto es, que el consumo diario de carbón para 100 revoluciones es de 70 y 80 toneladas, y no de 40, como se venía diciendo; máxime en la actualidad que las máquinas están en trabajo constante desde hace tres meses, sin haber recibido una sola limpiada en forma.

La nueva situación se hacía algo embarazosa, y era menester ponerle término, como se le puso.

-"A Coronel!", dijo el contralmirante; y punto. Esto fue a las 8 de la mañana del día 31. Faltarían os, para llegar a ese puerto chileno, una distancia como de 300 millas.

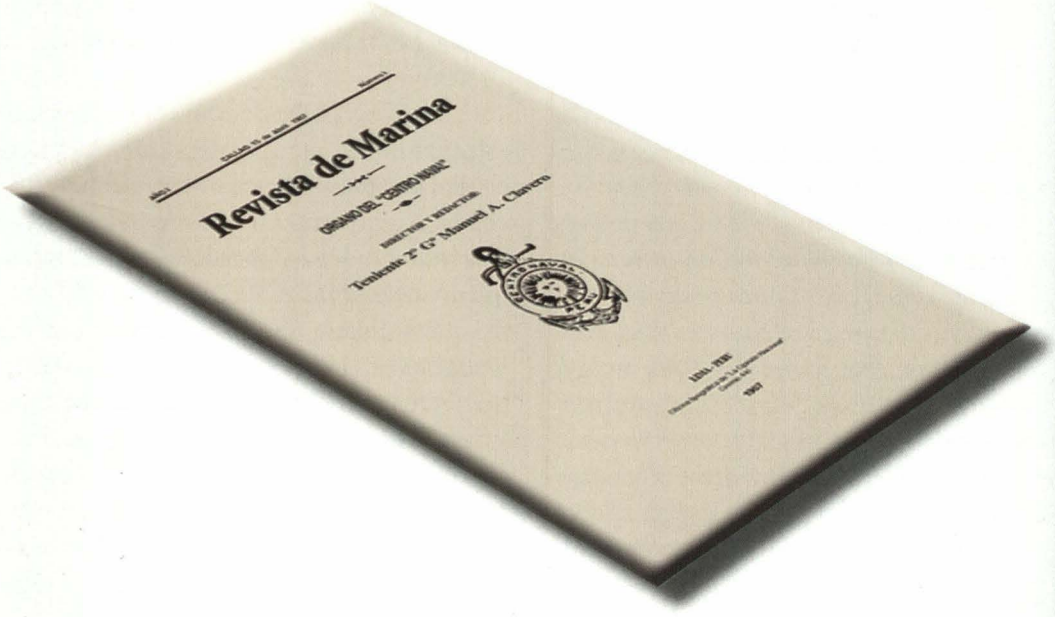
El 1º de agosto, á las 10 y tres cuartos de la mañana, el Almirante Grau, con bandera peruana al pico, largó ancla en Coronel. La mar no se sentía; estaba tranquila. Su serenidad era tal, que no presentaba la menor huella de su reciente lucha terrible contra el viento.

El Coronel Bolognesi llegó más tarde, al oscurecer. Eran cerca de las 6 p.m. Al fondear, dio parte de que necesitaba, antes que nada, agua, pues había sufrido mucho con la insuficiencia de ese artículo, á causa de una descompostura en las máquinas evaporadoras.

El mismo día se comenzó á tomar carbón de las minas de Schovager. Todo era constancia y actividad, para terminar lo más pronto. El capitán del puerto se apresuró a ofrecer sus servicios, que fueron agradecidos. En dos días contaba ya cada buque con más de 550 toneladas de carbón; es decir, lo necesario para ponerse en el Callao, fácilmente, en ocho días.

Zarpamos de Coronel el día 3, con un tiempo espléndido, no obstante lo malo que se manifestó la víspera. Ordenóse navegar á 12 millas por hora; pero las máquinas, algo sucias por el largo viaje y la mala calidad del último carbón, no pudieron, después de los tres primeros días, mantener constante la presión necesaria, sino á expensas de un mayor consumo de combustible; por lo que, entre otras cosas, se suspendió el acuerdo de acercarse a Pisco y hacer las señales convenidas. Felizmente, á la altura de Tambo de Mora, pudo el contralmirante comunicarse con el ministerio de la guerra, por medio del aparato inalámbrico del crucero americano "Saint Louis", cuyo comandante tuvo la fineza de ponerlo, con tal objeto, á disposición de las autoridades chalacas; arreglándose, entonces, entrar al Callao á las 12 del día de hoy, 10 de agosto, y no á las 2 p.m., como estaba convenido.

El 10 de agosto de 1907 los cruceros estuvieron en el Callao. La emoción patriótica fue indescriptible. El puerto estaba iluminado con miles de focos eléctricos. La capital, literalmente, quedó despoblada. Las manifestaciones de patriotismo fueron multitudinarias y emotivas. Hombres, mujeres y niños de toda condición social enronquecían vivando al Perú y a su Marina de Guerra. Cuando se permitió la visita del público a los barcos, éstos eran abordados con una mezcla de respeto y entusiasmo. Muchos besaban las cubiertas y los cañones. En el editorial de ese diez de agosto Antonio Miró Quesada pedía se atendiera a la óptima formación de la oficialidad naval y tripulaciones; igualmente recomendaba que los nuevos buques estuvieran en constante actividad realizando variados y exigentes ejercicios. Estos buques prestaron invalorables servicios al país y en ellos se formaron centenares de excelentes oficiales de nuestra Armada. Ambos cruceros pasaron a la reserva en 1952 y fueron dados de baja en 1958. Con los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* renació vigorosamente nuestra Marina de Guerra, gallarda custodia y defensora del Mar de Grau.



La *Revista de Marina* primera época 1907-1911

CAPITÁN DE FRAGATA (R) JORGE ORTIZ SOTELO

El empleo del vapor, el acero y las notables mejoras en la artillería y el armamento en general, generaron profundos cambios tanto en las organizaciones navales como en la forma de conducir la guerra en el mar. La Guerra de Crimea (1854-1856) y la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1864) aceleraron este proceso, alentando a la llamada *Jeune Ecole,* escuela de pensamiento que proponía el empleo de naves relativamente pequeñas con armas muy poderosas, en contraposición a la tendencia prevaleciente que consideraba que el poder naval debía basarse en buques de gran porte y poder de fuego.

El debate en torno a estas ideas y los crecientes avances tecnológicos, impulsaron a varias armadas y a algunos grupos de oficiales a crear publicaciones periódicas en las que ellas se pudieran exponer con regularidad. En el mundo anglosajón circularon varias de estas publicaciones desde muy temprano, tales como la británica *Army and Navy Gazette* (1860) y sus contrapartes norteamericanas *Army and Navy Journal* (1863), *Army and Navy Register* (1879) y *Army and Navy Magazine* (1880). En el caso de Francia, en 1854 apareció el *Moniteur de la Flotte* y seis años después lo hizo la *Revue Maritime et Coloniale,* que a partir de 1896 pasó a ser la actual *Revue Maritime*; siendo seguida poco después por la *Rivista Marittima* italiana (1868) y por la *Revista General de Marina,* publicada por la Armada Española a partir de 1877.

En el ámbito latinoamericano, la primera publicación periódica especializada fue la *Revista Maritima Brazileira,* que la armada de ese país publicó con regularidad a partir de 1851; siendo seguida por el *Boletín del Centro Naval* que apareció en mayo de 1882, poco después de establecida dicha institución social vinculada a la armada argentina; y por la *Revista de Marina* chilena, cuyo primer número fue publicado por el Círculo Naval de Valparaíso en 1885.

En nuestro país, desde el inicio de la República los temas militares y también los navales fueron tratados por civiles y oficiales de ejército o de marina con cierta regularidad en los diversos medios de expresión que se publicaron tanto en Lima como en otros puntos del país. Pero tal como había sucedido en otros luga-



Capitán de Navío Melitón Carvajal, quien ocupara varios cargos y escribiera diversos artículos en la antigua Revista Militar y Naval, publicada entre 1888 y 1893 (AHM)

res, también circularon algunas revistas o periódicos militares, tales como el *Faro Militar,* publicado en 1845 y 1846, siendo uno de sus principales redactores el coronel Antonio Plasencia; el *Boletín del Ejército,* impreso por el ejército en campaña sobre Ecuador entre 1859 y 1860; o *La Revista Militar órgano del ejército y la marina* aparecida en 1878 y 1879 bajo el impulso del general Juan Eléspuru.

Luego de la Guerra del Pacífico apareció la *Revista Militar y Naval*, como órgano de expresión del Centro Militar del Perú. Creada a principios de 1888, esta entidad estaba presidida por el coronel Remigio Morales Bermúdez, y agrupaba a unos ciento veinte oficiales, entre los que se encontraban el contralmirante Lizardo Montero y el capitán de navío Melitón Carvajal. Este último ocupó varios cargos en la junta directiva y también fue director de la revista, que publicó varios números entre abril de 1888 y julio de 1893. La revista deja entrever la percepción de los miembros de dicho círculo en torno a la necesidad de una profunda transformación en el aparato militar peruano, de modo de poder contar con un ejército y una armada moderna y eficaz, sobre una sólida base ética[1]. Son pocos los temas navales que aparecen en sus páginas, encontrándose entre ellos noticias sobre los exámenes de la Escuela Náutica de Paita[2], una extensa carta que envía al director de la revista el teniente primero José Ernesto de Mora, fechada en Nápoles el 8 de marzo de 1892, reseñando los avances de las marinas europeas, y un artículo del mismo oficial sobre artillería naval moderna[3]

La guerra civil de 1894-1894 conmocionó al país y afectó de manera notable tanto al Ejército como a la Armada, motivando que la *Revista Militar y Naval* dejara de aparecer. Sin embargo, la necesidad de contar con un medio impreso en el que regularmente se publicaran artículos de interés profesional, motivó la aparición del *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina,* que "venía a satisfacer una vieja aspiración del Ejército y la Armada". Dicha publicación salió de manera quincenal hasta 1919, pero, al igual que su predecesora, contó con poca presencia de temas o autores navales.

Esta situación generó una creciente preocupación entre los oficiales de marina, siendo así que a finales de 1900, cuando un entusiasta grupo de ellos fundó el Centro Naval, se fijó en el artículo 4º de sus estatutos la obligación de publicar una revista naval. Por diversos motivos dicho compromiso no se cumplió hasta 1907, cuando la junta presidida por el contralmirante Toribio Raygada finalmente pudo concretar dicho anhelo, encomendándole la función de editor al alférez de fragata Manuel Clavero.

El primer número de la flamante revista apareció el 15 de abril de aquel año, señalando en su editorial que con ella se satisfacía "una necesidad que desde hace tiempo se dejaba sentir en el seno de

1 Mariella Reaño, "The origin of Peruvian professional militarism", tesis de maestría, Louisiana State University, 2002, pp. 69-71.
2 *Revista Militar y Naval,* V, nº 97 (15/3/1892), pp. 125-127; y VI, Nº 113 (mayo 1893), pp. 758-760.
3 *Revista Militar y Naval,* V, nº 99 (15/4/1892), pp. 161-165; y nº 101 (15/5/1892), pp. 194-195.

nuestro personal". El editorial precisa que la revista tiene dos propósitos primarios. El primero de ellos es poder compartir las noticias marítimas publicadas en revistas o libros extranjeros con todos los miembros del Centro Naval, tanto oficiales de marina como civiles dedicados o interesados en temas marítimos. Su segundo propósito es crear un medio de expresión de pensamiento, revelando así "el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar". Asimismo, agrega el editorial, la revista busca despertar entre sus lectores "la afición por todo lo que se relacione con la marina de una manera general", contribuyendo de esa manera a desarrollar el poder marítimo peruano, de modo que "le garantice la supremacía en el mar"[4]

La *Revista de Marina* inició así lo que se conoce como su primera época, publicándose de manera ininterrumpida hasta mayo de 1911[5], completando cuatro años de circulación. En dicho lapso contó con un limitado número de colaboradores y debió sortear varias dificultades.

Algo que llama la atención respecto a los colaboradores de la revista es que todos ellos fueron oficiales jóvenes, contándose incluso un par de alumnos de la Escuela Naval. Si bien en la mayor parte de los casos firman sus artículos o cartas, no faltan los que lo hacen sólo con iniciales[6] o incluso algunos que firman bajo seudónimo[7]. Pese a que no hemos podido identificar a algunos de estos últimos, creo pertinente dar a conocer los nombres de quienes colaboraron con la revista durante esta época, consignando el grado con el que comenzaron a publicar artículos o a escribir a la dirección de la revista planteando algunas ideas en torno a los temas que consideraban de interés. Estos fueron: el capitán de navío José Ernesto de Mora, el capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres, los tenientes primero Carlos Emilio García Rosell y Abraham A. de Rivero, los tenientes segundo Julio Víctor Goicochea, José Ernesto Salaverry, Juan Althaus, Manuel I. Vegas, Manuel Faura [¿Arufa?] e Isaías Bermúdez, los guardiamarinas César A. Valdivieso y Fidel Escuza y los alumnos de la Escuela Naval Pablo Ontaneda y Enrique A. Labarthe. Al menos cuatro ingenieros de la armada colaboraron también con la revista: Pedro Valladares, Arcángel Lino, E. Balladares y P. Emile Bachoir. Finalmente, se puede contar a dos colaboradores externos a la Armada, José Rosendo Melo y Carlos A. Hesse, peruano este último radicado en Iquique.

Atendiendo a uno de sus propósitos primarios, la revista incluyó transcripciones y artículos traducidos de publicaciones periódicas extranjeras, especialmente de aquellas revistas con las que estableció canje, provenientes de Alemania, Argentina, Brasil, Chile, España, Italia, México, Guatemala y Portugal. La mayoría de dichos artículos aborda aspectos técnicos y

4 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 1-3.

5 La *Revista General de Marina* de agosto de 1911 consigna en su sección de revistas extranjeras haber recibido dos números de la Revista de Marina, el de febrero y marzo y el de abril y mayo de ese año.

6 Las que fueron las siguientes: J.E. de M. (José Ernesto de Mora), G.C., C.G., M.C., M.F. (Manuel Faura), E.S. (Ernesto Salaverry), F. (Faura), P.O. (Pablo Ontaneda), A.L., M.S.B., E.R. y S.N.

7 Arufa, Homónomo, Fronsac, Gaucho y Armand Lufeau.

operacionales, pero no faltan los que tocan temas como la organización de los estados mayores, la conformación del cuerpo de oficiales o la preparación de la marinería[8]. Si bien dichas transcripciones contribuían a enriquecer el bagaje profesional de los oficiales navales, lo cierto es que poco a poco fueron ocupando más páginas en cada número, en desmedro o quizá en reemplazo de los colaboradores nacionales.

Sobre estos últimos recayó la tarea de cumplir con el segundo propósito primario de la revista, expresar "el estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar". Dos fueron los tipos de trabajos producidos por esos jóvenes marinos, aquellos referidos a temas de carácter técnico, tales como torpedos, control de tiro, las calderas y las plantas de ingeniería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*; y aquellos que plantean cambios en el funcionamiento de la institución naval y en el manejo de los temas marítimos. Entre ambos tipos de trabajo, son estos últimos los que mejor pueden expresar el espíritu innovador que imbuía a ese joven segmento de nuestra oficialidad naval. En tal sentido, vale la pena revisar algunas de esas ideas.

Uno de los temas que se abordó desde distintos puntos de vista fue la situación y preparación de las tripulaciones. So-

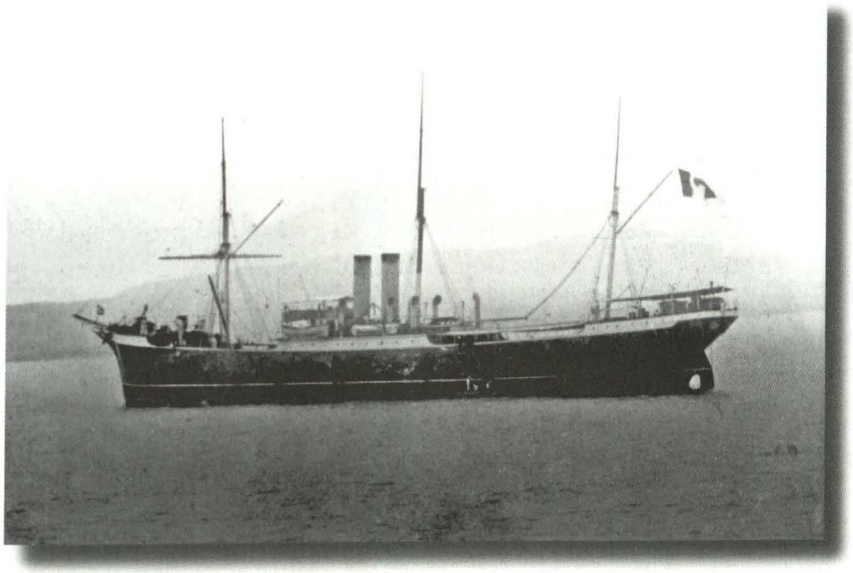


Capitanes de Corbeta E. Caballero y Lastres y Carlos B. Tizón; Teniente 1° José M. Olivera; Tenientes Segundos Juan Althaus, Manuel A. Clavero y Ernesto Salaverry; Tenientes de Fragata Guillermo Martínez y Manuel Faura, oficiales que colaboraron con al *Revista de Marina* en su primera época

8 A modo de ejemplo mencionaremos tres artículos: teniente de navío de 1ª Hollweg, marina alemana, "Organización de los estados mayores de las principales potencias navales", *Revista de Marina* n° 13, abril 1908, pp. 15-43; Saint-Requier, "El reclutamiento de los oficiales de marina en Francia", *Revista de Marina* n° 9, diciembre 1907, pp. 314-329 [tomado de *Le Yacht*]; y uno sin firma titulado "El reclutamiento y la instrucción del marinero alemán", *Revista de Marina* n° 17, agosto 1908, pp. 263-268 [tomado de *Armee et Marine*].

bre ello, el teniente segundo José Ernesto Salaverry planteó dos ideas puntuales, la conveniencia de brindar a la marinería instrucción elemental a bordo[9], y la de preparar de manera adecuada a quienes debían cumplir las labores de apuntadores y cabos de cañón. Además último publicó un largo artículo precisando que lo había impulsado a hacerlo "el deseo que tengo, como miembro de la Marina Militar, de ver no el adelanto superficial, ese enchapado al que por desgracia estamos tan acostumbrados, sino el adelanto real, efectivo y perdurable, único que puede ser provechoso y capaz de sacarnos de la general inercia en que nos encontramos"[10]. Por otro lado, el teniente segundo Juan Althaus abordó otro tema sensible en la época, el referido al permiso, o "puerta franca", que debía dársele a la marinería por lo menos cada quince días. Como bien señala en una carta al director de la revista, dicho permiso no estaba regulado y si bien muchos comandantes de buque lo otorgaban, había quienes se aferraban a las antiguas costumbres navales y negaban "todo permiso a las tripulaciones para ir a tierra, no dándose cuenta de que al proceder así hacen una mala aplicación de su autoridad y ejercen una influencia perniciosa en la disciplina y moralidad de las dotaciones"[11]

El tema de la formación de oficiales de mar y de la marinería fue tratado nuevamente a fines de 1908, en un extenso y crítico artículo que señala las deficiencias del sistema vigente, que sólo contaba con una escuela de grumetes que había sido creada en 1901 y funcionaba a bordo del *Constitución*. Para el autor, que se iden-



Transporte *Constitución* buque en el que funcionó la Escuela de Grumetes principiando el siglo XX (AHM)

9 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 26-27.
10 *Revista de Marina* I, nº 3 (15/6/1907), pp. 86-92.
11 *Revista de Marina* I, nº 10, enero 1908, pp. 401-402.

tifica con las siglas A.L., dicha escuela no cumplía adecuadamente con sus funciones, en gran medida porque la mayor parte de sus estudiantes habían sido enviados a ella por sus familiares en vía de corrección. La propuesta que A.L. plantea es establecer un periodo de formación de dos años para la marinería, señalando que el tema de la formación de oficiales de mar sea encarado, de acuerdo a nuestras posibilidades[12].

También se abordó el tema de los uniformes del personal subalterno, puesto que el reglamento de uniformes aprobado en junio de 1905 dejaba algunos aspectos sin tratar, entre ellos el del uniforme de faena para la marinería y de algunas similitudes entre los uniformes de los oficiales y los oficiales de mar. Sobre ambos temas trató el teniente segundo Salaverry en una extensa carta dirigida al director de la revista en la que plantea algunas propuestas que eventualmente fueron incorporadas al referido reglamento. Finaliza su misiva indicando que la ha escrito convencido de que "la *Revista de Marina* es el mejor órgano para que el inferior emita sus ideas y sean estas conocidas del superior"[13]. Sobre estos mismos temas escribirían también el teniente segundo Faura y un colaborador que firma J.A.D., señalando el primero que los segundos comandantes deben velar, entre otras cosas, porque el personal de marinería que pasa a tierra lo haga con calzado; mientras que el segundo señala que se debe exigir a la Intendencia de Guerra, que confecciona los uniformes para la marinería, se ciña a lo estipulado en el reglamento correspondiente[14]. Al parecer, la calidad de los uniformes no era la adecuada, motivando que a finales de 1908 se volviera a abordar el tema, proponiéndose esta vez su adquisición en Gran Bretaña, tal como lo hacía la Armada Argentina[15].

Otro tema tratado con regularidad, especialmente por el primer ingeniero Pedro Valladares, fue el referido a la necesidad de formar ingenieros, electricistas y fogoneros peruanos para servir en las unidades de la Armada. El tema fue planteado de manera sostenida tanto en artículos como en cartas dirigidas al director, teniendo como particular aliciente el inminente arribo y luego el adecuado servicio de las plantas de ingeniería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*[16]. Tal como el editorial aparecido en el número de noviembre-diciembre de 1909 señala, nuestra armada no había optado por una solución práctica al problema de la formación del personal de máquinas. La totalidad de los ingenieros que servían a bordo eran contratados, siendo muchos de ellos extranjeros, lo que eventualmente generaba deficiencias en el servicio general de las naves. Ante esto, la *Revista de Marina* propuso que la Escuela Naval asumiera la

12 A.L. "Nuestro personal subalterno", *Revista de Marina* II, nº 21, diciembre 1908, pp. 446-449.
13 *Revista de Marina* I, nº 11, febrero 1908, pp. 458-461.
14 *Revista de Marina* II, nº 14, abril 1908, pp. 48-51; y nº 15, mayo 1908, pp. 103-105.
15 *Revista de Marina* II, nº 19, octubre 1908, pp. 363-365.
16 *Revista de Marina* I, nº 2 (15/5/1907), pp. 55-56; nº 3 (15/6/1907), pp. 96-98; nº 4, julio 1907, pp. 118-119 y 129-131; nº 5, agosto 1907, pp. 174-179; y II, nº 15, julio 1908, pp. 11-114.

tarea de formar a los ingenieros maquinistas que la Armada requería[17], propuesta que finalmente fue puesta en marcha en 1912[18].

Por la época en que apareció la revista se venía discutiendo la necesidad de crear un estado mayor general para que dirigiera la Armada. Cabe recordar que la Comandancia General de Marina había tenido una existencia irregular desde su establecimiento en setiembre de 1821, siendo así que no había sido restablecida después de la Guerra del Pacífico y la Armada era dirigida en la práctica por el Ministerio de Guerra y Marina a través de la Mayoría de Órdenes del Departamento. Para muchos oficiales navales ese esquema organizacional no parecía ser el más adecuado, siendo así que el capitán de fragata Paul de Marguerye, jefe de la misión naval francesa, había venido proponiendo desde 1906 la creación del Estado Mayor General de Marina. Este tema fue abordado por el teniente segundo Faura [Arufa] en abril de 1908, proponiendo que, tal como se había hecho en el caso del ejército, la jefatura del mismo recayera en un oficial extranjero[19]. Es poco probable que este artículo haya influido en la decisión que pocos meses después se tomó, pero lo cierto es que en agosto de ese mismo año Marguerye asumió la jefatura del recién establecido Estado Mayor General[20].

Un mes antes de esto se publicó un artículo firmado por Armand Lufeau, seudónimo de un oficial que no hemos podido identificar, que bajo el título "Programa Naval" planteaba la necesidad de elaborar un plan de mediano plazo para construir un poder naval adecuado a los intereses del país, superando la ya vieja costumbre de adquirir naves aprovechando las oportunidades. Sin entrar en mucho detalle, se señalaba que el referido plan debía considerar no sólo la adquisición de buques, "sino también la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras dependencias indispensables para una marina de guerra"[21].

Sólo un trabajo abordó temas históricos, el publicado por Rosendo Melo bajo el título "Combate Naval", que recogía los recuerdos del capitán de navío Miguel Ríos sobre el combate de Pabellón de Pica, llevado a cabo el 11 de febrero de 1836, entre el bergantín *Arequipeño* y la goleta *Yanacocha*[22].

Un tercer ámbito cubierto por la *Revista de Marina* fue el referido a los acontecimientos navales tanto en el exterior como en el país, tema que al menos inicialmente

17 *Revista de Marina* III, nº 32 y 33, noviembre y diciembre 1909, pp. 198-202.
18 Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*, Callao, Escuela Naval del Perú, 1981, p. 75.
19 *Revista de Marina II*, nº 13, abril 1908, pp. 11-14, Arufa, "Necesidad de la creación de un Estado mayor en nuestra Armada".
20 Philippe Lástrele, "La misión naval francesa en el Perú (1905-1914), una ocasión perdida", *Actas del VI Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, s/f, pp. 202-203.
21 *Revista de Marina* II, nº 16, julio 1908, pp. 190-192.
22 *Revista de Marina* I, nº 1 (15/4/1907), pp. 20-25; y nº 2 (15/6/1907), pp. 65-69.

estuvo a cargo del capitán de navío José Ernesto de Mora. En el caso de las noticias nacionales se incluyeron los cambios de colocación y destaques de la oficialidad, llegando incluso a publicar en 1910 y 1911 los destinos de cada oficial[23].

Uno de los temas nacionales que más cobertura tuvo fue el referido a la Liga Patriótica Naval y a su propuesta de adquirir un buque escuela a vela para que los guardiamarinas pudieran adiestrarse adecuadamente. Para ello se organizó una gran colecta nacional, alentada por el esfuerzo llevado a cabo para la adquisición de los cruceros, la misma que para mediados de 1909 había logrado reunir catorce millones y medio de libras peruanas[24]. Sin embargo, a principios del siguiente año la Asociación Nacional en pro de la Marina, recientemente establecida en el seno de la Sociedad de Ingenieros, le encomendó al capitán de navío José Ernesto de Mora y a los capitanes de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y Augusto Pimentel que emitieran un informe técnico sobre el referido buque escuela. Constituidos en junta, dichos oficiales opinaron que resultaba poco conveniente dotar a la Armada de una unidad de ese género, proponiendo en cambio que se aplicaran los fondos reunidos a la adquisición de sumergibles, debiendo asumir la Asociación la labor de continuar con el proceso de erogación iniciado por la Liga Patriótica. El entusiasmo de los miembros de la Asociación fue más allá, pues no sólo tomaron a su cargo dicha labor sino que iniciaron tratos con la firma italiana Laurenti para adquirir naves de ese tipo, tratos que debieron ser posteriormente desconocidos por el gobierno puesto que no era aceptable que una entidad privada mandase construir naves de guerra[25].

Pese a contar con el apoyo financiero del Ministerio de Guerra y Marina, la revista debió enfrentar algunas dificultades, siendo una de las más serias el limitado número de colaboradores y algunas resistencias encontradas entre cierto sector de la oficialidad. Si bien esto último era comprensible, pues tal fue el proceso que siguieron otras publicaciones del mismo género -como en 1912 habría de verificarlo el entonces capitán de navío británico Herbert Richmond al fundar la *Naval Review*-, lo primero resultaba más difícil de subsanar. Contribuyó a hacer más complicada la situación de la revista el que tanto el editor como la mayor parte de los colaboradores fuesen oficiales destinados a la Escuela Naval, la misma que en enero de 1908 dejó su antiguo local en el pontón *Perú* para pasar al transporte *Iquitos*, tomando parte de los viajes y comisiones que dicho buque llevó a cabo a lo largo del litoral nacional[26].

Todo ello llevó a que la redacción de la Revista de Marina planteara que la edición de la misma pasara a depender del Estado Mayor General de Marina, organización que tendría más facilidades para llevar a cabo esa labor en forma regular,

---

23 *Revista de Marina* III, nº 37 (31/12/1910), pp. 390-394; nº 38, enero 1911, pp. 426-431.

24 *Revista de Marina* I, nº 5 agosto 1907, pp. 181-182; nº 12, marzo 1908, pp. 486-489; II, nº 14, mayo 1908, pp. 63-65; nº 26 y 27, mayo y junio 1909, pp. 71-72.

25 *Revista de Marina*, II, nº 35 y 36, febrero y marzo 1910, pp. 328-334 y pp. 341-346.

26 *Revista de Marina*, I, nº 12, marzo 1908, pp. 512-517.

publicando además algunos informes que podían ser de utilidad para todos los oficiales, tales como los que "sobre la navegación fluvial en la región del Oriente han presentado los distinguidos jefes y oficiales enviados a esas regiones en comisión especial"; o los de los oficiales enviados en comisión al extranjero. No obstante la naturaleza de esta propuesta, los redactores de la revista señalaban que ella no debía ser considerada un órgano oficial de la Armada, sino que debía quedar independiente, permitiendo que los oficiales pudiesen "emitir libremente sus opiniones, propendiendo al mejoramiento de nuestro material y personal, exponiendo a la superioridad sus ideas"[27].

Pese a ello, la revista continuó apareciendo mensualmente hasta enero de 1909, iniciando luego un periodo en el que lo usual fue que se publicaran dos números juntos de manera bimestral. Al parecer, esto obedeció a problemas económicos, solventados en parte por el apoyo de sus suscriptores, que aceptaron doblar el monto de sus cotizaciones; y a la presión que se ejerció sobre el Ministerio de Guerra y Marina para eliminar la subvención que le otorgaba y fusionar la revista con el *Boletín del Ministerio de Guerra y Marina*[28].

Esta lucha habría de durar casi un año, lapso en el cual la revista dejó de aparecer entre abril y noviembre de 1910 debido a la movilización general que se llevó a cabo a raíz del desconocimiento ecuatoriano del laudo arbitral que debía emitir el rey de España[29]. Lo cierto es que en diciembre



27 *Revista de Marina*, I, nº 12, marzo 1908, pp. 512-517.
28 *Revista de Marina* III, nº 26 y 27, mayo y junio 1909, pp. 39-41, "Nuestra revista".
29 *Revista de Marina* III, nº 37, 31/12/1910, "A nuestros suscriptores y a nuestros canges"

de aquel año la *Revista de Marina* volvió a aparecer, logrando sacar al menos otros tres números, el 38 (enero 1911)[30], 39 (febrero-marzo 1911) y 40 (abril-mayo 1911), antes de dejar de publicarse.

Lamentablemente, las dos colecciones de esta primera época de la *Revista de Marina* que se conservan en las bibliotecas navales peruanas se encuentran incompletas, no habiéndose podido encontrar ejemplares de estos tres últimos números.

Esta época inicial de la *Revista de Marina* deja ver el esfuerzo de un reducido grupo de oficiales por generar un espacio para exponer y debatir ideas en procura de mejorar el poder marítimo y naval de la nación. Como suele suceder en este tipo de casos, debieron vencer numerosas dificultades, siendo quizá la más seria la escasa colaboración que recibieron de algunos miembros de la Armada. Pero el esfuerzo había valido la pena, y la semilla plantada en 1907 volvería a germinar con más fuerza en 1916, al iniciarse la segunda época de la revista.

30 En el *Boletín de Guerra y Marina* VIII, nº 4, p. 240, se consigna haber recibido el nº 37 editado el 31 de enero de 1911. Curiosamente no se indica haber recibido los números siguientes, como sí lo hace la *Revista General de Marina* de agosto de 1911.



Comandante de la *America:* "Clavero era demasiado valiente para que lo vencieran los enemigos, por eso lo venció la naturaleza". (AHM)

Manuel Clavero y la *Revista de Marina*

CAPITÁN DE CORBETA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

Este año nuestra institución conmemora una centuria de dos hechos de suma relevancia en su devenir histórico. En primer lugar, destaca la llegada al puerto del Callao de los primeros cruceros *Grau* y *Bolognesi,* construidos en Gran Bretaña gracias a una colecta nacional y a la iniciativa del gobierno del presidente José Pardo y Barreda, en lo que podemos considerar una suerte de reivindicación histórica de su apellido, tan cuestionado por la malhadada decisión que tomara su padre el presidente Manuel Pardo y Lavalle hacia 1873, al no adquirir unidades navales con el pretexto de confiar la Defensa Nacional a una suerte de seguridad cooperativa incipiente basada en lo que él llamó "sus dos acorazados": Bolivia y Argentina. Todos sabemos en qué terminó tal absurdo.

El otro acontecimiento a destacar es la aparición del primer número de la *Revista de Marina* en abril de 1907, por iniciativa del Centro Naval del Perú, que apenas contaba con siete años de fundado. Ambos sucesos tendrían lugar poco después de que el gobierno civilista de Jose Pardo contratase a un oficial francés para dirigir la Escuela Naval, hecho que marcaría el inicio de la actuación de la Misión Naval francesa en nuestra institución, desde 1905 hasta 1914.

Como podemos apreciar, el gobierno de José Pardo aplicó una política naval que tuvo como sustento lo que hoy conocemos como lecciones aprendidas, aquellas que nos dejó, por lo menos en el plano militar, la Guerra del Pacifico. Es por ello que se prioriza el resurgimiento del poder naval, pilar fundamental de la defensa nacional. Sin embargo, aquella política naval no solo se limitó a la adquisición de material sino también abarcó la mejora de la preparación del personal naval. Por ello se moderniza la instrucción en la Escuela Naval con el auspicio de profesionales europeos, lo que fue acompañado poco después de una reorganización administrativa de la misma institución, gracias a la cual, por ejemplo, se gestaría el Estado Mayor General de Marina que funcionaría al año siguiente de la partida del Perú de la misión gala[1]. Es en esta Marina, que empezaba a resurgir de los escombros de la post guerra, en la que la breve pero fructífera carrera de Manuel Clavero se iría a desarrollar.

A este notable progreso, se suma la publicación por primera vez de la *Revista de Marina*, que fuera editada por el Centro Naval del Perú a iniciativa de su comité directivo que por aquella época presidía el Capitán de Fragata Toribio Rasgada, veterano de la guerra del Pacifico. Como primer director y redactor fue designado el Teniente Segundo Manuel Clavero, quien formaba parte del Comité Directivo del Centro Naval.

Clavero nació en Lima el primero de abril de 1879, en medio de las tensiones con Chile que a cada hora se incrementaban y que terminarían en la declaratoria de guerra al Perú. Fue bautizado dieciséis días después como Jose Manuel Sixto Clavero Muga, precisamente cuando la

1 Rodríguez Asti, John, "La misión naval francesa en el Perú (1905-1914). Apuntes para su historia", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,* 2000.

Armada, a la que más tarde se incorporaría, se hallaba operando en el mar del sur contra sus adversarios. Fueron sus padres Jacinta Muga y Jose G. Clavero, siendo este ultimo, según consigna Alicia Castañeda, funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores[2].

Clavero hizo sus estudios en los colegios Instituto Peruano-Inglés y en el Liceo Internacional, ambos de la capital. En junio de 1897 su padre elevó una solicitud al Director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, para que su hijo Manuel de dieciocho años fuese admitido en ese centro de instrucción, para que, como era el deseo expreso de su progenitor, *siguiese la carrera de marino de la Armada Nacional*[3]. Finalmente, el postulante Clavero fue admitido el 12 de abril de 1898. Esta Escuela, fundada en 1896, tuvo poco tiempo de existencia, y contó entre sus directores a los entonces Capitán de Navío Manuel Melitón Carvajal y al Capitán de Fragata Juan Manuel Ontaneda, ambos personajes de muy destacado servicio en nuestra institución y en la vida política nacional. A fines del siglo antepasado la Escuela fue disuelta y se decidió separarlas en lo que sería la fundación de la Escuela Militar de Chorrillos y la reapertura de la Escuela Naval. Fue designado el pontón *Perú* como sede de la nueva etapa de nuestra alma máter, a la que Manuel Clavero se incorporó, ocupando el primer puesto al graduarse. En agosto de 1900 el Ministro de Guerra y Marina Capitán de Navío Manuel Melitón Carvajal, en atención a que Manuel Clavero había concluido sus primeros dos años de estudios en la Escuela Naval, mediante resolución ministerial lo nombra Aspirante de Marina, con lo que quedaba expedito para matricularse en el tercer año de estudios en el citado centro de instrucción. Finalmente, se graduó como guardiamarina el 3 de febrero de 1902, siendo Director de la Escuela el más tarde Contralmirante, Juan Manuel Ontaneda[4].

Junto con Manuel Clavero se recibieron otros cuatro compañeros de promoción, todos ellos a excepción de Clavero, por fallecer joven, pasaron al retiro ostentando el grado de Capitán de Navío: Juan de Altahus Dartnell, quien fuera Director de la Escuela Naval y Jefe de Estado Mayor General de Marina, José Gálvez Chipoco con los años Comandante del BAP *Almirante Grau* y Director de la Escuela Naval, Julio Goycochea Álvarez quien ejerciera la Comandancia General de la Escuadra, y Ernesto Salaverry Salaverry quien llegó a ser Jefe del temprano Servicio Hidrográfico.

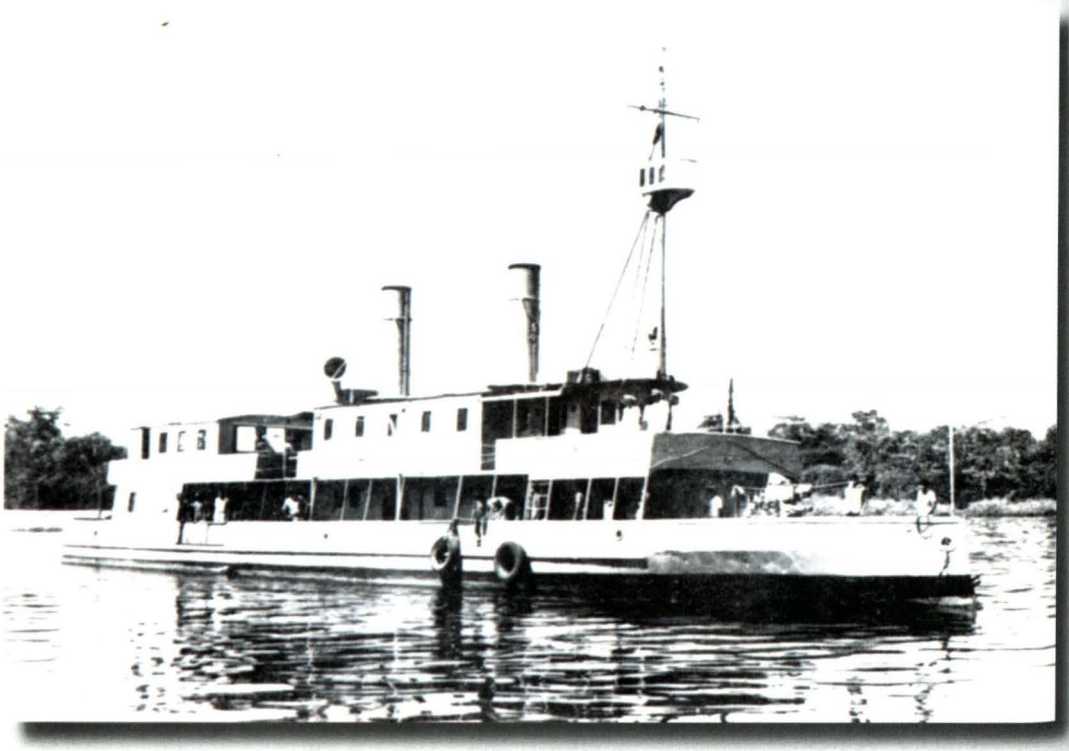
La promoción 1902 sería la primera de la nueva etapa de la Escuela Naval, que ya no volvería a ser interrumpida hasta la fecha. Debido a la carencia de medios en nuestra Armada para que tanto alumnos como guardiamarinas, realizasen prácticas a bordo, el gobierno de Eduardo López de Romaña decidió comisionar a la promoción 1902 a la Armada Argentina.

---

2 Castañeda, Alicia, *Reseñas biográficas de oficiales de marina 1500 - 1930* Lima, Instituto de Estudios Histótico-Marítimos del Perú, 1999

3 Clavero, Manuel. Legajo Personal. Archivo Histórico de Marina.

4 Ortiz Sotelo, Jorge, *Escuela Naval del Perú. Historia ilustrada* La Punta-Callao, Escuela Naval del Perú, 1981.



Cañonera fluvial BAP. *América*, nave vencedora en el combate de La Pedrera bajo las órdenes de Clavero (AHM)

Características de la cañonera *América*

Eslora: 41,1 m

Manga: 6,2 m

Calado: 1,52 m

Deplazamiento
a plena carga: 240 toneladas

Armamento (1911):

- Dos cañones Armstrong de 37 mm
- Una ametralladora Madson
- Poseía además el siguiente armamento menor:
  33 rifles Malincher; 33 espadines; 23 sables de abordaje
- Dos máquinas alternativas de triple expansión Plenty & Sons con 150 HP de potencia y 300 rpm c/u
- Dos claderas multitubulares de tubos de agua

Velocidad: 11 nudos

Datos de Construcción:

Construida en 1904 en el astillero Tranmere Bay Development Co. Ltd. Birkenhead, Liverpool, Gran Bretaña.

Dotación (durante el combate de La Pedrera)

- Dos oficiales de cubierta
- Tres oficiales maquinistas
- Trece maquinistas
- Dieciocho tripulantes
- Capacidad para transportar 50 hombres de tropa con equipo y víveres

Un vez llegados a la Patria de nuestro Libertador, los guardiamarinas fueron destinados a la fragata *Presidente Sarmiento*, en la que navegaron a diferentes puertos del mundo como Kiel, Cádiz, Liverpool, entre muchos otros.

Clavero fue también destacado al crucero Buenos Aires, al destructor *Entre Ríos* y al apostadero naval de Río Santiago.

Al término de la Comisión en 1905 los jóvenes oficiales regresaron al Perú. Ese mismo año, el primero de febrero, el guardiamarina Clavero fue ascendido a Alférez de Fragata por decreto supremo del gobierno de José Pardo cuyo Ministro de Guerra y Marina fuera el entonces Coronel Pedro E. Muñiz, de destacada actuación a favor de la Marina de Guerra del Perú.

Al año siguiente, 1906, el Alférez de Fragata Manuel Clavero es nombrado en la Escuela Naval, con el cargo de instructor de Hidrografía y Maniobra, que ejerce hasta inicios de 1908, en que es destinado al transporte *Iquitos*, unidad designada como nueva sede de la Escuela Naval en reemplazo del pontón *Perú*, cuyas precarias condiciones de flotabilidad ponían en riesgo la seguridad de los alumnos. En este buque, Clavero sirvió a órdenes del entonces Capitán de Fragata Ernesto Caballero y Lastres, distinguida figura de la Armada del Perú, más tarde Contralmirante, y que en ese momento se desempeñaba como Comandante de la referida unidad y como Director de la Escuela Naval. Clavero se incorporaba a la dotación del *Iquitos* como Oficial del detall.

Meses antes, como dotación de la Escuela Naval se le encarga, en adición a sus funciones, la tarea de dirigir la naciente *Revista de Marina*. Según el comandante Ortiz Sotelo, Clavero debió demostrar ciertas aptitudes intelectuales para que se le diera tal responsabilidad. Ese año, el 27 de julio, Clavero recibe la efectividad en el grado de Teniente Segundo, tal cual se establece en el artículo 702 del Código de la Marina Militar, efectividad que exigía la aprobación de todas las materias indispensables para ejercer el cargo de Segundo Comandante.

En diciembre de 1909 el Teniente Primero Manuel Clavero Muga es nombrado Comandante de la cañonera *América*, unidad fluvial construida en Gran Bretaña cinco años antes y que servía en la Amazonía peruana desde inicios de 1906. El Teniente Clavero se traslada a Loreto para tomar posición de su primer y fatalmente único comando.

Aquí hacemos una breve interrupción para destacar la importante labor que cumplió la Marina de Guerra del Perú con su presencia en nuestra amazonía, que se inicia durante los primeros años de la República tal como lo recuerda nuestro distinguido historiador naval Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado. Muchas son las expediciones que los marinos van a realizar desde entonces por el gran río Amazonas y sus afluentes. Poco antes de la llegada de Clavero a la ciudad de Iquitos, el Teniente Segundo German Stiglich, meritorio explorador e historiador naval, se había adentrado en los ríos Pachitea, Ucayali, Mihahua, Serjali, Caspajali, Manu y Alto Madre de Dios.

En Madre de Dios, ese mismo año, el Comandante Juan Manuel Ontaneda y su segundo, el más tarde Contralmirante, Jose Olivera, exploraron las montañas de

la provincia de Carabaya. En aquel año, también, el Capitán de Fragata Pedro Buenaño y el Teniente Primero Óscar Mavila trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo a la del Ucayali. Como esta, muchas otras acciones realizó la Marina de Guerra del Perú en favor de la integración del territorio nacional y la comunicación con las comunidades autóctonas más alejadas de nuestra Patria. Así pasó Clavero a integrar una distinguida lista de marinos exploradores, cuya figura más notable fue el Contralmirante Eduardo Carrasco Toro Valdez[5].

Durante casi dos años Clavero exploró los ríos Marañón, Napo y el Cururay, como anota el Comandante Ortiz Sotelo, levantando planos, determinando latitudes y efectuando apuntes sobre la región amazónica. A principios de 1911 el Comandante del *América* recibió la orden de hacer dos viajes más a los ríos Pachitea y Putumayo, que se extenderían a los ríos Igaraparaná y Caraparaná. En aquellas aguas tan distantes de la civilización, la *América* iba en busca de tropas colombianas que, según se había informado, habrían ocupado territorio nacional. En efecto, poco después quedaría evidenciado que tropas expedicionarias de Colombia, dirigidas por el General Gamboa, habían violado nuestra soberanía en la zona cercana al Puerto de Córdova, denominada La Pedrera. El gobierno peruano, en respuesta, dispuso la intervención de las FFAA para desalojar a los colombianos, mediante una expedición de unidades terrestres y navales al mando del Teniente Coronel Óscar R. Benavides, quien mas tarde fuera Presidente de la República y Gran Mariscal del Perú.

Para el 28 de junio de 1911 la cañonera *América*, comandada por el Teniente Primero Manuel Clavero, retorna de sus viajes por el Putumayo y se suma a otras embarcaciones como Loreto, Tarapoto y Estefita, que se encontraban listas para iniciar la Expedición Reivindicadora del Caquetá, al mando del comandante Benavides, que a su vez era comandante del Batallón de Infantería N° 9.

Emprendido el viaje, éste se vio retrasado por las pésimas condiciones en las que se encontraba la *América*, única embarcación armada; pese a ello, la expedición continuó hasta llegar el 8 de julio al Avati-Paraná en las bocas del Yapurá,



Teniente segundo Héctor Mercado
segundo de Clavero en la *América (AHM)*

5 Romero Pintado, Fernando, *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1833-1933)*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, Ministerio de Marina, 1983, tercera edición.

continuando la búsqueda de las tropas colombianas.

Una vez alcanzadas, las dificultades empezaron. La distribución y atrincheramiento de las fuerzas al mando de Gamboa hacía casi improbable el paso del convoy peruano. Ante la negativa colombiana para la desocupación del territorio y vencido el plazo que le otorgara el Comandante Benavides, quien se hallaba a bordo de la cañonera *Loreto*; a través de un documento conminó a los colombianos para que se retiraran a su país en forma pacifica y desocuparan lo que no les pertenecía. Dada la negativa del invasor, el 10 de julio se inició la acción naval.

Aprovechando la espesura selvática, durante los tres primeros días se produjeron bajas a bordo, debido a los ataques realizados por las tropas colombianas. A pesar de ello, el 12 de julio los buques peruanos lograron desembarcar sus tropas en tierra.

Cuando los soldados peruanos irrumpieron en la selva, no encontraron resistencia alguna, ya que la guarnición colombiana se había retirado presurosa, dejando pertrechos y material de guerra abandonados. Tras la inmediata batida se logró capturar algunos prisioneros, entre ellos el General Valencia, Jefe del Estado Mayor de Gamboa. Cabe destacar aquí que el combate de La Pedrera, que duró tres días, fue una acción conjunta victoriosa de las Fuerzas Armadas de la época, en la que tuvo una destacada actuación la *América* y particularmente su comandante, que luchó con valor y maniobró adecuadamente su unidad para permitir que se cumpla uno de los principios del empleo del poder naval, es decir, su proyección hacia tierra.

A pesar de que nuestras armas resultaron vencedoras y la Expedición de Benavides hizo su entrada triunfal en Iquitos, donde los victoriosos fueron aclamados por el pueblo de Iquitos, Clavero y otros miembros de la expedición fueron atacados por el paludismo días después de la victoria. Desafortunadamente, el victorioso Comandante de la *América* fallecería en la capital de Loreto a consecuencia de esta enfermedad, el 11 de agosto de 1911. Según consigna el Comandante Ortiz Sotelo, el sepelio de Clavero fue muy concurrido, habiéndose congregado más de cuatro mil personas para darle el último adiós en la casa mortuoria y en el velorio realizado en el salón de sesiones del Concejo Provincial. Clavero fue enterrado con uniforme de Teniente Primero, y al referirse a él la costumbre ha hecho que se le conozca como el Teniente Clavero. Sin embargo, al parecer, Manuel Clavero antes de luchar en La Pedrera era ya Capitán de Corbeta graduado, es decir estaba expedito para ostentar ese grado en espera de recibir la plaza correspondiente, que debía obtener al hacerse efectivo el grado. Según el diario *El Comercio* en la edición de la tarde del 31 de julio de 1911, el Ministro de Guerra y Marina ascendió a la clase de Capitán de Corbeta al Capitán de Corbeta graduado Manuel Clavero ese mismo día. Sin embargo, este ascenso no se encuentra consignado en su legajo personal.

Años más tarde, en 1933, se colocó un busto suyo en la Plaza Victoria de Iquitos. Más tarde la Marina de Guerra dio el nombre de Teniente Clavero a uno de sus Liceos Navales.

Como anotó el Comandante Romero,

el primer Director de la *Revista de Marina* fue un hombre serio, inteligente y bondadoso para juzgar a los demás, lo que lo hizo ganarse la estima de los pobladores de Loreto que lloraron su muerte. En el impulso de la *Revista de Marina*, Clavero dejó la huella de su espíritu.

La *Revista de Marina* nació como un órgano del Centro Naval, durante la etapa que el historiador naval Capitán de Navío José Valdizán Gamio ha llamado de *Restablecimiento*. El Cuerpo de Oficiales de aquella época pudo contar desde ese momento con una tribuna para expresar sus ideas sobre materias profesionales, donde no solamente colaboraron oficiales de marina sido también civiles destacados como el historiador José Rosendo Melo.

En su presentación, la nueva revista expresaba que cualquier persona perteneciente a las diferentes clases de la Armada, así como los particulares, siempre y cuando fuesen socios del Centro Naval, tenían derecho a expresar sus ideas en la revista, aunque la Dirección no se hacia responsable de las ideas emitidas por los autores.

Su primer número, bajo la dirección de Clavero, apareció el 15 de abril de 1907 con la clasificación de Año I y N° 1, habiendo sido impreso en la oficina Tipográfica de la "Opinión Nacional" ubicada en la calle Gremiso N° 441 en el Centro de Lima[6].

Pocas revistas en el país pueden jactarse de tener la continuidad que ha tenido hasta hoy la *Revista de Marina*, y por cierto es justo rendir un homenaje a quien fuera su primer Director, puesto que el Comandante Clavero nos ha dejado testimonio de la importancia que implica contar con publicaciones que sirvan de soporte intelectual al accionar del poder naval. En su primer editorial como Director, Clavero destaca que el resurgimiento de "nuestro poder naval" –lo que nos hace intuir que leyó a Mahan– debía ir aparejado con la expresión del estado intelectual de nuestro elemento marítimo militar. Este interés intelectual de Manuel Clavero presumiblemente recibió la influencia, como anota el Comandante Ortiz Sotelo, de su padre y, tal vez, añadiría la de Manuel Melitón Carvajal, quien fuera Director en la Escuela Naval cuando nuestro personaje realizaba sus estudios en ella, además de ser un héroe de la Guerra del Pacifico, fue un distinguido intelectual que se cuenta entre uno de los gestores de la desaparecida *Revista Militar y Naval* publicada en 1888.

A continuación podemos leer algunas de las ideas puestas de manifiesto por el primer Director de nuestra revista, en el editorial del primer número:

Es en el periodo de paz, en el que el oficial de marina debe preocuparse en almacenar el mayor caudal de conocimientos, a fin de penetrarse con calma del espíritu de ellos, a la vez que sus aplicaciones en los momentos supremos, porque no es la guerra misma la que puede dar la educación militar; ella no hace sino perfeccionarla; y por lo mismo, su estudio debe practicarse antes de pensar en hacerla...

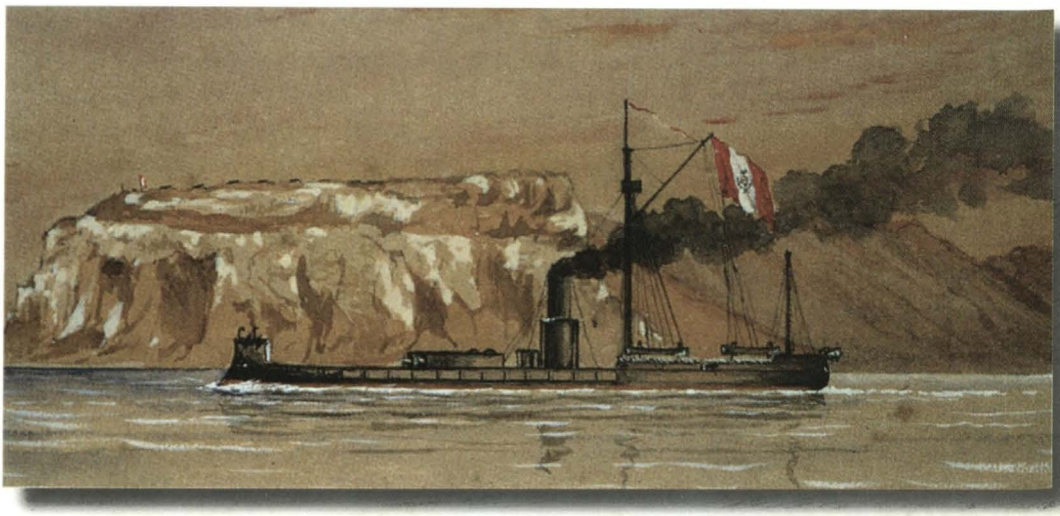
---

6 *Centro Naval del Perú, 100 años, Lima, Centro Naval del Perú, 2000*

(...) No basta tener elementos de defensa; necesario es saberlos emplear y sacar de ellos su rendimiento máximo en la acción; pues no siempre la fuerza bruta es la que vence en las luchas materiales por la vida de las naciones y muchos ejemplos hemos tenido últimamente que confirman este aserto, mostrándonos que la solución favorable no es del que solo esgrime el acero, sino del que llama, además, en su ayuda, al cerebro preparado por el estudio para la guerra...

...Al interés de los profesionales, debe unirse el entusiasmo siempre creciente de los civiles en la consecución de este ideal; y, si llega a realizarse, se obtendrá en cambio la tranquilidad de nuestros hogares, porque desgraciadamente, como nos lo muestra la historia de [los] últimos tiempos, no se ha podido evitar, a pesar de la existencia de fórmulas, altruistas y desprovistas de todo espíritu guerrero, las soluciones por las vías bélicas.

En la conmemoración de la primera centuria de nuestra prestigiosa revista dedicamos estas líneas a la memoria del Capitán de Corbeta Manuel Clavero Muga, su primer director, vencedor de La Pedrera.



Blindado peruano *Huáscar*, buque que al mando del Gran Almirante Miguel Grau, durante seis meses desafió a la poderosa Escuadra chilena.
(Reproducido de Hill, Richard. *War at Sea in the Ironclad Age*. p. 185)

El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*

CAPITÁN DE FRAGATA JOHN RODRÍGUEZ ASTI



La denominada "Campaña Naval" desarrollada a inicios de la Guerra del Pacífico, fue un episodio que ha quedado registrado en la historia naval, porque prácticamente un solo buque, el blindado peruano *Huáscar*, enfrentó exitosamente a una Escuadra inmensamente superior en lo que a medios materiales se refiere. El accionar de Grau, sus hombres y su nave, no sólo paralizó el esfuerzo del entonces enemigo en el mar, sino que impidió pudiese proyectar sus fuerzas sobre territorio peruano.

Durante el periodo comprendido entre los meses de mayo y setiembre de 1879, la Escuadra chilena, bajo un concepto estratégico ofensivo, falló en obtener el control del mar, frente a una Escuadra peruana disminuida aún más luego del desastre en Punta Gruesa, pese a contar con los elementos navales necesarios para hacerlo. El infructuoso bloqueo en Iquique, la pérdida de la *Esmeralda* en dicho puerto, la fracasada expedición al Callao para destruir a las naves peruanas y las incursiones sobre costas chilenas, hechos a los que se sumó la captura del transporte *Rímac* en julio de 1879, demostraron serios errores de apreciación hacia sus oponentes, por parte de los mandos navales chilenos.

A través del tiempo, la versión que ha trascendido sobre lo ocurrido en aquel conflicto no ha mostrado necesariamente la manera de cómo en Chile, sus autoridades políticas y más aún sus mandos navales, tuvieron que afrontar durante casi seis meses, el hecho que un solo buque, inferior en poderío a sus blindados, lograse burlar todos sus planes y esfuerzos por lograr el control del mar.

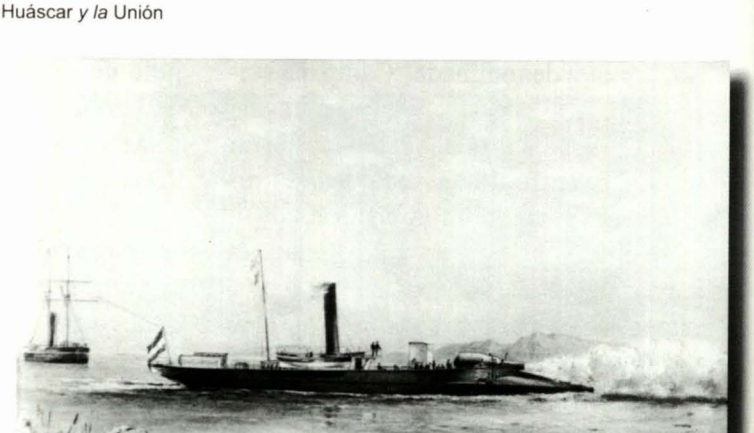
Al respecto, existe un episodio que ha pasado casi inadvertido, que puede demostrar el gran temor que despertó el *Huáscar* y su exitosa campaña en el país sureño, el mismo que será materia del presente artículo.

A principios de 1879, el Gobierno de Chile envió a Europa una comisión naval conformada por el capitán de navío Luis Alfredo Lynch[1] y su hermano, el teniente 1° Luis Ángel Lynch, la misma que fue puesta a órdenes de la legación chilena en París, por ese entonces a cargo del diplomático Alberto Blest Gana[2]. Las instrucciones impartidas a ambos oficiales,

1 Lynch Zaldivar, Luis Alfredo (Santiago, 1834-Paris, 1883). Nacido en Santiago, ingresó a la Armada en 1848, y era hermano de Patricio y de Julio, ambos marinos. Siendo capitán de navío, Luis Alfredo Lynch fue enviado a Europa y se hallaba en París como jefe de la Comisión naval chilena, cuando se produjo la Guerra del Pacífico. Durante el conflicto se encargó en coordinación con el Ministro de Chile en París y Londres, Alberto Blest Gana, de supervisar la construcción del crucero *Arturo Prat* la compra de per trechos navales, así como de intentar desbaratar los esfuerzos peruanos en la adquisición de buques y material bélico. Por sus servicios en Europa, fue ascendido a contralmirante, grado con el cual falleció en París, el 3 de diciembre de 1883.

2 Alberto Blest Gana (Santiago, 1830-Paris, 1920). Novelista y diplomático chileno, considerado el padre de la novela chilena. Fue hijo del irlandés William Blest y de la chilena María de la Luz Gana López. Real izó sus estudios en la Academia Militar y los perfeccionó en Francia. De tendencia liberal, fue nombrado intendente de la provincia de Colchagua y a partir de 1866 fue representante diplomático de Chile en Washington, Londres y París. Entre los logros más exitosos para su país destacan la compra de buques y armamento en Inglaterra, Francia y Alemania durante la Guerra del Pacífico. También participó en la negociación limítrofe con Argentina, pero con menor suerte que en sus actividades anteriores.





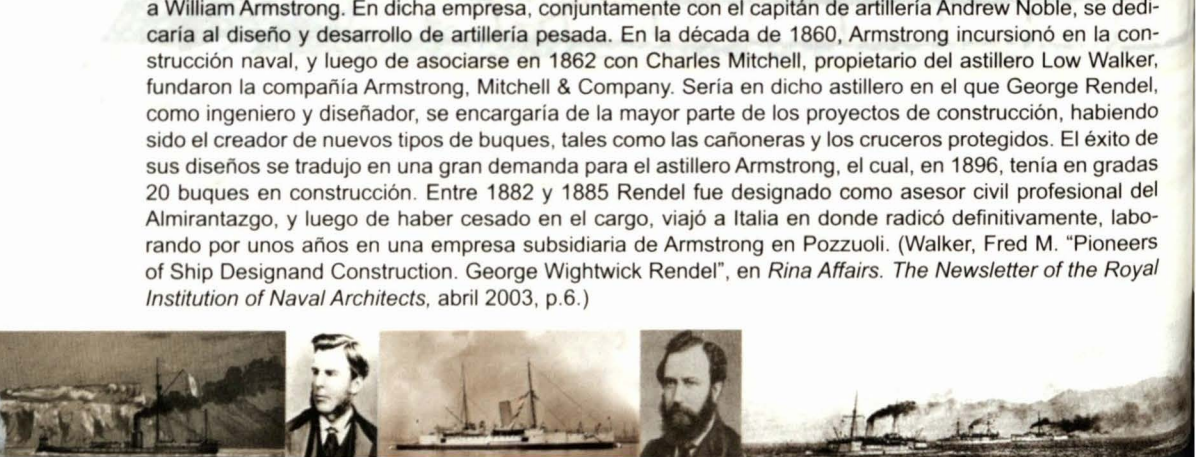
La cañonera argentina *República*, fue una de las cuatro del tipo Rendel construidas en Inglaterra entre 1874 y 1876. Tenía un desplazamiento de 416 toneladas, una eslora de 32,3 m, y se hallaba artillada con un cañón Armstrong de 240 lbs. Su planta propulsora le permitía un andar de hasta 9 nudos. (Museo Naval de la Nación Argentina. Cortesía Carlos J. Mey).

consistían en contratar la construcción de nuevos buques de guerra para su armada específicamente dos buques del tipo cañonera, similares a las construidas para el Gobierno argentino el año anterior. Las naves argentinas pertenecían a un tipo de cañonera diseñada por el arquitecto naval británico George W. Rendel[3], cuya construcción se hizo muy popular en aquellos tiempos en algunas de las armadas más importantes de la época, y que han pasado a la historia bajo el nombre de "Cañoneras Rendel" o "*Flat iron gunboats*", denominación dada por la forma de sus cascos, que hacían recordar a las planchas de ropa a vapor de la época.

Un diseño de buque relativamente exitoso: las cañoneras Rendel

En la segunda mitad del siglo XIX, la Real Armada británica construyó una cantidad considerable de naves clasificadas como "cañoneras". El origen de este tipo de nave, se remonta a la Guerra de Crimea (1854-55). Inicialmente, se trataba de bu-

3 George Rendel (Londres, 1833 - Nápoles,1902). Ingeniero naval británico que alcanzó renombre por sus diseños de buques de guerra innovadores. En 1859, por invitación del industrial William Armstrong, ingresó a trabajar en su empresa ubicada en Elswick-on-Tyne, Newcastle. Posteriormente, fue hecho socio de la Elswick Ordnance Company, empresa dedicada a la fabricación de artillería que también pertenecía a William Armstrong. En dicha empresa, conjuntamente con el capitán de artillería Andrew Noble, se dedicaría al diseño y desarrollo de artillería pesada. En la década de 1860, Armstrong incursionó en la construcción naval, y luego de asociarse en 1862 con Charles Mitchell, propietario del astillero Low Walker, fundaron la compañía Armstrong, Mitchell & Company. Sería en dicho astillero en el que George Rendel, como ingeniero y diseñador, se encargaría de la mayor parte de los proyectos de construcción, habiendo sido el creador de nuevos tipos de buques, tales como las cañoneras y los cruceros protegidos. El éxito de sus diseños se tradujo en una gran demanda para el astillero Armstrong, el cual, en 1896, tenía en gradas 20 buques en construcción. Entre 1882 y 1885 Rendel fue designado como asesor civil profesional del Almirantazgo, y luego de haber cesado en el cargo, viajó a Italia en donde radicó definitivamente, laborando por unos años en una empresa subsidiaria de Armstrong en Pozzuoli. (Walker, Fred M. "Pioneers of Ship Designand Construction. George Wightwick Rendel", en *Rina Affairs. The Newsletter of the Royal Institution of Naval Architects*, abril 2003, p.6.)



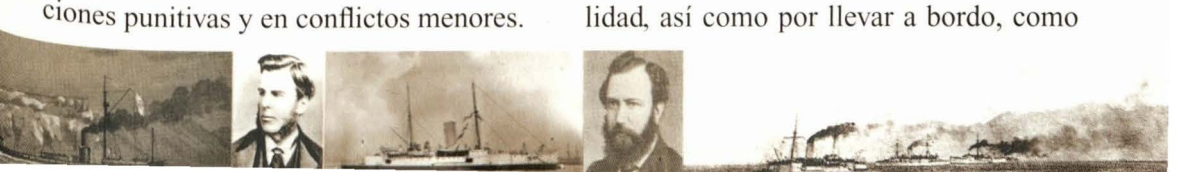


Cañonera británica HMS *Staunch*, primera de su tipo en ser diseñada por George Rendel. (Cortesía Carlos J. Mey).

ques con casco de madera de poca eslora y desplazamiento (de 300 a 500 toneladas), que portaban dos piezas de 60 libras y propulsados por una pequeña planta a vapor dotada de una hélice, cuya función era la de servir de pequeñas baterías flotantes para el bombardeo de posiciones fortificadas en tierra. En los 40 años que siguieron a este conflicto, el diseño de este tipo de nave evolucionaría, siendo construidas de hierro y luego de acero, llegando las de mayor tamaño a desplazar hasta 1.280 toneladas, y dotándoseles de aparejo para travesías prolongadas. Sin embargo, lo que no cambiaría sería el concepto de emplearlas como baterías flotantes en acciones costeras, y a lo largo de su existencia, en especial en la Real Armada, fueron destinadas a misiones en ultramar, en expediciones punitivas y en conflictos menores.

En adición a las cañoneras de diseño tradicional, hacia mediados de la década de 1860, el arquitecto naval inglés George Rendel quien laboraba en el astillero británico Armstrong, diseñó un nuevo tipo de cañonera, que como ya se mencionó, tuvo gran acogida, por lo que se construyeron en número considerable para varias armadas hasta fines de la década de 1870. Dentro de las armadas que encargaron su construcción, estuvieron la Real Armada británica, las colonias australianas, Argentina, China, Dinamarca, Holanda, Noruega, Rusia y Suecia.

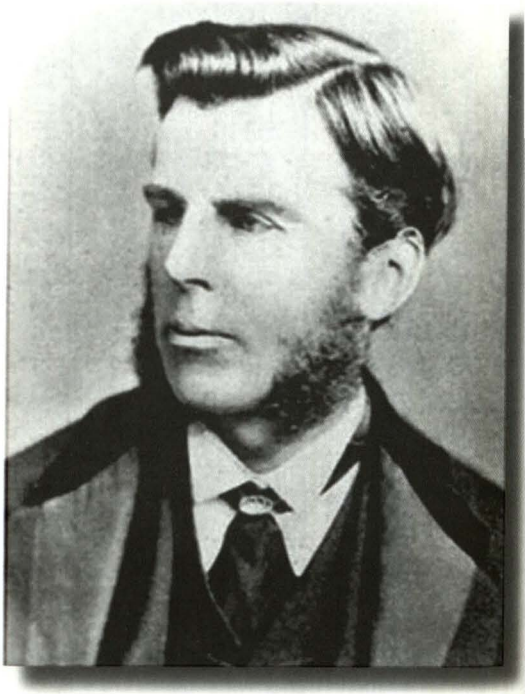
Las cañoneras Rendel se caracterizaban por su tamaño pequeño, una reducida relación eslora/manga, poco calado, una planta propulsora a vapor que accionaba dos hélices para una mayor maniobrabilidad, así como por llevar a bordo, como



arma principal, un cañón de avancarga de grueso calibre, montado sobre una cureña fija con un sistema hidráulico para colocarlo en posición de carga.

Este tipo de cañoneras había sido concebida por Rendel para emplearse como defensa de puerto y capacidad oceánica limitada[4]. Su diseño satisfacía uno de los requerimientos del Gobierno británico, que se hallaba empeñado en el desarrollo de una política de defensa territorial, que contemplaba la protección de sus costas en caso de un intento de invasión, así como la protección de sus principales puertos ubicados en la costa Este, ante la posibilidad de ser bombardeados por buques blindados. Esta solución era considerada menos costosa que la fortificación de sus puertos.

Cabe mencionar que la característica más resaltante de las cañoneras diseñadas por Rendel, consistente en montar un cañón de grueso calibre en un buque pequeño y emplearlo como una "cureña flotante", surgió coincidiendo con una necesidad de la fábrica Armstrong, ante la imposibilidad temporal de efectuar las pruebas de sus cañones en tierra en el área cercana a sus instalaciones, debido a las permanentes quejas de las poblaciones aledañas[5]



Ingeniero naval británico George Rendel (RINA)

Esta alternativa fue puesta en práctica el 21 de octubre de 1865, y luego de efectuar varias pruebas, George Rendel tuvo la idea de construir un buque pequeño con la estabilidad necesaria para dotarlo de una pieza artillera de gran calibre y que pu-

4 La idea de Rendel consistía en emplear varias naves de este tipo dotadas de artillería de gran calibre, atacando simultáneamente a las naves incursoras desde diferentes direcciones y a corta distancia, maniobrando rápidamente gracias a contar con dos hélices. Se consideraba que por su movilidad estas pequeñas, pero poderosas naves, pondrían en aprietos a cualquier escuadra enemiga que intentase atacar un puerto. A pesar de contar con artillería poderosa, no contaban con blindaje y su protección contra la artillería enemiga la confiaban a su pequeño tamaño y poco francobordo.
El sistema de maniobra del cañón a bordo de estas cañoneras era enteramente hidráulico y la dotación de artilleros, comúnmente conformada por 16 hombres, a bordo era de sólo 9. Para facilitar la maniobra de recarga, Rendel diseñó un sistema que permitía retraer el cañón completamente hacia abajo.
Para apuntar con una mayor precisión, las cañoneras Rendel se hallaban preparadas para cambiar su rumbo rápidamente gracias a sus dos hélices. Una de las cañoneras británicas de este tipo, la HMS *Staunch*, por ejemplo, podía virar en redondo en 2 minutos y 45 segundos.

5 Brook, Peter, *Warships for Export*. Londres, World Ship Society, 1999, p.45



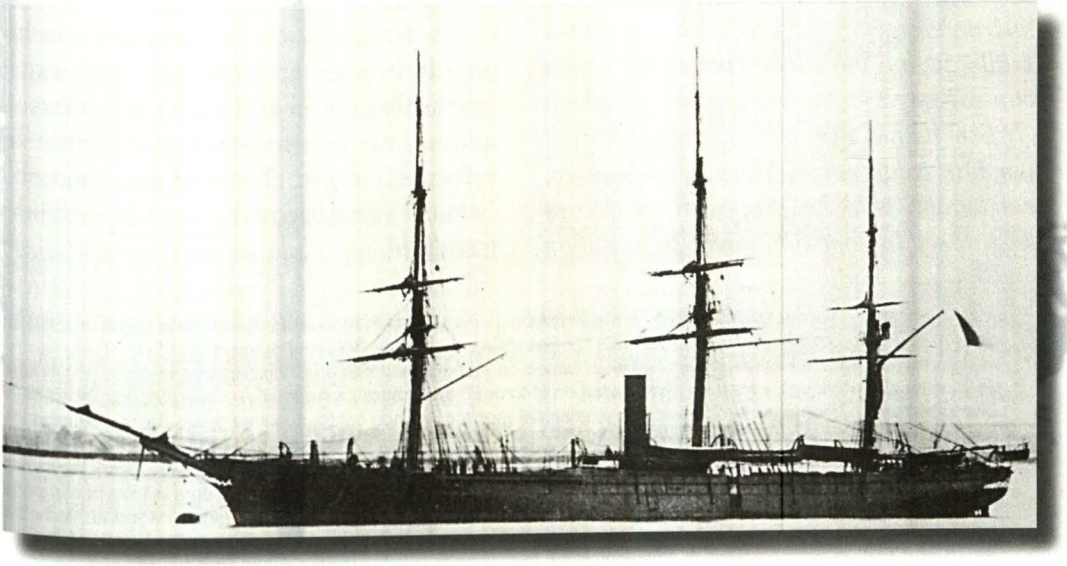
diera ser empleado como batería flotante móvil. La idea pronto fue hecha realidad en el astillero Armstrong en Tyne, con la construcción de la cañonera HMS *Staunch*. Esta nave entró en servicio en diciembre de 1867, y fue la primera de siete naves de su tipo construidas posteriormente para la Real Armada británica.

La construcción de un buque para dar caza al Huáscar *y a la* Unión

Pese al interés inicial por construir dos cañoneras similares a las argentinas, dicho plan fue dejado de lado por las propias autoridades navales chilenas, no mucho después de iniciada la guerra contra el Perú, y esto se debió principalmente por el eficaz accionar de los buques peruanos en interrumpir las líneas de comunicaciones y el hostigamiento contra el litoral norte de Chile durante los primeros meses de la contienda. Esta fue la razón principal que hizo plantear la necesidad de buscar buques superiores en andar y artillería y, en consecuencia, de distinto diseño a las cañoneras Rendel originalmente requeridas. La imposibilidad de los mandos navales chilenos de lograr la captura de los buques peruanos *Huáscar* y *Unión*, que demostraron ser presa difícil para los muy superiores blindados chilenos, fue un factor no previsto en su estrategia de guerra contra el Perú.

La explicación de este cambio de idea se puede hallar en una carta que años más tarde, dirigiera el propio Blest Gana al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago, parte de cuyo contenido es el que se transcribe a continuación:

...Declarada la guerra entre Chile y el Perú en Abril del mismo año e iniciadas las correrías de los buques peruanos Huáscar y Unión a lo largo del litoral de Chile, se vio que no se necesitaban ese número de cañoneras de poco andar sin



Corbeta peruana *Unión*. Luego de la pérdida de la fragata blindada *Independencia*, al igual que el *Huáscar*, se convirtió en uno de los objetivos de la Escuadra chilena (AHM)



condiciones marineras, condenadas a permanecer adheridas a las costas y en mares bajos, sino buques rápidos, capaces de hacerse a la mar, conduciendo con velocidad inusitada una artillería poderosa ante la cual, desaparecerían como nula la resistencia de las corazas de los buques enemigos. Era además necesario asegurar la pronta conclusión y entrega de la nave o naves que se ordenasen, y un costo aproximativo módico, puesto que el país necesitaba de todos sus recursos para hacer la guerra.

Estas ideas precedieron a la construcción del tipo original del "Arturo Prat", crucero capaz de alcanzar una velocidad de 16 millas por hora, llevando dos cañones de 24 toneladas de doble cámara, de fuerza para reforzar en cualesquiera circunstancias y fácilmente los blindajes del enemigo, y susceptibles de ser servidas por medio de maquinaria hidráulica con expedición inusitada. Todo esto se consiguió en un espacio relativamente corto y con un gasto de solo £ 80.750, precio de construcción según contrato.

Ese buque que correspondía perfectamente a las necesidades del momento, consultaba solo un propósito en que la legación y la comisión naval se hallaban de acuerdo, con mayor mérito, sin duda, de parte de esta última, presto que sus miembros estaban naturalmente llamados a prestar sus servicios militares a bordo de dicha nave.

El plan del buque consultaba únicamente los medios de ofender eficazmente y fuera de su extraordinaria velocidad que le permitiría mantener las distancias de su elección, para nada tomaba en cuenta la comodidad y la seguridad de los que debían batir a su bordo. Era en fin, un buque destinado a castigar i poner punto [final] inmediatamente a las correrías del "Huáscar" y la "Unión", sin reparar en los sacrificios personales a que nuestros marinos quedarían sujetos, y el proyectarlo así era responder a la vez a los deseos manifestados por el Supremo Gobierno y a la aspiración general inequívocamente manifestada por la nación entera[6]

La construcción del *Arturo Prat*, buque concebido, como se ha visto, para dar caza principalmente al blindado peruano *Huáscar*, es un episodio que ha pasado casi desapercibido por los estudiosos de aquel conflicto, y son escasos los autores que lo han tratado, pero la información por ellos consignada, confirma el verdadero propósito de su construcción[7]

6 Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC). Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Oficios de la Legación de Chile en Francia. V. 411.Doc. Nº 64.

7 Al respecto, en años recientes el tema ha sido tratado de manera muy breve por dos autores chilenos. El primero de ellos ha sido Rodrigo Fuenzalida Bade, quien en el tomo 2º de su obra *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, menciona que: "La acción exitosa del monitor peruano contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas... hizo surgir en Chile, la idea de contar, cuanto antes, con una nave de acero de alta velocidad". El segundo autor ha sido el capitán de navío Fernando Thauby García, quien en un artículo sobre la Guerra Ruso-Japonesa, publicado en la *Revista de Marina* de Chile en 1990, menciona que "en 1879, y como reacción a la exitosa campaña del *Huáscar*, contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas, apoyándole en su mayor velocidad, se había mandado a construir en Gran Bretaña un crucero de 1.350 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, denominándolo *Arturo Prat*. Para el caso del Perú, el único autor que menciona la constrcción del *Arturo Prat*, ha sido el sociólogo e historiador Enrique Amayo, en su libro *La Política británica en la Guerra del Pacífico*. Sin embargo, no hace ninguna referencia al propósito para el que fue construida dicha nave.



Sin embargo, se debe mencionar que el tema fue conocido en su momento a través de algunas informaciones obtenidas por diplomáticos y marinos peruanos en el extranjero, tal como se verá más adelante.

El crucero Arturo Prat*: sus características, misión e historial*

Vista la necesidad urgente de contar con una nave superior en todo sentido a las de la Escuadra peruana, los mandos navales chilenos buscaron un diseño distinto al de las cañoneras Rendel. Este requerimiento se vió reforzado, aun más, luego de ocurrido el combate de Iquique, que tuvo como resultado la pérdida de la corbeta chilena *Esmeralda* después de ser espoloneada por el *Huáscar* y la muerte en combate de su comandante, el capitán de fragata Arturo Prat.

Lo acontecido en Iquique, sumado al exitoso accionar inicial de las naves peruanas en sus incursiones sobre costas chilenas, debió causar en Chile la impresión de hallarse frente a una nave casi imposible de capturar, a pesar de contar con dos blindados superiores en todo sentido al *Huáscar* peruano. Sin lugar a dudas, la habilidad de Grau contribuyó notablemente a que se sobrevalorase la capacidad que en realidad poseía el blindado a su mando.

Por otro lado, considerando que la construcción de un buque de guerra demandaba un proceso no menor a un año, podría ser un indicador de que en Chile existiese la creencia que la guerra se prolongaría mientras que el monitor peruano no fuese destruido.

Por ello, hallamos justificados los lamentos del Presidente chileno Aníbal Pinto, cuando el 11 de agosto de 1879 le escribe al Secretario de Guerra Rafael Sotomayor, manifestándole: *"La noticia de la captura del Rímac... la interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del Rímac, me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra"*[8].



Sir Edward Reed, arquitecto naval británico, de afamada reputación en su época. Como Jefe y Constructor Principal de la real Armada, tuvo a su cargo el diseño de las principales unidades británicas entre 1863 y 1870. Fue también quien diseñó los blindados chilenos *Almirante Cochrane* y *Almirante Blanco Encalada*

Sin embargo, la suerte estaba echada para el Perú, puesto que en tanto se gestionaba la construcción del *Arturo Prat* en Gran Bretaña, el "cataclismo" político que trajo consigo la captura del *Rímac*

8 Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955, v.1,p.236.



llevó a que los conductores de la guerra, ante la imposibilidad de iniciar la campaña terrestre para invadir el sur peruano, determinaran que el hundimiento del *Huáscar* era prioritario e indispensable para proseguir sus planes.

Mientras que en Chile se concebía un plan para capturar al *Huáscar* con los medios disponibles, en Europa los hermanos Lynch se encargaban de concretar la construcción de un buque de características superiores en velocidad y artillería al de las naves peruanas. Para ello, se contactaron con el astillero Elswick, ubicado en Low Walker, el mismo que formaba parte de la Casa Armstrong. Para diseñar el buque de acuerdo a sus especificaciones, se contó con la participación del propio George Rendel y del renombrado arquitecto naval Sir Edward Reed[9]. La decisión de involucrar a Reed se justificaba, por un lado, en la medida en que aquél había sido el diseñador de los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, y por otro, que ni bien iniciado el conflicto, fue contratado como asesor por el Gobierno de Chile a órdenes directas de Alberto Blest Gana, quien como ya se mencionó, se desempeñaba como Ministro Plenipotenciario de Chile en París y Londres. En el Archivo Histórico Nacional de Santiago existen varios legajos con correspondencia que confirman la relación laboral que mantuvo Reed con el Gobierno de Chile durante la guerra y después de ella.

Al momento de diseñarse el buque que luego sería bautizado *Arturo Prat*, se aplicaron conceptos que posteriormente darían lugar a la aparición de los cruceros protegidos, puesto que siendo requisito disponer de una velocidad muy superior a la del *Huáscar* y de la *Unión*, se concibió una nave imbatible frente a las existentes en este lado del Pacífico sudamericano, no obstante de carecer de blindaje.

Rendel y Reed lograron combinar artillería poderosa y gran velocidad, a costa de sacrificar blindaje, y el producto resultante fue un crucero de 1.380 toneladas de desplazamiento, 67 metros de eslora, 9,8 metros de manga y 5,1 de puntal. El nuevo diseño sería el primer paso hacia un nuevo tipo de buque, el crucero protegido, cuyo primer ejemplar, el *Esmeralda*, fue construido para Chile durante la guerra. El *Arturo Prat* generó el interés del gobierno chino, el cual se hallaba desarrollando un programa de adquisiciones navales para hacer frente al creciente armamentismo japonés, encargando la construcción de dos buques idénticos, los mismos que con los nom-

9 Reed, Edward. (Sheerness, 1830 – Londres, 1906). Arquitecto naval británico. En su juventud ingresó a la Escuela de Matemáticas y Construcciones Navales de Portsmouth. En 1860 Reed se desempeñó como Secretario del Instituto de Arquitectos Navales y en 1863, a los 33 años de edad, fue designado Constructor Principal. A lo largo de su desempeño en el cargo, introdujo una serie de innovaciones en el diseño de buques blindados, las mismas que para la época resultaron ser exitosas. Sin embargo, a raíz de una controversia que sostuvo con otro constructor de buques, el capitán de navío Cowper Coles, Reed renunció al cargo en 1870, puesto que las observaciones que él le hiciera a un blindado diseñado por aquél, no fueron tenidas en cuenta por el Almirantazgo. Posteriormente, Reed entró en el Parlamento, primero como representante de Pembroke (1874-1880) y luego por Cardiff (1880-1895 y 1900-1905). Reed, adicionalmente a su labor parlamentaria, continuó laborando en el campo de las construcciones navales, ya sea como diseñador de buques o como asesor de varias Armadas extranjeras.



bres de *Chao Yung* y *Yang Wei* fueron concluidos en julio de 1881. Con estas ideas y aprobado el diseño propuesto por Rendel y Reed, el 11 de agosto de 1879 se firmó el contrato de construcción del *Arturo Prat* con el astillero W.G. Armstrong y C°. por un monto ascendente a 85.000 libras esterlinas, menos el 5% de descuento que los contructores abonarían al gobierno de Chile al efectuarse el último pago. El precio consideraba el armamento y artillería, y debía ser pagado en tres partes: la primera al firmarse el contrato, la segunda al lanzar al agua el buque y la tercera luego de realizada la prueba oficial. A continuación se efectúa una descripción detallada de su equipamiento y capacidades.

Armamento

El armamento instalado a bordo del *Arturo Prat* era el más moderno de la época y la artillería principal se hallaba compuesta por dos cañones de retrocarga Armstrong de 10 pulgadas de diámetro, que disparaban proyectiles de 400 libras a una distancia máxima de 7.300 metros, con una energía suficiente para atravesar planchas de 16 pulgadas. Estos cañones, eran considerados como los de mayor poder de fuego existentes en una nave de guerra, a excepción de la que montaban los acorazados italianos *Duilio* y *Dandolo* y el acorazado británico HMS *Inflexible*[10]

Ambas piezas se hallaban dentro de dos torres sin blindar, montadas sobre cureñas hidráulicas de pivote central, situadas en cada extremo del buque, en posición de caza y retirada y teniendo cada una un campo de tiro de 184°, con lo que el buque estaba en capacidad de batir blancos hacia proa y popa así como por ambas bandas simultáneamente, sin necesidad de tener que variar su rumbo. Para la ronza, las piezas podían ser operadas con el sistema hidráulico o en modo manual.

Al diseñar la ubicación de los cañones se consideró estuvieran ambos bien apartados, lo que le permitiría, en caso que uno de ellos fuese impactado, continuar disparando con el otro. Lo cierto es que debido a que el buque ofrecía poco blanco cuando presentaba la proa o la popa, resultaba improbable que una sola granada desmontase las dos a un tiempo.

Contaba además, con una batería secundaria conformada por cuatro cañones de 4,7 pulgadas, destinados a batir buques sin blindar, dos cañones de 9 libras, cuatro ametralladoras Hotchkiss, así como dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis. Adicionalmente, el buque llevaba como arma ofensiva un espolón.

Casco y compartimentaje

En lo referente al casco, era todo de acero, haciéndolo más liviano en comparación a los buques de hierro con la misma eslora. En proa, sobre la cubierta principal y por encima del espolón, el buque llevaba una falsa proa con mamparos verticales y horizontales, destinados

10 Brook, Peter. ob. cit., p. 50.
11 Ibídem.pp

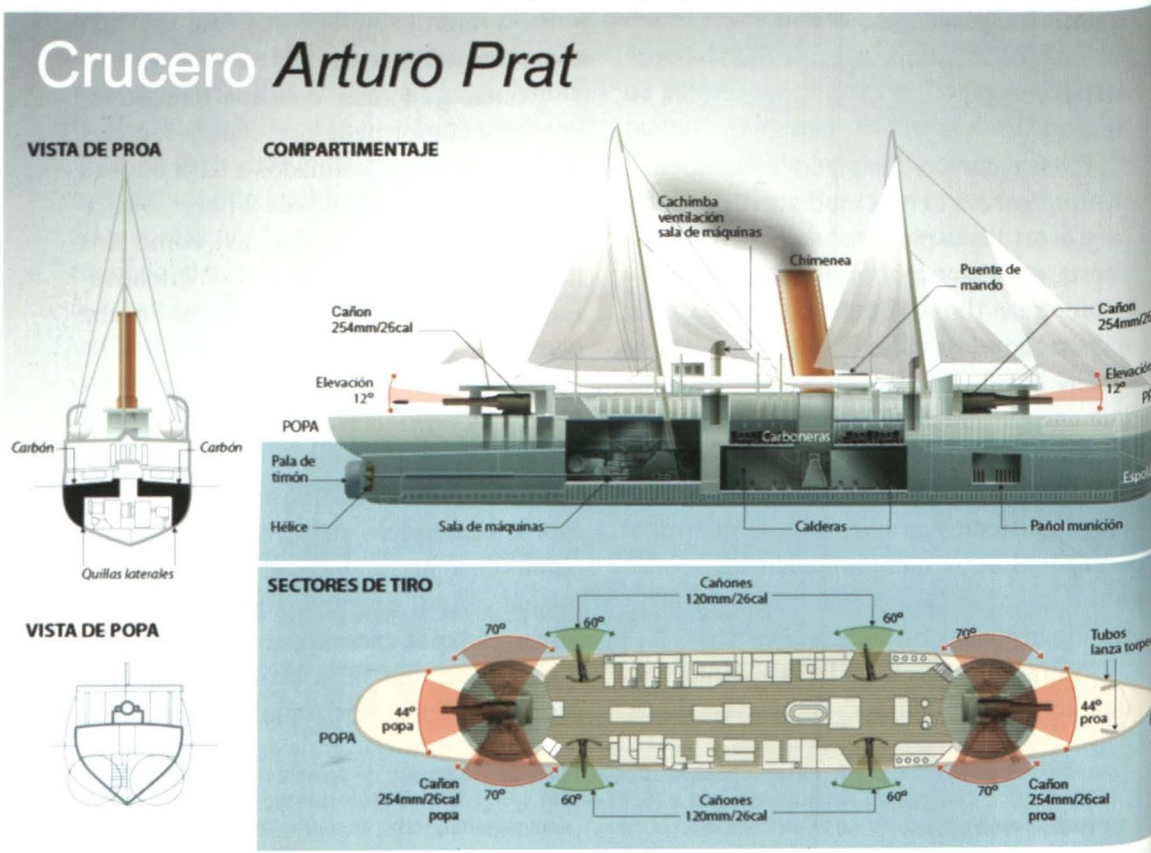


a mejorar sus condiciones y cualidades oceánicas[11], así como para atenuar la fuerza del choque al efectuar una maniobra de espoloneamiento. Todas las aperturas de la cubierta principal, como las escotillas y portas de pasaje, se cerraban por medio de escotillas automáticas.

En el diseño, se sacó el mayor provecho posible de la provisión de carbón que llevaba el buque, empleando los depósitos para dicho combustible como un cinturón protector a la altura de la línea de flotación, con lo que el espacio ocupado por el carbón tenía un espesor aproximado de 4,57m sobre 3,6m de alto, de tal manera que las carboneras mismas actuasen como una especie de capa para amortiguar el impacto de los proyectiles enemigos.

Adicionalmente, disponía de una cubierta longitudinal, completamente estanca y cerrada por escotillas automáticas a la altura de la flotación, de un mamparo vertical situado en el plano diametral, sin apertura alguna, y seis mamparos transversales estancos.

En adición a estas mejoras en cuanto a compartimentaje para mantener la mayor estanqueidad posible, el buque tenía la ventaja de ser relativamente muy pequeño, con la altura de su artillería principal a 2,78m sobre la línea de flotación, ofreciendo muy poco blanco, considerando que por el largo alcance artillero propio y



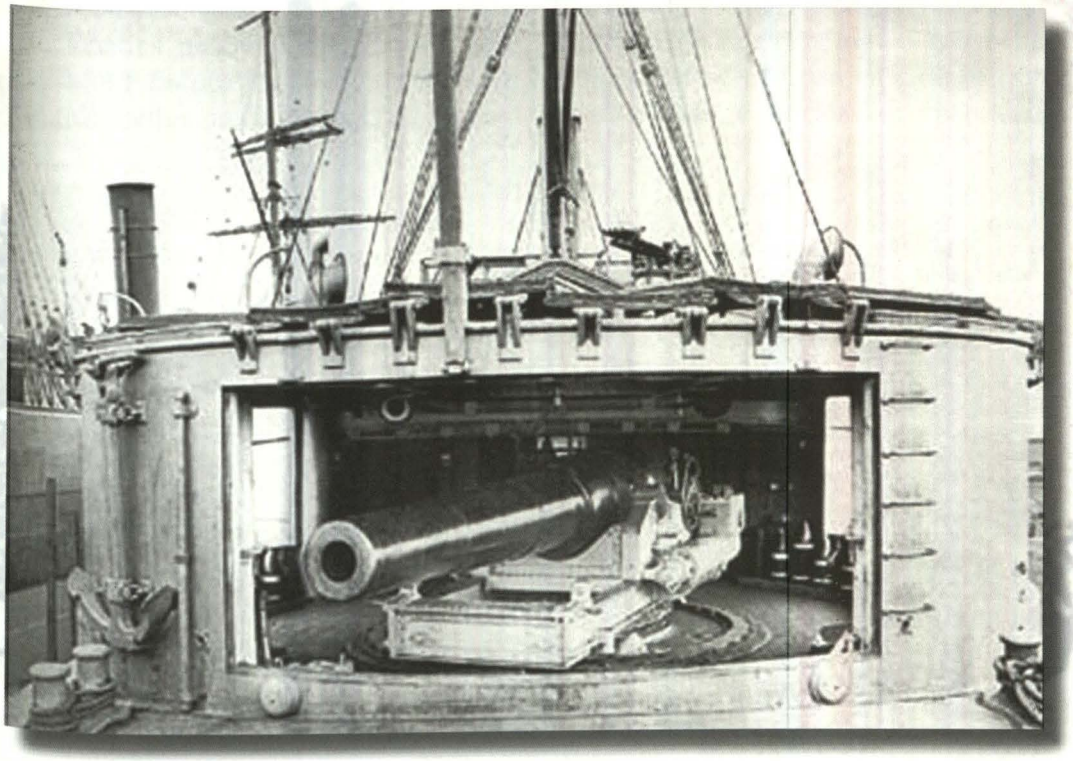


su velocidad superior, podría mantenerse fuera del alcance enemigo.

Planta propulsora

La planta propulsora del *Arturo Prat* se hallaba conformada por una máquina alternativa del tipo compuesto, con cilindros horizontales y dos hélices. Se ubicaba completamente debajo de la línea de flotación y protegida por las carboneras, lo que en caso de combate, las preservaban de ser impactadas por la artillería enemiga. Dicha máquina desarrollaba una fuerza de 2.887 caballos indicados y por diseño podía andar hasta 15½ nudos de velocidad, con capacidad de mantenerla por un periodo de hasta cinco horas, empleando el tiro forzado en sus calderas, característica que facilitaba el escape de la nave ante cualquier adversario y prácticamente era imposible darle alcance. Las calderas, que en número de 4 existían a bordo, eran del tipo cilíndrico de alta presión y también se hallaban bajo cubierta, protegidas por el carbón.

En lo relativo a la autonomía, la provisión de carbón era de 300 toneladas, equivalente a tres días de marcha a toda



Vista desde la proa del crucero chino *Yang Wei*, gemelo del *Arturo Prat*. Se aprecia el cañón de retrocarga Armstrong 254mm, que con sus proyectiles de 400lbs, capaces de perforar corazas de hasta 16 pulgadas, convertían a estos cruceros en las naves de su tipo con mayor poder de fuego de la época. Tanto la torre artillera de proa, como la de popa, contaban con portas rebatibles, a fin de mantenerlas estancas durante navegaciones en mar gruesa. (Newcastle City Library Services)



fuerza, y a 20 días en marcha económica. La autonomía en millas era de aproximadamente 5.380 millas a 8 nudos.

Esta era, pues, la nave imbatible destinada a cazar y destruir al *Huáscar* y a la *Unión*, en la que Chile cifraba sus esperanzas ante la incapacidad de su Escuadra.

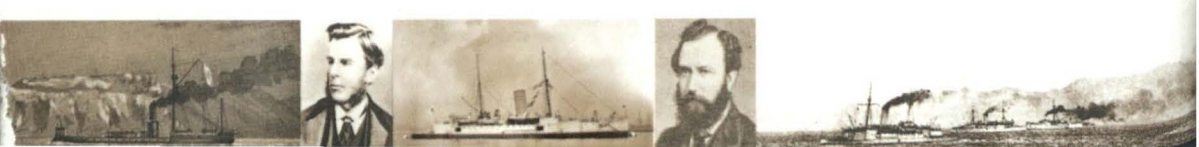
Historial

Luego de definirse el diseño, el 2 de octubre de 1879 la quilla del *Arturo Prat* fue puesta en gradas del Astillero Armstrong en Low Walker, correspondiendo su construcción al proyecto Nº 339 del astillero en mención. Nada haría imaginar en esos momentos, que tan solo seis días después, el buque al que estaba destinado a dar caza, el monitor peruano *Huáscar*, sería capturado por la escuadra chilena frente a Punta Angamos, en combate desigual.

La pérdida del *Huáscar* dejó a la Armada chilena con el balance del poder naval a su favor por el resto de la guerra, no obstante la tenaz lucha que ofrecieron las naves y marinos peruanos en el mar hasta el 15 de enero de 1881. Sin embargo, la construcción del *Arturo Prat* continuó y su lanzamiento al mar se llevó a cabo el 11 de noviembre de 1880, prosiguiendo el proceso de alistamiento de la nave para



Vista por la banda de babor del crucero *Chao Yung*, en gradas. Este buque y el *Yang Wei*, eran gemelos del *Arturo Prat*. Se puede apreciar las portas cerradas en ambas torres de la artillería principal. (Newcastle City Library Services)



comisionarla en el más breve plazo y conducirla hacia costas sudamericanas.

Acerca de la construcción de esta nave en astilleros británicos, es necesario mencionar que vulneraba totalmente la neutralidad que oficialmente declaraban las autoridades británicas frente a la guerra que se desarrollaba entre Perú y Chile. Esta sería una de las numerosas operaciones comerciales que la Casa Armstrong, así como otros fabricantes de material naval y militar británicos, realizaron con Chile durante la guerra.

La construcción del *Arturo Prat* fue un asunto que no tardó mucho en hacerse conocido, y ello lo fue también para algunos funcionarios peruanos que habían sido enviados a Europa para lograr la adquisición de buques de guerra, con los fondos obtenidos en las erogaciones populares y colectas públicas efectuadas en el Perú durante 1879. Este fue el caso del ministro peruano en Paris Toribio Sanz[12] y del capitán de navío Alejandro Muñoz[13], quienes se hallaban a cargo de la construcción de manera secreta de dos buques tipo crucero, bautizados *Sócrates* y *Diógenes*, en los astilleros Howaldt en Kiel, Alemania. La construcción de un buque para Chile en astilleros británicos la pudo conocer el capitán de navío Alejandro Muñoz en octubre de 1880, en ocasión de un viaje efectuado a Newcastle con la finalidad de supervisar uno de los cuatro cañones que el Perú gestionaba comprar a la Casa Armstrong para montarlos a bordo de los buques que se hallaban en construcción en Alemania. Conocida tan importante

12 De Toribio Sanz, quien había sido nombrado por el Dictador Piérola mediante un Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1879 como Agente Financiero del Perú en Europa, reemplazando también a Carlos Pividal como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña, se conoce muy poco. Por una comunicación suya a Pividal, se sabe que lo relevó probablemente en los primeros días de febrero de 1880. Su nombramiento como agente financiero del Perú, implicó la cancelación de todos los poderes conferidos a todos los comisionados y agentes nombrados durante el Gobierno del General Prado, asumiendo la tarea que se hallaban desempeñando en Europa el doctor Francisco Rosas y Juan Mariano Goyeneche, a quienes por encargo del Dictador, con fecha 31 de diciembre de 1879 se les comunicó del hecho. Sanz, que al parecer tenía bastante vinculación con Piérola, fue quien se hizo cargo de la coordinación de la construcción de los cruceros *Sócrates* y *Diógenes*, reemplazando en dicha función, a Julio Pflucker y Rico.

13 Muñoz Sologuren, Alejandro Guillermo (Lima 1835- Middlesex 7/3/1883). Hijo del coronel Alejandro G. Muñoz y de Paula Sologuren. Fue admitido como guardiamarina en noviembre de 1849, y embarcado en el *Rímac*. En diciembre de 1850 pasó a servir en la fragata francesa *Algerie* y en la corbeta *Serieuse*, viajando a Oceanía, Brasil y Europa. En 1852 arribó a Londres a completar la dotación de la fragata *Amazonas*. Se halló a bordo del *Gamarra* durante la campaña sobre Cobija. 2° comandante del *Ucayali* hasta 1855. Dado de baja después de la batalla de La Palma se dedicó a navegar en buques mercantes,viajando a Inglaterra a bordo de la fragata *Villa de Pisco*. A su regreso se unió a la revolución del general Vivanco en 1857. Como comandante del bergantín *Guise* hizo la campaña contra el Ecuador en 1859. Fue también comandante del *Lerzundi*, vapor *Callao*, *Tumbes* y *Apurímac*. Participó en el combate del 2 de mayo en las baterías Santa Rosa y Torre de la Merced. Comandante del *Huáscar* en 1866. En 1872 fue enviado a Inglaterra como jefe de la comisión de construcción de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. Permaneció en Europa como cónsul del Perú en el Havre desde 1875 y durante la guerra cumplió diversas comisiones para la adquisición de elementos navales. En 1883 hallándose en Inglaterra, puso fin a su vida en circunstancias desconocidas. Tenía el grado de capitán de navío efectivo desde 1865. Estuvo casado con Manuela Suárez y después con Elizabeth Numil. (Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999, pp.134-135).



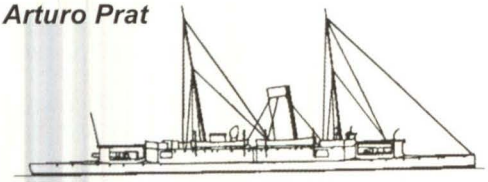
información, el 16 del mismo mes, José Jara Almonte, ministro plenipotenciario a cargo de la legación del Perú en Londres, informaba al Secretario de Relaciones Exteriores en el Perú, acerca del tema, adjuntando una descripción detallada del buque[14]. Posteriormente, siguiendo instrucciones desde Lima, Toribio Sanz viajó a Londres en enero de 1881, con la finalidad de presentar una nota de protesta ante la Foreign Office, en la que denunciaba la construcción del crucero *Prat* para Chile en el astillero Armstrong[15]. Esta gestión, en vista de la neutralidad declarada por parte del Gobierno británico, tuvo los resultados esperados, puesto que se dispuso su permanencia allí hasta que la guerra concluyese.

A pesar de lo anterior, el proceso de alistamiento del *Arturo Prat* continuó, y su construcción pronto fue un tema conocido en el Perú de manera más abierta. Precisamente, uno de los diarios editados por las autoridades chilenas durante la ocupación de Lima, *La Actualidad*, dio a conocer la construcción del *Arturo Prat* en su edición del 4 de marzo de 1881, mencionando algunos detalles referidos a su artillería y a las pruebas que se efectuaban con las hélices destinadas a propulsar dicha nave, con el propósito de "darle más andar al buque". Luego, en el mismo artículo se mencionaba que en pruebas, el *Arturo Prat* había andado a razón de 15 a 15 ½ millas en un recorrido de 16 millas.

Tres meses después, el 12 de julio de 1881, otro diario chileno publicado en Lima, *La Situación*, daba a conocer que el capitán de navío Carlos Condell, había renunciado al mando del *Huáscar* y que había sido mandado por el gobierno de su país a Europa, para hacerse cargo de la *"cañonera conmemorativa del ilustre Prat, i conducirla a Chile, tan pronto como las circunstancias lo permitan"*.

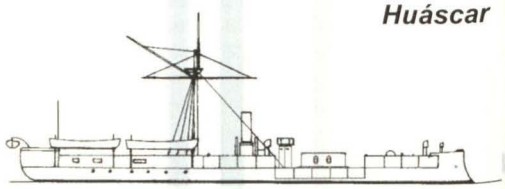
La construcción del *Arturo Prat* también tuvo difusión en los medios británi-

Arturo Prat



Características
Despalazamiento: 1.380 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong retrocarga 10",400 lbs c/u, capaces de perforar 16"
Alcance: 7.300 metros
-4 cañones de retrocarga de 4"
-2 cañones 9 lbs
-2 ametralladoras Hotchkiss
-Tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead
Blindaje: ninguno.
Velocidad: 15½ nudos

Huáscar



Características
Despalazamiento: 1.100 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong avancarga 10",300 lbs c/u, capaces de perforar hasta 9"
Alcance: 2.300 metros
-2 cañones de avancarga de 40 lbs
-1 cañón de 12 lbs
-1 amtralladora Gatling
Blindaje: 5" costados, 5½ torre, 3 puesto mando
Velocidad: 11 nudos

Cuadro comparativo de las características principales del *Arturo Prat* y del *Huáscar*

14 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (AMRREE).
15 AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C. Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker y Rico de fecha 22 enero 1881, ff. 47-49.



cos, con motivo de sus pruebas en la mar. Al respecto, el diario londinense *Times*, en su edición del 26 de julio, brindaba un recuento de las pruebas de máquinas y artillería, comentando favorablemente acerca de su maniobrabilidad, pues el buque navegando a máxima velocidad podía detener su marcha en una eslora y media con las máquinas en marcha atrás, teniendo capacidad, además, de virar en redondo sobre su propia eslora maniobrando con sus máquinas[16].

Como se ha visto, no obstante su detención en aguas británicas, el proceso para culminar al *Arturo Prat* continuaba, y esta actitud respondía quizás, a la creencia que con la capital del Perú ocupada, y controlando su litoral, el fin de la guerra sería un asunto a ser resuelto en pocos meses. Sin embargo, la heroica resistencia y la voluntad de luchar hasta las últimas consecuencias del ejército al mando de Cáceres, prolongaría la guerra en las serranías peruanas más allá de lo que alguien podría haber imaginado a mediados de 1881.

Y en lo que al *Arturo Prat* refiere, si en 1881, con la designación de Condell para comandarlo se tenía en mente disponer pronto del buque, lo que ocurría en territorio peruano distaba mucho en ser lo que se esperaba en torno a un pronto final de la guerra. La contienda se extendió dos años más, y mantener al crucero prácticamente inmovilizado, se convirtió en una situación problemática, por los gastos in-

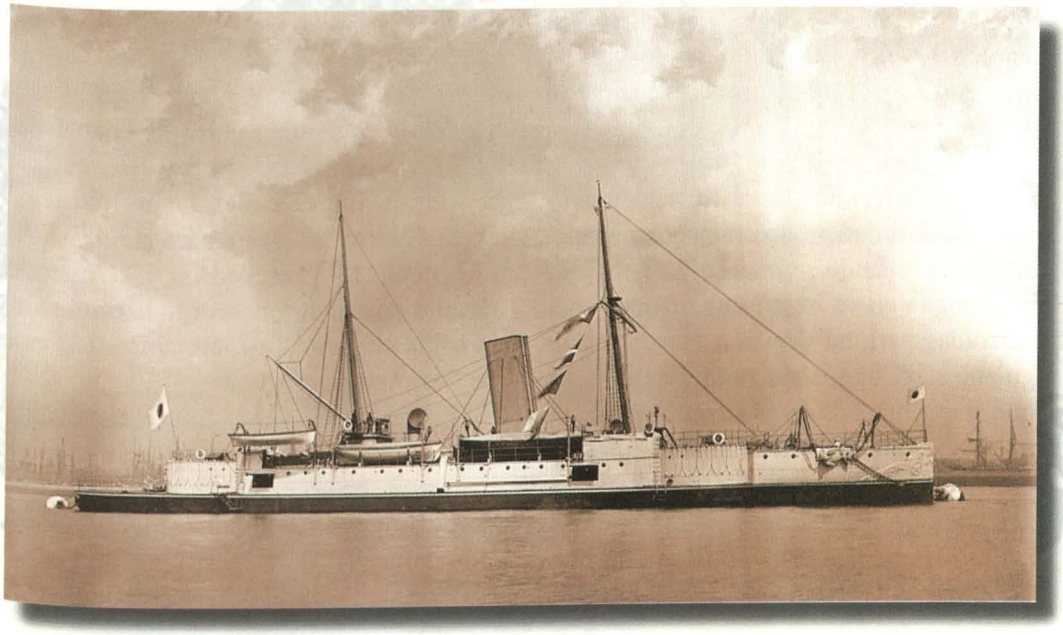


Foto que muestra al *Arturo Prat*, luego de ser vendido al Japón, ya con el nombre de *Tsukushi*
(Newcastle City Library Services)

16 Brook, Peter. ob.cit., p. 50



necesarios que ocasionaba, considerando que el propósito para el cual fue construido ya había cesado, y porque el Perú ya no representaba ninguna amenaza en el mar. En tal sentido, la incorporación del *Arturo Prat* dejó de ser una prioridad, y llegado el año 1883, ante el interés del Japón en su adquisición, el Gobierno de Chile dispuso que el Ministerio de Marina evaluase tal oferta en función a la utilidad que el buque pudiese tener en aquellos momentos para su armada.

Con las instrucciones del caso, el 17 de febrero de 1883 el Ministro de Marina Carlos Castleton presidió una junta de oficiales en Valparaíso, en la cual participaron el capitán de navío Juan La Torre, comandante en jefe de la Escuadra, el capitán de navío Óscar Viel, mayor general del departamento, el capitán de fragata Ramón Vidal, y el jefe de la sección del ministerio. Durante la reunión, se sometió a opinión de los convocados la ventaja o desventaja de vender al *Arturo Prat*, habiéndose determinado de manera unánime la conveniencia de efectuar su venta, siempre y cuando se mandase a construir otro buque en su lugar. Las razones consideradas para tal decisión fueron las siguientes: el buque no podría salir hasta que fuera firmada la paz con el Perú; ya se estaba construyendo un nuevo buque para su Escuadra; y, para el momento, se consideraba que el buque no era apropiado para el servicio en costas chilenas, por su solidez, ubicación de la artillería, y lo dispendioso que era su andar por estar subordinado al vapor[17].

Luego, el Gobierno chileno comunicó la decisión a Alberto Blest Gana, quien a su vez encomendó dicha tarea al arquitecto Edward J. Reed, el que acusó recibo del encargo mediante un documento fechado 21 de mayo de 1883[18]. Reed, con la autorización de las autoridades chilenas, entabló contacto con las del Japón, logrando confirmar su interés, informando de inmediato a Blest el 7 de octubre del mismo año. Finalmente, una comisión naval japonesa, al mando del Almirante Ito concretó la adquisición del *Arturo Prat* el 16 de junio de 1883, a un costo de 80.000 libras esterlinas, precio similar al pagado por Chile para su construcción. El buque fue rebautizado *Tsukushi* y luego de un corto periodo de reacondicionamiento, zarpó hacia su nueva patria.

El *Tsukushi*, durante su servicio en la Marina Imperial del Japón, participó en la Guerra Sino-japonesa de 1894-95, integrando el 4° escuadrón y las fuerzas navales que tuvieron a cargo la captura de la bahía china de Ta-Lien, ubicada al este de Port Arthur.

En el año 1898 fue reclasificado como cañonero y se le dotó de nuevo armamento, consistente en un montaje de 76mm, dos de 47mm, dos ametralladoras

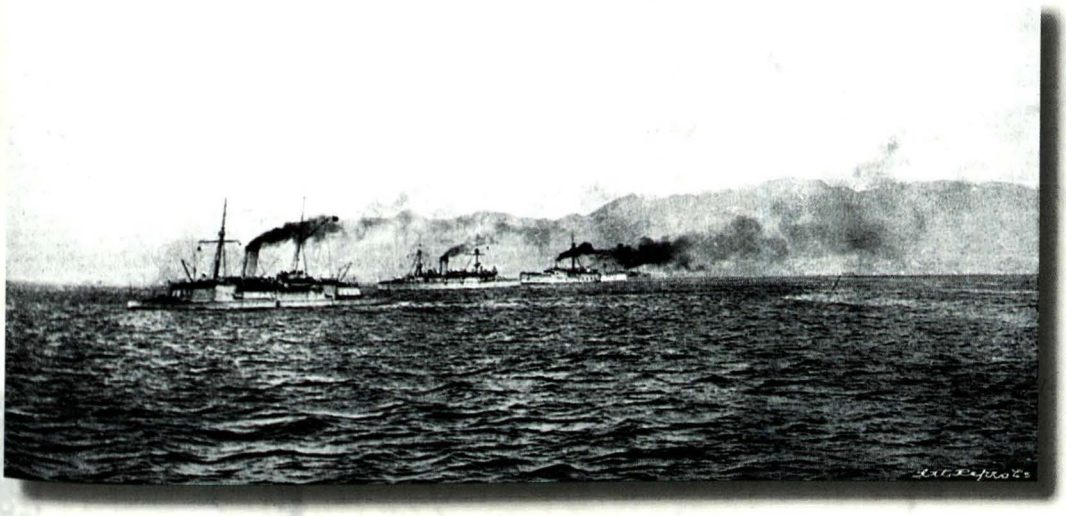
17 ANC. Serie Ministerio de Marina. Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Acta de fecha 17 febrero 1883. s/n. Legajo N° 369.

18 ANC.Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2° serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Carta de Sir Edward J. Reed al Ministro Plenipotenciario de Chile en Paris. 21 de mayo 1883. s/n. Legajo 159.



y dos tubos lanzatorpedos de 18". En la Guerra Ruso-japonesa, el *Tsukushi* desempeñó un papel importante en la captura de las posiciones rusas en Nanshan, gracias a haber silenciado con su artillería a las baterías de costa enemigas, siendo destinado posteriormente a patrullar en las afueras de Newchwang. Durante la batalla de Tsushima, debido a que fue destinado a la 7º División del 3º Escuadrón a órdenes del almirante Yamada, cuya misión fue la de permanecer en la retaguardia, no tomó parte activa en las acciones.

El 25 de mayo de 1906 fue destinado a servir como buque de instrucción en el puerto de Kure, y finalmente fue retirado del servicio en el año 1910.



Crucero japonés *Tsukushi* (ex *Arturo Prat*), navegando con buques de la Escuadra japonesa.
(reproducido de Jane, Fred. *The Imperial Japanese Navy*)



Crucero *Arturo Prat*

DATOS DE CONSTRUCCION Y SERVICIO

Nombre	Constructor	Inicio const.	Lanzamiento	Completado	Venta al Japón	Baja
Arturo Prat (luego Tsukushi)	Armstrong Low Walter Yard, Elswick-on-Tyne.	2 octubre 1879	11 agosto 1880	11 noviembre 1880	16 junio 1883	1910

VISTA DE PERFIL Y DE LA CUBIERTA PRINCIPAL

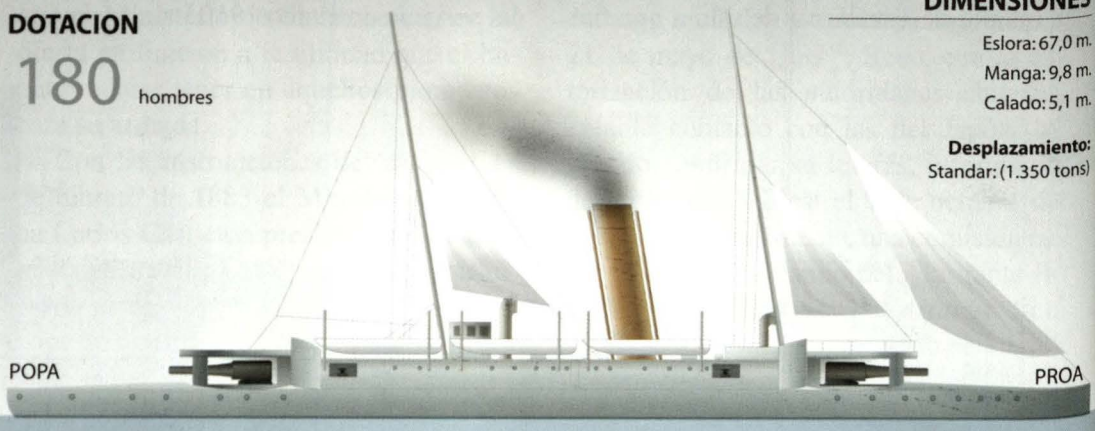
DOTACION

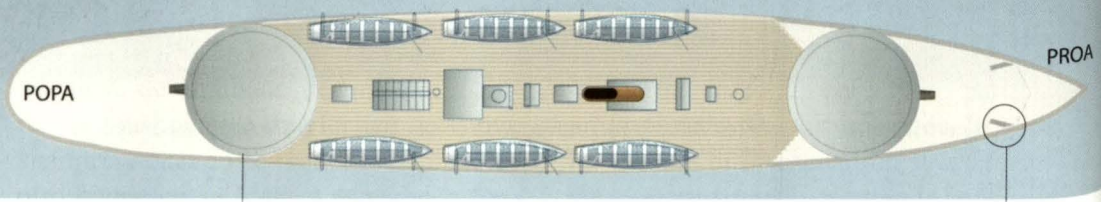
180 hombres

DIMENSIONES

Eslora: 67,0 m.
Manga: 9,8 m.
Calado: 5,1 m.

Desplazamiento:
Standar: (1.350 tons)





ARMAMENTO*

Dos cañones de 250mm/26 cal. Armstrongs de retrocarga montados en cureñas hidráulicas.

Cuatro cañones de 120 mm/26 cal. en montajes simples ubicados en ambas bandas.

Dos cañones de 9lbs.

Cuatro ametralladoras Hotchkiss.

Dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis

PROPULSION

- Dos máquinas alternativas tipo compound R & W Hawtorn. Cuatro calderas de tipo cilíndrico.
- POTENCIA: **2.280 H.P.**
- VELOCIDAD: **15,5** nudos
- COMBUSTIBLE: Carbón **250** tons. (normal); **300** tons. (max.).
- AUTONOMIA: **5.380** millas a 8 nudos; **2.887** millas a 16.5 nudos.

* Los dos cañones armstrong de 10", disparaban proyectiles de 400 lbs con una carga impelente de 180 lbs la que le brindaba una velocidad inicial al proyectil de 1837 pies por segundo. Con una carga de 140 lbs los proyectiles salían con 1700 pies por segundos. Para cada cañon, existian a bordo de 34 proyectiles explosivos de hierro, 10 del tipo metralla (Shrapnel), 36 explosivos acerados, 14 proyectiles sólidos acerados y 6 proyectiles con metralla tipo "case shot". A esto se sumaban 50 cargas impelentes para proyectiles acerados de 180 lbs y 50 cargas impelentes normales de 140 lbs. Para los montajes de 40 lbs se contaba con 12 proyectiles explosivos de hierro, 30 de segmentación, 30 de metralla tipo shrapnel y 10 de metralla tipo "case shell".

Bibliografía

Libros y revistas

Amayo, Enrique, *La política británica en la Guerra del Pacífico*, Lima, Editorial Horizonte, 1998

Anderson, Richard, "The Rendel Gunboats", en: *Warship International* Nº 1, 1976, pp. 49-78.

Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, t. III. 1972.

Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955.

Brown, David. *Warrior to Dreadnought. Warship Development 1860-1905*, Londres Chatham Publishing, 1997.

Brook, Peter, *Warships for Export*, Londres World Ship Society, 1999.

Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de oficiales de Marina, 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999.

Fuenzalida Bade, Rodrigo. *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, Valparaíso, Armada de Chile, 1985.

Gardiner, Robert Ed., *Conway's all the World Fighting Ships 1860-1905*, Londres, Conway Maritime Press, 1979

Jane, Fred, *The Imperial Japanese Navy*, Londres, W. Thacker & Co., 1904.

Jentschura, H. y otros, *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, Londres, Arms & Armour Press, 1977.

Thauby García, Fernando, *"La Guerra Ruso-Japonesa"* en: *Revista de Marina*. Armada de Chile, Ed. Jul. Ago. 1991, pp. 398-420.

Fuentes Documentales

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores- Perú (AMRREE)
Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra Legajo 5-17-C
Comisión especial Pflucker, asunto construcción vapores *Diógenes* y *Sócrates*, 1884

- Comunicaciones reservadas referentes a adquisición de buques (Toribio Sanz) 191 folios - Contratos sobre construcción de buques.

Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC)
Serie Ministerio de Marina.

- Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Legajo Nº 369.

Serie Ministerio de Relaciones Exteriores.

- Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Legajo 159.

De Internet:

Sidoli, Osvaldo, *Los cañoneros tipo "Rendel"*.
En Internet: histarmar.com.ar/InfGral/CanionerosRendel.htm

Arqueología Marítima y Subacuática en el Perú

Situación y perspectivas



JOSÉ HUDTWALCKER MORÁN
CARLOS AUSEJO CASTILLO
PIERO GUARISCO CANSECO

Cuando hablamos de arqueología marítima y subacuática, viene a nuestra mente una serie de historias relacionadas con galeones de la Corona Española sumergidos en los océanos, conteniendo cargamentos de oro y plata provenientes de los tributos de las colonias en América. También pensamos en restos de ciudades antiguas hoy sumergidas en el mar o en lagos, llegando incluso a historias tan espléndidas como fantásticas o poco reales, como la historia de la Atlántida.

Los medios de comunicación, escritos y televisivos, difunden temas de arqueología marítima y subacuática, creciendo cada vez más el interés por el conocimiento de los temas de esta disciplina científica.

En ese contexto, nos preguntamos si el Perú, famoso principalmente por su extraordinario patrimonio arqueológico, cuenta también con un patrimonio cultural sumergido de la misma trascendencia e importancia como lo tienen otros países. ¿Están los arqueólogos peruanos capacitados, se contará con la tecnología y recursos para investigar nuestro patrimonio cultural subacuático? ¿Cuál es la perspectiva de la arqueología marítima y subacuática, como disciplina científica y alternativa para el desarrollo de nuestro país?

GENERALIDADES

La Arqueología y su ámbito de estudio

La arqueología trata de entender las transformaciones de las sociedades pretéritas con la finalidad de comprender y dar una interpretación de lo que sucedió en un determinado espacio y tiempo de la historia del hombre. Consideramos que es la disciplina que cuenta con la mejor metodología de registro y análisis de las evidencias materiales (cultura material) de los pueblos a lo largo de su historia.

Como ciencia social se interesa en el conocimiento del hombre de manera integral, por los diferentes temas que aborda puede ser clasificada en distintas variantes. Los arqueólogos que investigan temas del ámbito marítimos son considerados científicos en arqueología marítima y subacuática.

El ámbito marítimo comprende los espacios geográficos relacionados con el mar y las aguas interiores (que incluyen ríos, lagos y lagunas) de los países del mundo. Por extensión, el término también se aplica para las zonas de embalses, como es el caso de las grandes represas.

Debido a que los arqueólogos trabajamos con el patrimonio cultural de las naciones, podemos afirmar que la arqueología tiene un rol trascendental en la puesta en valor del patrimonio cultural de los pueblos.

El Patrimonio Cultural de la Nación y el Patrimonio Cultural Subacuático

De acuerdo a Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28296) en su Título Preliminar Artículo II, encontramos la siguiente definición:

> *Se entiende por bien integrante del Patrimonio Cultural de la Nación toda manifestación del quehacer humano –material o inmaterial- que por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico, militar, social, antropológico, tradicional, religioso, etnológico, científico, tecnológico o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre el que exista la presunción legal de serlo. Dichos bienes tienen la condición de propiedad pública o privada con las limitaciones que establece la presente ley.*

Los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación se clasifican en bienes Materiales e Inmateriales (Título I, Artículo 1 de la Ley 28296). Para el presente artículo, sólo nos referiremos a los Bienes Materiales, por ser la clase de bienes con los que trabajamos los arqueólogos.

La Ley referida nos introduce al concepto de Patrimonio Cultural Subacuático, al señalar que los bienes inmuebles y muebles que se encuentren sumergidos en los espacios acuáticos del territorio nacional son bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación.

El concepto de patrimonio cultural subacuático está desarrollado en el Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, en el Capítulo 7, Artículo 71

La condición para que un bien integrante del Patrimonio Cultural de la Nación reciba la calificación de Patrimonio Cultural Subacuático, es que dicho bien (inmueble o mueble) se encuentre parcial o totalmente sumergido, de forma periódica o continua en los espacios acuáticos del territorio peruano, durante por lo menos 50 años. Los cables, tuberías e instalaciones ubicados en el fondo del mar y todavía en uso no son considerados como Patrimonio Cultural Subacuático.

En el Perú contamos con un buen marco legal para la defensa y protección del Patrimonio Cultural de la Nación (Tabla 1), pero existen algunos puntos con los que discrepamos. Pensamos que no deben ser considerados los bienes paleontológicos o naturales –zoológicos, botánicos, minerales- como pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación, salvo que hayan sido recuperados en contextos arqueológicos o históricos. Asimismo, considerar un tiempo de 50 años para el caso de los bienes del Patrimonio Cultural Subacuático es un tiempo poco prudente, a diferencia de otras normativas, como el caso de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO (Tabla 2), que establece una antigüedad no menor de 100 años y en donde también consideran el contexto arqueológico y natural del patrimonio cultural sumergido. Al presente, el Perú no ha suscrito la Convención de la UNESCO.

De los entes rectores de la gestión de

los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, el Instituto Nacional de Cultura (INC) tiene el rol protagónico en el registro de los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Es la única institución que en nombre del Estado autoriza la ejecución de trabajos con el Patrimonio Cultural de la Nación.

La normatividad establece que la Marina de Guerra del Perú debe colaborar con el INC en la defensa y protección del Patrimonio Cultural Subacuático peruano.

Consideramos que no debe ser sólo labor de algunas instituciones la defensa y protección del patrimonio cultural, toda la sociedad en su conjunto y sus instituciones representativas (por ejemplo, los Gobiernos Regionales y las autoridades locales) debemos involucrarnos en la defensa, protección, conservación y difusión de nuestro patrimonio.

Asimismo, tampoco debemos considerar de manera aislada al patrimonio cultural de su entorno natural, el medio ambiente y nuestras riquezas naturales constituyen una realidad integrada con el patrimonio cultural, conformando un binomio inseparable. Con respecto a los bienes con valor paleontológico, biológico o mineral, deberían ser considerados como una categoría dentro de los bienes pertenecientes al Patrimonio Natural de la Nación. El Perú posee un extraordinario patrimonio cultural y natural, que debe ser gestionado con una visión integradora y con proyección al futuro, en tal sentido, la inversión en investigación y desarrollo de nuestro patrimonio cultural y natural debe ser un objetivo estratégico nacional.

ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA Y SUBACUÁTICA

Concepto y Modalidades

La arqueología marítima se dedica al estudio del hombre y de la sociedad en su relación con el ámbito marítimo. Como disciplina arqueológica se basa en los mismos principios que rigen la disciplina en el ámbito terrestre. A diferencia de los proyectos de arqueología clásica, por lo general, los proyectos de arqueología marítima demandan mayor cantidad de recursos logísticos, principalmente porque se realizan en ambientes acuáticos sumergidos. Asimismo, requieren de un mayor esfuerzo físico y psicológico del profesional que participa en una investigación arqueológica en ambientes sumergidos, debido a que necesita de una fuente alterna de oxígeno y protección física para poder desenvolverse en un medio ambiente distinto al suyo, como lo es el medio acuático. La arqueología marítima engloba una serie de variantes, entre las que tenemos la arqueología subacuática, submarina, náutica, naval, entre otras. La arqueología subacuática emplea la prospección, relevamientos, excavación y recuperación de materiales culturales y puede ser practicada en ambientes de océanos, mares, ríos, lagos, lagunas, entornos anegados y todo tipo de cuencas de agua, tanto naturales como culturales.

Las investigaciones en arqueología marítima y subacuática comprenden tres modalidades: investigación netamente por interés científico, con fines de evaluación arqueológica y por situaciones de emergencia.

Metodología de investigación y logística de los proyectos de arqueología marítima y subacuática

La metodología de investigación en los proyectos de arqueología marítima y subacuática es la misma que para la arqueología clásica, consiste en los reconocimientos arqueológicos o prospección y las excavaciones arqueológicas.

La prospección arqueológica subacuática consiste en el reconocimiento sistemático de los espacios sumergidos, es la herramienta metodológica básica de todo trabajo arqueológico. Gracias a los equipos autónomos de buceo (SCUBA), el panorama para realizar prospecciones arqueológicas subacuáticas se facilita notablemente, principalmente para la exploración y registro sistemático de los pecios o hallazgos sumergidos de los cuales se tiene la ubicación. Dentro de las recomendaciones establecidas por la UNESCO al realizar las investigaciones arqueológicas subacuáticas es llevar a cabo prospecciones con buceos de bajo impacto o buceo no intrusivo, con el objeto de preservar de la mejor forma el patrimonio cultural sumergido.

Gracias a la tecnología desarrollada en las últimas décadas del siglo XX, se pueden buscar objetos sumergidos sin necesidad de bucear grandes extensiones de mar o lagos. Los instrumentos más utilizados para las búsquedas subacuáticas son el sonar, el magnetómetro, la ecosonda, los instrumentos de posicionamiento global (GPS) y el vehículo operado a distancia (ROV).Con respecto al registro de los objetos sumergidos existen implementos de dibujo, fotografía y video adecuados al ambiente acuático, por lo que ya no existe impedimento para escribir, medir, dibujar, fotografiar y filmar bajo el agua.

La logística de los proyectos de arqueología marítima y subacuática dependerá de los objetivos de los mismos, así como de las diferentes condiciones geo-



Registro arqueológico subacuático. Prospección subacuática en caleta Paraíso, Isla San Lorenzo.

gráficas de los espacios sumergidos donde se encuentra el patrimonio cultural, entre los que tenemos la profundidad, la visibilidad, la temperatura del agua y la altitud sobre el nivel del mar. En cuanto al equipo personal para el arqueólogo que practica la disciplina subacuática, éste se constituye en fuente vital para la supervivencia en el medio acuático.

El Profesional en arqueología subacuática

El arqueólogo no sólo debe contar con una sólida formación profesional y ética, además debe estar capacitado y acreditado para bucear. Dos aspectos que deben ser tomados en cuenta: 1) ningún buzo por más experto que sea reemplazará el trabajo de un arqueólogo y 2) la tecnología no está por encima del investigador. Los buzos expertos brindan sus servicios profesionales asistiendo a los arqueólogos en las tareas de buceo, así como en la salud y seguridad del equipo participante. Los instrumentos empleados durante la investigación proporcionan las herramientas de soporte tecnológico.

En el Perú la formación profesional de los arqueólogos tiene un sesgo muy marcado hacia la etapa prehispánica y no existen escuelas para la formación de arqueólogos subacuáticos. Si bien las universidades peruanas no cuentan con la especialidad de arqueología marítima, en nuestro país sí existen profesionales dedicados a investigaciones de temas de arqueología marítima, enfocados al estudio de las culturas prehispánicas de nuestro litoral.

En el Perú, sólo contamos con muy pocos arqueólogos capacitados y acreditados para ejercer la arqueología subacuática. Esta realidad se contrasta con la gran cantidad de buzos aventureros, quienes de manera inescrupulosa incursionan en el campo de los arqueólogos subacuáticos, ocasionando la alteración y depredación del patrimonio cultural sumergido.

Muy importante en los proyectos de arqueología subacuática es el relativo a la seguridad y la salud de los integrantes del equipo científico y de terceros participando en las investigaciones. Los trabajos en el medio acuático son considerados de alto riesgo, motivo por el que se requiere contratar un seguro contra accidentes. Previamente a cualquier trabajo de arqueología subacuática, los profesionales deben ser sometidos a exámenes médicos y de laboratorio, con la finalidad de eva-

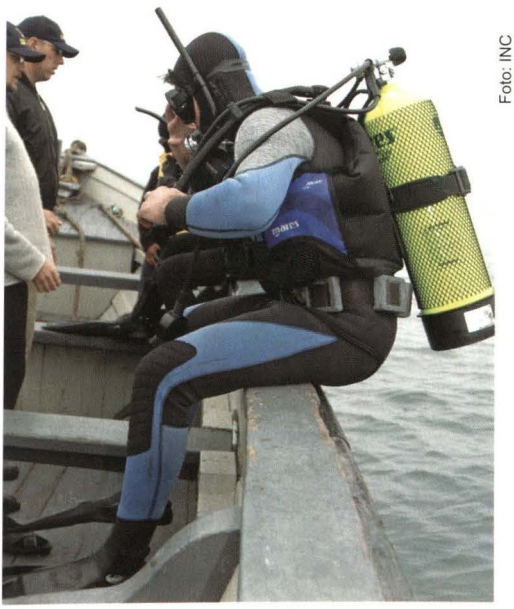


Foto: INC

Equipo SCUBA. Vital para realizar los trabajos subacuáticos. (Prospección subacuática en caleta Paraíso, Isla San Lorenzo)

luar su estado de salud; asimismo, durante los trabajos de campo, se debe estar observando como reacciona el cuerpo durante y después de cada inmersión.

EXPERIENCIAS DE ARQUEOLOGÍA SUBACUÁTICA EN EL PERÚ

Antecedentes

Durante la década de 1990 se dieron algunas experiencias en dos embarcaciones hundidas en nuestras costas, los navíos chilenos *San Martín* y *Covadonga*. Trabajos que no contaron con una adecuada dirección técnica, ocasionando graves perturbaciones en los restos de dichos pecios.

En 1997, la Marina de Guerra del Perú colaboró en la prospección del navío *San Martín*, exploración que estuvo bajo la dirección del especialista argentino Javier García Cano, de la Fundación Albenga. Lamentablemente, no se cuenta con el informe técnico de dichos trabajos, asimismo, se desconoce si dicha prospección contó con la respectiva autorización por parte del Instituto Nacional de Cultura.

En octubre del año 2002 se realizaron exploraciones subacuáticas en el lado peruano del Lago Titicaca por parte de buzos de la Armada Peruana y de la Asociación Pro Marina, descubriendo en algunos sectores del lago restos de estructuras sumergidas, conopas de piedra gigantes en forma de animales y restos de ofrendas cerámicas y animales depositados en su fondo. Al igual que las experiencias anteriores, en esta oportunidad tampoco se contó con la respectiva autorización del INC, ni con la participación de arqueólogos subacuáticos.

Recién a partir del año 2006, con la primera temporada de prospección subacuática de la caleta Paraíso, en el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo auspiciado por la Marina de Guerra, en el Perú no se habían realizado investigaciones de arqueología subacuática en concordancia con la nueva legislación al respecto.

Entre las instituciones peruanas que fomentan la investigación de temas vinculados con nuestra historia marítima y temas de arqueología marítima y subacuática, tenemos al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), a la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y el Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático (IDPCS). La Marina de Guerra del Perú también juega un rol muy importante para el desarrollo de la arqueología marítima y subacuática en nuestro país, como lo explicaremos más adelante.

A continuación presentamos una breve descripción de los proyectos de arqueología subacuática que se vienen realizando desde el año 2006 en nuestro país.

Prospección del perímetro subacuático de Caleta Paraíso en la Isla San Lorenzo/Callao (primera temporada-2006) - Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo

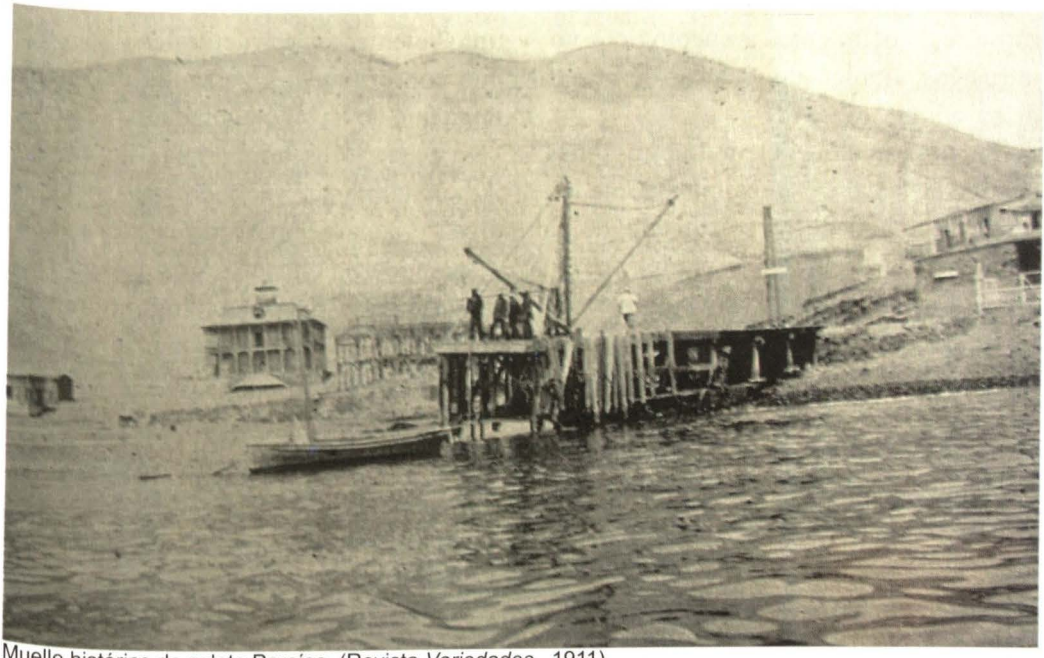
Proyecto aprobado por el INC mediante Resolución Directoral Nacional N° 740/INC (Mayo 2006), la temporada estu-


Vista de la caleta Paraíso. (Revista *Perú Ilustrado*, 1890)

vo bajo la dirección del licenciado Vicente Cortez Billet y contó con la supervisión del INC.

El trabajo de campo fue el resultado de un trabajo en conjunto entre el Instituto Nacional de Cultura, la Marina de Guerra del Perú y el Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático.

Desde el año 2003 la Marina de Guerra del Perú viene promoviendo el Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo, con la finalidad de registrar, estudiar y delimitar los Complejos Arqueológicos e Históricos presentes en su territorio. En el marco del proyecto en mención, los reconocimientos iniciales y la investigación histórica


Muelle histórico de caleta Paraíso. (Revista *Variedades*, 1911)

permitieron recuperar información respecto a la existencia de restos culturales sumergidos en los alrededores de la isla, por lo que en el año 2006 el área de estudio del Proyecto se extendió al perímetro subacuático de la isla. En tal sentido, la investigación arqueológica subacuática forma parte del proyecto de investigación iniciado en el 2003 y permitirá estudiar -con la metodología adecuada- el mencionado perímetro.

En la Caleta Paraíso se ubican las instalaciones de la Estación Naval San Lorenzo. Fue conocida en otro tiempo como Caleta del Dique, debido a que en sus aguas están sumergidos los restos del primer dique flotante peruano, hundido el día 9 de octubre de 1860. Al respecto, la prospección del perímetro subacuático de la Caleta Paraíso se concentró en el área probable del hundimiento. Se realizaron reconocimientos arqueológicos no intrusivos, empleando técnicas de buceo de bajo impacto.

La prospección del perímetro subacuático de la caleta se realizó durante los meses de mayo-agosto, con un total de 12 inmersiones, a cargo de un equipo de tres arqueólogos con experiencia de buceo y tres buzos técnicos debidamente certificados y familiarizados con las técnicas de arqueología subacuática. Se empleó la prospección por transeptos y circular, en ninguno de los dos casos se recolectó material cultural.

El soporte técnico y seguridad durante las inmersiones estuvo a cargo del IDPCS. Los requerimientos logísticos durante el trabajo de campo fueron cubiertos por la Marina de Guerra del Perú y el IDPCS, de acuerdo con sus competencias.

Los principales inconvenientes durante el trabajo de campo lo constituyeron las condiciones del mar, con fuertes corrientes con remolinos, escasa visibilidad, fondo limoso; los mismos que se incrementaron durante la temporada debido a factores metereológicos, que provocaron maretazos y fuertes oleajes. Estos factores provocaron la realización de un menor número de inmersiones con relación a las previstas en el proyecto inicial.

Los resultados de la prospección del perímetro subacuático de la Caleta Paraíso permitieron ubicar e identificar los restos dispersos y en mal estado de conservación del dique flotante hundido en 1860. Se inició el registro de los distintos elementos estructurales y muebles que conforman los vestigios del dique, tarea que no ha sido agotada y que implicará posteriores temporadas de campo. Adicionalmente, se pudo prospectar el área cercana al borde de la playa, donde se pudo reconocer restos del malecón histórico y las bases del antiguo muelle; asimismo, los restos de anclas y pesos artesanales de los siglos XIX y XX.

Consideramos que los resultados de la primera temporada del Proyecto son positivos, porque se cumplieron con los objetivos generales de la investigación y permitió la aplicación de metodologías de campo de la arqueología subacuática por parte de arqueólogos profesionales con la asistencia de buzos técnicos con



Muelle y dársena del Callao (Servicio Aerofotográfico Nacional, 1881)

conocimientos de metodología de registro arqueológico subacuático.

Al presente, la investigación sobre el Dique Flotante continúa en una etapa de estudio de documentos en el Archivo Histórico de la Marina, lo que permitirá en un futuro inmediato plantear nuevas hipótesis de trabajo y continuar con una segunda temporada de reconocimientos arqueológicos no intrusivos en el área de interés.

Evaluación Arqueológica Subacuática para las obras de ampliación del Muelle Sur del Puerto del Callao (2007)

Hatun Qucha EIRL, quien cuenta con la autorización del INC (RDN Nº 1075/ INC. Agosto 2007), viene ejecutando el proyecto de evaluación arqueológica en el área de concesión otorgada por el Gobierno Peruano a la empresa DP World Callao para la construcción y operación del nuevo Terminal de contenedores en el Puerto del Callao.

La evaluación arqueológica incluye zonas en el mar, donde se sabe existen embarcaciones menores sumergidas, el proyecto busca identificar o descartar si se trata de bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación. También se registrará de manera científica los pocos restos visibles y sumergidos de algunos sectores del muelle histórico del Puerto del Callao.

Es la primera experiencia de evaluación arqueológica subacuática que se realiza en nuestro país. La dirección del proyecto está a cargo del Licencia-

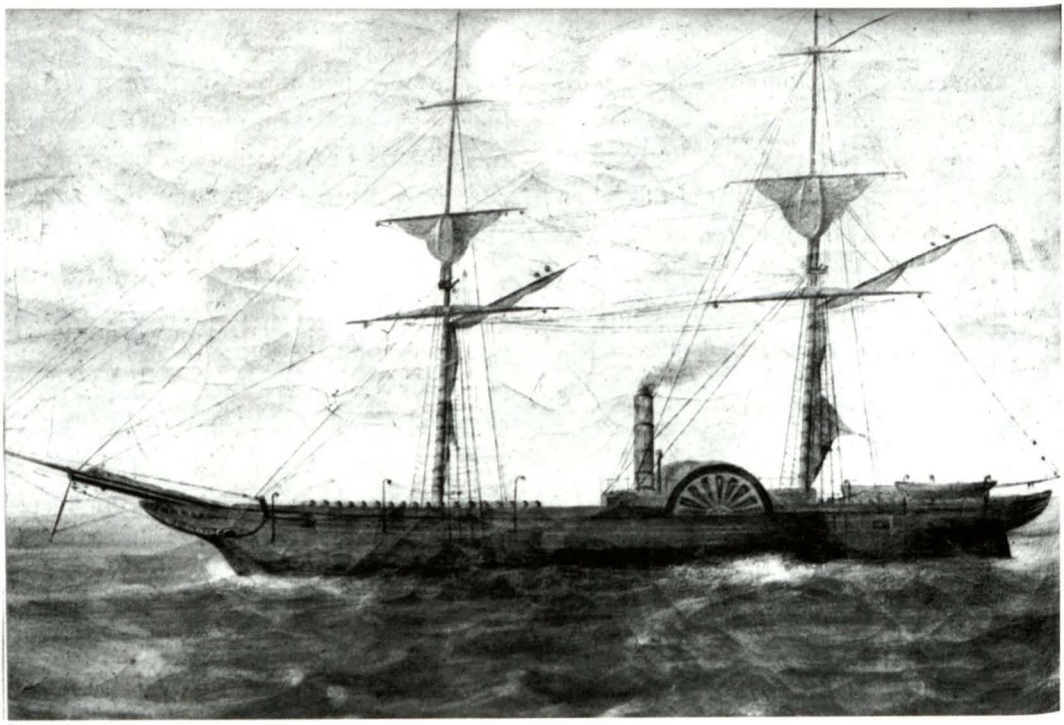
do Carlos Ausejo Castillo (co-autor del presente artículo), con un equipo de trabajo conformado por arqueólogos con experiencia en arqueología subacuática y de buzos profesionales de la empresa Peruvian Divers General Services SRL.

Al presente, el proyecto se encuentra en la etapa de trabajo de campo, realizando los reconocimientos arqueológicos no intrusivos, una vez ubicado cada uno de los elementos sumergidos se procede a realizar su registro arqueológico. Los principales inconvenientes al momento de realizar los reconocimientos subacuáticos son la poquísima visibilidad y la gran cantidad de sedimento que cubren los restos sumergidos en el fondo marino, imposibilitando la observación de los vestigios hundidos.

Vapor de guerra *Rímac*

La Marina de Guerra del Perú, interesada en impulsar la investigación, promoción y protección de nuestro Patrimonio Cultural Subacuático, viene elaborando a través de la Dirección de Intereses Marítimos e Información el proyecto arqueológico Vapor de guerra *Rímac*. El proyecto arqueológico subacuático será presentado al INC para su respectiva aprobación.

Durante el primer gobierno del mariscal Ramón Castilla se tomó la decisión de



Museo Naval del Perú

Vapor de guerra *Rímac*.Patrimonio cultural subacuático que permanece sumergido en Punta San Juan de Marcona (Ica). Proyecto que impulsa la Marina de Guerra

dotar a la Armada Peruana de buques de guerra a vapor, por lo cual se adquirió el vapor *Rímac*. Este buque encalló en Punta San Juan de Marcona (Ica) el 1 de marzo de 1855, perdiéndose totalmente el mismo. Uno de los tripulantes sobrevivientes fue un oficial contador, llamado Ricardo Palma, quien años más tarde se convirtió en nuestro notable escritor costumbrista autor de las *Tradiciones Peruanas*. El valor histórico del vapor de guerra *Rímac* radica en ser la primera embarcación de guerra con propulsión a vapor del Perú; asimismo, sus cañones fueron los primeros cañones bomberos de nuestra Armada.

El proyecto también investigará sobre ingeniería naval (por ejemplo, investigación de las tecnologías de manufactura y propulsión de las embarcaciones de vapor de mediados del siglo XIX) y artillería naval (por ejemplo, el estudio del armamento pesado de época).

En el marco de un proyecto de reconocimiento arqueológico no intrusivo, los objetivos para la primera temporada de investigación serán los siguientes:

1. Registro científico de la mayor cantidad de restos sumergidos y dispersos de una antigua embarcación de guerra (bergantín), correspondiente probablemente con el vapor de guerra *Rímac*. La prospección arqueológica del perímetro subacuático de la playa Los Leones y la roca El Elefante, tiene como finalidad definir el área de dispersión de todos los restos sumergidos de la embarcación en estudio.
2. Evaluar el estado de conservación de los restos sumergidos.
3. Investigar las tecnologías empleadas en la fabricación de las embarcaciones a vapor de dicha época, por parte de los astilleros norteamericanos, así como el estudio del sistema de propulsión de la nave. Se busca conseguir la mayor información de campo posible para reconstruir el plano del vapor de guerra *Rímac*
4. Estudio de la artillería naval del vapor *Rímac*
5. Contribuir con el INC y el Gobierno Regional de Ica en la protección del patrimonio cultural sumergido en la zona de investigación. Se presentará al INC una propuesta de delimitación.

En esta oportunidad, los arqueólogos encargados de la investigación contarán con la participación de buzos profesionales de la Marina de Guerra del Perú.

PERSPECTIVAS DE LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA Y SUBACUÁTICA EN EL PERÚ

Patrimonio Cultural Subacuático del Perú

El patrimonio cultural subacuático peruano principalmente se encuentra sumergido en el fondo de nuestro mar, conocido como Mar de Grau. Las investigaciones de historia marítima en el Perú indican que sería conveniente desarrollar proyectos de reconocimientos arqueológicos subacuáticos en las bahías del Callao, Cerro Azul (Cañete) y Paita (Piura). Los naufragios y hundimientos acontecidos en nuestro litoral todavía no han sido inventariados, las referencias históricas y documentales de-



Los lagos peruanos fueron espacios sagrados donde las poblaciones antiguas vertieron ofrendas rituales. Por ejemplo, el lago Titicaca guarda en sus profundidades un valioso patrimonio cultural sumergido.

Foto: D. Segura

ben ser contrastadas con investigaciones arqueológicas subacuáticas.

Poco o casi nada es el conocimiento respecto al patrimonio cultural sumergido en los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional. Por fuentes etnohistóricas y algunas evidencias arqueológicas sabemos que los lagos y lagunas de nuestra serranía fueron espacios sagrados donde las poblaciones prehispánicas vertían ofrendas rituales, incluidos objetos de metal (oro, plata o cobre), de piedra, ofrendas de animales, entre otros.

Por ejemplo, tenemos el caso de los hallazgos de objetos de oro de la época Tiahuanaco así como del periodo incaico, encontrados en el lado boliviano del Lago Titicaca. También sabemos hoy en día que el nivel del lago no siempre fue el mismo, consecuentemente encontramos algunas estructuras de piedra hoy sumergidas en sus aguas.

Las zonas de embalses o reservorios de agua para las obras de irrigación agrícola, también constituyen espacios donde se encuentra patrimonio cultural sumergido. Por ejemplo tenemos el caso de la represa de Gallito Ciego, bajo cuyas aguas se encuentran sumergidos los vestigios arqueológicos e históricos de los pueblos herederos de las culturas Chavín y Mochica.

El patrimonio cultural sumergido es una fuente de recurso para el desarrollo y en la medida que se encuentra bajo el agua se encuentra protegido de los depredadores o buscadores de tesoros, asimis-

mo, ofrece grandes oportunidades para el turismo recreativo y debe convertirse en una oferta cultural. Los altos costos de los proyectos de arqueología subacuática, el difícil acceso a los naufragios por falta de logística e información histórica y el escaso número de arqueólogos calificados para el patrimonio cultural subacuático dificultan la inversión en investigación y puesta en valor del patrimonio sumergido. También debemos considerar las amenazas a las que están sometidos los bienes del patrimonio subacuático, entre las que mencionamos los propios agentes naturales (fuertes corrientes, actividad biológica, erosión, corrosión, etc.), las expoliaciones o saqueos por parte de los cazadores de tesoros, muchas veces con la fachada de grandes empresas interesadas en respetar la ley, la contaminación ambiental y las grandes obras de infraestructura pública o privada.

En nuestro país desconocemos el número total de bienes del patrimonio cultural subacuático y no existe un inventario nacional. Situación que debe preocuparnos y motivarnos para conseguir despertar en las autoridades competentes el interés en proteger y poner en valor nuestro patrimonio cultural sumergido, de lo contrario estaremos condenándolo a su expoliación y depredación por parte de los buscadores de tesoros.

El rol de las instituciones vinculadas con el Patrimonio Cultural Subacuático peruano

El INC, como ente rector en lo concerniente al Patrimonio Cultural de la Nación, juega un papel trascendental en la protección, defensa y puesta en valor de nuestro patrimonio cultural sumergido. Lamentablemente, esta institución no cuenta con profesionales capacitados ni acreditados para realizar las tareas de investigación de arqueología subacuática.

Las Universidades peruanas que forman a los profesionales en arqueología, no tienen la especialidad de arqueología subacuática en sus cátedras y por ende, tampoco existen escuelas de campo que permitan a los arqueólogos capacitarse en las técnicas de reconocimiento, registro y excavación subacuática.

Esta situación obliga que los arqueólogos interesados en la arqueología subacuática tengan que recibir los conocimientos y las prácticas de buceo SCUBA en academias particulares, pero éstas sólo capacitan en las técnicas del buceo recreativo. Por ejemplo, en nuestro país la Federación Peruana de Caza Submarina y Actividades Subacuáticas otorga la certificación internacional de la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas (CMAS), la certificación va desde una hasta tres estrellas.

Una opción para los arqueólogos peruanos interesados en capacitarse de manera académica en las técnicas del registro subacuático, son los talleres que desarrolla la Nautical Archaelogical Society (NSA) en colaboración con el Programa de Arqueología Subacuática (PROAS) del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano de Argentina. Al presente, sólo tres compatriotas han tenido la oportunidad de participar de

dichos talleres en la ciudad de Buenos Aires, dos buzos con certificación CMAS** en el 2005 y un arqueólogo con certificación CMAS* en el 2007.

La Asociación sin fines de lucro de reciente conformación, Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático (IDPCS), está interesada en fomentar la conciencia sobre el Patrimonio Cultural Subacuático peruano, busca propiciar una adecuada identificación, registro, inventario, investigación, conservación, promoción y puesta en valor, colaborando con las entidades del estado encargadas de tal labor. El IDPCS ha colaborado con el INC y la Marina de Guerra del Perú en actividades de arqueología subacuática durante el año 2006, brindando la asistencia técnica de buceo a los arqueólogos encargados del reconocimiento subacuático de la Caleta Paraíso en la Isla San Lorenzo y participando de una visita a los restos sumergidos de la Covadonga en el Puerto de Chancay. Aunque el IDPCS no cuenta entre sus miembros con arqueólogos, dos de sus integrantes participaron en el taller de técnicas de registro arqueológico subacuático dictado por la NSA en Buenos Aires durante el año 2005.

La capacitación de los arqueólogos en las técnicas de la arqueología subacuática es necesaria si queremos contar con profesionales debidamente acreditados y con experiencia de campo. Interesante sería



Foto: J. Hudtwalcker

La isla San Lorenzo representa un magnífico lugar para desarrollar una escuela de arqueología marítima de manera técnica y académica. Vista actual de la caleta Paraiso.

lograr que la NSA pueda dictar en nuestro país los talleres de arqueología subacuática, permitiendo que un número mayor de arqueólogos puedan acceder a la capacitación. En tal sentido, se requerirá que alguna de las instituciones de nuestro país (públicas o privadas) vinculadas con la especialidad de arqueología o con el patrimonio cultural tome la iniciativa y realice los mecanismos pertinentes a fin de conseguir que la NSA pueda realizar sus talleres de capacitación en el Perú.

El convenio de cooperación institucional firmado entre la Marina de Guerra del Perú y el INC a fines del año 2006, le permite a este último establecer los mecanismos pertinentes a fin de iniciar la capacitación de sus arqueólogos en el buceo SCUBA. Desconocemos los motivos por los cuales las autoridades competentes del INC hasta el momento no han realizado las gestiones pertinentes ante la Marina de Guerra a fin de iniciar la capacitación básica en buceo de su personal profesional.

El Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo que auspicia la Marina de Guerra, representa una magnífica oportunidad para desarrollar en dicha isla una escuela de arqueología subacuática de manera técnica y académica. En la zona de la isla se puede realizar el registro e investigación no sólo del dique flotante sumergido en la Caleta Paraíso, sino de todas las embarcaciones hundidas en sus inmediaciones.

Las empresas dedicadas entre sus rubros al salvamento de embarcaciones hundidas no pertenecientes al patrimonio cultural subacuático también juegan un papel en la protección del patrimonio cultural sumergido, muchas de ellas durante sus operaciones de trabajo, eventualmente pueden toparse con restos de pecios o bienes integrantes del patrimonio cultural subacuático, siendo su deber en primer lugar no levantar ningún resto sumergido con valor histórico e inmediatamente comunicar a las autoridades competentes respecto a los hallazgos observados durante sus labores habituales. La legislación vigente (Reglamento de la Ley Nº 26620) establece que cualquier hallazgo, salvamento y/o remoción de naves y otros objetos perdidos, no pertenecientes al Patrimonio Cultural de la Nación, en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables o en las costas, riberas o playas, deberá ser comunicado a la Autoridad Marítima. Asimismo las labores de rescate de naves, artefactos y otros objetos abandonados, no pertenecientes al patrimonio cultural, que se encuentren en el fondo del mar, ríos y lagos navegables deberán contar con la autorización expresa de la Capitanía de Puerto, con conocimiento de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a los requisitos establecidos. Para el caso de pecios, galeones, naves, bienes u objetos de carácter histórico, cultural o arqueológico, la autorización de extracción será emitida por la Dirección General de Capitanía y Guardacostas mediante Resolución Directoral, para tal efecto, el solicitante deberá contar previamente con el permiso otorgado por el INC.

Un hecho lamentable y que no debería repetirse, ocurrió durante el año 2006

en la zona de Matarani (Arequipa) y fue puesto en conocimiento público por el diario *El Comercio* en Febrero del 2007, cuando una empresa dedicada al rubro de salvamento y rescate de embarcaciones sumergidas extrajo del fondo marino, sin contar con la respectiva autorización del INC, algunos cañones y objetos de metal de un pecio colonial perteneciente al patrimonio cultural sumergido. Al presente, desconocemos cuales fueron las acciones realizadas por el INC respecto a este caso. Consideramos que los causantes de la expoliación y depredación del patrimonio cultural subacuático deberían ser sancionados severamente por las autoridades competentes, sirviendo de escarmiento para las empresas que tuviesen intenciones de profanar nuestro patrimonio sumergido. El ejemplo también debe servir como reflexión para los medios de prensa, que muchas veces con la finalidad de impactar al lector con la noticia espectacular de hallazgos sumergidos, se vuelven cómplices de estos cazadores de tesoros.

PERSPECTIVAS DE LA DISCIPLINA EN EL PERÚ

La experiencia mexicana y argentina

En América Latina, México y Argentina pueden servirnos como paradigmas en el desarrollo de la arqueología subacuática.

En 1980 el Instituto Nacional de Antropología e Historia de México creó el Departamento de Arqueología Subacuática, el mismo que fue promovido a Subdirección en 1995, desde entonces viene desarrollando una fructífera actividad de investigación, realizando proyectos arqueológicos subacuáticos con un enfoque multidisciplinario, multinstitucional e internacional. En el modelo mexicano, la arqueología que se practica es no intrusiva, cuidadosa del medio ambiente natural donde se encuentra inmerso el sitio cultural y se preocupa de integrar estudios de otras disciplinas, tales como la paleontología, geología, biología, geografía, historia y geofísica, con el objetivo de enriquecer la misma investigación arqueológica. Los arqueólogos mexicanos que desarrollan la arqueología subacuática constantemente están capacitándose en campos muy variados como el manejo de tecnología avanzada, aplicada tanto a la investigación como al buceo, con la finalidad de realizar las investigaciones propias de un trabajo científico. Se trabaja en colaboración con historiadores, paleógrafos, restauradores, entre otros especialistas, así como con estudiantes de arqueología.

Argentina cuenta desde 1995 con el Programa de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano. Al igual que México, en Argentina también se practica la arqueología no intrusiva y se respeta el medio ambiente natural y el contexto arqueológico de los pecios sumergidos, también se realizan proyectos interdisciplinarios. Deseamos resaltar la participación de la Armada Argentina en la actividad arqueológica subacuática, como lo explicaremos más adelante.

La Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático-UNESCO

Aunque el Perú no ha ratificado la presente Convención, ésta representa una excelente referencia, que debe ser tomada en cuenta al momento de tomar decisiones respecto a nuestro patrimonio cultural sumergido. La Convención fue aprobada en noviembre del 2001.

Consideramos que el concepto de patrimonio cultural subacuático está mejor definido en la Convención que en nuestro Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación vigente. La Convención no considera los bienes paleontológicos como patrimonio cultural subacuático, pero si toma en cuenta el entorno natural y el contexto arqueológico donde se encuentra el patrimonio cultural sumergido.

Entre los principios generales de la Convención que debemos considerar son los siguientes:

El patrimonio cultural subacuático no será objeto de explotación comercial, la protección del mismo es en beneficio de la humanidad. La preservación in situ deberá considerarse como opción prioritaria antes de autorizar o emprender actividades dirigidas hacia el patrimonio sumergido. Promueve la realización de proyectos de investigación interdisciplinarios y multinacionales. Favorecer la sensibilización del público hacia el patrimonio cultural subacuático, fomentando el acceso responsable y no perjudicial del público a ese patrimonio (siempre y cuando no represente un peligro para el mismo).

Con respecto a la investigación arqueológica de nuestro patrimonio cultural subacuático, el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas (aprobado por el INC) debería considerar las normas relativas a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático establecidas en la presente Convención. (Tabla 3)

Proyectos de Arqueología No Intrusiva

El desarrollo de investigaciones arqueológicas subacuáticas no intrusivas, deberá ser un objetivo si buscamos estar a la altura de los países donde se práctica esta disciplina con los estándares internacionales vigentes. Intensificar el trabajo en conjunto entre historiadores y arqueólogos, permitiendo la continua retroalimentación de ambas disciplinas.

Realizar catastros arqueológicos subacuáticos en todos los ambientes sumergidos en agua del territorio nacional, incluidos el mar peruano, los espacios lacustres, ribereños y todos los ambientes acuáticos donde se tengan referencias de presencia de patrimonio sumergido. Sólo de esa manera lograremos contar con un inventario nacional de los bienes integrantes del patrimonio cultural subacuático peruano. Todas las expediciones arqueológicas deberán contar con la respectiva autorización de los organismos competentes.

Se podría iniciar con el catastro subacuático de las bahías del Callao, Cerro Azul y Paita; asimismo, retomar los reconocimientos subacuáticos en el lado peruano del lago Titicaca y en algún otro lago o laguna de nuestra serranía que se-

pamos por fuentes etnohistóricas representó un espacio sagrado o repositorio de ofrendas rituales

Con respecto a la arqueología marítima, tomando como punto de partida la experiencia del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo, será necesario continuar con la investigación enfocando el estudio de la explotación económica de los recursos hidrobiológicos y el uso ritual de los espacios en la isla durante tiempos prehispánicos, particularmente durante el Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural. Asimismo, extender el ámbito de investigación hacia las otras islas de nuestro litoral, para lo cual se tendrá que desarrollar el Proyecto Arqueológico Islas del Perú. Tradicionalmente las islas de nuestro litoral no han sido objeto de estudio por parte de los arqueólogos, aunque por las fuentes etnohistóricas y algunos vestigios culturales sabemos que fueron espacios utilizados por las poblaciones prehispánicas del litoral, en tal sentido, las islas de nuestro litoral representan un nuevo espacio de investigación para los arqueólogos, incrementando de esta manera nuestro patrimonio cultural nacional.

Los proyectos propuestos deberán servir como escuelas de formación y especialización en arqueología marítima y subacuática para los arqueólogos peruanos.

La cooperación internacional y el trabajo interdisciplinario

Un concepto tratado en la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático es el referido a los buques y aeronaves de Estado. Éstos comprenden a todos los buques de guerra y otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizadas únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático. Estos buques y aeronaves de Estado no pierden su condición de tales pese a encontrarse sumergidas en aguas territoriales de otro país; en tal sentido, los países que en sus aguas territoriales guardan pecios con bandera extranjera deberán comunicar a los Estados a los que pertenecieron dichas embarcaciones hundidas respecto al descubrimiento de las mismas, así como su interés en ser consultado respecto a como asegurar la protección efectiva de ese patrimonio.

Esta situación favorece que la investigación arqueológica subacuática de dichos buques o aeronaves de Estado se realice en el marco de proyectos multinacionales y multidisciplinarios. La Convención también fomenta la cooperación de los Estados para impartir una formación en arqueología subacuática, en las técnicas de preservación del patrimonio cultural sumergido y en la transferencia de tecnologías relacionadas con el patrimonio cultural subacuático.

De igual forma, en el caso de nuestros buques o aeronaves de Estado hundidos y que permanecen sumergidos en aguas territoriales de otro Estado, éstas

siguen siendo peruanas y por lo tanto nos asisten los mismos derechos que para el caso de los buques o aeronaves de Estado hundidos en nuestro mar. Por ejemplo, la barca peruana *Lorton* hundida en 1916, en el marco de la primera guerra mundial, como consecuencia del ataque de un sumergible perteneciente a la escuadra del Imperio Alemán, cerca de las costas españolas.

Consideramos que estos proyectos que involucran buques o aeronaves de Estado, representan la oportunidad de trabajar en proyectos conjuntos con dichos Estados, compartiendo tecnologías y experiencias. Sirven para hermanar a los pueblos, mediante el conocimiento del patrimonio cultural subacuático.

Gestión del patrimonio cultural subacuático

Dos aspectos importantes para desarrollar la gestión del patrimonio cultural subacuático son la difusión y la protección y puesta en valor del mismo.

La difusión mediante publicaciones de carácter científico y de divulgación, asimismo la elaboración de reportajes y documentales televisivos (incluido cine) sobre arqueología marítima y subacuática, tanto para señal abierta como en cable. Establecer una estrategia de comunicación acorde con la realidad de nuestro patrimonio sumergido y el empleo de tecnologías pertinentes y modernas durante la producción de los documentales y reportajes. Sólo haciendo conocido, en nuestro país y en el mundo, nuestro patrimonio cultural subacuático lograremos que éste sea apreciado y respetado por las instituciones, autoridades, las empresas y la sociedad en general.

La protección y puesta en valor será consecuencia del trabajo en conjunto entre autoridades, instituciones, comunidad científica y población. El marco legal vigente en el Perú y las normativas internacionales permiten la defensa y protección de nuestro patrimonio cultural, las mejoras que se puedan realizar en las normativas nacionales deberán ser bien recibidas e inmediatamente implementadas. Una de las recomendaciones de UNESCO, con respecto a la protección de los sitios y pecios, es fomentar entre el público el acceso responsable y ético al patrimonio sumergido, alentando la práctica del buceo de bajo impacto.

Papel importante en la difusión y puesta en valor de la herencia cultural sumergida la tienen los museos (públicos y privados), ellos son los depositarios y encargados de mostrar toda la riqueza cultural de nuestro patrimonio cultural. En el Perú pocos son los museos donde se muestran bienes pertenecientes a nuestro patrimonio cultural subacuático, mencionaremos como ejemplo, al Museo Naval de la Marina de Guerra del Perú (incluidas todas sus sedes institucionales en el ámbito nacional), donde se exponen muchos bienes del patrimonio histórico naval peruano.

EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

El ejemplo de la Armada Argentina

Cada vez con mayor fuerza en el mundo, los países van tomando conciencia de la importancia de investigar, proteger,

defender y poner en valor su patrimonio cultural sumergido, en esa tarea juegan un rol trascendental las Armadas de los países, especialmente en aquellos que poseen Conciencia Marítima. Al respecto, los Intereses Marítimos de un país son todas las actividades desarrolladas por una nación para un mejor aprovechamiento del ámbito marítimo con respecto a sus recursos naturales y culturales contenidos en su lecho y subsuelo, con la finalidad de generar beneficios para la nación.

Un buen ejemplo de participación en la actividad de arqueología subacuática de su país y en la salvaguarda de su patrimonio cultural sumergido lo tenemos en la Armada Argentina, quien viene colaborando en varios proyectos de arqueología subacuática, iniciados y costeados por instituciones privadas, como la Fundación Albenga. La Armada y la Fundación tienen firmado un convenio de cooperación, por el cual la Armada colabora en cantidad significativa con personal, además brinda amplio apoyo con materiales y medios al equipo de buzos en el agua. Al presente, entre ambas instituciones vienen estudiando la posibilidad de realizar campañas de prospección, relevamiento y posible rescate de restos de su patrimonio cultural sumergido.

La Armada Argentina viene participando en actividades de arqueología subacuática desde hace más de medio siglo, en tal sentido tiene una experiencia acumulada y en virtud de los avances en el conocimiento de su pasado y de su patrimonio histórico marítimo, su concepción con respecto a los restos hundidos ha variado desde la simple idea de la sola protección a la navegación al concepto de la protección de ese patrimonio. El consenso entre los entendidos de la arqueología subacuática en Argentina es que su Armada tiene conciencia que todo pecio o resto hundido, sea de un buque de Estado o no, es parte integrante de su herencia histórica y cultural, por lo que debe ser preservado. Al presente, la Armada Argentina juega un rol protagónico en la protección de su patrimonio cultural subacuático, colaborando con las instituciones internacionales, privadas y nacionales vinculadas con el patrimonio cultural.

La Marina de Guerra del Perú

Los primeros intentos de nuestra Armada para desarrollar la arqueología subacuática se remontan a la última década del siglo pasado, con experiencias en los navíos *San Martín* y *Covadonga*. Posteriormente desde principios del presente siglo, buzos de la Marina de Guerra junto con buzos de la Asociación Pro Marina realizaron algunos reconocimientos subacuáticos en el lado peruano del Lago Titicaca. Lamentablemente, no podemos evaluar sus resultados, debido a que no se cuentan con reportes, ni informes científicos de dichos trabajos arqueológicos. Sólo comentaremos que experiencias de ese tipo ni rinden los resultados deseados, debido a que no contaron con la planificación, ni la participación de arqueólogos profesionales.

No obstante la poca experiencia de la Marina de Guerra en esta disciplina en nuestro país, ésta continua dedicando esfuerzos en dicha tarea. Desde el año 1999, la Dirección de Intereses Marítimos e Información (DIMINMAR) viene incursionando en la arqueología marítima, mediante los reconocimientos y excavaciones del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo; asimismo, durante el año 2006 y como una extensión de la investigación arqueológica terrestre en la isla, se realizó el primer proyecto formal de arqueología subacuática en el Perú, con la prospección subacuática del perímetro de la Caleta Paraíso. A diferencia de las experiencias anteriores de arqueología subacuática, este proyecto contó con la respectiva autorización por parte del INC.

En el año 2004 la Dirección de Intereses Marítimos e Información con la finalidad de continuar promoviendo y auspiciando los trabajos de arqueología marítima y subacuática, decidió crear el Comité de Investigación de Historia y Arqueología Marítima. El Comité es presidido por el Director de DIMINMAR y agrupa a representantes de las diferentes dependencias de la Marina de Guerra, asimismo incluye entre sus miembros a un arqueólogo.

La Marina de Guerra, conciente de la necesidad de trabajar en conjunto con el INC en la investigación, defensa y protección del Patrimonio Cultural de la Nación (incluido el patrimonio cultural sumergido) propuso a ésta, en el año 2005, la firma de un convenio de cooperación interinstitucional, donde entre otros temas, se contempla el desarrollo conjunto de proyectos de arqueología subacuática. El convenio de cooperación se firmó recién a fines del año 2006 y es por un lapso de cinco años.

En el Capítulo 7, Artículo 76 del Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, se establece que la Marina de Guerra deberá colaborar con el INC en la defensa y protección del patrimonio cultural subacuático, asimismo deberá informar al INC la relación de naufragios de los que tenga registro y de todo nuevo hallazgo que efectúe. Asimismo, la institución cuenta con buzos profesionales, con la tecnología y logística para apoyar el desarrollo de la arqueología marítima y subacuática.

Importante serán las alianzas estratégicas que pueda establecer la Marina de Guerra con instituciones públicas y privadas, tanto nacionales como extranjeras, vinculadas con el Patrimonio Cultural y la formación de profesionales relacionados con las investigaciones de historia y arqueología marítima. La *Revista de Marina*, publicación centenaria de nuestra Armada y editada por DIMINMAR, será importante para la difusión de artículos sobre el patrimonio cultural subacuático, de arqueología marítima y subacuática.

La creación del Centro Cultural de la Marina, propuesta por el Capitán de Corbeta Juan Carlos Llosa en la *Revista de Marina*, es una excelente alternativa. Dicho Centro, como órgano descentrali-

zado de la Dirección de Intereses Marítimos e Información, podría concentrar sus esfuerzos en conservar, proteger y difundir el patrimonio histórico que conserva la Marina de Guerra, así como la promoción de la arqueología marítima y subacuática.

Estamos convencidos de que en las actuales circunstancias, la Marina de Guerra del Perú está a la altura del reto que le depara este siglo, con la total disposición y en la capacidad de poder impulsar, colaborar y desarrollar la arqueología marítima y subacuática en nuestro país.

Tabla N° 1

Marco Legal sobre el Patrimonio Cultural de la Nación	
1	Constitución Política del Perú
2	Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28296)
3	Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
4	Reglamento de Investigaciones Arqueológicas. INC.
5	Leyes de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres. DICAPI
6	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. UNESCO
7	Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO

Tabla N° 2

Concepto de Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO-2001	
Por "patrimonio cultural subacuático" se entiende todos los restos de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:	
1	Los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;
2	Los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y
3	los objetos de carácter prehistórico
No se considerará patrimonio cultural subacuático a los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar. Tampoco las instalaciones distintas a cables y tuberías colocadas en el fondo del mar y todavía en uso.	

Tomado de *Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático*. Artículo 1 incisos a, b y c

Tabla Nº 3

Normas relativas a las actividades dirigidas al Patrimonio Cultural Subacuático. UNESCO-2001

Plan del Proyecto

- Evaluación de los estudios previos o preliminares.
- Enunciado y objetivos del proyecto.
- Metodología y técnicas que se utilizarán.
- Plan de Financiación.
- Calendario previsto para ejecución del proyecto.
- Composición del equipo, las calificaciones, las funciones y experiencia de cada uno de sus integrantes.
- Planes para análisis y otras actividades que se realizarán después del trabajo de campo.
- Programa de conservación de objetos y del sitio, en estrecha colaboración con autoridades competentes
- Política de gestión y mantenimiento del sitio que abarque toda la duración del proyecto.
- Programa de documentación.
- Programa de seguridad
- Política relativa al medio ambiente.
- Acuerdos de colaboración con museos y otras instituciones, en particular de carácter científico.
- Preparación de informes.
- Depósito de materiales y archivos incluido el patrimonio cultural subacuático que se haya extraído, y
- Programa de Publicaciones.

Informes Técnicos

- Descripción de los objetivos.
- Descripción de las técnicas y métodos utilizados.
- Descripción de los resultados obtenidos.
- Documentación gráfica y fotográfica esencial, sobre todas las fases de la actividad.
- Recomendaciones relativas a la conservación y preservación del sitio y del patrimonio cultural subacuático que se haya extraído.

Tomado del Anexo adjunto en la *Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.*

BIBLIOGRAFÍA.

Acuña Zevallos, Rolin, *En busca del Dique Flotante*. En: Gaceta Cultural del Perú. N° 20. Págs. 30-31. Publicación del INC. Junio 2006.

El Dique Flotante asoma de nuevo. En: Gaceta Cultural del Perú. N° 22. Págs. 18-19. Publicación del INC. Octubre 2006

Constitución Política del Perú (1993). Fondo Editorial Navarrete.

Green, Jeremy, *Maritime Archaeology, a Technical Handbook*. Academic Press. Londres, 1990

Hudtwalcker Morán, José y Pinilla Blenke, José, *Proyecto Arqueológico San Lorenzo 2003-2004*. Revista de Marina. Año 97, N° 2. 2004.

Ley de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres (Ley N° 26620). 2001.

Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 28396). 2004

Llosa Pazos, Juan Carlos, *Política de Estado Marítima, política naval y estrategia naval: algunas propuestas*. Revista de Marina. Año 100, N° 1. 2007

Luqi Lagleyze, Julio, *El rol de la Armada Argentina en la investigación y protección del patrimonio cultural subacuático*. Manuscrito de Internet

Ortiz Sotelo, Jorge, *Arqueología Submarina y naufragios en el Perú*. Revista de Marina (Perú) . Año 96, N° 1. 2003

Reglamento de Investigaciones Arqueológicas. INC. 2004

Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación. 2006

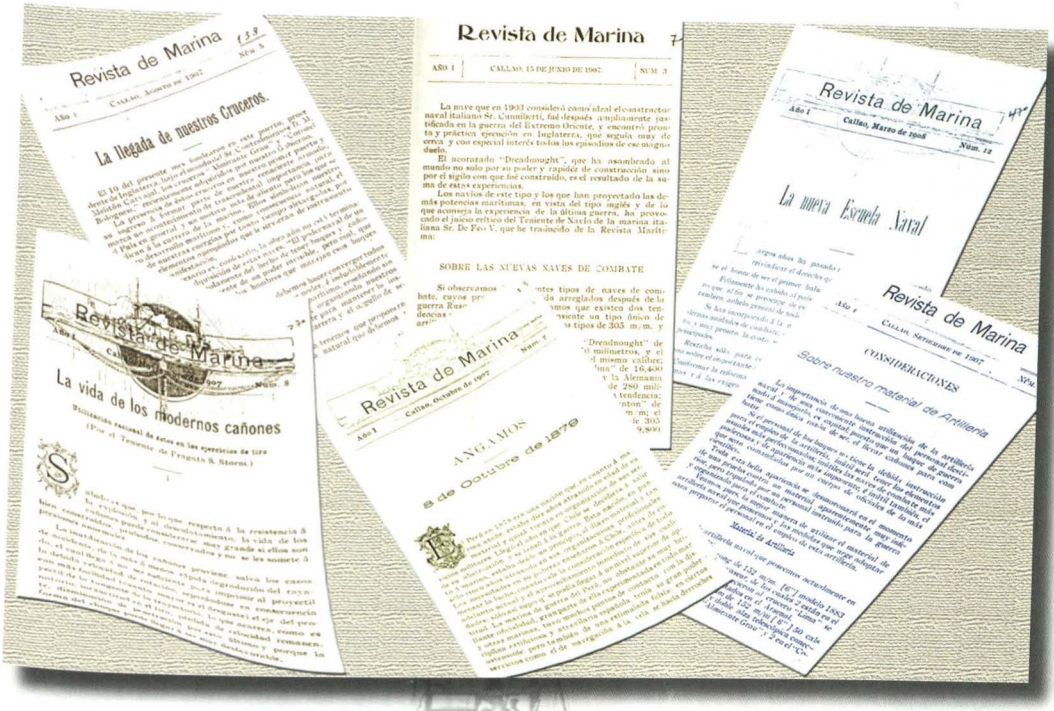
Romero Pintado, Fernando, *HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ*. Tomo VIII. Volumen 2. La República 1850 a 1870. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima. 1984

UNESCO, *Protection of the Underwater Cultural Heritage*. París, 1981.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 1982

Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001

Patrimonio cultural subacuático. Revista de la Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe. 2001



Sucedió hace un Siglo

Inauguramos esta sección de noticias históricas en esta Edición Especial del Centenario de la Revista de Marina.
Todas las informaciones que aparecen en Sucedió hace un Siglo provienen precisamente de lo publicado en el primer año de nuestra revista.

TENIENTE PRIMERO GIOVANNA BETANCOURT SANGUINETI

El Crucero peruano Coronel Bolognesi

El *Coronel Bolognesi,* segundo buque de este tipo construido para el gobierno del Perú tenia 370 pies de eslora, 40'6 de manga y 14'3 de puntal; su poco calado le permitía, por lo tanto, entrar a la mayor parte de las bahías de Sudamérica; su desplazamiento era de 3.200 toneladas.

La maquinaria consistía en dos máquinas de triple expansión de cuatro cilindros y cuatro cigüeñales cada una, balanceados por el sistema Jarrow Schlichn Tweedy, y desarrollaba un poder colectivo de 14.000 caballos indicados con la presión de 250 lbs en las calderas, dando un andar de 24 millas por hora. Su radio de acción era de 4.500 millas, las calderas eran multitubulares, y estaban distribuidas en tres departamentos separados por mamparos estancos, que se cerraban para usar el tiro forzado con lo que el buque alcanzaba el máximo de velocidad. No se omitió gasto alguno para proveer al buque de toda clase de máquinas auxiliares que facilitaban sus operaciones.

Por otro lado, el departamento de máquinas estaba defendido por extensas carboneras a los costados, destinadas a aminorar los efectos que ocasionaban los proyectiles y granadas en las máquinas.

La torre de combate estaba construida de acero niquelado endurecido, y su espesor era de 3 pulgadas.

Su armamento estaba compuesto por un cañón de 6" emplazado en castillo de proa, y otro a popa; el servicio de municiones se realizaba por medio de ascensores movidos por motores eléctricos instalados en tubos protegidos.

El armamento secundario consistía en 8 cañones de tiro rápido de 14 lbs y 8 de 1¼ distribuidos convenientemente a los costados de la cubierta superior y puentes. También contaba con 2 tubos sumergidos, para lanzar torpedos de 18".

El crucero poseía condiciones muy recomendables para naciones como el Perú, en que los gastos de su armamento tenían que ser necesariamente limitados.

Su armamento, unido a su excepcional velocidad, le permitiría mantener en jaque a buques de mayor poder y menor andar, además, por sus condiciones, estaba destinado a realizar planes estratégicos de gran importancia contra buques que, como dejamos dicho, aunque fueran de mayor poder, desarrollaban menor velocidad.

El buque poseía espléndidas condiciones de confort para los oficiales y tripulación. Un completo sistema de ventilación tanto natural como artificial, le fue acondicionado, lo mismo que la calefacción de vapor; el alumbrado general de la nave se hacía mediante una instalación eléctrica.

Las cámaras del comandante y oficiales eran elegantes y confortables. Los Sollados para la tripulación se encontraban debajo del castillo de proa y cubierta



Botadura al mar del crucero *Coronel Bolognesi (AHM)*

superior; sus condiciones eran notablemente satisfactorias, pues contaban con lavatorios, baños y otras comodidades.

Asimismo, el buque contaba con máquinas y cámaras frigoríficas. La panadería estaba provista de una maquinaria especial para elaborar pan.

También puede mencionarse que el buque contaba con 2 mástiles provistos de crucetas para señales, y en las que se había instalado telegrafía inalámbrica. Dos poderosos proyectores, y nueve botes incluyendo una lancha a vapor de 34 pies, completaban el equipo del crucero *Bolognesi.*

Crucero Almirante Grau

El crucero peruano *Almirante Grau* fue construido por la casa Vickers Sons and Maxim de Barrow. En una de las tantas pruebas que realizó este buque en lugar de los 14.000 caballos y 24 nudos previstos, este buque dio 14.144 caballos y 24 nudos, las máquinas se comportaron perfectamente pudiendo notarse la ausencia completa de vibraciones.

El *Almirante Grau* fue una modificación de los *Scouts* ingleses. Desplazaba 3.200 toneladas con 112,75 metros de eslora, 12,35 de manga y 4,75 metros de calado.

Sus máquinas eran del tipo vertical, de triple expansión y cuatro cilindros, balanceados según el sistema Yarrow. El vapor era proporcionado por diez calderas a tubos de agua dispuestas en tres compartimentos estancos e independientes.

Éstas, así como los pañoles de munición y los fondos, estaban protegidos por una cubierta acorazada, detenida cerca del emplazamiento del palo trinquete, pero elevada por encima de los cilindros de las máquinas.

El armamento estaba compuesto de dos cañones de 152 mm uno en caza sobre el castillete y el otro en retira, sobre la toldilla, protegidos por pantallas, con un campo de tiro horizontal de 270º; ocho cañones de 76 mm (14 libras) en repiezas sobre los flancos; ocho de 37 mm y dos tubos lanza torpedos sumergidos de 457 mm.

Se dispuso que el *Almirante Grau* llevara la insignia de oficial general; poseía una toldilla espaciosa y desplazaba 20 toneladas más que su gemelo el *Coronel Bolognesi.*



Crucero *Almirante Grau (AHM)*

Crónica extranjera

Inglaterra

El almirantazgo británico contemplaba en ese tiempo, probablemente alarmado, el creciente poderío de las demás flotas, que respondían a sus nuevas construcciones con otras de igual o mayor poder.

El *Dreadnought* sorprendió no sólo por su poderosa artillería compuesta de

10 cañones de 305 mm, emplazado en 5 torres, sino por el sigilo y rapidez con que se efectuó la construcción de esta nave de 18.200 toneladas de desplazamiento. Empleó tres meses para probar sus condiciones marineras y militares en los mares más tormentosos desde Portsmowth hasta el Mediterráneo, Isla Trinidad, Norte de Venezuela y por último Sheernes.

En el año 1907 Inglaterra ya había mandado a construir tres nuevos acorazados: *Bellerophon, Termeraire y Superb.*

A continuación detallamos los grupos de naves con los que contaba Inglaterra en esos días: Grupo Nelson: *Lord Nelson* y *Agamennón* de 16.600 toneladas.

Grupo King Edward VII: *King Edward VII, Commonwealth, Dominion, Hirsdostan, New Zealand, Hibernia, África, y Britania* de 16.350 toneladas.

Los cruceros acorazados, clase "Invencible": *Invincible, Inflexible e Indomitable* de 17.000 toneladas.

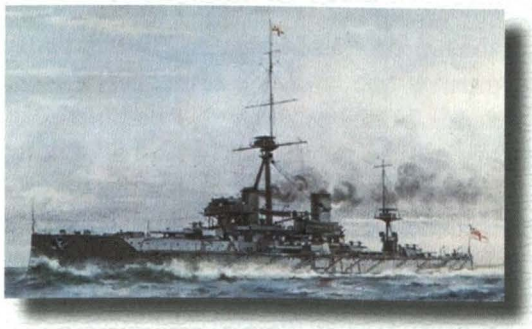
Clase "Minotaur": *Minotaur, Shannon y Defence* de 14.600 toneladas.

Clase "Duke of Edimburgh": *Achilles, Cochrane, Natal, Warrior, Black Prince y Duke of Edimburgh* de 13.550 toneladas.

Luego del desastre del destroyer *Cobra,* se sacrificó la velocidad en las embarcaciones británicas de este tipo para poder dar mayor dureza al casco, pero la guerra del medio oriente había evidenciado las ventajas de la velocidad, fue preciso la confección de planos de las nuevas embarcaciones de este género, que en la marina inglesa se clasificaban en "*River Class*", "*Coast Destroyer*" y "*Ocean Going Destroyer*". El primer grupo formado por 34 cazatorpedos, los cuales desplazaban 600 toneladas y estaban armados con 4 cañones de 76 y dos tubos lanzatorpedos. El segundo grupo fue bautizado por el almirantazgo con el nombre de "*First class torpedo boats*"; desplazaban 220 toneladas; velocidad 29 nudos, poder de las máquinas a turbina 4.000 caballos. En lo que respecta al armamento contaban con 2 cañones de 76 mm y 2 tubos lanza- torpedos. Utilizaba combustible líquido.

El último grupo desplazaba mas de 1.500 toneladas y su velocidad era de 36 millas, empleando motores a turbina y combustible líquido.

El tipo "*Scout*" creado en la marina inglesa superó los 25 nudos, y el desplazamiento variaba entre 2.800 y 3.200. La artillería estuvo compuesta por cañones de 102 mm 8 de 47 mm y 2 tubos lanzatorpedos.



HMS Dreadnought de 18.200 toneladas de desplazamiento

Austria Hungría

Después de la victoria de Lissa, la marina del imperio austrohúngaro no atrajo las miradas de las demás flotas militares del globo, sino cuando el Capitán de Fragata Lupis y su sucesor el Ingeniero Whitehead, ambos de la misma marina, inventaron el torpedo automóvil.

Desde entonces y por el espacio de 40 años, la mayoría de las marinas fueron tributarias de esta industria austriaca y las comisiones navales visitaban Fiume, para actualizarse de los adelantos aportados a esta arma.

En el periodo transcurrido desde Lissa hasta 10 años después, las construcciones navales de la marina imperial se redujeron a seis navíos, cuyo desplazamiento variaba de tres a siete mil toneladas.

Esta marina también contaba con tres acorazados, *Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich y Erzherzog Ferdinand Max* Cada uno de estos desplazaba 10.600 toneladas con 4 cañones de 25 cm, 12 de 17cm, y otros de menor calibre, 2 tubos lanzatorpedos y 19,25 nudos de velocidad.

Además de estas naves el presupuesto de ese entonces señalaba la construcción de otros tres acorazados que llevarían por nombre *Erzatz Tegettof, Erzartz K. Rudolph y E. K. Stephania,* cada uno de 14.500 toneladas, con 4 cañones de 305 mm, 8 de 240 y 17 millas de velocidad y un explorador de 3.500 toneladas.

Las torpederas y cazatorpederas, según el presupuesto de ese entonces, aumentarían a 24 y 12, respectivamente.

Alemania

La población y la industria alemanas, en su desborde en ese tiempo por todos los puntos de la tierra, impusiron el imperio del fomento de una poderosa marina que serviría de garantía a las masas de alemanes y a las capitales que buscaban ocupación por todo el globo; y el gobierno imperial protegía este importante movimiento, aumentando diariamente el poder de su respetable flota. En 1898 entró en servicio el acorazado *Kaiser Friederich,* y para el año 1907 la flota de acorazados de esta nación había aumentado con 20 naves, y estuvo clasificada en 4 grupos de 5 naves cada uno.

Primer Grupo: (Tipo Kaiser)
R. Friedrich, K. Wilhelm II, K. Wilhder Grosse, K. Karl. Der Grosse, y K. Barberossa.
Segundo Grupo:
Wittelsbach, Zahringen, Schwaben y *Meklenburg.*
Tercer Grupo:
Braunschweing, Lesas, Essen, Preusen y *Lothringen.*
Cuarto Grupo:
Duetschland, Hannover, Prommern, Schlesien y Schleswing Holstein.

Cada una de las naves tipo "Kaiser" desplazaba 11.150 toneladas, las del segundo grupo, tipo "Wittelsbach" 11.830 toneladas, las del tipo "Braunschweing" 13.200 toneladas; y las del tipo "Deutschland 13.400 toneladas.

Como consecuencia de la guerra del extremo oriente y siguiendo el ejemplo de las demás potencias navales, el desplazamiento moderado de los acorazados alemanes se elevó a 18.000 toneladas y la artillería estuvo compuesta de 14 cañones de 280 mm en torres.



SMS Zahringen correspondiente al segundo grupo de naves alemanas

Ecuador

Esta nación compró a Chile el vapor armado en guerra *Casma,* antiguo *Águila,* que fue bautizado con el nombre de *Marañón.*

Para el año 1907 se anunció que se había solicitado de Chile cambiar el *Marañón* con los exploradores *Almirante Lynch* y *Almirante Condell.*

Estos buques formaron parte del primer programa naval que Chile ejecutó después de la guerra *(Prat, Errázuriz, Pinto, Lynch y Condell*) y fueron construidos en Inglaterra; cada uno desplazaba 750 toneladas, casco de acero ligerísimo, 2 máquinas, armados con cañones de tiro rápido de 57 mm, ametralladoras y 4 tubos lanzatorpedos.

Estos buques desempeñaron un importante rol en la revolución del 91, y se les sometió a grandes trabajos, como que eran la única fuerza marítima del gobierno de Chile.

Italia

El crucero *Dogali*, de la Real Marina Italiana, fondeó en la bahía del Callao el día 7 de mayo. Esta nave fue construida en 1888 para la Marina Griega por la casa Armstrong, Mitchell & Cia. y el gobierno italiano la adquirió antes que fuera entregada al estado para quien fuera construida.

Sus características: desplazamiento, 2.088 toneladas; casco de acero; eslora, 76,3 m, manga 11,3 m; puntal 4,9 m; artillería 6 cañones de 25 cm, 9 de 57 mm, 2 de 37 mm y dos ametralladoras y 2 tubos lanza torpedos.

Su protección consistía en una cubierta protegida alcanzando un espesor de 6,35 cm sobre el departamento de máquinas.

La plana mayor del crucero *Dogali* estuvo compuesta de 13 oficiales y 232 tripulantes.



Crucero Dogali, de la Real Marina italina

Estados Unidos

La Escuadra Norteamericana programó un viaje al Pacífico en el cual participarían 16 buques de combate, 6 torpederos, 7 buques auxiliares y varios buques carboneros.

En el itinerario se consideró que la escuadra se reuniría en Hampton Roads y zarparía de ese puerto hacía Trinidad, Río de Janeiro, Punta Arenas y finalmente llegarían al puerto del Callao.

Después de visitar nuestro puerto se dirigirían a Bahía Magdalena, lugar en que la escuadra permanecería 30 días, los cuales estarían destinados a realizar ejercicios prácticos de tiro y diversas evoluciones navales.

El último puerto sería San Francisco previendo como recorrido total 13.772 millas.

El problema del carbón era uno de los más serios, razón por la cual la velocidad de la flota había sido determinada teniendo en cuenta la más estricta economía de combustible. Esta velocidad se había regulado a razón de 10 millas por hora, promedio que se consideró como el más económico para los buques.

Se estimó que si todos los buques zarpaban con sus carboneras, llenar la flota requeriría para llegar al término del viaje, 100.540 toneladas más de carbón, sin contar el combustible que consumirían las torpederas.

Este enorme aprovisionamiento tendría que ser llevado en buques carboneros, cuatro de ellos llevarían 2.200 toneladas cada uno acompañando a la flota hasta Trinidad.

Cinco de las más grandes carboneros, llevarían cada uno 4.000 toneladas de carbón acompañando a la flota hasta Río de Janeiro.

Para continuar el viaje desde nuestro puerto a San Francisco se había considerado fletar 12 buques carboneros más, cuatro de los cuales esperarían a la escuadra en Punta Arenas, cuatro en el Callao y cuatro en Bahía de Magdalena.

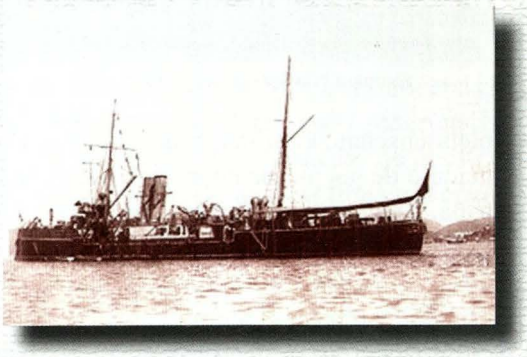
Además de la escuadra de combate, torpederas y buques carboneros mencionados anteriormente, el cañonero *Panther* sería trasformado y equipado con el fin de servir de factoría flotante.

Los buques *Calgoa y Glacier,* cargados de aprovisionamiento, acompañarían a la flota durante su viaje.

El total de la tripulación que vendría en la escuadra sería de 15.000 hombres

Chile

El viernes 30 de agosto el Senado, en sesión secreta, autorizó al Ejecutivo para que pudiera enajenar a una nación amiga los caza torpedos *Almirante Lynch*, *Almirante Condell* y el *Almirante Simpson* Estos buques fueron finalmente entregados al Ecuador.



El Almirante *Simpson* fue uno de los buques vendidos por Chile al Ecuador

Inglaterra

La Escuela Naval Inglesa de Osborne.

El sistema inglés de reclutar y educar a los jóvenes que llegaban a ser oficiales de su marina de guerra difiere mucho del método norteamericano; pues en Estados Unidos la educación de dichos oficiales estaba concentrada en la Escuela Naval de Annapolis. En Inglaterra se educaba a los cadetes en distintos puntos, y en varias naves, destinadas exclusivamente en ciertas estaciones a esa instrucción.

El joven que entraba a la Academia Naval de Annapolis, no sólo adquiría los conocimientos del marinero y del oficial, sino también los que constituían una com-



Escuela Naval Inglesa de Osborne

pleta enseñanza militar, requiriéndoles el manejo de las piezas de artillería de campaña. Tenía que ponerse al corriente de todos los ramos del servicio en tierra, menos en el de caballería. Antes de salir a su primera campaña el alumno no sólo tenía que conocer los principios y práctica de la navegación, sino también los de la construcción naval e ingeniería mecánica.

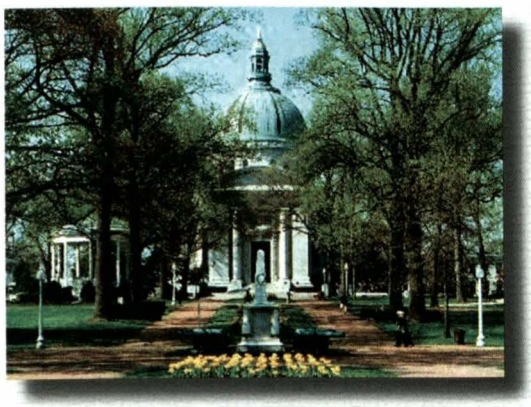
El guardiamarina inglés seguía, por lo general, uno de los dos cursos que lo preparaban para la ingeniería o para el mando de las naves.

Los cadetes más antiguos se dividían en esas dos clases. Los que habían de mandar, generalmente obtenían su entrada por medio del almirantazgo; los que pasaban los exámenes iban a la Escuela y también al barco que se hallaba en Darmouth. Los estudios eran muy semejantes a los de Annapolis. De vez en cuando salían de la vida del barco de estación a dar viajes en buques de vela o de vapor. Al cabo de 15 meses se graduaban de cadetes aptos para salir al mar y pasar a alguna nave de guerra en donde servían tres años y medio como subtenientes activos. Un curso de seis meses en Greenwich les completaba la carrera. Luego recibían su nombramiento de subtenientes, pasando a ser en realidad oficiales de marina. Los cadetes de ingeniería hacían la mayor parte de sus estudios en Keyham de Devonport, en donde permanecían cuatro años antes de ir al mar.

Una de las instituciones más interesantes relacionadas con el servicio británico, era la conocida con el nombre de Escuela de Osborne en donde se preparaban a los jóvenes para distintos puestos de la marina, prestando especial atención a los técnicos.

Como lo indica su nombre, la escuela se hallaba en la isla de Weight, cerca del famoso palacio de Osborne, que era la residencia de verano de la Reina Victoria. Los alumnos tenían que entrar a la edad de 12 ó 13 años y se les reclutaba principalmente entre los hijos de los oficiales activos o retirados de la marina.

El plan de estudios no sólo comprendía por las asignaturas de los colegios comunes para los jóvenes de su edad, sino también contaba con un sistema completo de desarrollo físico, que comprendía la gimnasia y otros ejercicios. En las primeras clases aprendían a manejar la pistola



Escuela Naval de Annapolis

y otras armas menores. El curso duraba cuatro años, y además de los estudios de la carrera, tenían que aprender el manejo de los instrumentos de mano para el trabajo de la madera, de los metales y el de las máquinas de varias clases; también tenían que aprender lo relacionado con la marinería, especialmente cuanto se refería al manejo de los buques a vela exclusivamente. Así, pues, los alumnos no sólo tenían que conocer la ingeniería mecánica y naval sino también de la construcción y el material de los buques a vela.

La Escuela de Osborne constituyó una de las instituciones de alto prestigio que permitía a los graduados pasar a las instituciones superiores para completar su educación como ingenieros o como oficiales de mando.

Crónica Nacional

Liga Patriótica Naval

Esta institución patriótica, fundada en Mollendo en 1900 por el entonces Capitán de Corbeta Ernesto de Mora, fue acogida favorablemente en varias ciudades de la República cooperando al fondo de la Junta Patriótica con una respetable suma.

La primera junta celebrada con el objeto de dar forma práctica a esta patriótica idea, se llevó a cabo en el local del Centro Naval, donde se reunió la mayor parte de nuestro elemento náutico y gran número de particulares.

Después de una larga discusión, se procedió a la elección de la Junta Directiva, resultando elegidos por unanimidad como presidente el Capitán de Navío Sr. D. Gregorio Casanova, vocal, Dr. Anselmo Barreto, tesorero, Dr. Federico Villarreal y como secretario el Teniente Primero Augusto Pimentel.

El cuerpo de la Armada que veía surgir nuestra marina del estado de inercia y abandono en que se encontraba, secundaba estos trabajos con todo el entusiasmo que se merecía, haciendo activa propaganda a favor de todo lo que significaba el fomento de nuestro renovado poder marítimo, que era la manifestación de nuestra nacionalidad, y de nuestro prestigio en el exterior.

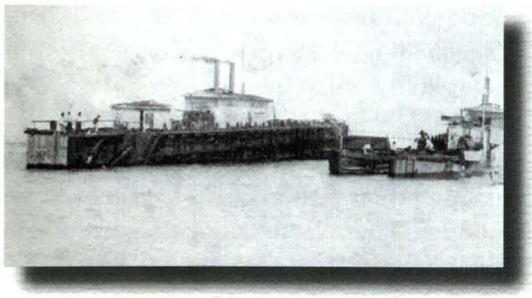


El entonces C.de C. Ernesto de Mora, fundador de la Liga Patriótica en Mollendo en 1900 (AHM)

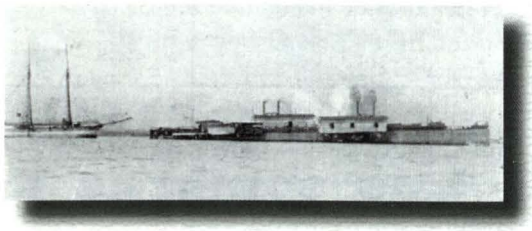
Dique flotante

Desde el 20 de julio de 1907 quedó fuera de servicio el dique flotante del puerto del Callao, siendo imposible ponerlo a flote, por el estado completo de deterioro en que se encontraba debido a la falta de cuidado en los muchos años de servicio que llevaba prestados a la compañía que lo explotaba.

La falta de dique en el puerto ocasionó innumerables perjuicios para el comercio marítimo, particularmente al nacional.
La Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante debió establecer un nuevo dique no sólo por requerirlo de manera apremiante nuestra marina, sino por la circunstancias excepcional que se le presentaba para explotarlo con rendimientos considerables.



Dique flotante del puerto del Callao
en el año 1907



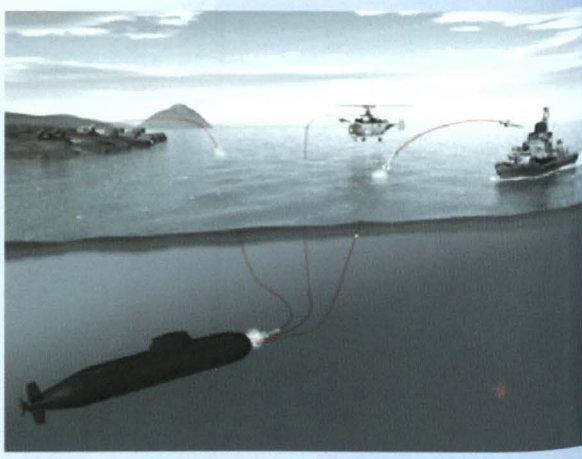
Dique flotante hundiéndose...

Actualidad Naval Mundial



Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de fragata John Rodríguez Asti

ALEMANIA
Sistema de defensa IDAS para submarinos



Un sistema de lanzamiento de misiles desde submarinos promete un cambio radical de las operaciones de guerra antisubmarina, por la capacidad de ataque a helicópteros y buques que se encuentren efectuando búsqueda de submarinos. El sistema consta de un misil guiado por fibra óptica que ha sido desarrollado por la empresa alemana DIEHL BGT y probado satisfactoriamente en noviembre del 2006. Este sistema ha sido considerado en el submarino *Tipo 212-A* y puede ser configurado para atacar blancos en tierra.

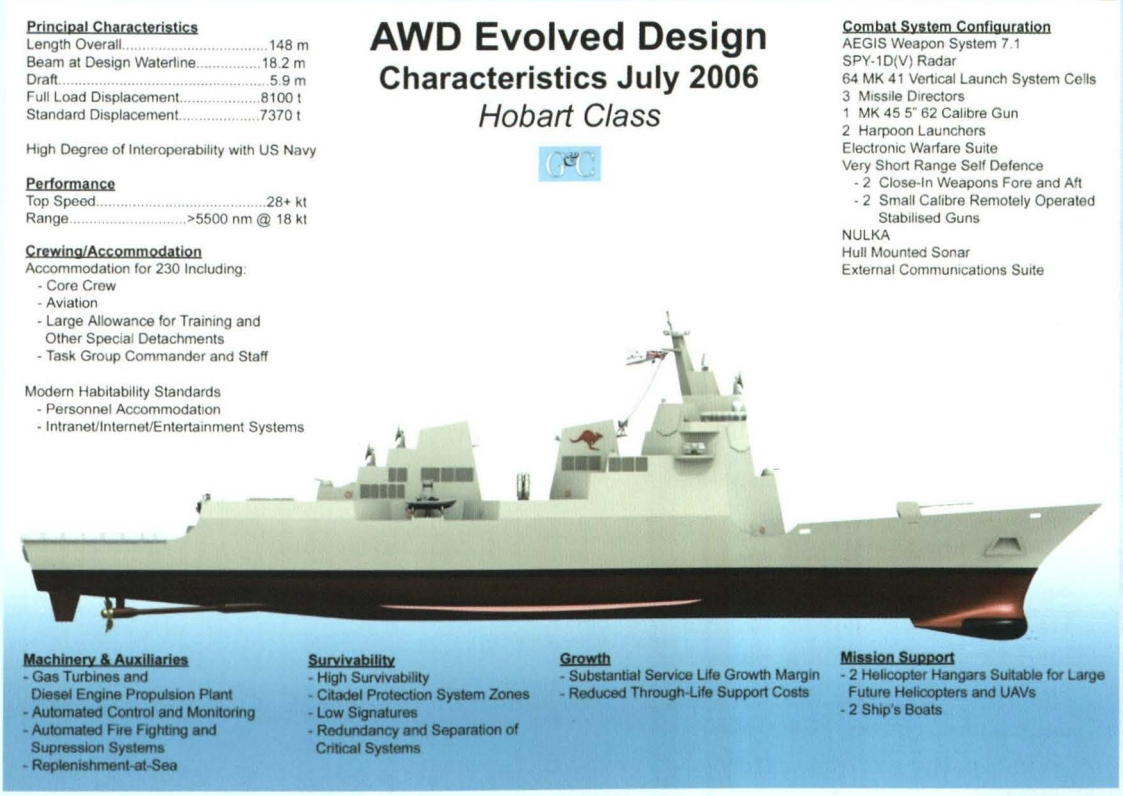
ARGENTINA
Submarino será sometido a reparaciones



El submarino ARA *San Juan* (S-42) del tipo *TR-1700* será sometido a reparaciones de media vida a un costo estimado de 30 millones de dólares en los Astilleros Domecq García. Esta reparación ya había sido anunciada por la Ministra Nilda Garré, el 17 de mayo último, en la ceremonia central por el día de la Armada. A diferencia de las reparaciones de media vida que se desarrollaron en tres etapas en el submarino A.R.A. *Santa Cruz*, la primera y última en los Arsenales Navales de Puerto Belgrano y Mar del Plata, y la segunda en los Astilleros de Marina de Río de Janeiro, Brasil, todas ellas concluidas en el 2002; en el submarino *San Juan* se desarrollarán estas reparaciones íntegramente en Argentina en un período previsto de dos años. Los trabajos a desarrollarse comprenderán el corte del casco, reemplazo de sus 960 elementos de baterías, reemplazo de las 4 máquinas diesel MTU, desmontaje de los 4 generadores para su recorrido en talleres, reemplazo de todos los mástiles izables, reemplazo de las compresoras de aire, compresores de aire acondicionado y la renovación de su planta hidráulica, entre otros.

AUSTRALIA
Adquisición de destructores

El 20 de junio el Gobierno australiano aprobó el diseño de la fragata tipo F-100 española de la clase Álvaro de Bazán, para la construcción de de cuatro destructores para guerra antiaérea de la clase *Hobart*, como parte de su fase de planeamiento y modernización, los cuales deberán entrar en servicio en el 2013. Los buques de 6,250 toneladas serán construidos por astilleros australianos y contarán con sistema AEGIS.



BÉLGICA
Es retirada del servicio última fragata de la clase *Wielingen*

La marina de Bélgica retiró del servicio el pasado 15 de octubre la última de cuatro fragatas clase *Wielingen*, las cuales han sido sustituidas por dos fragatas de la clase *Karel Doorman* (Tipo M), recientemente adquiridas en los Países Bajos.



CHILE

Fragata *Almirante Williams* es sometida a modernización

La fragata chilena *Almirante Williams* (FFG-19) ha iniciado un largo periodo de reparaciones y modernización en los astilleros ASMAR Talcahuano, que comprenderán trabajos en su planta de ingeniería, así como para solucionar algunos percances ocurridos durante su última participación en los ejercicios PANAMAX. Asimismo, se efectuarán trabajos de instalación del sistema de misiles *Harpoon Block 2*, un nuevo montaje de 114 mm en la cubierta de proa, la ampliación de su cubierta de popa y mejoras en el hangar para operar con dos helicópteros ASW. Cabe señalar que contarán con la asistencia de la empresa BAE SYSTEMS, por un acuerdo firmado en el 2006 durante la Euronaval.



Entrenamiento con unidades de la Tercera Flota

El submarino de la Armada de Chile *Simpson* (SS 21) llegó el 11 de septiembre a la Base Naval de Punta Loma, California, para participar en los Ejercicios con Submarinos Diesel (DESI) con la Marina de Estados Unidos. Esta evolución particular de entrenamiento ayudará a los marinos norteamericanos y chilenos a entrenar y capacitar a sus tripulaciones, incrementando además la interoperabilidad. Durante los tres meses que durará su despliegue en los EE.UU., el submarino *Simpson* conducirá un entrenamiento junto con el USS *Tarawa* y los grupos de ataque LHA 1 y del USS *Lincoln* (CVN 72). Una vez finalizados los ejercicios en la costa de California meridional, el submarino *Simpson* retornará a Chile a mediados del mes de noviembre.



CHINA
Nuevo submarino clase *Shang*

El Ejército Popular de Liberación de China (PLAN) ha revelado los detalles de su nueva generación de submarinos nucleares de ataque del *Tipo 093*, durante el 80º aniversario de la creación del museo militar. Este submarino corresponde a la segunda generación de submarinos de ataque y reemplazarán a los de la clase *Han* considerados obsoletos y ruidosos, que fueron incorporados entre 1970 y 1990. El primer submarino *Tipo 093* comenzó su construcción a mediados de los 90 y dos de ellos fueron lanzados entre el 2002 y 2003.



ISRAEL
Nuevo submarino museo

El 22 de setiembre el submarino israelí *Gal*, partió desde el astillero alemán HDW en Kiel, a bordo de la motonave María hacia el puerto de Haifa, en Israel para ser convertido en museo. De esta clase de submarinos (derivada del *Tipo 206*), fueron construidas 3 unidades para la armada de Israel en los astilleros Vickers de Gran Bretaña, las cuales fueron retiradas del servicio cuando se recibieron las unidades clase *Dolphin*. Una de ellas fue desguazada y las otras dos trasladadas a Alemania para una posible venta que no se concretó.

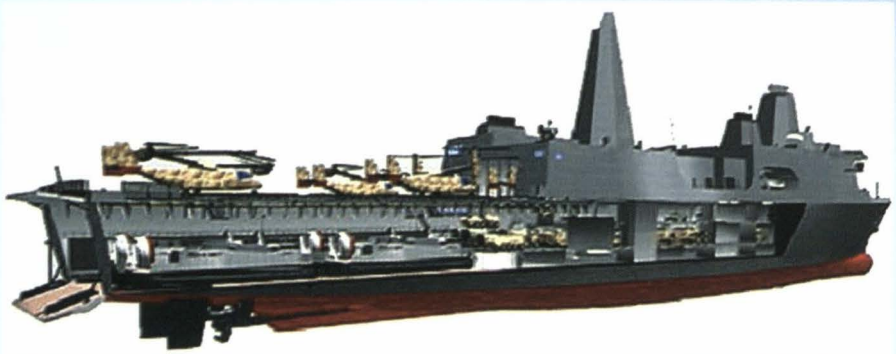


ESTADOS UNIDOS
Construcción de buque de asalto anfibio



Fue colocada la quilla de la séptima unidad de la clase *San Antonio*, de un total proyectado de doce unidades. Este tipo de Unidades viene siendo comisionada a partir del año 2006 en la marina Norteamericana, y reemplaza a la clase *Austin* (LPD). Sus características principales son: eslora 208,5 metros, manga 31,9 metros, tiene un desplazamiento de 24.900 toneladas y una velocidad de 22 nudos. Puede llevar una tripulación de 360 hombres más 600 de tropa.

Tiene una capacidad de portar 8 aviones *Harrier AV-8B*, helicópteros de transporte del tipo *CH-53E Sea Stallion* ,o *2 CH-46*, *MV-22 Osprey* y *AH-1W Súper Cobra*, así como de vehículos anfibios AAAV y tanques *M-1A2 Abrams*.



REINO UNIDO
Armada concluye pruebas de helicópteros



El Escuadrón Aeronaval Nº 846 de la Real Armada Inglesa, ha completado las pruebas en 3 de sus helicópteros *Sea King HS.4,* recientemente mejorados para ser desplegados en Afganistán a finales del presente año. Estas mejoras a las aeronaves les han permitido aumentar un 20 % en velocidad, carga y autonomía, considerando además un incremento en sus medidas de protección.

Actualidad Naval Nacional



Licenciada Tatiana Figueroa López

Buque HMCS *Regina* de la Armada de Canadá arribó al Perú

El buque HMCS *Regina* de la Armada de Canadá arribó al puerto del Callao en visita oficial el 13 de setiembre. Esta unidad permaneció en nuestro país cuatro días, en los cuales realizó una serie de actividades protocolares, académicas, culturales y sociales.

A su arribo, presentaron su saludo protocolar al Capitán de Puerto del Callao, al Comandante de la Fuerza de Superficie, al Presidente del Gobierno Regional del Callao y al Alcalde.

La tripulación del buque visitante participó también en una ceremonia de colocación de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante Miguel Grau, en la plaza que lleva su nombre en el Callao, la misma que estuvo a cargo del Encargado de Negocios de la Embajada de Canadá en el Perú.



Oficiales de la Armada Canadiense participaron en ceremonia de ofrenda floral ante el monumento del Gran Almirante del Perú.

Asimismo, la dotación del buque *Regina* participó en diferentes actividades deportivas y almuerzos de camaradería, con el personal superior y subalterno.

Esta visita tuvo como finalidad, también, estrechar los vínculos profesionales y de amistad entre la Armada de Canadá y la Marina de Guerra

Autoridades civiles y militares fueron distinguidas con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval"

En merito a su contribución al engrandecimiento de la Marina de Guerra del Perú, autoridades políticas y militares fueron condecoradas con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval", en el Club de Oficiales de La Punta.

Durante la ceremonia se condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Gran Cruz Especial – Distintivo Blanco, al General del Aire Miguel Ángel Gómez Vizcarra, Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú; al General de Ejército, Edwin Donayre Gotzch, Comandante General del Ejército; General de la Policía David Rodríguez Segeu, Director General de la Policía Nacional del Perú; al Doctor Fabián Novak Talavera, Viceministro de Asuntos Logísticos y de Personal del Ministerio de Defensa, y a la Doctora Nuria Esparch Fernández, Viceministra de Asuntos Administrativos y Económicos del Ministerio de Defensa.

El Ministro de Estado en el Despacho de Defensa, Embajador Allan Wagner Tizón, en su calidad de Canciller de la Orden, fue el encargado de otorgar dichas

preseas a las distinguidas autoridades.

A continuación, el Ministro de Defensa condecoró con la "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el Grado de Gran Cruz - Distintivo Blanco, al Doctor Alexander Kouri Bumachar, Presidente del Gobierno Regional del Callao, quien agradeció por tan alta distinción.



Autoridades civiles y militares fueron condecoradas por la Marina de Guerra por su contribución al engrandecimiento de la institución

Las autoridades políticas y militares fueron felicitadas por el Primer Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante Jorge Montoya Manrique, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, y el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante José Aste Daffos.

Entrega de la espada de Grau, símbolo de valor y entrega

En una tradicional ceremonia, la familia Grau entregó en custodia la espada que perteneció al Gran Almirante Miguel Grau Seminario a la Escuela Naval del Perú, para ser colocada en la cripta del Caballero de los Mares durante todo el mes de octubre, mes en que la Marina de Guerra conmemora un aniversario de su creación y del glorioso combate de Angamos.

Durante la ceremonia que fue presidida por el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén se efectuó la colocación de una ofrenda floral ante el monumento del Héroe de Angamos.

El Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe, ingresó a la



Con solemnidad fue trasladada la espada del Almirante Grau por el Cadete Comandante del Batallon Angamos

Escuela Naval portando la espada del Gran Almirante, siendo recibida por el Contralmirante Fergan Herrera Cuntti, para entregarla al Cadete Comandante, quien a su vez, se la dio al Cadete Jefe de la Primera Compañía del Batallón Angamos, quien trasladó la espada del Almirante Miguel Grau hacia la cripta, a cuyo paso los cadetes presentaron armas.



La espada del Caballero de los Mares permaneció en su Cripta durante el Mes del Mar de Grau

Luego el Cadete Comandante se presentó ante el estrado oficial, y dirigiéndose al Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt dijo: "Hemos cumplido con depositar la espada del Almirante Grau en la cripta".

Seguidamente, la Compañía Fanning efectuó la demostración "Alegoría al Gran Almirante Grau" simultáneamente el Batallón Angamos ocupó emplazamiento para la colocación de la ofrenda floral.

El Almirante Darcourt, el Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff y el Tte 1ro. (r) Jaime Grau colocaron una ofrenda floral ante el monumento del Caballero de los Mares.

Este ceremonial, que responde a las tradiciones navales, se viene realizando cada año, gracias al noble gesto que significo en un inicio la concesión y préstamo de la espada del Héroe de Angamos por parte de Don Jose Rafael Grau Price, hijo de Don Rafael Grau Cavero y este a su vez, hijo del Gran Almirante. Ahora se cuenta con el gesto y desprendimiento del Contralmirante (r) Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe.

En el Callao se inauguró Paseo de Héroes Navales

En conmemoración por el 186 aniversario de la Marina de Guerra del Perú, el 5 de octubre, el Alcalde del Callao Félix Moreno acompañado por el Primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri Rojas, inauguraron el moderno Paseo de los Héroes Navales del Callao.

Esta obra, construida por la Municipalidad del Callao, se encuentra ubicada frente a la Plaza Miguel Grau, donde además se ha construido la plaza "Guardiamarina Emilio San Martín" y el nuevo *boulevard* de la Marina de Guerra del Perú.

Este moderno paseo cuenta con estatuas de dos metros y medio de altura, mo-

numentos de insignes marinos que no dudaron en ofrendar su vida en defensa del territorio patrio como el Capitán de Navío Juan Fanning García, héroe naval que participó en la batalla de Miraflores durante la guerra con Chile; Emilio San Martín, Patrono de los Guardacostas, inmolado heroicamente en la bahía del Callao en 1880 y el Teniente Primero Desio Oyague Neira; así como del primer alcalde del Callao, Manuel Cipriano Dulanto.

La ceremonia contó con la presencia del Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, de los congresistas por el Callao, Isaac Meckler y Martín Pérez; además del Presidente Regional, Alex Kouri Bumachar.



El Presidente Regional del Callao, Alex Kouri y el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt, develaron monumentos en el nuevo Paseo de los Héroes

Marina de Guerra del Perú celebró su 186º aniversario de creación y el 128º aniversario del Combate de Angamos

En un escenario cargado de simbolismo y sentimiento patrio, la Marina de Guerra conmemoró el 186º aniversario de su creación y el 128º aniversario del Combate de Angamos. Como cada 8 de octubre, la ceremonia se realizó en el Callao, en la plaza que lleva el nombre del héroe máximo de nuestra Armada.

La ceremonia cívica patriótica, realizada en la Provincia Constitucional del Callao, fue presidida por el Presidente de la República, Alan García Pérez, quien llegó a las 9.40 horas y fue recibido con los honores correspondientes a su alta investidura.

El acto contó con la presencia de los titulares del Congreso, Luis Gonzales Posada, y del Poder Judicial, Francisco Távara; así como del Presidente del Consejo de Ministros, Jorge del Castillo; del titular de Defensa, Allan Wagner Tizón y los integrantes del Gabinete Ministerial.

Asimismo, asistieron el primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri, la segunda Vicepresidenta, Lourdes Mendoza del Solar, el Presi-



Embajador Allan Wagner, el Presidente de la República, Alan García y el Almirante Eduardo Darcourt, presentando su saludo al Pabellón Nacional

dente Regional del Callao, Alexander Kouri; y los legisladores Aldo Estrada, Alberto Andrade y Juan Carlos Eguren.

También, el Presidente del Tribunal Constitucional, César Landa; el Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Vicealmirante Jorge Montoya Manrique, y los Comandantes Generales del Ejército, Edwin Donayre Gotzch; Fuerza Aérea, Miguel Ángel Gómez Vizcarra; y de la Marina, Eduardo Darcourt Adrianzén.

Seguidamente, se entonaron las notas del Himno Nacional del Perú y la ceremonia continuó con la colocación de ofrendas florales ante el monumento del Caballero de los Mares, por parte de representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representantes del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales.

Durante la ceremonia, exactamente a las 9:50 de la mañana, se guardó un minuto de silencio en memoria de Miguel Grau Seminario, quien precisamente a esa hora, el 8 de octubre de 1879, perdió la vida defendiendo a la patria.

Como se recuerda, el Almirante Grau se inmoló en defensa del Perú en el puente de mando del monitor *Huáscar* durante el Combate Naval de Angamos, librado contra la escuadra chilena el 8 de octubre de 1879.

En su momento, el Comandante General de la Marina, Almirante Eduardo Darcourt pronunció la proclama dirigida al personal naval en la que resaltó el heroísmo y la entrega por la Patria de Miguel Grau. Dijo que el país nunca debe olvidar su ejemplo.

También pronunció un discurso el Presidente Regional del Callao, Alex Kouri Bumachar, en donde rindió un justo homenaje al Peruano del Milenio y a los héroes del pasado y del presente.

Por su parte el Ministro de Defensa reconoció las virtudes de Miguel Grau como héroe: buen padre, discreto congresista, además de militar honesto y patriota. Sostuvo que el sacrificio del almirante Miguel Grau y de otros héroes nacionales "nos debe hacer reflexionar en la necesidad de que nuestras Fuerzas Armadas estén siempre bien preparadas y en condiciones de cumplir a cabalidad la misión constitucional de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República".

El Embajador Wagner concluyó su discurso destacando las virtudes del Caballero de los Mares. "Grau es un ejemplo de humanidad, valor, rectitud, capacidad profesional y entrega total. Cualidades que todo peruano debe cultivar para el engrandecimiento del país. El mejor homenaje que podemos rendir es esforzarnos en imitar su conducta intachable", concluyó.

Finalmente, se entonó el Himno a Grau y el batallón de la compañía Juan Fanning de Infantería de Marina



Demostración de la histórica Compañia Fanning ante autoridades civiles y militares

realizó una serie de demostraciones sincronizadas para el deleite de las autoridades, invitados y demás asistentes al homenaje.

A continuación se realizó el desfile de los destacamentos militares y de las delegaciones de los Liceos Navales. Durante el transcurso del desfile el Presidente Alan García dejó su ubicación para saludar al personal de la Marina de la Brigada Azul y Oro, que había perdido facultades en el cumplimiento de su deber. El desfile concluyó a las 12.15 horas con el paso de las unidades motorizadas y blindadas.

Al término de la ceremonia el Ministro de Defensa y el Comandante General de la Marina, abordaron el buque insignia Almirante Grau, desde cuya cubierta lanzaron al mar un simbólico arreglo floral en homenaje al héroe de Angamos.

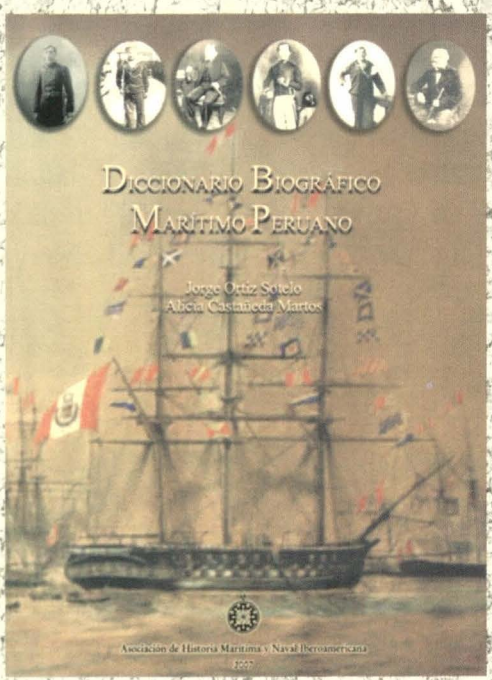


El Presidente de la República Alan García saludó a los integrantes de la Brigada Azul y Oro, personal que perdió sus facultades cumpliendo el deber

Comentarios de Libros y Revistas

ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Castañeda Martos, Alicia y Jorge Ortiz Sotelo
Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.
350 pp, retratos



En una pulcra y hermosa edición aparece este diccionario biográfico, indispensable fuente de consulta para el investigador que se adentre en el pasado de la historia marítima y naval peruana. Alicia Castañeda Martos había publicado, dentro de la Serie de Biografías del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, y con el título de *Reseñas de oficiales de Marina, 1500-1930*, una versión primigenia el año 1999; y aun antes, en 1993, conjuntamente con el prestigioso historiador naval Jorge Ortiz Sotelo, se publicó un primer tomo del diccionario biográfico peruano, el cual comprendía hasta la letra 'C'; lamentablemente ese proyecto quedó trunco.

Hoy tenemos, por fin, una edición que agota el universo de personajes que con-

forman el conjunto de hombres imbricados en la trama de la historia de nuestro pasado marítimo, presenta una galería de retratos que dan rostro a esos marinos legendarios en la memoria colectiva de nuestro pueblo. Muchos de ellos desconocidos para el común de nosotros, pero que desempeñaron roles trascendentes en la gesta del mar: navegantes, como los limeños Juan Francisco de la Bodega y Quadra e Isabel Barreto o Domingo Boenechea e Iríbar, hombre al servicio del virreinato del Perú, descubridores de nuevas tierras allende los mares. Defensores, como Rodrigo de Mendoza, general al mando de la armada virreinal que hizo frente a los ataques holandeses (1615). Domingo Orué y Mirones, también limeño, quien en 1799 y en 1800 rechazó los ataques de naves corsarias británicas y finalmente capturó dos de ellas. Francisco Ruiz de Lozano, Juan Ramón Coninck, Andrés Baleato y Francisco Carrasco, cartógrafos y responsables de la formación náutica en el Perú. Los pioneros en la conquista de la Amazonía, exploración de sus ríos, fundación de ciudades y defensa de sus fronteras, aun con el sacrificio de sus vidas, como Juan Antonio Távara, Alberto West y Manuel Clavero. Y en las comisiones de límites, como Camilo Carrillo, marino, geógrafo, matemático, maestro, cuya contribución a la institución naval y al país no ha sido aún rescatado. Y los inventores, como Federico Blume, quien construyó un sumergible que bien pudo haberse aplicado en la defensa de costas durante la guerra con Chile.

Incluye, además, un apéndice sobre 'Conflictos, campañas y acciones de armas', en los que intervinieron los biografiados, 'Eventos marítimos notables', 'Centros de formación', referidos a la educación naval en el Perú, desde que por primera vez se dictara en esta tierra un curso con aplicación en la náutica, en este caso, la cátedra de matemáticas, establecida en 1665 por el virrey Conde de Santisteban, la que se dictaba en el Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Jorge Ortiz nos regala con un listado de 'Buques de la Armada Peruana', que da una somera información no solo sobre los buques mencionados en el diccionario, sino sobre todas las naves que han prestado o prestan servicio en la Marina de Guerra del Perú.

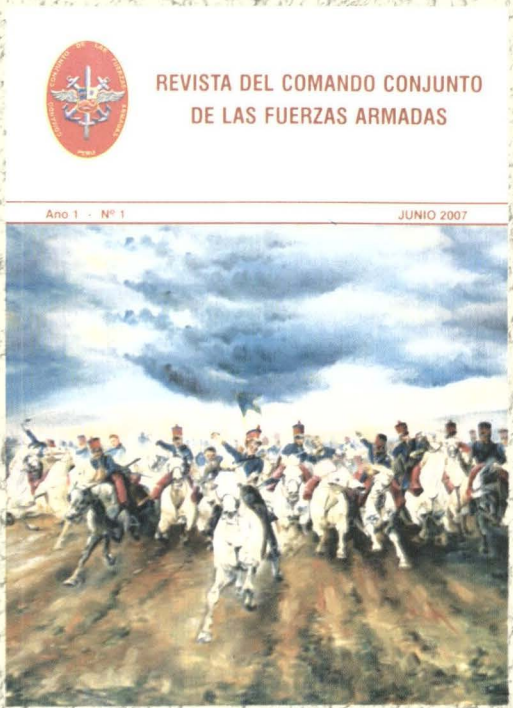
El investigador tiene en este libro información cuya autoridad está respaldada en la documentación del Archivo Histórico de Marina. Ambos autores conocen ampliamente este repositorio; en el caso de la señora Castañeda, tuvo a su cargo la organización inicial, y en el caso del comandante Ortiz, durante su servicio en la Marina de Guerra, en la Dirección de Intereses Marítimos, el Archivo estuvo directamente bajo su responsabilidad. Actualmente, el Archivo atiende consultas al público en general en su local, sito en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, en cuya biblioteca este libro puede ser consultado o adquirido: www.iehmp.org.pe

Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. Año 1, Nº 1. Lima, junio, 2007.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas ha cumplido este año, el 1 de febrero, cincuenta años de su creación. Fue concebido originalmente como un Consejo de Defensa Nacional, en 1929, pero solo en 1957 se concretó el anhelo de reunir las tres instituciones castrenses con una doctrina conjunta, a fin de cumplir la misión de la defensa nacional, no en tres servicios separados, sino en una acción militar de conjunto. El Perú está en la corriente del cambio militar por la que atraviesan los principales Estados del mundo, y es una tónica de modernidad afrontar las amenazas contra la paz, la seguridad o el bienestar general, juntamente con la sociedad y los demás organismos del Estado, como se reconoce en el Libro Blanco de la Defensa Nacional del Perú, 2005.

Coincidiendo con el quincuagésimo aniversario del CCFFAA, aparece el primer número de la revista institucional, publicación de alta calidad académica y profesional en la que concurre una pléyade de destacados intelectuales civiles y militares con temas que van desde la nota histórica hasta la más estricta especialidad, o aquellos que derivan de la globalización de la sociedad actual con problemáticas inéditas que plantea el nuevo milenio.

La fina presentación de este número inicial de la revista tiene como auspicioso heraldo el galope de vencedores de la caballería peruana arremetiendo contra las fuerzas realistas en la batalla de Junín el 6 de agosto de 1824, reproducción del óleo del artista nacional M. Salazar. El Mensaje del Ministro de Defensa, embajador Allan Wagner Tizón, la proclama



del almirante Jorge Montoya Manrique, Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el editorial del Director de la Revista Capitán de Navío Cesar Linares Velásquez inauguran la edición y exponen los objetivos, la política y la voluntad de que las Fuerzas Armadas realicen un trabajo institucional de conjunto, en el que la norma integradora prime en todas las operaciones.

Sobre la historia del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas escribe el doctor José Cavani Ríos, sobre sus antecedentes y su creación el año 1957, después de la definición de "Los lineamientos básicos de la Doctrina de la Defensa Nacional", suscrito por las Fuerzas Armadas. La presidencia de la Junta del Comando recayó en la persona del general EP Ma-

nuel Cossio Cossio. El autor con este trabajo histórico sobre el CCFFAA, traza el derrotero de futuras investigaciones para escribir la historia institucional.

Cuatro artículos revisan diversos aspectos que se plantean en el nuevo escenario mundial del tercer milenio. El doctor César Arias Quincot en su artículo "El mundo de la posguerra fría", expone que, después de la caída del muro de Berlín y la disolución de la URSS, con la victoria de occidente, el mundo vive otra realidad que aún estamos en proceso de entender, con nuevos desafíos que no se pueden ni deben enfrentar con la mentalidad del mundo ya conocido y que hoy resulta por demás caduco. Héctor López Aréstegui, en su artículo "China, una creciente potencia naval "llama la atención sobre este milenario país que surge como potencia económica, traducida en un inquietante poderío marítimo. Por su parte, el contralmirante José García Valdivieso, en su trabajo "Estrategia", destaca el nuevo orden mundial después de finalizada la guerra fría, con el reacomodo de los países en sus relaciones y en su capacidad de desarrollo y aun el riesgo de desaparición de la escena mundial, lo que obliga a las naciones a hacer estrategia como historia predictiva: determinar los objetivos nacionales y desarrollarlos a través de las políticas de Estado. El capitán de navío Pablo Jhery, escribe "¿Por qué una hipótesis de conflicto en defensa de nuestros recursos naturales?". Hay una preocupación por la creciente demanda energética, que obliga a tomar providencias para preservar los recursos como el petróleo, el gas y el agua de la codicia de quienes no los poseen y que en el futuro podrían efectuar incursiones no deseadas. En el caso del rol del Perú en el nuevo mundo multipolar, el doctor Luis Solari de la Fuente, en "El poder de una Nación", sostiene la necesidad de mantener una visión holística y estructural, con mayores elementos de juicio sobre la actuación de diversos factores sociales en la construcción del 'poder de las naciones'.

El coronel FAP Luis Bernedo Boado, en su artículo "La necesidad de definir ciertos términos sobre operaciones integradas", se refiere a las operaciones de carácter combinado con fuerzas militares e interagénciales de varios países en las que se hace imprescindible mantener una terminología unificada para definir los conceptos operativos.

En "Conceptos para tenerse en cuenta para las Operaciones Conjuntas", el general de brigada Jorge G.A. Escobedo nos dice que en estas operaciones el equilibrio de la potencia del combate puede cambiar de una fuerza a otra, especialmente si tienen capacidades similares; el factor determinante será, en este caso, la capacidad moral de los soldados y oficiales.

El contralmirante Cristóbal Miletich Souza-Peixoto, en "Defensa y Desarrollo, ¿pueden ir de la mano?", plantea un enfoque novedoso de ambos conceptos: si se apoyan entre sí crean una sinergia permanente para resolver cuánto de nuestros escasos recursos se debe asignar a la defensa y cuánto al desarrollo.

El capitán de navío Juan Bertarelli Rodríguez, en su artículo "Centro de Derecho Internacional Humanitario y de los Derechos Humanos de las Fuerzas Armadas", resalta el compromiso de las FF.AA. en el respeto por los derechos humanos y

la sujeción a las normas internacionales al respecto.

Sobre el tema de tema de seguridad, tres artículos aportan criterios originales, como: "Los nuevos paradigmas de la seguridad", una visión actual del concepto donde un alcance multidimensional que comprende aspectos políticos, económicos, sociales, medioambientales y militares, es tratado por del doctor Jaime Castro Contreras. "Implicancias del concepto de 'seguridad humana' para la agenda de Seguridad Internacional", artículo del doctor Farid Kahhat Kabatt, nos revela que en la última década los conflictos dentro de las fronteras del Estado, muchos de ellos de carácter étnico, se han convertido en la principal fuente de violencia política. "Diálogo e interacción en el consejo de Seguridad Nacional para la determinación de la Estrategia nacional y conducción de la guerra", artículo del Mayor General FAP Fernando Ordóñez Velásquez, fundamenta la importancia del diálogo político militar frente a una situación de crisis y desarrolla el rol que desempeña la información y la comunicación para la toma de decisiones respecto de la estrategia nacional y militar, así como para la conducción de la guerra.

Sobre el destacado desempeño de las FFAA peruanas en las Fuerzas de Paz de la ONU, 'Cascos Azules', trata el coronel EP Guillermo Palacios Seminario, recomendando incrementar la capacitación para estas operaciones.

Finalmente, "El Acta de Lovaina", artículo firmado por el general de brigada Juan Emilio Yepes del Castillo, expresa una opinión sobre la reunión de intelectuales y académicos de los países involucrados en el tema de la mediterraneidad de Bolivia, realizada en la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, el año 2006.

Como el lector puede apreciar, la revista ofrece un sustancioso conjunto de trabajos de gran calidad académica, en el que la temática está encaminada a la difusión de la cultura de la defensa y la seguridad nacional. Celebramos la aparición de esta nueva publicación periódica que enriquece la bibliografía militar.



CON UNA TASA PREFERENCIAL DE

13.5 % TCEA*
para préstamos de 12 meses.

16.5% TIEA**
para préstamos de 13 a 60 meses.

Exclusiva para la familia Naval. **Préstamos de hasta s/. 75,000.00**

- **REQUISITOS:**
- 2 copias y original de la boleta de pago del último mes
- 2 copias DNI y CIP
- 2 copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de combustible al banco (sólo para Finmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Finmar Combustible.

Término de campaña 31 de diciembre de 2007

Si por ejemplo, el 10/08/2007 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 septiembre y una vez que la Marina remita el monto descontado, se le realizará el primer pago el 03/10/2007 siendo su cuota total de S/. 492.71 (Para la 1ra. Cuota: Capital S/. 260.98, Interés: S/. 231.73 y Gasto por portes S/.2.50)
Para este ejemplo, la Tasa de Costo Efectiva Anual es de 17.05%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al monto y plazo 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 de S/. 499.21, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio sería de S/. 6.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 519.24.
Estas tasas se cobrarán a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago.
Hasta 12 meses: 13.5% TCEA(sin gastos por portes), de 13 a 24 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2.50, de 25 a 60 meses: 16.5% TIEA + gastos por portes S/2 50 y comisión por portes S/4 00
La difusión de las informaciones se realiza de conformidad con la Ley N° 28587 Resolución SBS N° 1765-2005.
*TCEA (Tasa de Crédito Efectiva Anual)
**TIEA (Tasa de Interés Efectiva Anual)

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
Telf. 96592125 RPM #999559
Anexo naval 4813

BASE NAVAL DEL CALLAO- DIABASTE
Cel. 9639-4133 RPM #999458
Cel. 9639-3957 RPM # 999453

ESTACIÓN NAVAL – LA PERLA
Cel. 9639-3681 RPM #999450

PROMOTOR CIUDAD IQUITOS
Cel.(65)963-38456 RMP #301113

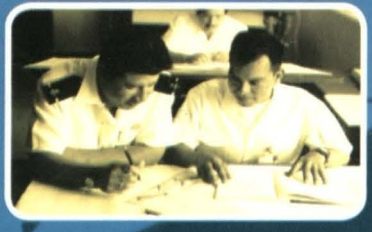
AGENCIA AREQUIPA
Cel.(054)956-2587 RPM #250362

Para mayor información puedes consultar en el Tarifario; en la plataforma de Atención al Cliente, en nuestra Página Web **www.bancomercio.com** o llámanos a nuestra línea gratuita **0-800-00222**

BANCO DE COMERCIO
Siéntete en familia

DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION
MARINA DE GUERRA DEL PERU



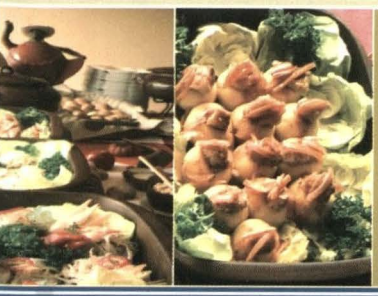


Trazando el Rumbo

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



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)

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional



Guardacostas haciendo cumplir la Ley



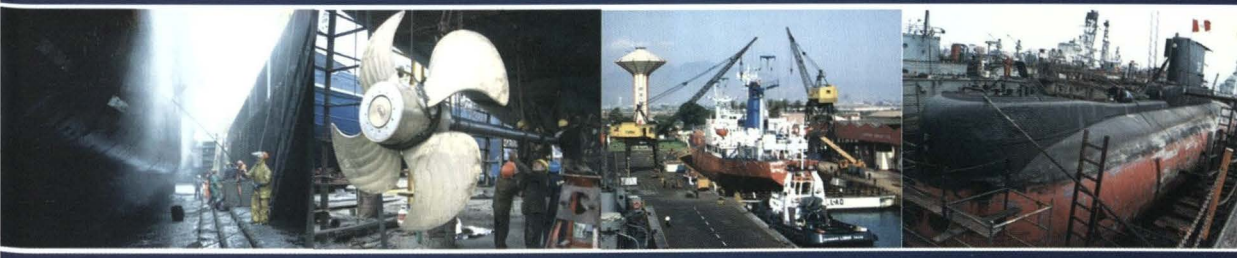


Jr. Constitución 150 Callao, Telefono: 613-6868
Emergencias: 420-2020, Pagina Web: www.dicapi.mil.pe

CONSTRUCCIONES NAVALES



REPARACIONES NAVALES



INGENIERÍA METAL MECÁNICA



SISTEMAS DE ARMAS Y ELECTRÓNICA



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES
DESDE 1845

UKAS QUALITY MANAGEMENT 001

Av. Contralmirante Mora 1102 Callao
Telf. (511) 4131100
Fax: (511) 4131107
E-mail: gcomercial@sima.com.pe
Web: www.sima.com.pe

SIMA-CALLAO

Av. Contralmirante Mora 1102
Callao
Telf. (511) 4131140 / 4131129
Fax: (511) 4131130

SIMA-CHIMBOTE

Av. Los Pescadores 151 Zona Industrial 27 de Octubre
Chimbote
Telf. (043) 350722
Fax: (043) 350725

SIMA-IQUITOS

Av. La Marina 1177—Punchana
Iquitos
Telf. (065) 251070
Fax: (065) 251986

SERVICIO NAVIERO DE LA MARINA

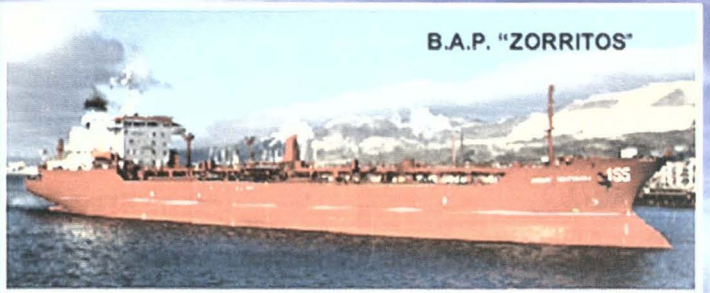
"Contribuyendo al Desarrollo y Defensa Nacional"

"POLÍTICA DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE"

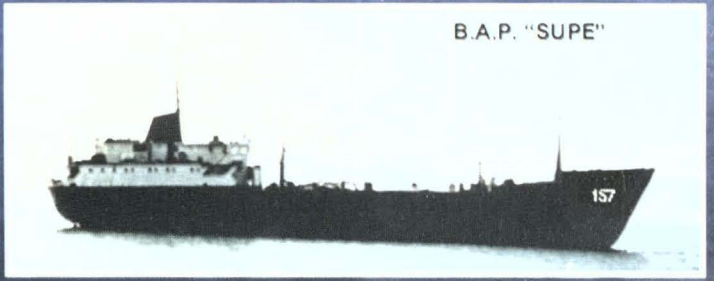
PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS, CUMPLIENDO CON LAS NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES DE SEGURIDAD, CALIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

Nuestras certificaciones nos respaldan.

Av. Gamarra 500 Chucuito - Callao 05
Central: (00511) 613-6768 / (00511) 613-6769 Fax: (00511) 613-6764
e-mail: webmaster@servicionaviero.com
website: www.servicionaviero.com



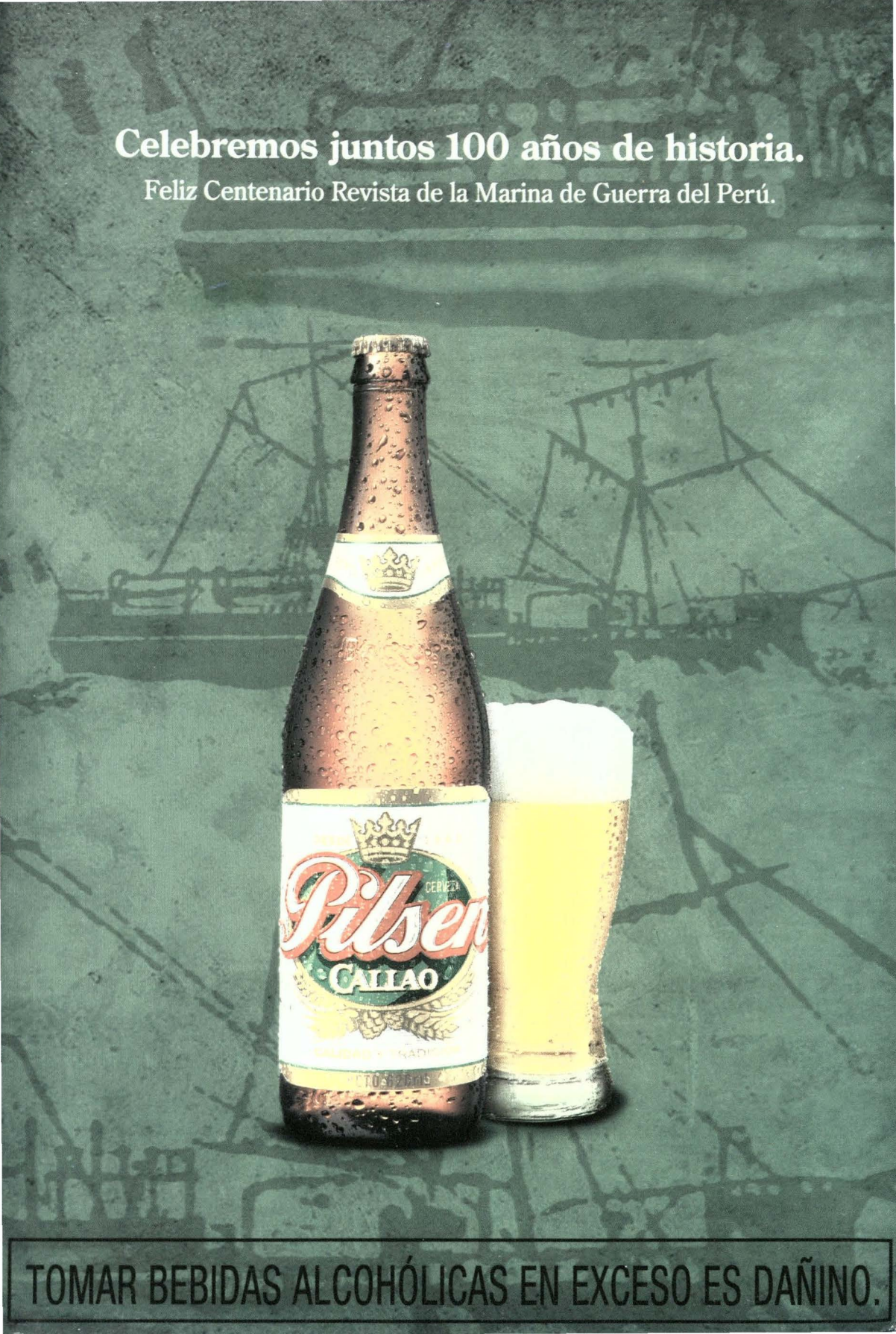






Celebremos juntos 100 años de historia.

Feliz Centenario Revista de la Marina de Guerra del Perú.



TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

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

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

PROGRAMA REGIONAL DE ALFABETIZACIÓN



RESULTADOS DEL CENSO Y EMPADRONAMIENTO AL 100%

















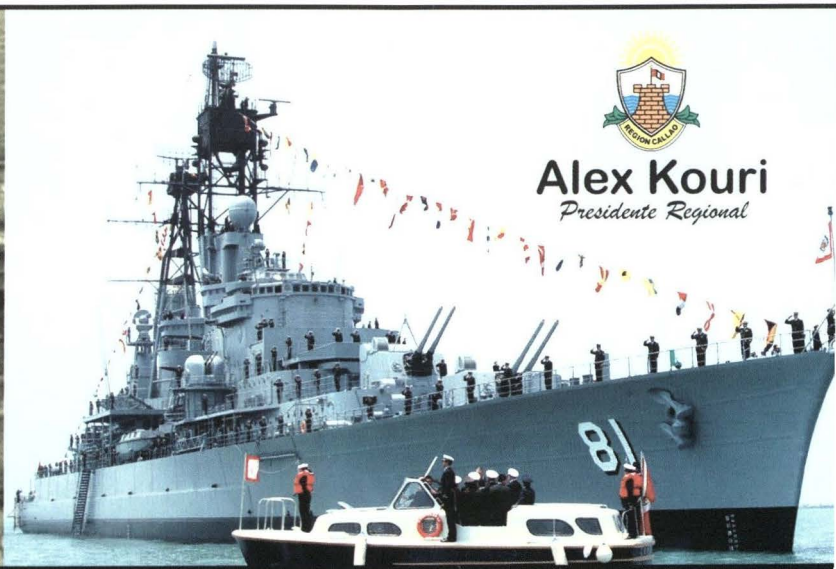
- El 2008 será declarado " Año de la Alfabetización en el Callao ", motivo por el cual se orientarán todos los **esfuerzos económicos y humanos** para lograr que la Provincia Constitucional sea la primera región del Perú con **"CERO ANALFABETISMO"**.
- Agradecemos la participación e importante contribución del Ministerio de Educación, INEI, DREC, RENIEC, Colegio Militar "Leoncio Prado", y al personal del Gobierno Regional del Callao que desarrollaron una ardua labor durante el empadronamiento para identificar a personas iletradas en el ámbito de la región chalaca.
- Importante señalar que la base de datos obtenida en el censo y empadronamiento es de carácter reservado e incluyen: nombres, apellidos, edad, dirección, DNI, teléfono, etc de los empadronados.

www.regioncallao.gob.pe

(*) POBLACIÓN DEL CALLAO A PARTIR DE LOS 15 AÑOS DE EDAD

¡Trabajando para ti, en todas partes!





El Presidente y Cuerpo de Consejeros del Gobierno Regional del Callao saludan a nuestra Gloriosa Marina de Guerra del Perú, al conmemorarse este año el 186 Aniversario de su creación.

1821 - 2007