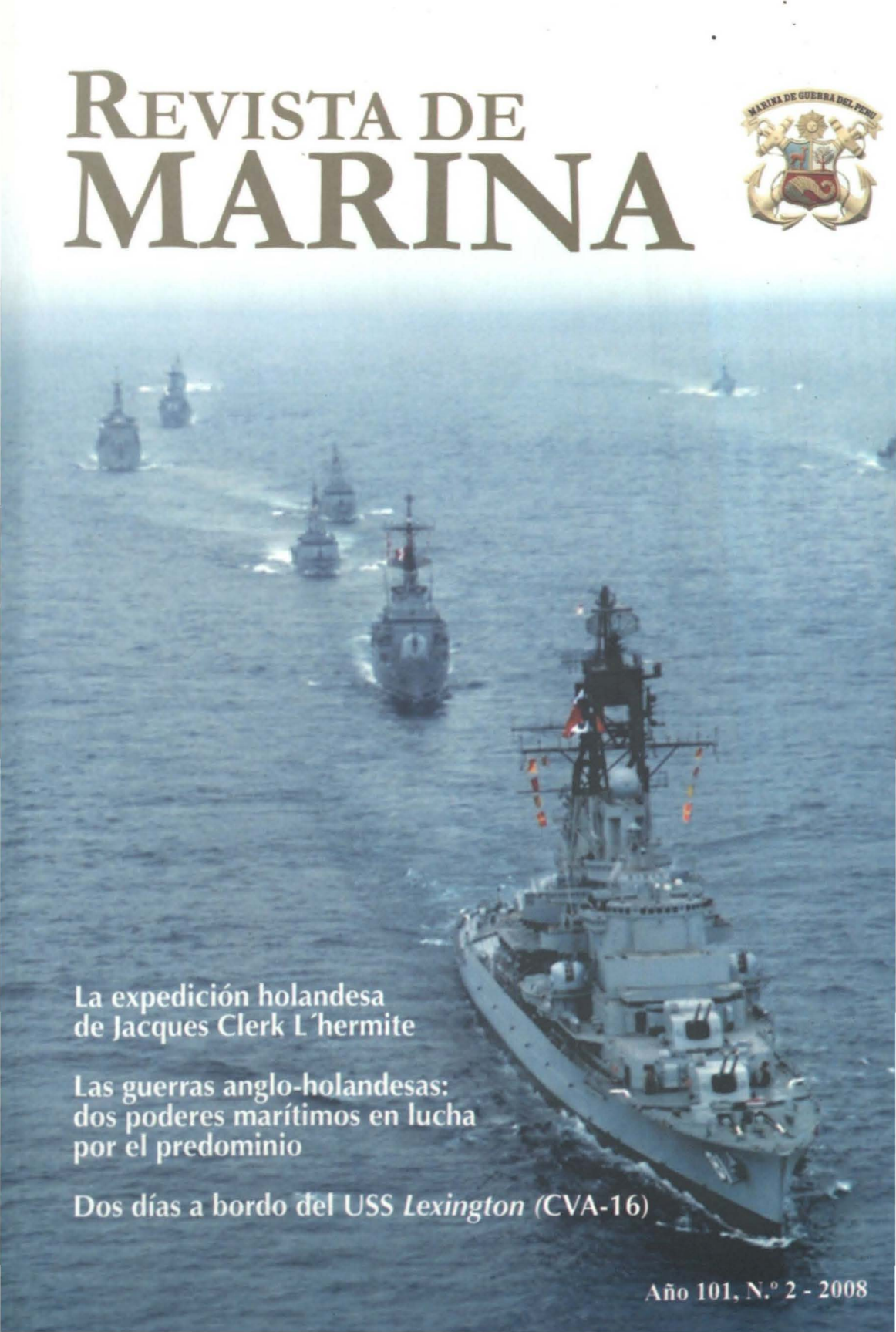
REVISTA DE MARINA



La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite

Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio

Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)

Año 101, N.º 2 - 2008



Crucero misilero B.A.P. Almirante Grau encabezando formación durante la operación UNITAS 49 - 2008 llevada a cabo en aguas del Mar de Grau y que contó con la participación de unidades de las armadas de Chile, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

REVISTA DE MARINA

Director:
Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram
Editor
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti
Asesora de Edición
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez
Diseño y Diagramación
Fernando E. León La Torre
Técnico Primero Gráfico Jorge Cerrón Castro
Corrección
Víctor Lecaros Villavisencio.
Distribución
Técnico Segundo Julio Quiñones Custodio

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 101, N.º 1 - 2008
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.

C. LINARES



SUMARIO

7. **La captura del transporte chileno *Rímac* en Antofagasta el 23 de julio de 1879. Trascendencia de este hecho.**
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

21. **La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite**
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

51. **La fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial**
Héctor López Aréstegui

63. **Teniente 2º Carlos de los Heros, héroe de la Guerra del Pacífico**
Mario de los Heros Raggio

73. **Motonaves *Twin Star, Pintail* y *Alice* y el recuerdo de una madrugada de enero**
Capitan de Navío CJ Julio Pacheco Gaige

78. **Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio**
Capitán de Fragata (r) Jorge Ortiz Sotelo

98. **Hacia una alianza político-militar sudamericana que busque la integración**
Contralmirante (r) Jorge Luis P. Díaz Nieri

108. **La captación: un proceso fundamental para el futuro de la Marina**
Capitán de Fragata Juan Carlos Llosa Pazos

118. **Requisitos para la implementación de la tecnología de contrucción naval modular integrada**
Capitán de Corbeta (r) Ramón Velasco Stoll



133. **Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)**
Contralmirante (r) Edmundo Guzmán Lanfranco

143. **El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821 - 1900**
Historiador UNMSM William Chamorro Serrano

156. **Sucedio hace un Siglo**
Teniente Primero CC Jessica Alvarado Chavez

161. **Actualidad Naval Mundial**
Capitán de Navío José Escobedo Sayán
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

170. **Actualidad Naval Nacional**
Lic. Tatiana Figueroa López

182. **Comentarios de Libros y Revistas**
Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL

Si bien es cierto que la captura de los principales cabecillas de los movimientos terroristas llamados Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Tupac Amaru produjo el derrumbe de esas bandas delictivas aliadas del narcotráfico, quedaron algunos grupúsculos recalcitrantes que, con el correr del tiempo, también cayeron en manos de la justicia. Sin embargo, un remanente narcoterrorista, de aproximadamente 300 delincuentes, buscó refugio en la zona de los Valles del Apurímac y del Ene (VRAE), cubierta por una vegetación frondosa, difícil, con una topografía sinuosa, cubierta constantemente por la niebla, todo lo cual ha contribuido para convertirlo en un punto de acceso complicado donde los narcoterroristas, a lo largo de veinte años, se han fortificado y colocado infinidad de trampas explosivas y de otro tipo para protegerse de la Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

Esta zona, siempre ha tenido gran importancia para Sendero Luminoso. Se trata de una zona rodeada por una población que vive en extrema pobreza y donde la presencia del Estado es muy escasa. En los últimos lustros el narcoterrorismo atrincherado allí, ha sabido aprovechar la ubicación geográfica de ese lugar, en la ceja de selva, entre Ayacucho y Junín, para convertirlo en una ruta para el traslado de la droga, lo cual les ha proporcionado, y proporciona, importantes ganancias. Actualmente, la zona del VRAE ya no es sólo vía segura para los narcotraficantes sino que se ha convertido en un emporio donde tiene lugar todo el proceso delictivo, desde la siembra de la coca hasta convertirla en pasta básica o clorhidrato de cocaína.

Lo cierto es que estos grupos de delincuentes vienen haciendo lo que sus mentores intentaron sin éxito hace más de veinte años: la conquista del poder a través del terror, pretendiendo desestabilizar el sistema democrático.

Así, desprestigiados y sin consenso en la población, sin coro en los centros educativos, carentes de apoyo entre los trabajadores que han dejado de creer en sus prédicas y, convertidos en meros asalariados del narcotráfico, con perverso empecinamiento, crean en estos parajes situaciones que no dejan de tener repercusión en la población nativa que vive en continua zozobra, impedidos de realizar normalmente sus actividades.

Ante esta pertinaz amenaza, por disposición del Gobierno se creó el Comité Multifuncional para la ejecución del Programa de Desarrollo del Valle de los Ríos Apurímac y Ene con la participación de actores sociales, en cuyo sector de Defensa y Seguridad, junto con la Policía Nacional, lo ejercen los Institutos Armados, cuyos contingentes, alternativamente, son destinados al VRAE con el fin de neutralizar las actividades subversivas.

En esta acción, la Marina de Guerra, a partir del presente año, como parte integrante del contingente de las FF..AA. ha destacado en dicha zona a su personal, conformándose un componente fluvial, integrado por guardacostas e infantes de marina, y un componente de operaciones especiales, conformado por personal de operaciones especiales y comandos anfibios, todos ellos complementados por personal naval de servicios y de apoyo. Sin embargo, dentro de las operaciones de patrullaje para ubicar a los delincuentes terroristas, en la mañana del 27 de junio del presente año, en las alturas de Sivia, sobre los escarpados parajes de Yanabamba, provincia de Huanta, un pelotón que efectuaba una misión de patrulla, detectó y enfrentó a un grupo de delincuentes terroristas, a consecuencia de lo cual, se produjo un enfrentamiento, resultando gravemente herido el OM2 OES Víctor Valle Morales, quien falleció horas después antes de poder ser evacuado.

En la Institución, todos hemos sentido la congoja que ha traído este hecho tan lamentable, sin embargo, su sacrificio no será en vano, puesto que su valentía y heroísmo, constituye, sin lugar a dudas, un ejemplo a seguir por sus compañeros, por todos los marinos y para todos los peruanos.

Restablecer el orden y la autoridad en el VRAE no es una tarea fácil, puesto que se lucha contra un enemigo bien armado, que se camufla con los campesinos y que se ha preparado para esta contingencia. Ya hay desgraciadamente, como se ha señalado, un saldo sangriento, pero estamos convencidos que nuestro valiente personal naval, conjuntamente con los otro miembros de las FF.AA, respaldados por el orden y la legalidad, una vez más, derrotarán al narcoterrorismo.

El Director.



La captura del transporte chileno *Rímac* en Antofagasta el 23 de julio de 1879. Trascendencia de este hecho

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

"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".*

Aníbal Pinto, Presidente de Chile, a
Rafael Sotomayor, Secretario de Guerra y Marina
(11 de agosto 1879)

Preámbulo

El objeto de la Historia es interpretar los hechos, tratando de estudiarlos en su circunstancia, para así lograr –con las imperfecciones del caso– una visión amplia de lo acontecido y con episodios aisladamente estudiados propiciar que de todo ello se desprenda lo que a menudo calificamos como lecciones.

Análogamente observamos a través de nuestra experiencia personal que en determinados momentos la vida nos ofrece importantes retos, situaciones en las que afrontar y resolver se dan casi al unísono.

Un indeseable factor en toda circunstancia es el tiempo, su implacable transcurrir es factor que conspira en la solución de problemas. El tiempo no admite componendas, avanza, irremediablemente avanza y así exige a viejos conocidos suyos: el discernimiento, el análisis, la experiencia, el carácter de los actores, la decisión. Sólo la suerte, factor aleatorio en la solución de problemas, escapa al influjo del tiempo. Hay quienes dicen que conocer la historia, es decir, estudiarla y aprehenderla no sirve para nada.

Es un punto de vista particular pero generalizado en la práctica. La expre-

sión puede encontrar de inmediato plural rechazo, pero la vida práctica es inconsecuente con el rechazo al aforismo. Maestra de la vida es la historia, pero los hombres que pecamos con gran facilidad de ingratitud, la olvidamos o la confinamos a rincones oscuros de la memoria, a lugares donde, eclipsados permanecen hombres y hechos, períodos de luz intermitente y sombra. Una de las cuatro corrientes que fluyen silenciosamente a través del mundo subterráneo donde según los griegos enseñorea Hades es la laguna Leteo, sombreada por un ciprés blanco y donde beber de sus aguas es alcanzar el olvido, de esta agua beben los muertos. Otra fuente clara a cuya orilla crece un álamo blanco es Mnemosine, allí los iniciados beben las aguas de la memoria. Es entonces incongruente que seres vivos beban en Leteo.

Antecedentes

Cuando el Perú entabla guerra con Chile, declarada el 5 de abril de 1879, asunto que se había iniciado el14 de febrero del mismo año cuando ese país ocupa Antofagasta y abre hostilidades contra Bolivia, una serie de hechos venían precediendo la actitud del gobierno chileno.

El Perú, país de enormes riquezas naturales, sede durante tres siglos del virreinato español y antes cuna de una organización social eficiente y propia, que se extendió por el norte desde Pasto en Colombia, hasta el río Maule en Chile por el sur, había jaqueado trece años antes de 1879, sin apoyo de sus vecinos, a España y la controvertida expedición que ocupó las islas Chincha y trató de reincorporar –sin la aquiescencia del gobierno español– las antiguas colonias americanas. Así, en el sur Abtao, 7 de febrero de 1866 y el propio Callao después, 2 de mayo del mismo año, las fuerzas navales españolas debieron retornar a la metrópoli tras obligada estación en la isla San Lorenzo. La renuncia definitiva de España a sus apetitos de reconquista fue consecuencia del esfuerzo peruano en favor de la causa americana.

Hombres, buques y armas del Perú encumbraron el prestigio nacional y el naval, especialmente, lo que llenó de orgullo a la ciudadanía pero prohijó también cercanas desazones. No debe olvidarse al recorrer estos años de nuestra historia nacional a los hombres, gobernantes visionarios, navegantes de altura, poseedores de mucho más que "olfato político" como alguna vez se ha distinguido a Ramón Castilla, no debe olvidarse a quienes con ellos compusieron gabinetes de trabajo que con patriótico empeño auscultaron el desarrollo histórico del país, que tenía cercano antecedente en las guerras de la Confederación y auspiciaron oportunamente que el Perú contara con los elementos que garantizaran su derecho. Así lo entendieron los presidentes Ramón Castilla, Miguel San Román, Juan Antonio Pezet.

En 1866 dos unidades navales peruanas, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia* no participaron en la guerra pero fueron notables elementos de disuasión en el conflicto, pues se encontraban en viaje al Pacífico cuando los sucesos antes reseñados tenían lugar. No olvidemos que la ocupación de las islas

Chincha –por el imán del producto del guano– se inició el14 de febrero de 1864. Se dice que el guano de las islas, excepcional fertilizante que tanta riqueza dio al Perú, sólo existía en nuestro territorio y también en zonas del África; en todo caso fue un recurso acumulado en la costa peruana durante siglos por las aves. Algo similar a lo que en el siglo XIX nos significó una prosperidad ficticia al fin de cuentas, se daría 100 años después con el recurso anchoveta. Cabe preguntarse cuán bien supo aprovechar el país estos recursos puestos realmente por Dios para que sus frutos fueran efectiva contribución al bienestar de todos los peruanos. En el primer caso nos condujo tanta riqueza mal administrada a la tragedia nacional. En el segundo, conviene recordar que la situación privilegiada del Perú pesquero acuñó la frase: "Chimbote primer puerto pesquero del mundo".

Una carta muy importante

Seis años antes de la guerra del Guano y el Salitre que enfrentó al Perú con Chile, el presidente Manuel Pardo había recibido una carta de su amigo el Capitán de Navío Miguel Grau quien desde Iquique escribió el 27 de mayo de 1873 lo siguiente:

> *Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que según se asegura se confecciona allí para proteger la separación de Bolivia de todo su Litoral, formando un Estado anseático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25°; y acordar enseguida su completa independencia. Se comprende muy bien cuál es la idea del gobierno de Chile al apoyar este plan que seguramente ha sido sugerido por él.*

Por entonces, es decir en 1873, el río Paposo paralelo 26° de latitud sur, había prácticamente dejado de ser la frontera de Bolivia con Chile (sabemos que la frontera norte de Bolivia con el Perú era el río Loa). Chile había avanzado al norte hasta el paralelo 23 (tres años antes de la cuestión española de 1866, el Congreso boliviano había autorizado al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile por la ocupación de su territorio). El 10 de agosto de 1866 el presidente boliviano Mariano Melgarejo firmó con el ministro chileno Aniceto Vergara el tratado que señalaba el paralelo 24 como nueva frontera chileno boliviana, compartirían además ambos países los derechos de exportación sobre guano y minerales entre los paralelos 23 y 25. Vergara sería nombrado posteriormente por el mismo Melgarejo, Ministro de Hacienda del gobierno boliviano.

En el año 1874 nuevas negociaciones entre Chile y Bolivia concluyen en un tratado que no varía el límite fronterizo de 1866.

Cuando el comandante Grau envía al presidente Pardo la carta antes mencionada de 1873, se vienen produciendo acontecimientos que, como bien lo expresa el historiador Jorge Basadre, debieron "provocar una política peruana de adquisiciones navales": El contrato firmado el 4 de enero de 1872 para la construcción en Inglaterra de dos blindados de 3.560 toneladas cada uno, buques de última tecnología,

llevó a Chile a establecer previsoramente notable diferencia con el inventario naval del Perú. El *Cochrane* arribó a Valparaíso a fines del año 1874.

El Tratado de 1873

El Perú y Bolivia habían firmado el 6 de febrero de 1873 un tratado de alianza defensivo clasificado como secreto... a voces, y que fue conocido de inmediato por el gobierno chileno a través de su Ministro en Argentina Guillermo Blest Gana quien elevó informes a este respecto antes y después de la suscripción (19 de enero, 12 y 26 de febrero, 12 de marzo y 4 de abril de 1873). El tratado tenía la clasificación de secreto pero en el mismo año 1873 era conocido por toda América. Brasil –por ejemplo– lo incluyó en el *Boletín de Pactos Internacionales* que publicaba cada año. El Departamento de Estado en Washington tomó similar actitud al incluirlo en la revista *Foreign Relations* del 15 de enero de 1874.

Bajo el título "Un Centenario Olvidado", del que es autor el doctor Percy Cayo Córdova –el que forma parte de un homenaje al doctor Jorge Basadre editado en noviembre de 1978– menciona a Mario Barros que en *Historia Diplomática de Chile* escribe:

> *La Cancillería de Chile conoció el Pacto Peruano-Boliviano casi simultáneamente con su firma. A partir de 1873 se le conoció por toda América es cosa ya probada. Basta revisar los archivos confidenciales del Ministerio de Relaciones Exteriores y, sobre todo, el interesante epistolario de don Joaquín Godoy para apreciar este hecho.*

El tratado de 1873 solicitado por Bolivia y aceptado por Manuel Pardo constituyó en esa circunstancia una supuesta herramienta diplomática de defensa en la que debió participar también Argentina, esto último quedó detenido en el Congreso de esa nación aun cuando fue partidario de tal participación Domingo Faustino Sarmiento, Presidente en el año 1868, y activo político, educador y periodista. En todo caso, no es difícil concluir en que el concurso argentino hubiera evitado el enfrentamiento bélico de 1879.

Es un lugar común de la historia peruana mencionar una expresión del presidente Manuel Pardo (1834-1878) acerca de la necesidad que el Perú adquiriera buques para la Escuadra, pues la modernidad había dejado ya muy atrás a la fragata *Independencia* y aun al propio monitor *Huáscar*. La expresión de Pardo, quien sucedió al presidente Balta en el año 1872, era que él contaba "con dos acorazados: Argentina y Bolivia", países hermanos que estaban en actitud de acordar con el Perú la defensa de sus intereses nacionales frente a cualquier agresión. Argentina mantenía con Chile antiguo litigio por la Patagonia. Finalmente, no firmó acuerdo alguno con el Perú.

El 28 de julio de 1881 –es decir en plena Guerra del Guano y el Salitre cuando se encontraba ocupada Lima (lo que se inició el17 de enero de 1881)– la Patagonia fue ocupada por Argentina, firmándose en la fecha aludida el tratado por el cual Chile quedó fuera de juego con respecto a la Patagonia.

1879

Cuando Chile abrió hostilidades contra el Perú, pretendía iniciarlas en un formato muy semejante al que había empleado el 14 de febrero con Bolivia (en que bloqueó Antofagasta y ocupó el puerto sin resistencia). El 5 de abril un comisionado chileno, Arturo Prat, se presentó en Iquique notificando el bloqueo del puerto y colocando frente al mismo unidades navales, que iniciarían así una operación infructuosa que desde el punto de vista del profesionalismo naval deja mucho que desear a tirios y troyanos. El contra-almirante J. Williams Rebolledo decidiría al fin el 16 de mayo de 1879 expedicionar al Callao con el fin de atacar a los buques peruanos en la rada; el mismo día la escuadra nacional había zarpado del Callao con rumbo a Arica donde estableció el presidente Mariano Ignacio Prado su cuartel general.

Los buques chilenos arribaron al Callao el 21 de mayo y al medio día se encontraban a 30 millas de las islas Hormigas. En el mismo momento en Iquique se estaba produciendo un enfrentamiento protagonizado por el *Huáscar* y la *Independencia* que atacaron a la *Esmeralda* y a la *Covadonga*. El resultado de este enfrentamiento debió ser vital para las aspiraciones de Chile por la pérdida de la fragata *Independencia* que era, después del *Huáscar*, el buque más importante de la escuadra nacional.

El rápido dominio del mar por la escuadra chilena no se dio, dado el profesionalismo de los marinos peruanos, en el manejo harto eficiente de sus buques, en la audacia (que no es temeridad) de aplicar golpes oportunos al enemigo buscando a éste en el íntegro del teatro de operaciones marítimo donde la iniciativa siempre fue de nuestra Marina, haciendo presencia ofensiva en el mar de Bolivia y en el mar de Chile hasta el propio Estrecho de Magallanes.

Es conveniente destacar –aunque parezca esto reiterativo– que la movilidad de nuestras unidades se daba con pluralidad, es decir, buques de todos los portes, bien comandados y con tripulaciones que nunca escamotearon el esfuerzo profesional las veinticuatro horas del día, sorprendieron a menudo al enemigo y dejaron la impronta de su presencia en el ánimo de los marinos chilenos y de las poblaciones que fueron testigos de su presencia y de su accionar. Posiblemente un acertado ejemplo de lo que acabamos de referir -ocurrido justamente en el mes de julio- sea el siguiente episodio: la *Pilcomayo* de 600 toneladas de desplazamiento, cañonera al mando de Carlos Ferreyros, un buque de poco tonelaje, con casco de madera forrado en cobre y que llevaba por todo armamento dos cañones Armstrong de 70 libras y cuatro de 40 hizo presencia en Tocopilla el 6 de julio de 1879. Notificó Ferreyros a la plaza que se abstuviera de toda resistencia y destruyó embarcaciones, capturó un buque transporte que se encontraba al sur de la bahía y lo incendió. Zarpó después con rumbo a Arica y en el transcurso de la navegación se encontró con el blindado *Blanco* y la *Chacabuco*. Durante no menos de 15 horas intentó el *Blanco* capturar a la *Pilcomayo*, lo que no consiguió. Dice Gonzalo Bulnes: "Lo que tenía de irritante [este hecho y mu-

chos otros análogos] era la confianza con que el barco más débil de la Armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota. El país, inquieto ya con el curso de la campaña naval, se preguntaba con irritación: ¿por qué nuestras naves no hacían lo mismo? ¿Por qué dejaban al enemigo el libre imperio del mar entre el Callao y Arica y entre el Callao y Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos, conduciendo víveres, soldados, torpedos, rifles, municiones? ¿Si la escuadra enemiga que era más débil, daba prueba de actividad subdividiéndose, por qué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva y defensiva muy superior, sobre todo desde la pérdida de la *Independencia*? La impresión del público la revela esta apreciación de Altamirano":

> *Venir la "Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra Escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica.*

Sí, sí se explica. La movilidad de los buques peruanos es, temprano, un claro índice de lo que sería durante seis meses la campaña naval hasta el16 de enero de 1881, pues, aun después del 8 de octubre de 1879 en que cae el *Huáscar*, otros comandantes, sus dotaciones y señeras unidades de transporte siguieron haciendo lo suyo, impelidos por un Grau que continuaba alentándolos con su presencia, atomizado su cuerpo en el mar. "Almirante del Perú por los siglos sucesivos" ha dicho de él y para siempre el poeta Juan Ríos.

Diamantina fue la actuación de jefes y tripulaciones; Basadre expresa que Grau fue el comandante que murió con el grado de Almirante sin usar su insignia en el monitor ni los galones de su grado en el uniforme. Dice Basadre: "Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau".

Muchas sombras y claroscuros se dieron en la eclipsal década del setenta del siglo antepasado. La imprevisión y tal vez el exceso de confianza, aun el triunfalismo añejado, auspiciaron sucesos de triste recuerdo en la historia del Perú. Pero no cabe duda alguna que en el mar y –lo demostrarían después– también en tierra, un somero análisis de hombres y sus acciones da a la Marina de Guerra el lugar que hasta entonces se venía ganando, que entonces consolidó y que después es ya inconmovible columna de la institucionalidad nacional.

¿Qué pasó en Antofagasta el 23 de julio de 1879?

> *Durante seis días no se supo en Chile la suerte del* Rímac *(...) hubo una semana de crueles incertidumbres para los deudos de los expedicionarios, para el país y para el Gobierno. Por debajo de la inquietud pública bullía un sentimiento de indignación general.*

Así se expresa el historiador chileno Gonzalo Bulnes en su *Guerra del Pacífico,* editada en el año 1911.

La campaña naval peruana venía sorprendiendo a propios y extraños al promediar julio de 1879. Los buques peruanos empezaban a hacerse leyenda, en los ríos en el Perú y entre la población costera de Chile.

Se tildaba de "fantasma" al monitor *Huáscar* que ya años antes, el 29 de mayo de 1877 en el combate de Pacocha con los ingleses del *Sha* y el *Amethyst* había provocado efectivas fantasías en partes oficiales británicos, que atribuyeron al buque entonces comandado por el comandante Luis Germán Astete mayor velocidad de la que daba esta Unidad por diseño.

El monitor *Huáscar* con Miguel Grau en el comando y la corbeta *Unión* con Nicolás del Portal y Aurelio García y García como Jefe de la Segunda División Naval (que era sólo la *Unión*, pues Grau se desempeñaba también como comandante de la Primera División Naval en el *Huáscar*) habían zarpado a las 3 de la mañana del 17 de julio del puerto de Arica y marcado Pisagua a las 12 del día.

Continuando rumbo sur pasaron por Iquique a las 17 horas –siempre en el día 17– y continuaron en demanda del puerto de Antofagasta para lo cual se debía marcar punta Tetas.

En las primeras horas del 19 de julio ambos buques peruanos se encontraron aproximadamente a 20 millas de tierra y pasaron de largo por Antofagasta. En esta circunstancia la *Unión* capturó la fragata *Adelaida Rojas* con una carga de carbón chileno, la que es despachada al Callao con dotación de presa. En la mañana del 20 de julio sorprendieron al bergantín *E. Saucy-Jack* cargado de cobre y que al igual que la fragata fue dotada con oficiales y personal de la corbeta *Unión* poniendo rumbo al Callao. Esta captura tiene lugar frente a Chañaral, puerto que es hostilizado por el monitor *Huáscar*.

El mismo 20 a las 17 horas el *Huáscar* y la *Unión* se encontraron en la boca del puerto de Caldera el cual reconocen, continuando viaje al sur tres horas después.

Arriban en la mañana del 21 a Huasco procediendo el monitor a destruir material flotante, lo que a su vez más al norte, en Carrizal Bajo, realiza la *Unión*. Huasco fue el punto más austral en esta profunda incursión. Han navegado toda la costa boliviana y gran parte del litoral norte chileno. Sólo en una ocasión posterior superarán el paralelo de Huasco cuando en vísperas del combate de Angamos arribaron el *Huáscar* y la *Unión* a Tongoy (160 millas de Valparaíso), punto desde el cual pretenderían volver a Arica, siendo sorprendidos a la altura de Mejillones (Punta Angamos).

El 22 volvieron los peruanos al puerto base de Arica desde Huasco, recalando en Chañaral donde el *Huáscar* sacó a remolque la barca *Adriana Lucia*, con carga de cobre, la que fue conducida al Callao.

Hasta las 20 horas del 22 de julio navegaron en convoy ambas unidades, tras lo cual Grau dispuso que ambos buques lo hagan independientemente quedando concertado el *rendez vous* (cita en punto predestinado) frente a Antofagasta a una distancia de 20 a 25 millas del puerto.

A las 6 de la mañana del 23 de julio la *Unión* sorprendió a un transporte chileno que pretendía ingresar a Antofagasta e inició la persecución. Esto fue avistado por los vigías del *Huáscar* que emprendieron también la caza.

Es importante recordar que el armamento de la corbeta *Unión* constaba de doce cañones Voruz de 70 libras y uno de 9 libras, tenía un andar de 12 a 13 nudos,

lo que la hacía uno de los buques más rápidos en ambas escuadras.

El *Huáscar* poseía dos cañones Armstrong de 300 libras ubicados en una torre giratoria blindada, además de dos cañones de 40 libras en popa, su andar era menor que el de la corbeta.

A las 10 horas y 15 minutos el *Huáscar* hizo presencia con uno de los cañones de 300 libras apuntando a proa del buque que ha sido ofendido ya con la artillería de la *Unión*. Ante el disparo del *Huáscar* el transporte chileno "enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido", expresó Grau en el parte oficial del 25 de julio de 1879. Un bote del monitor es puesto en el agua y en él se embarcaron oficiales, tripulantes y soldados al mando del Capitán de Fragata Melitón Carvajal.

La Marina peruana volvió a dar cátedra en la guerra.

Debe destacarse que en el transcurso de la expedición iniciada con el zarpe desde Arica el 17 de julio, habían penetrado profundamente en el mar de Chile, capturando en el transcurso de la expedición la fragata *Adelaida Rojas*, el bergantín *E. Saucy Jack* y la barca *Adriana Lucia*: habían hostilizado puertos enemigos destruyendo embarcaciones y ahora estaban en pleno abordaje del transporte *Rímac*.

El *Rímac* conducía el escuadrón de caballería denominado *Carabineros de Yungay* y había zarpado con el *Paquete de Maule* del puerto de Valparaíso el 20 de julio por orden de Domingo Santa María,



Transporte Rímac. Su captura signicó un duro golpe a Chile.

quien componía el Gabinete organizado por Antonio Varas que desempeñaba el cargo de Ministro del Interior, siéndolo Santa María de Relaciones Exteriores.

El escuadrón se había embarcado en la mañana del 18 de julio y los buques debieron zarpar ese día a Antofagasta.

La amenazante presencia del *Huáscar* y la *Unión* en la zona de Mejillones según telegrama recibido desde Antofagasta, fue el motivo del retraso en el zarpe. Efectivamente, el historiador chileno Pascual Ahumada Moreno en su *Guerra del Pacífico* capítulo octavo, párrafo XXII, transcribe:

> *Antofagasta, julio 19 de 1879.- Anoche a las diez se avisó de Mejillones que a las tres i media de la tarde habían entrado el* Huáscar *i otro buque peruano.*
>
> *Hace una hora entró el* Cochrane *; hablaré con el comandante para que salga en su persecución...*
>
> *Domingo Santa María*

El blindado *Cochrane* al mando de Simpson estuvo misionado en la protección de estos buques que debían arribar en la mañana del 23 de julio a Antofagasta.

Simpson, al arribar a ese puerto, desde el norte, informó a Santa Maria que en Tocopilla se requería urgentemente de carbón para las evaporadoras de agua. Dado que en Tocopilla se preparaba la campaña de invasión al Perú la necesidad del agua era fundamental pues también se había concentrado allí animales de carga en gran cantidad.

Santa María ordenó entonces que el 19 zarpase el *Cochrane* para Tocopilla llevando el combustible, tras lo cual debía volver el 22 para convoyar al *Rímac* y el *Paquete de Maule* que se encontrarían por entonces en tránsito a Antofagasta.

Simpson no estuvo en condiciones de cumplir la orden en el plazo fijado pues había arribado a Antofagasta el 19 y aun cuando estimó terminar la faena el domingo 20 a las 5 de la tarde sólo pudo zarpar a las 9 de la noche de ese día.

Dice Santa María lo siguiente: "11. Al fin, después de tales bromas zarpó (el *Cochrane*) a las 9 de la noche recibiendo como última prevención perentoria que habría de estar de vuelta el martes 22 muy temprano para que prosiguiendo al Sur hasta la altura de Caldera y más allá protegiese los transportes que en ese mismo día debían haber salido de Valparaíso. Calculábamos que los transportes no podrían estar en Antofagasta partiendo el 20 de Valparaíso sino el 22 en la noche o el 23 temprano. Simpson no se dio prisa, el lunes 21 estaba a las 9 de la mañana en Mejillones y a las 11 salido de este puerto volvía al sur a conversar con el Itata que volvía de Iquique".

Comenta Bulnes:

> *¿No era más fácil que en vez de esa combinación tan ajustada, zarpasen los transportes, cuando terminase el crucero del enemigo en nuestras costas?.*

Más de una razón tiene Gonzalo Bulnes para esta crítica. Al mando del regimiento Carabineros de Yungay viene su hermano Manuel Bulnes con el grado de Teniente Coronel, quien es apresado al igual que

el Sargento Mayor Wenceslao Bulnes, los Capitanes Belisario Campos y Roberto Bell, el Teniente Graduado Ricardo Canales, los Tenientes Alejandro Guzmán y Francisco Yávar, los Alféreces Ramón L. Ortúzar, Daniel Hermosilla, José Jiménez, Manuel Forné, Carlos Larraín y Tristán Stephen, el portaestandarte Aníbal Godoi, el Subteniente del 2°. de línea Guillermo Chaparro así como el del batallón Bulnes Ildelfonso Alamos. El Capitán de Fragata graduado Ignacio Gana es el relevo militar del Capitán Pedro Lauthrup ambos son también prisioneros, como el segundo piloto Richard Hampke y Francisco Williams. El cirujano 2° Carlos Vargas completa lo que podríamos calificar como plana mayor. Gran cantidad de hombres pertenecientes al personal subalterno así como integrantes del regimiento vieron resignada su suerte aunque tendrían todos elogios para el comportamientos de sus captores.

Los optimistas planes de pronta invasión chilenos sufrían nuevo, rotundo golpe. La desmoralización en las tripulaciones y también en los efectivos de tierra era evidente. En julio de 1879 Santa María expresa:

> *Era farsa cuanto se nos decía de pronto movimiento del ejército. Nada hay preparado para el movimiento del ejército. Tengo la convicción de que no hay con quien emprender una expedición, y si mañana yo dijese a ustedes o si le dijeran a ustedes que el Ejército se pone en marcha ríanse ustedes y no hagan caso de noticia semejante.*

Refiere Santa María que cuando trató de exigir a Simpson acelerar la faena de carbón, él contestó:

> *(...) que la gente estaba rendida y que haciéndola trabajar de noche quedaría imposibilitada para el día siguiente. Era menester ceder.*

A lo que parece, dos eran los convoyes chilenos, el segundo de ellos, conformado por: *Copiapó*, *Toltén* y *Chacabuco*, se encontraba en Coquimbo. El Intendente de Copiapó habría informado a Santa María que este convoy había recibido la orden de volver a puerto en circunstancias en que se encontraba navegando; una confusión de Santa María –quien pensó que los buques que volvían eran el *Rímac* y el *Paquete de Maule*– habría sido otro factor en contra del feliz arribo de estas unidades a Antofagasta (aunque el *Paquete de Maule* sí lo hizo navegando muy cerca de tierra).

Refiere Bulnes: "La población de Antofagasta vivió en cruel alarma desde que amaneció el 22 de julio, y Santa María, más preocupado que nadie, se subió a una torre de madera que había cerca del mar a observar el horizonte y ver si divisaba el blindado. Ninguna noticia de Simpson; no se veía sino una llanura azulada y solitaria".

Finalmente el *Cochrane* terminaría entrando a Caldera remolcado por el *Itata*, debido a que se le agotó el carbón. Algo similar le ocurrió a éste y otros buques chilenos en el fallido ataque al Callao el 21 de mayo de 1879 rumbo al sur.

La ansiedad por la falta de noticias acerca del *Rímac* habría de durar casi una semana, y las esquirlas producto de

este brillante operativo realizado por los únicos buques de guerra con que contaba el Perú, y que sembraban el terror en Chile, lo que no es una frase, es historia; tendrían una importancia que estuvieron posiblemente lejos de suponer sus propios protagonistas.

Cornelio Saavedra, Ministro de Guerra y Marina refería el 28 de julio de 1879 al Secretario de la Guerra en campaña Rafael Sotomayor que él había expresado al Presidente de la República Aníbal Pinto lo siguiente:

Ayer conversaba con el Presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de Ministerio sino también de que él abdicase, idea que se iba acentuando y que cualquier contratiempo en la guerra podría precipitar al país en la anarquía.

Benjamín Vicuña Mackenna, por entonces congresista, distinguido orador parlamentario expresó al General Basilio Urrutia Ministro de Guerra y Marina que era incompetente para el cargo que ejercía, hecho este que precipitó su renuncia.

El Comandante General de la Marina, Eulogio Altamirano, quien fue reemplazado en estas circunstancias por el Contralmirante José A. Goñi, expresaría en alguna oportunidad:

Es un hecho que yo estoy destituido por la opinión de todos.

En otra ocasión dirigiéndose al Ministro del Interior Antonio Varas dijo Altamirano:

De veras señor que cuando se sufren crueles angustias por el asunto del Rímac *no hay paciencia para hacer frente a la lucha de las intrigas y de las ambiciones.*

¡Pobre Chile! Le aseguro que estoy ya creyendo que valemos muy poco como nación.

Muchas otras vacancias y reemplazos de cargos en diferentes jerarquías se dieron con motivo del 23 de julio. Hemos comentado ya de la crisis presidencial y del estupor que en la población chilena causaba el accionar de los buques peruanos y los evidentes exitosos resultados que se venían dando en la guerra naval a pesar de la superioridad de la escuadra de Chile en buques y armamento.

A partir del 23 de julio de 1879 Chile detuvo sus operaciones en el mar, lo que conllevó la misma inacción de su ejército, con la consiguiente desmoralización de sus efectivos.

Tras la crisis ministerial se dispuso que el *Cochrane* ingresara a Valparaíso donde fue recorrido terminando la reparación a mediados de setiembre. Una de las novedades con la que salió este buque fue dotársele de "focos eléctricos para rechazar torpedos en la noche" .Antes del recorrido de sus calderas se dispusieron dos cosas: los cañones debían estar operativos y provistos de municiones. Una lancha-torpedo debía hacer guardia en inmediaciones del astillero donde se realizaba la carena.

El presidente Aníbal Pinto expresó a Sotomayor en circunstancias en que se realizaban las reparaciones del *Cochrane* lo siguiente el 5 de setiembre 1879:

Aquí se prepara una lancha para aplicar torpedos. Aunque no es del andar requerido bastará saber que hay aquí torpedos para estar asegurado de que el ...Huáscar... *no hará una entrada nocturna como temen algunos.*

Las precauciones fueron extremas y tenían fundamento, el 26 de agosto había telegrafiado Rafael Sotomayor a Eulogio Altamirano:

Huáscar... *puede ir a Valparaíso en busca del* Cochrane *o del dique*

Una vez que terminaron las reparaciones de este blindado se iniciaron en Mejillones las del *Blanco*. Aquí la seguridad dada la posición geográfica de Mejillones –que es el puerto al norte de Antofagasta en el mismo yunque geográfico– fue extrema. Se dispuso lo siguiente, expresa Bulnes:

a) *"El "Cochrane" y la "Covadonga" montaron guardia a su lado" (del "Blanco").*
b) *"Se estableció a su alrededor un servicio de ronda de botes para que nadie pudiera a cercársele".*
c) *"Se colocó un vigía en el cerro más alto de la bahía",*
d) *"Se fortificó la playa con cañones",*

Otros buques de la escuadra chilena fueron también producto de importantes reparaciones, así se cambiaron las calderas a la *Chacabuco*.

Un curioso acuerdo adoptó el gobierno de Chile, eliminó el cargo de Comandante General de la Escuadra y también el del Estado Mayor. La notable presencia de Rafael Sotomayor en el gabinete a cargo de Domingo Santa María, renunciado Sergio Altamirano como Comandante General de la Marina daría a Chile, posteriormente, una conducción más eficiente. Se efectuaron cambios de colocación de diversos comandantes y es un hecho que el plan de batalla que conduciría al resultado del 8 de octubre de 1879 fue concepción de Rafael Sotomayor. Recordemos que el Combate de Angamos se da en circunstancias en que el *Huáscar* y la *Unión* habían expedicionado la costa chilena hasta llegar a Tongoy a 160 millas de Valparaíso.

El 25 de julio a las 9 y 30 de la mañana el convoy constituido por el *Huáscar,* la *Unión* y el capturado *Rímac* arribó a Arica. Especifica el historiador naval Manuel I. Vegas que "aparte del barco chileno que era de buen andar de 2.000 toneladas y 5 cañones, cayeron en manos de nuestros buques 258 soldados de uno de los mejores regimientos de caballería chilena con sus 15 jefes y oficiales; 260 caballos, 1.000 toneladas de carbón, armamentos, proyectiles, otros importantes artículos de guerra, la tripulación del buque y la correspondencia oficial".

Destacaba en el palo mayor de la corbeta *Unión* su airoso pabellón y debajo de éste, en posición invertida el pabellón chileno del *Rímac*. Este último hecho lo destaca Ahumada Moreno en *Guerra del Pacífico,* capitulo octavo párrafo xxv, a través de una carta fechada el 14 de agosto de 1879 dirigida al diario *El Mercurio* de Valparaíso por oficiales del *Rímac* (Capitán P. Lauthrup, Segundo Oficial F. Williams, etc.).

Transcribimos a continuación parte de esta carta en donde P. Lauthrup y otros oficiales del *Rímac* se dirigen a los editores del diario:

En las columnas de su ilustrado diario i en la sección de crónica, hemos leído un suelto, que ocupándose de la captura del Rímac *i su entrada a Arica con el monitor* Huáscar *i la corbeta* Unión *se asegura que el primero llevaba en uno de sus palos enarbolada la bandera peruana y bajo de ella la chilena.*

(...)Los hechos pasaron del siguiente modo: al entrar en la mañana del 25 a este puerto los tres ya citado buques, la Unión, *que era la última del convoy [sic] enarboló en el pico de mesana la bandera peruana i bajo ésta la chilena con el escudo invertido, costumbre no observada hasta hoi [sic] i menos por hechos de la significación de la captura de un transporte. El* Huáscar *i el* Rímac *no enarbolaban otra bandera que la peruana".*

En el tercer párrafo de esta carta su autor expresa:

Aparte de las anteriores razones, tenemos otra un tanto o más decisiva que la primera (la de la bandera) i es la gratitud por el exquisito trato i distinción con que a nosotros como a los demás prisioneros nos trató el señor comandante Grau i sus dignos oficiales.

Tan sólo seis días después de tan notable hazaña y como consecuencia de documentación hallada en el *Rímac*, la corbeta *Unión* zarpó el jueves 31 de julio a las 2 horas y 50 minutos de la mañana con destino a Punta Arenas, embocando el estrecho en las inmediaciones de Cabo Pilar el 13 de agosto; aun cuando el objetivo de interceptar un buque con armas para Chile no se dio, el hecho del pronto aprestamiento en condiciones logísticas muy duras y el operativo en sí mismo, constituye un notable galardón para su dotación y la Armada. Navegó la corbeta el íntegro de la costa chilena de ida y vuelta completando un periplo que, nuevamente, demostró la superioridad profesional de los hombres del mar peruano que hicieron la guerra en 1879.

Es objetivo del presente texto relevar una fecha que sin duda merece mayor atención por nuestros historiadores. La captura del transporte *Rímac* el 23 de julio de 1879 halla en las líneas con que finaliza este artículo, nuevo motivo de admiración al comportamiento de los marinos peruanos en todo tiempo y lugar, en situación de guerra también.

En una carta fechada en Arica el 6 de setiembre de 1879 los oficiales del *Rímac* expresan al Almirante Grau su reconocimiento:

A su Excelencia
Contralmirante Miguel Grau

Querido Señor

Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita cuando sea conveniente.

Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia, quedamos

Sus servidores

P; Lauthrup Fischer
F. Williams.
Últimos Oficiales del SS. *Rímac*

.

El 16 de enero de 1881 –un día antes había tenido lugar la batalla de Miraflores– los marinos peruanos realizaron el ingrato ritual de hundir la flota para que no cayera en manos del enemigo, que si bien ocupó Lima el17 de enero, no tuvo la capacidad de capturar nuestras naves, aun cuando su escuadra tenía bloqueado el Callao desde abril de 1880.

Así, la corbeta *Unión*, "nave invicta" –como la ha calificado el historiador Percy Cayo Córdova en notable disertación realizada el 10 de junio de 1982 con motivo de su incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú–, el monitor fluvial *Atahualpa* que sirvió como guardabase en el Callao, el *Chalaco*, el *Talismán*, la *Oroya*, la *Limeña* y también el *Rímac* que había pasado a integrar el inventario nacional desde el 23 julio de 1879, recibieron postrero homenaje en cumplimiento de leyes del honor en la guerra. Aquel acto cerraría un capítulo que si bien es ingrato en la historia del Perú constituye al mismo tiempo aquella brillante campaña naval de la Guerra del Guano y el Salitre en una concatenación de sucesos protagonizados por hombres que son hoy fundamento de nuestra tradición, marinos que nunca se rindieron, ni supieron de enarbolar banderas blancas como aconteció con el *Rímac* en el hecho que sucintamente hemos destacado, efemérides que merece mayor relevancia.

La expedición holandesa de Jacques Clerk L'hermite

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti



I. Introducción

La América hispana como escenario de las luchas europeas

El descubrimiento e incorporación de nuevos territorios para la monarquía española planteó desde un primer momento, entre otros problemas, el adoptar las medidas necesarias para defender los dominios que poseía en ultramar.

A la época de los grandes descubrimientos ocurridos a finales del siglo XV y en gran parte del XVI, le siguió una etapa en la que la violenta y prolongada rivalidad de los estados europeos del Atlántico, fue llevada a diversos escenarios marítimos alejados del viejo continente. Entre ellos, estuvo la América hispana, y fueron luchas en las que el poder naval y marítimo jugó un papel de vital importancia para el control de las rutas marítimas.

Como el historiador Geoffrey Parker señala en su libro *La revolución militar*, no es coincidencia que en esta época de guerra y desde comienzos de la Europa moderna, el control de las aguas de importancia estratégica decidía el equilibrio de fuerzas tanto en Europa como fuera de ella. Según Parker, ello se debió a que en esos tiempos se produjo una revolución en lo que a guerra naval se refiere, que no fue menos importante que la terrestre. Esta "revolución" abrió el camino del ejercicio de la hegemonía europea en la mayoría de los océanos del mundo, durante la mayor parte de la edad moderna[1]. Destaca Parker también la importancia del cañón, arma que Occidente utilizó en el mar con implacable habilidad para controlar o destruir a sus rivales en el mar.

Uno de los escenarios en los que la guerra marítima se desarrolló fue el Mar del Sur, nombre que aquel entonces se le daba al Pacífico sudamericano que bañaba las costas del Virreinato del Perú. Precisamente, el presente trabajo se centra en una de las expediciones holandesas que llevó hacia tierras americanas la guerra que se libraba en los Países Bajos por liberarse del yugo español.

Las expediciones holandesas –en especial la del almirante L'hermite de 1624- por su organización, modalidad, magnitud y características, no correspondieron a incursiones de carácter pirático o de corso, sino más bien a acciones ofensivas que estuvieron enmarcadas dentro de las guerras hispano-holandesas, luchas en las que los Países Bajos buscaron desafiar el predominio español en sus dominios americanos, llegando a planear hasta la conquista del virreinato del Perú.

El Virreinato del Perú, principal fuente de ingresos de la corona española

Desde mediados del siglo XVI se conocía en Europa al Perú como la mayor fuente de ingresos para la corona española. Al respecto, Peter Bradley afirma que: "*hay que colocar al virreinato del Perú en el contexto del enorme impacto producido por la llegada de tesoros de origen indiano, las narraciones cada vez más exageradas y distorsionadas de la leyenda de 'El Dorado', y las noticias sobre la realidad igualmente fabulosa del descubrimiento de las minas de Potosí*"[2]. Por otro lado, como ya se mencionó, también debemos tener en cuenta que las incursiones en esta parte del mundo tuvieron relación directa con el conflicto y rivalidad política y religiosa de las potencias europeas.

A lo largo de toda la historia del imperio español en América la extracción de metales preciosos fue uno de los principales objetivos económicos de la corona. El asegurar el transporte del oro y la plata hacia la Metrópoli era un asunto de primera prioridad, dado que era una de las formas que se financiaba y se mantenía las operaciones militares hispanas en Europa.

1. Parker, Geoffey *La revolución militar*, Barcelona, Editorial Crítica, 1995. p.119.
2. Bradley, Peter, "La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, No 15,1996. p.171.

Fueron entonces las agresiones de los adversarios de España, una manera de distraer recursos económicos en gastos defensivos que a la larga fue contraproducente, puesto que los antiguos enemigos de Castilla, Inglaterra y Holanda ampliaban y diversificaban su economía mientras que España, amparada en el espejismo de una interminable disponibilidad de recursos, decaía con el peso de la guerra que sostenía sola casi contra toda Europa.

Los adversarios del Imperio Español, sus objetivos y sus estrategias

En lo que se refiere a los adversarios europeos de la monarquía española, estos se manifestaron a través de los piratas y corsarios que asolaron las costas del Pacífico americano realizando incursiones y correrías en perjuicio de los intereses de la corona.

Respecto a esto Guillermo Lohmann sostiene que "*fomentaban la rapacidad pirática varios factores: el caudal de tesoros que fluía del Perú hacia la Metrópoli; la configuración del litoral en el que se ofrecían pequeños villorrios inermes y aislados entre si, incapaces de recibir auxilio desde lugares circundantes y por tanto fácil presa para el saqueo; la confiada navegación de embarcaciones rebosantes de metales preciosos y desprovistas de todo armamento; y el abandono de las prácticas militares por parte de la población que solo era movilizada en caso de emergencia, todo lo cual formaba un conjunto de circunstancias propicias para la acción agresiva de aquellos bandoleros del mar*"[3].

Sin embargo, los corsarios y piratas tenían en su contra la desventaja que significaba la lejanía de sus bases, la peligrosa travesía por el Cabo de Hornos, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa de los habitantes en ella[4].

Los objetivos de las potencias europeas al incursionar con piratas y corsarios en los dominios hispanos

La mayor parte de las expediciones e incursiones de piratas y corsarios sobre el litoral peruano estuvieron motivadas mayormente por el interés de explorar, reconocer el terreno y el derrotero de las costas meridionales de América del Sur, ya sea para establecer factorías que posteriormente podrían servir como base para avanzar hacia el Perú (como lo planearon los holandeses en sus expediciones) y derrotar al poder español allí constituido; o para apoderarse de los envíos de metales preciosos que partían hacia Panamá para luego ser llevados a España. Crear el caos y la zozobra a lo largo de las costas era por supuesto una acción indesligable de todas las incursiones que realizaban.

El objetivo no era siempre intentar conquistar territorios en América, sino buscar distraer recursos en defensa y entorpecer los envíos de metales preciosos a las arcas peninsulares. Este sería el primer paso para socavar y derrocar el poderío

3. Lohmann, Guillermo, *Las defensas militares de Lima y Callao* Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1964. pp. 1-2.
4. Ibídem.

español. En esta acción de desgaste y debilitamiento los piratas y corsarios jugaron un rol protagónico al constituirse en la vanguardia.

Los puertos de la costa peruana, como el Callao o Arica por ejemplo, eran los objetivos específicos y más atractivos, ya que eran los puntos de entrada y salida del comercio virreinal y servían de enlace con las grandes rutas marítimas.

En el caso del Callao las mercaderías que se distribuían por todo el virreinato peruano, necesariamente tenían que ser desembarcadas en dicho puerto, para ser repartidas por el resto del país. En el Callao descargaban los navíos los cuantiosos cargamentos que después de un trasbordo en el Istmo de Panamá llegaban desde España.

En cuanto a las intervenciones y ataques extranjeros al virreinato del Perú, Bradley plantea cuatro fases desde finales del siglo XVI: la primera, iniciada por los ingleses, con Francis Drake durante su viaje alrededor del mundo desde 1577 hasta 1580; la segunda, representada por los corsarios holandeses en su intento de establecer factorías en tierras americanas y dominar las rutas marítimas entre 1598 y 1644; la tercera en la que nuevamente los ingleses aparecen con dos expediciones entre 1669 y 1671 y desde 1689 hasta 1691; y por último la época de los bucaneros que va desde 1680 hasta 1695[5].

En el Caribe muchas expediciones del siglo XVI fueron ejecutadas con fines comerciales, y no con el propósito de asaltar y despojar. En el Pacífico las intervenciones empezaron en 1579 con Francis Drake y tenían el exclusivo objeto de capturar navíos, exigir rescates y apoderarse o destruir las propiedades españolas.

Los ingleses fueron los primeros en extender el teatro de la guerra europea hacia el Pacífico y sus corsarios fueron los que más frecuentaron esas aguas hasta fines del siglo XVI. Los holandeses iniciaron sus incursiones en el Pacífico a comienzos del siglo XVII, y desde entonces sus naves irrumpieron a menudo en escena. Por supuesto, la mayoría de las amenazas en el Pacífico tenían el respaldo de los enemigos de España.

Para poder llegar al Pacífico, algunas veces se arriesgaban a cruzar el Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos.

Los expedicionarios holandeses que incursionaron en costas americanas, estuvieron bien preparados, equipados y financiados para poder llegar a estas tierras. Sin embargo, en el caso de la numerosa flota con la que vino a incursionar el almirante L'hermite, tema del presente trabajo, no fueron sólo las defensas virreinales peruanas las que determinaron su prematuro retorno hacia Holanda, sino las carencias y enfermedades que afectaron a sus tripulaciones, entre cuyos muertos estuvo el propio jefe.

Aparte de los corsarios, durante el último tercio del siglo XVII, aparecieron una serie de piratas, aventureros y ladrones que se dedicaron a atacar y asaltar

5. Bradley, Peter, ob. cit., p. 172

ciudades portuarias y naves. Conocido es el saqueo e incendio de Panamá en 1670, logrado por el bucanero Henry Morgan, que puso en evidencia la debilidad de las defensas en esa ciudad.

Cabe anotar que si bien es cierto los corsarios y piratas tenían muchas ventajas a su favor, también tenían ciertas desventajas como por ejemplo el tener que operar en aguas muy lejanas de sus bases, realizar una peligrosa travesía por el Cabo de Hornos para poder ingresar al Mar del Sur, la falta de soporte auxiliar, la inhospitalidad de la costa y de los habitantes en ella, así como el verse afectados inevitablemente por ciertas enfermedades que diezmaban a sus tripulaciones por carecer de una dieta adecuada (alimentos frescos, verduras y frutas).

El concepto defensivo español en América

En la América colonial la corona española estableció un sistema defensivo mediante la implementación de fortificaciones en sus principales puertos y estableció un sistema de flotas, y en el caso especifico del Perú, se conformó la llamada Armada del Mar del Sur.

En el virreinato del Perú, la concepción defensiva fue establecida sobre tres criterios. El primero consideraba que la lejanía de las costas peruanas del continente europeo y lo difícil que resultaba el paso por el estrecho de Magallanes, sería impedimento suficiente para evitar la presencia de naves enemigas; el segundo consideraba que la defensa y protección del territorio debía confiarse a milicias o cuerpos de ejército en tierra, de preferencia formados por destacamentos de caballería; y el tercer criterio, dado por quienes consideraban que el único resguardo efectivo consistía en fuerzas navales, definidas como defensas móviles[6].

De los criterios mencionados anteriormente, la defensa se organizó sobre la base del segundo y tercero, a los que se le añadieron la construcción de murallas de fortificación en los principales puertos, como ocurrió en el Callao.

Sin embargo, un criterio adicional siempre presente, que era casi una consigna permanente, fue como se menciona en las memorias de los virreyes, el adoptar cualquier medida defensiva al menor costo posible. Como ejemplo, mencionamos a continuación una cita textual de la Memoria del Virrey Pedro de Toledo y Leyva, Marqués de Mancera: "*tendréis muy particular y continuo cuidado de procurar que el Mar del Sur esté con mucha seguridad y que para esto se conserve la Armada que de ordinario anda en ella con la menor costa de mi hacienda que sea posible,..*"[7].

La concepción defensiva de contar con una armada y fortificaciones en el principal puerto, en este caso el Callao, implicaba que en un primer momento, conocida la intención de cualquier enemigo de in-

6. Lohmann, Guillermo, *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII*, tomo IV, pp. 35-36
7. Hanke, Lewis, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX, p.75.

cursionar sobre costas peruanas, zarparía la escuadra virreinal a darle el encuentro, pero existía la posibilidad como mayormente fue, que si la escuadra enemiga navegaba proveniente del sur tendría siempre la ventaja de contar a su favor con la corriente peruana que fluye hacia el norte y un viento favorable recibido por la popa de sus embarcaciones, mientras que las naves defensoras tendrían que buscar la sorpresa e iniciativa así como situarse en una posición tal de no tener que luchar con el adversario con viento adverso.

En el caso que no se pudiera rechazar al enemigo en el mar, se tendría la alternativa de contar en tierra con una adecuada resistencia a los atacantes a través de guarniciones en localidades de importancia o de fortificaciones en los puertos principales. Respecto a esto último el problema al que tuvieron que enfrentar las autoridades virreinales era el determinar la manera en la que se debía establecer un sistema defensivo y cómo ofrecer protección en una costa tan dilatada con puertos y bahías tan abiertas.

Este tema daría lugar a una discusión entre los que propugnaban las defensas marítimas y los que hacían lo propio con las defensas en tierra.

La Armada del Mar del Sur

Con la finalidad de controlar y regular el comercio que se desarrollaba entre España y el Nuevo Mundo, así como para poder rechazar los ataques de piratas y corsarios, a mediados del siglo XVI se creó un sistema de flotas y convoyes anuales. Este enlace primario entre España y sus colonias americanas, a pesar del ataque de sus rivales europeos, se mantuvo exitosamente por más de 150 años.

Una de estas flotas viajaba desde España hacia el virreinato de Nueva España, que incluía México, Centroamérica y el Caribe, y la otra era la que se dirigía al virreinato del Perú. La flota destinada a este último, zarpaba hacia Nombre de Dios (posteriormente Portobelo) en Panamá, en donde existía una feria en la que se realizaba un gran intercambio comercial.

En un principio, la navegación hacia Panamá era efectuada por este sistema de flotas, hasta que a raíz de la inesperada incursión de Drake sobre las costas del Mar del Sur, se creó aproximadamente hacia 1570, la primera agrupación naval organizada en el virreinato del Perú.

La Armada del Mar del Sur, nombre con el que se le conoció a esta organización naval, tuvo como misión principal brindar protección a los convoyes destinados a Panamá y que transportaban como carga más importante la plata proveniente de las minas del Alto Perú. En segundo lugar, tenia la misión de defender el litoral Pacífico de todo el virreinato. Resulta interesante ver cómo ambas misiones de la armada eran distintas y contrapuestas, puesto que la escasez de naves y recursos, lógicamente harían de la protección de las naves que transportaban los caudales hacia Panamá, la misión de mayor importancia.

Por otro lado, defender el litoral de las posibles incursiones de piratas y corsarios era una empresa difícil de realizar. Como principalmente la intención de los enemigos de España no era trabar combate con

las fuerzas navales virreinales, sino más bien depredar, su táctica era huir, de tal manera que ni con una escuadra más numerosa, hubieran aumentado las posibilidades de hallarlos en la inmensidad del océano.

Esta organización naval, a diferencia de las otras implementadas en su tiempo por España en sus diferentes dominios, tuvo ciertas singularidades. La primera de ellas, fue su alejamiento de la metrópoli.

Por otro lado, teniendo en cuenta las consideraciones en torno a efectuar los menores gastos posibles en la defensa, la Armada del Mar del Sur fue una agrupación naval que contó siempre con muy pocos efectivos. El dinero gastado ya sea en material como en remunerar al personal que servía en la Armada, era dinero que se quedaba en América y dejaba de ingresar a las Arcas metropolitanas. Por ello se explica que esta era una organización que se activaba únicamente cuando se tenia noticia de la proximidad de algún enemigo frente a las costas peruanas, o cuando había que transportar caudales y mercaderías por vía marítima.

En lo comercial, el Mar del Sur fue un océano cerrado durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII. Desde la creación de la Armada del Mar del Sur (c.1570) y hasta 1717 (poco antes de su desaparición), esta organización no recibió ningún navío desde España, ni envió ninguno allí, puesto que la lejanía y lo riesgoso de cruzar el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, era una empresa muy peligrosa. Este fue motivo suficiente para impulsar el desarrollo de una industria naval propia en la que destacaron principalmente los astilleros en Guayaquil.

El diseño de las embarcaciones, se hizo en función de las condiciones propias del mar en el litoral marítimo del Pacífico, y se trataba de naves que en calidad no tenían nada que envidiar a sus contemporáneas europeas. A pesar de esta afirmación, resulta extraño que en nuestros astilleros se hayan construido embarcaciones poco o nada aparentes para operar en costas peruanas como lo fueron las dos galeras construidas entre 1578 y 1579, que demostraron pronto lo inaparente de su uso en estos lares.

En contrapartida a lo afirmado por Clayton, en lo que respecta la construcción de buques de guerra, Bradley, recogiendo informaciones registradas por las propias autoridades virreinales, es de la opinión que existen comentarios que ponen en duda la calidad de las naves construidas en Guayaquil[8]. Sabemos que los principales usuarios de los buques de la armada eran mercaderes y exportadores quienes preferían buques mayores. Debido a esto último, se produjeron algunos naufragios, puesto que esas naves eran poco maniobrables y, además, sus dotaciones eran poco experimentadas. Esto ocasionaba la pérdida de centenares de vidas y mercancías, así como la plata que era enviada hacia Panamá.

La poca disponibilidad de recursos y la renovación de las naves de la escuadra que se tenía que efectuar por la corta vida útil que tenían o por haberlas perdido en

8. Bradley, Peter, Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en *Compendio Histórico del Perú*, p.493.

algún naufragio o en combate, hacían que el virrey afrontara dos opciones para hacerse de buques que sirvieran de refuerzo en sus defensas marítimas: una era la de requisar los buques mercantes para el servicio real, armándolos y tripulándolos debidamente; y la otra era la de construir naves destinadas específicamente a la Marina de Guerra. De esta última, había dos opciones: mandar a construir buques nuevos, que era lo más apropiado o adquirir los particulares en construcción y modificarlos.

Los galeones que conformaban la Armada del Mar del Sur, desempeñaban un papel importante en la economía imperial, puesto que la plata que se transportaba a Panamá para luego ser llevada a España, representaba aproximadamente el 40% del valor del tesoro exportado anualmente a España, de todas sus posesiones en América. Esta Armada estaba usualmente constituida por 4 ó 5 buques, de los que 2 ó 3 eran galeones reales y el resto buques mercantes fletados por el gobierno.

Durante el siglo XVII el tráfico marítimo del virreinato del Perú era mantenido por unos 30 a 40 buques, principalmente pertenecientes a armadores privados.

El intercambio comercial entre los diferentes virreinatos se daba por la llegada a Acapulco de mercadería del lejano Oriente que era traída anualmente por el galeón de Manila, para consumo en México o para su trasbordo al Perú.

También se da un intercambio de productos tales como cacao, vinos y artículos navales el cual fue prohibido en 1634, por decisión de la Corona, buscando evitar la fuga de oro y plata hacia Oriente, así como para detener el crecimiento de la producción interna de ciertos productos. El intercambio de productos agrícolas y minerales constituyó otro estímulo a la actividad naviera.

Con respecto a las primeras tripulaciones, éstas no eran ni permanentes ni profesionales, sino que eran hombres que una vez que realizaban sus misiones, eran desmovilizados o reformados y se reincorporaban a sus actividades habituales. Los soldados y marineros eran reclutados a través de un sistema de milicias.

Esta característica, sin embargo, resultó ser en la práctica muy perjudicial, puesto que el enemigo con quien tenían que combatir, era gente de mar muy experimentada en el manejo de sus naves y sus armas, y ello quedó demostrado en el desastre que sufrió la Armada el 17 de julio de 1615 en las afueras de Cañete frente a las naves enemigas del holandés Spilbergen.

Respecto a las escuadras virreinales y sus tripulaciones, se ha dicho que la torpeza desplegada por dichas escuadras, endebles y dirigidas usualmente por mandos improvisados, pusieron a riesgo irreparable en reiteradas oportunidades todo el conjunto estratégico[9].

Las defensas terrestres

Como se ha mencionado, dentro de la concepción defensiva para el virreinato, se consideró también la implementación de defensas terrestres, que consistieron en

9. Lohmann, ob.cit., p.2

el levantamiento de plazas fuertes en los más importantes puertos y sitios estratégicos del territorio. Esta concepción era la misma que la monarquía española puso en práctica en otros lugares de América hispana.

Por razones de índole económica no era posible erigir fortificaciones en cada uno de los lugares de la costa en donde se estimaba que el enemigo pudiese atacar, sino establecer las defensas al menos en los sitios en los que se concentraba el intercambio comercial.

Siendo el puerto del Callao el principal de la costa peruana, y el lugar de entrada hacia la capital y centro político y económico más importante del virreinato, por razones obvias, fue el primer lugar en ser fortificado. Estas defensas han sido ampliamente estudiadas por Lohmann Villena, y fueron iniciadas durante el gobierno del príncipe de Esquilache.

Sin embargo, a diferencia de otros lugares de importancia en la América Colonial, ni en el puerto del Callao, ni en la ciudad de Lima se construyeron obras de gran magnitud como las efectuadas en Portobelo, Cartagena de Indias, Veracruz y otras zonas del Caribe.

El dispositivo de la defensa territorial en el Perú se articuló sobre dos ejes: la ciudad de Lima y el puerto del Callao. La primera con un recinto amurallado y el segundo con una fortificación abaluartada cuya existencia sería corta debido al maremoto que lo destruyó en 1746.

Habiendo revisado el marco general en el que se desarrollaron las incursiones de corsarios y expediciones contra los dominios hispanos en América, lo que sigue del presente trabajo se dedicará a efectuar un estudio acerca de la que fue la mayor expedición organizada contra el virreinato del Perú: la expedición holandesa de Jacques Clerck L'Hermite.

II. Antecedentes de las incursiones holandesas al Perú

Las guerras hispano-holandesas y la independencia de los Países Bajos. La formación de la Compañía de las Indias Occidentales.

La sublevación e independencia de los Países Bajos

Los Países Bajos (Bélgica y Holanda) en el siglo XVI se habían convertido en un imperio comercial rico y floreciente. Amberes era el centro comercial del norte de Europa, pero las dos regiones más importantes eran Holanda hacia el norte y Flandes hacia el sur.

Durante el reinado de Felipe II la política en los Países Bajos fue la de contrarrestar las doctrinas reformistas.

En 1565 la corona española tenía a Margarita de Parma, hija natural de Carlos V como gobernadora de los Países Bajos. En aquel año la nobleza reunida en una Liga, encabezada por Guillermo de Orange y los condes de Egmont y Hoom, elevó a la gobernadora un memorial de reclamaciones, que fue rechazada.

Mientras tanto, la propaganda calvinista se acentuó aunándose al repudio ante el rechazo de los españoles, lo que se

tradujo en el asalto a catedrales y monasterios en donde los calvinistas cometieron una serie de excesos.

En respuesta a ello, Felipe II decidió actuar con rigor enviando a un nuevo gobernador, el Duque de Alba, acompañado de un ejército de 12.000 hombres, quien entre 1567 y 1573 ejercío una represión drástica. Dentro de las medidas que instauró, estuvo la creación del Consejo de los Tumultos (también conocido como Tribunal de la Sangre) que condenó a muerte y confiscó los bienes de miles de personas mediante juicios sumarísimos.

Los calvinistas huyeron hacia las provincias septentrionales y en 1568 en Bruselas fueron ejecutados el conde de Egmont y el almirante Hoom.

La política represiva, lejos de lograr la pacificación, hizo que los nobles católicos se unieran a los protestantes calvinistas, mientras que los burgueses de Holanda se sublevaban, desatándose un estado de guerra en todas las provincias.

Luego, Felipe II sustituyó al Duque de Alba en 1573 por Luis de Requesens, quien intentó pactar con los sublevados lo que no lograría puesto que murió en 1576.

Sus sucesores, Juan de Austria y Alejandro Farnesio, no lograron transar con Guillermo de Orange, pero sí lo obligaron a retirarse hacia el norte, quedando España con el dominio y control sobre Flandes.

En enero de 1579 los calvinistas del norte, siempre liderados por Guillermo de Orange, lograron integrarse en una federación, conformada por las siete provincias más septentrionales, Holanda, Zelanda, Utrecht, Geldern, Frisia, Groninga y Overijseel. Estas siete provincias o Provincias Unidas se independizaron de España en 1581 con capital en La Haya, proclamando como gobernador general a Guillermo de Orange.

Los intentos de Felipe II por reconquistar la región fueron vanos, y aunque Guillermo de Orange fue asesinado en 1584, la resistencia contra la amenaza hispana continuó con su hijo y sucesor Mauricio de Nassau.

Los holandeses pronto comprendieron que la mejor manera de combatir a Felipe II era hacerlo en sus colonias y para ello las Provincias Unidas contaban desde 1576 con una poderosa armada.

Entonces, con el propósito de llevar la guerra hacia las Indias españolas y portuguesas y a la vez expandir el comercio holandés hacia ultramar, se fundó la Compañía de las Indias Orientales.

Esta compañía fue estructurada federativamente, contando con numerosos recursos navales y financieros, así como también el estado holandés le otorgó el monopolio absoluto entre el Cabo y el Estrecho de Magallanes. Dentro de sus facultades estaba la capacidad de hacer la guerra o la paz, establecer tratados, fundar colonias, apoderarse de embarcaciones extranjeras, construir fuertes y nombrar gobernantes, entre otras[10].

10. Rodríguez, Pedro. "El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la Defensa del Virreinato (1615)", en *Revista Histórica*. Tomo XXVI. p.270.

A cambio, los Estados Generales imponían derechos de Aduana muy moderados y se arrogaban la fiscalización financiera y general de los negocios de la compañía.

En esta empresa los principales accionistas eran mercaderes de Amsterdam y recibía ayuda económica de los Estados Generales, pero se obligaba a entregar todas las presas a los Estados, reservando una tercera parte para los capitanes y soldados que participaban, debiendo el reparto hacerse únicamente en Holanda y Zelanda.

Bajo estas condiciones es los holandeses organizarían sus expediciones como parte de la guerra que libraban contra España hacia finales del siglo XVI y buena parte del XVII.

Expediciones holandesas al Virreinato del Perú

Considerada la alternativa de efectuar ataques hacia los centros generadores de la riqueza que sostenían al imperio español –sus posesiones en ultramar– poco a poco se iría gestando la idea de ejecutar una meta mucho más ambiciosa que la del hostigamiento a la navegación enemiga, el corso, los ataques a las colonias españolas, que sería la de conquistar el Virreinato del Perú.

Entonces, dentro de esta estrategia, es que se produjeron a partir de 1600, varias expediciones que mediante la hostilización a la navegación y la captura de caudales, lograron sembrar el temor y, lo más importante, obtener información de los mares, pasos y puertos americanos en donde incursionaron, para luego poder planificar mejor su idea de conquistar al Perú.

La primera de las expediciones holandesas fue la de Olivier Van Noort, quien llegó a costas americanas por el estrecho de Magallanes con cinco naves, asolando la costa chilena, sin haber sido combatido por las dos naves que el virrey Luis de Velazco puso al mando de Gabriel de Castilla. Finalmente, el corsario escapó a Filipinas donde perdió dos naves.

Luego, en 1615 el holandés Joris Van Spilbergen arribó a costas americanas por Magallanes con seis naves. El Virrey Príncipe de Esquilache envió a su sobrino con 7 pequeños barcos a enfrentarlo, produciéndose un combate naval frente a Cerro Azul el 7 de julio de 1615, donde se hundió una nave española con 500 hombres, logrando vencer los holandeses. Sin embargo, el corsario no atacó el Callao, fue luego a Huarmey, saqueando dicho puerto y después se dirigió a Paita pero no la atacó. Finalmente, dejó costas peruanas con rumbo a Acapulco, Islas Molucas y las Filipinas, en donde sus naves fueron practicamente diezmadas por naves españolas.

Un hecho de importancia respecto a estas expediciones que antecedieron a la de 1624, es que a través de ellas los holandeses lograron obtener información de los lugares visitados, así como sembrar a algunos espías, que servirían de informantes acerca de las defensas existentes, así como del movimiento de los caudales destinados a la corona española, que eran remitidos desde Arica hacia el Callao, y luego hasta Panamá.

III. La expedición holandesa de Jacques Clerk L´hermite al virreinato del Perú

El 3 de junio de 1621 los Estados Generales autorizaron la constitución de la nueva Compañía de las Indias Occidentales. Esta nueva empresa tenía como uno de sus propósitos efectuar una ofensiva contra España privándola de los recursos obtenidos de sus posesiones coloniales.

Las atribuciones de esta nueva empresa eran similares a las otorgadas a la Compañía de las Indias Orientales, pero a diferencia de esta última, tenía garantizado por parte de los Estados Generales, el monopolio comercial de los territorios por un periodo de 24 años.

A poco de su constitución en el mismo año 1621, la Compañía de las Indias Occidentales declinó el ofrecimiento de los Estados Generales para participar en un ataque al Virreinato del Perú y a las costas del Mar del Sur, en lo que posteriormente se conocería como la Armada Nassauense, proyecto en el que la Compañía de las Indias Occidentales se hallaba invirtiendo considerables sumas de dinero. Este rechazo se debió en parte a la carencia de fondos, así como a ciertos temores a que tal empresa tuviera éxito[11].

Sin embargo, a pesar del rechazo mencionado, el propósito de armar una nueva expedición hacia el Perú continuó, y para la primavera de 1623, con el aval del príncipe Mauricio de Nassau, los preparativos de una flota expedicionaria fueron llevados a cabo por tres comisionados de la Compañía de las Indias Orientales, Hugo Muys, Albert Joachim y Adrian Bruyning[12].

Quien se hizo cargo de esta expedición fue el Almirante Jacques Clerk L'hermite, personaje del que se sabe muy poco, pero de acuerdo a las referencias disponibles, se conoce que era de origen francés, que por las persecuciones religiosas en su país y por sus simpatías con los calvinistas, emigró hacia Holanda, dedicándose a la navegación, embarcándose en 1605 para las Indias Orientales y desempeñando allí algunos cargos importantes, y que luego de su regreso (cuya fecha no conocemos), fue convocado por los Estados Generales para hacerse cargo de la expedición contra el Perú[13].

Cabe mencionar que los informes del espionaje holandés, evacuados por personas que habían residido mucho tiempo en el Perú, convencieron finalmente al príncipe Mauricio de Nassau, de que si Holanda emprendía una expedición que amenazase al poder español establecido en el Perú, existirían altas probabilidades de que los indios y especialmente los negros esclavos, se sublevarían apoyando a quienes considerarían como sus libertadores.

El príncipe holandés también fue informado de que en el Perú, hacia 1622, en la región de Potosi, se había desatado una lucha entre españoles vascos y los criollos, en la que se disputaban la posesión de las mi-

11. Bradley, Peter, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, Nueva York, St. Martin's Press. , 1981, p.50.
12. Ídem, p. 52
13. Martínez, José, *Enciclopedia General del Mar*, Madrid, Ed. Garriga, 1958. tomo III, p.743.

nas de plata existentes allí. Para este caso, los informes aseguraban que si se tomaba el puerto de Arica –punto de salida del mineral altoperuano- llegar hasta Potosí, no sería tarea dificil, ya que no poseía mayor defensa que obstaculizara tal empresa[14].

Organización y composición de la expedición nassauense de L'hermite

El jefe de la expedición, almirante Jacques Clerck L'Hermite, se hallaba a bordo de la *Amsterdam*, mientras que el segundo al mando, el Vicealmirante Ghem Huigen Schapendam estaba embarcado en el *Derft*.

La tripulación que dotaba a las once naves totalizaba 1.637 hombres, de los cuales 600 eran soldados de la marina, y contaban con un número de piezas de artillería cercana a las 300.

Objetivos y plan de la expedición de L'hermite

De acuerdo con lo expresado por uno de los miembros de la tripulación de la nave *Amsterdam*, el objetivo principal de la expedición era –como ya se ha explicado anteriormente– el de conquistar todo el territorio del virreinato del Perú.

La Armada nassauense logró reunir a once naves, cuyas características, puerto de origen y comandantes son los que a continuación se indican: (según cuadro)

Buque	Desplazamiento	Artillería	Lugar de origen	Capitán	Dotación
Amsterdam	800 tons	42	Amsterdam	Leendert Jacobsz Stolck	237
Delft	800 tons	40	Amsterdam	Cornelis de Witte	242
Oranje	700 tons	22	Zelanda	Johansz Quirguen	216
Hollandia	600 tons	34	Rotterdam	Adrian Tol	182
Eendracht	600 tons	32	Holanda	Jan Ysbrantsz	170
Mauritius	550 tons	32	Rotterdam	Jacob Ariaensz	169
Arend	400 tons	28	Amsterdam	Meyndert Egbertsz	144
Koning David	350 tons	16	Holanda	Jan Thomasz	79
Griffioen	320 tons	14	Holanda	Cornelisz	78
Hoop	260 tons	14	Rotterdam	Pieter Harmensz Slobb	80
Hazewind	60 tons	4	Amsterdam	Solomon Willemsz	20

14. Valdizán, José, *Historia naval del Perú*, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I, p 240.

Para el logro de tal propósito, las instrucciones dadas a L'hermite detallaban un plan, que consideraba que una vez entrada la armada a las aguas del Mar del Sur, debían dirigirse directamente hacia el puerto de Arica, para apresar a los galeones que allí se hallasen, que para ese momento se había estimado que estarían en preparativos para zarpar hacia Panamá con la plata que era enviada anualmente a España, proveniente de las minas de Potosí.

Adicionalmente, se consideraba sublevar a la población indígena del lugar y con la ayuda de éstos, efectuar el ataque principal a dicho puerto para su posterior captura.

El plan holandés consideraba alternativas en caso de que la Armada de Plata hubiese zarpado antes de la llegada de los expedicionarios. De ser así, no permanecerían en Arica, sino más bien se dirigirían hacia Lima, hasta alcanzar y conquistar a las naves españolas y su valioso tesoro, y que si esto también fallaba, conquistarían la ciudad de el Callao y sus castillos.

Para este último propósito, con la artillería y el personal que llevaban a bordo de sus naves, efectuarían un desembarco, dirigiendo sus esfuerzos a sublevar a la población esclava, y ocupar la ciudad. Si esto era logrado con éxito, debían consolidar y fortalecer su posición en la ciudad, para luego atraer a la gente y provocar el máximo daño posible.

Considerando que lo anterior tampoco tuviera éxito, las instrucciones holandesas indicaban permanecer en los alrededores de Lima, bloqueando el puerto del Callao, para observar todas las embarcaciones que llegasen y zarpasen, buscando causar conmoción y debilitar a la población con su presencia.

Situación de las defensas en el puerto del Callao entre 1615 y 1623

Con el fin de tener una idea de cuál era la organización y elementos defensivos con que contaba el puerto del Callao y sus alrededores, en primer lugar revisaremos el estado en que se hallaban para inicios del siglo XVII, para posteriormente ver su situación en vísperas de la llegada de la expedición de L'hermite.

Con los antecedentes de varias incursiones de los enemigos de España en costas del virreinato del Perú, la defensa no podía ser dejado de lado por los gobernantes en estas latitudes. En efecto, como resalta el padre Vargas Ugarte en su *Historia General de la República del Perú*, una de las primeras atenciones del príncipe de Esquilache, virrey del Perú entre 1615 y 1622, al asumir su cargo, fue la defensa del reino. Considerando la reciente expedición del holandés Spilberguen, era evidente la necesidad de guarnecer la costa y de equipar convenientemente la Armada.

Al respecto, el virrey celebró dos acuerdos generales de guerra, y después de ello, teniendo en cuenta la situación en la que se hallaba el Callao, envió un informe al rey el 20 de mayo de 1616, en el que detallaba las acciones que había tomado en la materia. Le manifestaba al soberano la ausencia de gente para la milicia y el temor existente por las incursiones anteriores del enemigo. Esto se debía a la ausencia de un ejército regular, que hubiera evitado tener que levar a la gente ante la

inminencia de una amenaza externa.

Otra preocupación era el mantenimiento de personal entrenado para la Armada, actividad que demandaba grandes recursos. Dado que su actividad se limitaba ante la presencia del enemigo, tan pronto como la amenaza se disipaba, las tripulaciones de las naves eran licenciadas, quedando a bordo de ellas tan sólo el personal necesario para su mantenimiento. En cuanto al último aspecto mencionado, en razón de la gran humedad existente y la alta salinidad de las aguas en las costas peruanas se producía un deterioro rápido del casco y velamen de las naves. En suma, la organización defensiva del virreinato demandaba una atención mayor a la que le daba la real hacienda.

Los navíos existentes en el Callao a la llegada del virrey Esquilache, eran los sobrevivientes del combate de Cañete con las naves de Spilberguen en 1615, y que puestos nuevamente en servicio, llegaron a ser cinco galeones: *Nuestra Señora de Loreto*, *San José*, *Jesús María*, *San Felipe* y *Santiago*, a los que se sumaban los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco* y tres lanchas[15]. Es importante mencionar que los gastos de la Armada con base en el Callao para la defensa del Mar del Sur, se obtenían en parte de las denominadas "Averías de la Armada"[16].

Un tercer aspecto relacionado a la defensa del puerto era el referido a la artillería existente en Callao, que para 1615 consistía en 13 piezas de artillería plantadas en dos plataformas: 7 en una y 6 en otra, destinadas a defender el puerto y a las naves mercantes[17]. Estas defensas, iniciadas en la gestión del virrey Marqués de Montesclaros, para Esquilache eran insuficientes, por lo que llegó a proponer al rey la construcción de una muralla con baluartes y traveses, para su defensa y para la protección y abrigo a los navíos.

Dicha propuesta, sin embargo, no sería atendida; pero a pesar de ello, el Príncipe de Esquilache diseñaría un sistema defensivo con artillería montada en fuertes, cuyos sectores de tiro cubrirían toda la bahía. En los seis kilómetros que separan la desembocadura del río Rímac y La Punta, se determinó la conveniencia de constituir tres fuertes, tarea que fue encomendada al Maestro Mayor de fábricas y fortificaciones Martínez de Arrona.

El primero de ellos, denominado en un principio Santa María y posteriormente Nuestra Señora de Covadonga, se hallaba ubicado hacia el norte, en un lugar contiguo al hospital de los juandedianos. Su explanada tenía capacidad para montar catorce piezas artilleras, pero únicamente fueron colocadas dos culebrinas de cinco toneladas, y cinco medias culebrinas o ca-

15. Acerca del estado de estas naves, la *Señora de Loreto* hacía de almiranta y poseía 44 cañones, el *San José* era la capitana con 32 cañones, cuyo casco se hallaba con sus maderas podridas; el *Jesús María*, nave vieja con 14 años de construida y que poseía 30 cañones; mientras que el *San Felipe* y el *Santiago* tenían 16 piezas de artillería. Para el caso de los pataches, ambos eran dotados por 8 cañones cada uno. Vargas Ugarte, Rubén, *Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689)*, Lima, Ed. Milla Batres, 1966. p.157.
16. Estos ingresos, provenían del cobro del uno por ciento de la avería de toda la plata y oro que navegaba desde el Callao a Tierra Firme y de los valles de la costa del virreinato. *Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima, Lib Central, 1859, t, I, p.134.
17. *Memoria...*, p.109.

ñones gruesos.

El segundo fuerte, denominado San Francisco, se hallaba a 600m hacia el sur del anterior, delante del Palacio virreinal y en punto céntrico de la población. Aunque su construcción había sido iniciada en el gobierno del Marqués de Montesclaros, al ser concluido le fueron instaladas dos culebrinas de cinco toneladas, dos medias culebrinas y un cañón de 3,6 toneladas, y cuatro cañones gruesos.

Ambas plataformas se construyeron de cal y piedra procedente de la isla San Lorenzo, con cimientos muy profundos, dada su cercanía al mar y a lo húmedo del terreno.

El tercer fuerte, denominado Santa Ana, no llegaría a ser construido en aquel momento, y ello debido a la oposición del Consejo de Indias, que reprochó al virrey el menoscabo que hacía en las remesas de caudales destinados ala Corona, en razón de haberlos distraído en las obras del Callao[18]. Por es razón, las obras de construcción de los fuertes en el Callao fueron suspendidas en agosto de 1618, sin haber sido concluido el tercero de ellos.

La gestión del príncipe de Esquilache concluyó en diciembre de 1621, y habiendo sido nombrado su sucesor, fue autorizado a dejar el gobierno en manos de la audiencia, la que interinamente se hizo cargo del reino hasta la llegada del nuevo virrey, Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar. El nuevo gobernante llegaría al puerto de Paita el 27 de abril de 1622, proveniente de Nueva España, en donde se había desempeñado como virrey desde 1612.

Cabe mencionar que durante el interinato de la audiencia, en noviembre de 1621, el fiscal Luis Enríquez había dirigido una carta al rey, en la que le manifestaba el pésimo estado del alistamiento de la Armada en general, siendo su parecer que no se encontraba apta para pelear ante la presencia de un enemigo, y que no serviría siquiera para conducir los azogues y socorro de Chile, a pesar de las medidas adoptadas por el virrey Esquilache durante su gestión[19].

La llegada del nuevo virrey, fue una nueva oportunidad en la que el tema de las defensas del Callao y Lima recobraron importancia. Precisamente, una de las primeras ocupaciones del gobernante a poco de asumir su cargo, fue la de inspeccionar personalmente los elementos defensivos existentes en el puerto del Callao.

Realizada dicha visita, constató el pésimo estado en que se hallaba el galeón *Jesús María*, por lo que fue retirado del servicio por estar viejo e imposibilitado de recibir carena. En su reemplazo, se contrató la construcción de un nuevo galeón al maestro José de Castro en su astillero de Guayaquil, cuyo nombre sería *San Diego*, debiendo ser entregado al término de su construcción en el puerto del Callao[20].

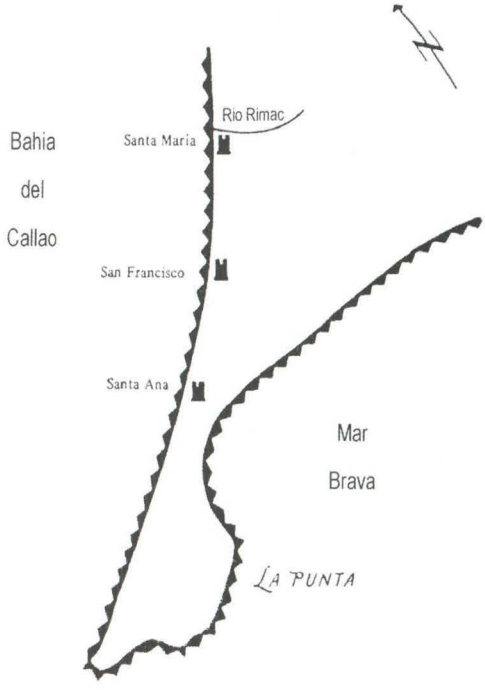
18. Lohmann, *Defensas...*, p. 44.
19. Esta versión la recoge el padre Vargas Ugarte, en su obra Historia General del Perú. T.III. p.157.

Las primeras noticias de una nueva incursión holandesa, los preparativos para la defensa del Callao y el adelanto del envío de la Armada hacia Panamá

La inquietud del nuevo virrey pronto se convertiría en una preocupación, puesto que las primeras noticias acerca de una nueva incursión holandesa llegaron al virreinato el 29 de abril de 1623, cuando circularon rumores que indicaban el avistamiento de quince naves enemigas en cercanías de las costas chilenas de Itata[21]. Ello motivó al marqués de Guadalcázar a ejecutar una serie de mejoras en las defensas artilleras de Lima y Callao, disponiendo el emplazamiento de 56 cañones, los que fueron distribuidos en la costa comprendida entre Pachacámac y Ancón, como medida preventiva ante cualquier intento enemigo de desembarcar sorpresivamente[22].

En cuanto a los fuertes existentes, el virrey dispuso la ubicación de 7 piezas de artillería sobre las bases del inconcluso fuerte Santa Ana, que una vez terminado fue rebautizado como fuerte Guadalcázar. Para ese momento, el virrey estimaba que podía disponer de unos 2.000 hombres para defender el puerto[23].

A las primeras noticias de una posible presencia holandesa cerca de las costas americanas, le secundaron informaciones



Ubicación de los fuertes existentes en el Callao al principiar la gestión del Virrey Marqués de Guadalcázar en 1623

provenientes de Madrid, que fueron recibidas en el Perú el 2 de mayo y el 28 de setiembre de 1623, en las que se confirmaba el zarpe de una flota enemiga con intenciones de dirigirse hacia costas del Pacífico.

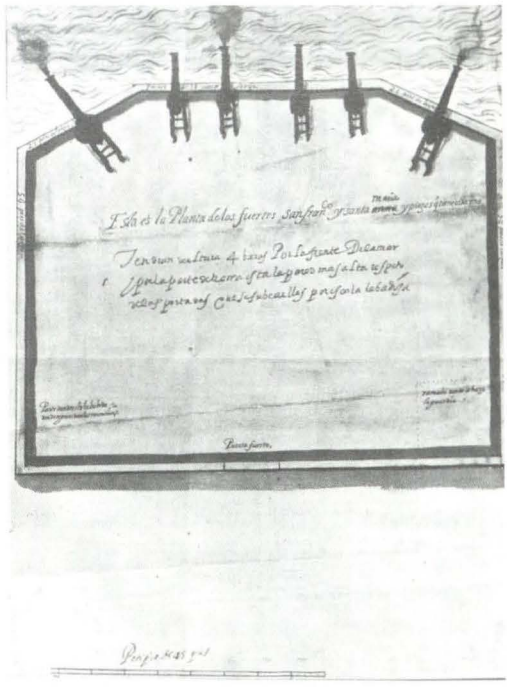
Ante la amenaza inminente el virrey adoptó una serie de medidas adicionales, entre ellas, que se fundiesen tres culebrinas reales, que se fabricasen 800 mosquetes y arcabuces, así como la fabricación de

20. López de Caravantes, Francisco. *Noticia General del Perú*. t.III . pp.256-257
21. Esta versión la recoge Lohmman. Sin embargo, el licenciado Luis Henríquez, en su "relación de lo sucedido con la armada olandesa desde nuebe de mayo de 1624 asta 14 de agosto del dicho año" fechada el 9 de setiembre de 1624, al respecto indica que "de particulares, se recibieron cartas y ynformación del gobernador de Chile de que en aquel paraje se avian visto onze nabes de enemigos".
22. Lohmman. ob. cit., p. 48.
23. Bradley, Peter, "The Defence of Peru (1600-1648)", en *Ibero-Amerikanisches Archiv,* año 2, vol.2, p.90.

más pólvora[24]. De igual manera, se mandó a alistar a toda la gente y armas de la ciudad, organizándola por parroquias y cuadras. Se dispuso también que se ejercitase a los soldados en el manejo de arcabuces y picas, formando escuadrones algunas veces, interviniendo también en dichos ejercicios gente a caballo para simular los ataques. Este entrenamiento duraría más de seis meses[25].

Otra de las medidas preventivas, y quizás la más adecuada por parte del virrey, fue la de adelantar el despacho de la Armada con el real tesoro hacia Panamá. Para ello, el marqués de Guadalcázar se dirigió hacia el Callao, con la resolución de que las naves zarparan el 30 de abril o el 1 de mayo, pero a petición del Tribunal del Consulado, se retrasó su partida, la que finalmente se produjo el 3 de mayo. Para fortuna de la Corona Española, esta precaución resultó acertada, puesto que como se verá más adelante, para ese momento, la expedición holandesa ya estaba muy próxima al Callao, y pocos días después iniciaría su largo asedio y bloqueo en aquel puerto.

Lo cierto es que a comienzos del mes de mayo de 1624, tanto en Lima como en el Callao, se habían adoptado todas las medidas posibles para alistar las defensas existentes y preparado a la milicia y población ante el inminente arribo del enemigo holandés.



Planta de los fuertes San Francisco y Santa Ana, ubicados en el puerto del Callao. (Archivo General de Indias. Lima-105.Año de 1615. tomado de Vargas Ugarte, Rubén. *Historia General del Perú*. Lima, 1966. T.III. lám. XVI)

El zarpe de la expedición de L'hermite de Holanda y su navegación hacia el Callao

Concluidos sus aprestos, las 11 naves de la Armada nassauense zarparon de Goeree[26], Zelandia, el 29 de abril de 1623, iniciando un viaje que más allá de lo esperado, estaría lleno de incidentes

24. Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de *Lima Logboek*, Lima, s/f. p. 5.
25. Ídem, p.7.
26. Ibídem, p.6.

que a la larga influirían en el resultado de la expedición.

En efecto, luego del zarpe de la Armada, cuando se hallaban en plena navegación en el Canal Inglés, el *Arent* presento vías de agua en su casco, lo que lo obligó a detenerse en la Isla de Wight para reparaciones urgentes. Posteriormente se produjo una colisión entre el *Oranje* y el *Hoop*, y en la noche del 14 de mayo, ocurrió una explosión accidental en el *Amsterdam*, produciendo daños de consideración, pero causando tan solo un deceso[27].

Prosiguiendo su viaje hacia el nuevo continente, la expedición se cruzó con una flota de naves portuguesas que llevaban un cargamento de azúcar desde Pernambuco, Brasil hacia Portugal. Respecto a este episodio, en versión de un fraile portugués tomado prisionero por los holandeses, el hecho se produjo en setiembre de 1623, y las naves capturadas fueron cuatro, las que apresadas, fueron remitidas a Holanda, quedándose con 80 portugueses como prisioneros. Sobre este incidente, hay otra versión y es la que consigna Peter Bradley, quien indica que el hecho ocurrió a principios de junio del mismo año y que la cantidad de naves apresadas fueron diez. Sobre lo ocurrido después, Bradley menciona que la armada nassauense y sus presas se dirigieron a Safi, lugar ubicado en la costa norte de África, para transferir la carga a una nave holandesa que se hallaba en dicho lugar.

Continuando su viaje hacia el Perú, las naves de L'hermite ingresaron al Pacífico el 2 de febrero de 1624 a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose hacia las islas Juan Fernández, en donde se reabastecieron de agua fresca. Luego, el 28 de marzo, esta armada fue avistada en costas chilenas hacia adonde se había dirigido, conforme a sus planes, para obtener información acerca de los caudales de plata que estimaban debían ser trasladados desde Arica hacia el Callao y luego hacia Panamá por dicho tiempo.

Entre tanto, como ya se mencionó, la armada que transportaba el tesoro real valorado en 8 millones de pesos en oro y plata, primer objetivo de la expedición holandesa, había adelantado su partida, habiendo zarpado el 3 de mayo del Callao con rumbo a Panamá. Esta armada se hallaba compuesta por dos naves mercantes escoltadas por los galeones *Santiago, San José* y *San Felipe*.

Sin conocer esta importante noticia, el 6 de mayo, los holandeses capturaron un barco español, para obtener información acerca del traslado de dicho tesoro que estimaban se debía producir por aquellas fechas. En un primer momento, los holandeses fueron informados de que la Armada con los caudales había zarpado tres días antes, pero, los españoles a bordo de la nave, les hicieron creer que no eran tres días sino trece días[28]. Lo cierto es que por las confusiones idiomáticas, los holandeses fueron engañados, perdiendo la única oportunidad de dar alcance al tesoro real, que llegaría sin mayores inconvenientes a su destino.

27. Ibidem, p.53.
28. Según refiere Lohmman, el capitán de la nave española, Francisco de la Carrera, "con singular astucia, aunque los negros decían que sólo habían transcurrido tres días, dijo que por la defectuosa pronunciación del castellano debía entenderse en realidad trece días, ventaja que evidentemente el pirata no podía descontar", Lohmann, *Historia Maritima del Perú...*, p.402.

Conforme a las instrucciones que tenían, a pesar de este grave revés, los holandeses continuaron su viaje hacia el Callao, puerto que estaba esperando la próxima llegada del enemigo.

Respecto al aviso de la proximidad de los holandeses al Callao, el 5 de mayo sus naves habían sido divisadas desde Mala[29], y el virrey tomó conocimiento de este hecho cuando presenciaba en el Callao una corrida de toros, organizada para celebrar la partida de la armada con los tesoros, rumbo a Panamá[30]. Una segunda versión menciona que la noticia llegó al virrey cuando éste se disponía a regresar a Lima, siendo informado que el enemigo se hallaba a diez o doce leguas del puerto a barlovento[31].

Lo cierto es que enterado el virrey de esta dramática noticia, dispuso se avisase de inmediato a la Audiencia para prevenir todo lo necesario para la defensa. Luego, se tocó alarma general en toda la ciudad, y los capitanes de los batallones empezaron a reunir a su gente, para luego remitir los refuerzos necesarios hacia el Callao. Por su parte, los aprestos defensivos en el primer puerto se incrementaron.

La llegada de L'hermite y su Armada e inicio del asedio al Callao

Finalmente, el día jueves 9 de mayo llegó el momento tan temido. La armada de L'hermite estaba a la vista del puerto del Callao, estableciendo de inmediato el bloqueo. Las once naves se ubicaron desde la mitad del canal que existe entre la isla San Lorenzo y La Punta, hasta llegar a las cercanías de la desembocadura del río Rímac, en el paraje denominado Chuquitanta, a una distancia de tres leguas frente al puerto[32].

Luego de establecer su fondeadero, los holandeses aferraron banderas rojas en la popa de sus naves, en señal de hostilidad[33].

Mientras ello ocurría en el mar, en tierra el ejército estuvo listo para actuar, atento y en alerta ante cualquier movimiento del enemigo.

La primera acción hostil efectuada por los holandeses, ocurrió al día siguiente de su llegada, es decir, el 10 de mayo, cuando al amanecer, pretendieron desembarcar por la zona norte del puerto, en la playa que se halla entre los fundos de Márquez y de Bocanegra[34]. Para esta acción, envia-

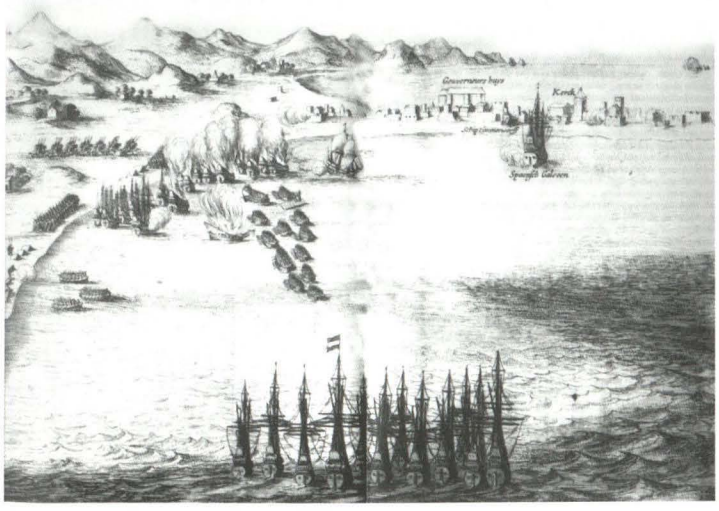
29. Vargas, *Historia*..., p.204.
30. Lohmann, *Las Defensas*..., pp. 51-52.
31. Lima, *Logboek*, p.8
32. Archivo Histórico de Marina (en adelante AHM), Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'hermite. Relación de la Armada olandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia del Archivo General de Indias. Lima, 1627.
33. Lohmann, ob.cit, p.53.
34. En versión del padre Vargas Ugarte, que toma como fuente la Carta del Fr. Andrés Lisón., del 18 de mayo de 1624 (publicada en su obra de 1940 *Manuscritos Peruanos*. Lima, Biblioteca Nacional, 1940. t.III. p.233), "la misma noche de su arribo, el enemigo envió unas lanchas a la boca del río para hacer aguada y el siguiente, 9 de mayo, se acercaron sus navíos más al puerto, reduciendo el cerco, a fin de que, como dice Lisón, no pudiera entrar ni salir un pájaro que no fuese suyo. Aquel día, se apoderó de dos barcas con harina, trigo, vino, pasas e higos, gallinas y otras cosas que le vinieron de perlas".

ron 19 embarcaciones con unos 900 mosqueteros y otra gente armada[35], cuyo objetivo final, una vez logrado el desembarco, era dirigirse hacia Lima por los senderos de las haciendas de Chuquitanta y Aznapuquio.

Sin embargo, conforme a los planes defensivos, en el lugar se hallaba un batallón de unos 60 infantes con arcabuces y picas, reforzado por 30 hombres a caballo, que alertados ante la presencia del enemigo, lograron rechazarlo, tomando como prisioneros a dos artilleros griegos que estaban en el bando holandés.

El día 11, los holandeses capturaron tres barcos mercantes que se hallaban navegando hacia el Callao, empleando dos lanchas, y a pesar del envío de dos barcos desde tierra para impedir su captura y de los tiros efectuados por los fuertes, que resultaron ineficaces, el enemigo logró consumar su acción. Una de estas embarcaciones llevaba un cargamento de 2.500 botijas de vino cargadas en Pisco, abundante fruta fresca (manzanas, uvas, etc.), cuya captura fue bien recibida por los holandeses para aliviar a sus enfermos y tripulantes necesitados de estos alimentos debido a su escasez. La segunda embarcación provenía de Huarmey con leña, y la tercera venía de Huanchaco con trigo y documentos (pergaminos) con dictámenes del Papa.

Prosiguiendo su escalada de acciones en la bahía, aquella misma noche enviaron varias lanchas, las que sigilosamente se acercaron al fondeadero cercano al fuerte Nuestra Señora de Covadonga, en donde se hallaban cerca de 45 barcos mercantes, abordando a nueve de ellos e incendiándolos. En esta oportunidad, a pesar del éxito enemigo en su acción sorpresiva, las embarcaciones españolas que acudieron al auxilio, lograron capturar a un prisionero. Este resultó ser un artillero, cuyo nombre era Carsten Carstens, natural de Hamburgo, cuya confesión sería sumamente valiosa ya que pondría al descubierto los planes de L'hermite, y la situación en la que se encontraban sus expedicionarios.



Grabado impreso en Ámsterdam en 1624, en donde se aprecia el asalto al puerto del Callao por la Armada Nassauense al mando del almirante Jacques Clerk L'hermite. (tomado de Bradley, Peter. "Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. Lima, t.II)

35. AHM.... Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil..., f. 6.

El fracaso de los planes para capturar el Callao y el envío de expediciones hacia Pisco y Guayaquil

Para el día 15 de mayo, el almirante L'hermite, viendo que los intentos por desembarcar en el Callao y los ataques realizados a dicho puerto no habían tenido mayor éxito, decidió establecer el bloqueo. En la medida de que para dicho propósito no se necesitaba el total de sus barcos, determinó enviar cuatro de sus naves hacia el puerto de Pisco y dos hacia Guayaquil, con el propósito de desembarcar en dichos lugares y ocasionar el máximo daño posible al enemigo español[36].

Las cuatro primeras naves holandesas estuvieron a vista de Chincha el día 10 de junio, ingresando el 11 en la bahía de Pisco lo más cerca de tierra posible. Los españoles, alertados de su presencia, los esperaban con sus tropas en la costa. Luego, de las naves holandesas partieron algunas lanchas con soldados listos para efectuar un desembarco bajo la protección artillera de un patache, pero fueron prontamente rechazados por los defensores en tierra. Al día siguiente, enviaron 7 lanchas con mosqueteros y piqueros, lograron desembarcar en la playa, sin resistencia alguna en un principio, pero posteriormente se produjeron varias escaramuzas con la caballería y arcabuceros españoles, que dieron muerte a cinco holandeses. La lucha continuó hasta que tras tenaz resistencia por parte de la población y sus defensores, el enemigo optó por retirarse.

En el caso de las naves que fueron hacia Guayaquil, aquellas lograron causar mayores daños, a pesar de que el virrey había avisado de la incursión antes que la misma se produjera. En efecto, el Corregidor de Guayaquil, Diego de Portugal tomó conocimiento de la noticia el 26 de mayo, pero subestimando al enemigo, se limitó a poner un vigía en la entrada de la ría. Para el infortunio de los guayaquileños, el 2 de junio avistaron los holandeses la isla de Puná, capturando al mencionado vigía, al que utilizaron de práctico para guiarlos hacia Guayaquil. Su llegada al puerto fue totalmente una sorpresa para la población y sus defensores, logrando capturar a cuatro navíos, tres fragatas y dos bergantines de los que se apoderaron de todo su cargamento. Luego, iniciaron el desembarco en la ciudad que fue saqueada tras la retirada de sus defensores, pero originado el incendio por los incursores, reinó luego la confusión, que fue aprovechada por los guayaquileños para volver a la carga.

Finalmente, los holandeses fueron dominados, viéndose obligados a retirarse a sus lanchas, dejando detrás de sí a unos 50 muertos. La ciudad quedó muy maltrecha, y como días más tarde llegaron refuerzos desde Cuenca y Quito, los holandeses se replegaron hacia la isla de Puná, en donde algunas de las naves apresadas fueron incendiadas, luego de lo cual iniciaron su retorno hacia el Callao[37].

Mientras algunas de las naves sitiadoras se dirigían hacia Pisco y Guayaquil, en el Callao, el enemigo proseguía con

36. *Lima Logboek*, p. 11.
37. Vargas, Rubén, *Manuscritos...*, pp.207-208.

sus acciones de hostilización al tráfico mercante. El 22 de mayo por la mañana, los holandeses divisaron un barco que se aproximaba desde el norte, enviando de inmediato una chalupa hacia él, pero al acercarse, se percataron que ya había sido abordado por la tripulación del *Hoop*. Dicha nave capturada venía de Guayaquil con un cargamento de vigas, madera de construcción y una tripulación de 28 españoles y 12 negros[38].

En los días sucesivos, la situación en el primer puerto aparentaba llegar a una calma tensa, pero un acontecimiento de suma importancia, que tardaría en ser conocido por los españoles, se produciría el 2 de junio siguiente: la muerte del almirante L'Hermite.

La muerte de L'hermite

El 3 de junio, a bordo de las naves bloqueadoras, se desarrollaron una serie de actividades inusitadas que llamaron la atención desde tierra. Todas las naves izaron su empavesado e hicieron salvas de artillería y mosquetes, viéndose a continuación movimiento de gente en la isla San Lorenzo. Ello se debía a que el día anterior por la mañana, el almirante Jacques L'hermite había fallecido debido a una enfermedad que empezó a manifestarse desde que la armada había hecho escala en Sierra Leona, al parecer la disentería[39]. Desde ese momento, el almirante nunca más estuvo sano, siendo atacado por diversas enfermedades que lo fueron debilitando, quebrantando su salud, llegando a perder toda la fuerza en sus extremidades durante los cuatro o cinco últimos meses[40].

Para que los españoles no sospecharan de la pérdida del jefe holandés, su segundo en el mando, Schapendam, dispuso que la insignia de L'hermite continuara izada en la nave almiranta, la *Amsterdam*.

El movimiento del que hablamos registrado el día 3, se debió a que en aquel día, el almirante holandés fue enterrado con todos los honores en la isla San Lorenzo. Su cuerpo fue conducido por los capitanes de las naves holandesas, acompañados por el vicealmirante Schapendam y los oficiales de la flota, y frente al cuerpo del jefe, desfilaron tres destacamentos de marineros, cada uno de los cuales disparó 5 salvas con sus mosquetes, mientras que el *Amsterdam* disparaba 9 cañonazos, el *Delft* 7, el *Orange* 5 y el *Hollandia* y el *Arent* 3 disparos cada una. En los barcos capturados se dejaron flamear muchas banderas para despistar y hacerles pensar que toda esa actividad se debía al festejo por las naves hechas presas y no por la muerte del almirante holandés[41].

En tanto, sin conocer aun la muerte del almirante L'hermite, el 6 de junio, día que se celebraba el Corpus, el virrey dispuso que las fiestas religiosas y la procesión se realizaran con toda la pompa posible. Por su parte, aquel día, los holandeses, ahora al mando de Schapendam, prepararon una

38. *Lima Logboek*, p.10.
39. Valdizán, ob.cit., p.248.
40. Ídem, p.12.
41. Ibídem.

nave para que sirviese como brulote, con el objetivo de incendiarla y lanzarla hacia el puerto. Se trataba del navío llamado *Galagala*, de propiedad de Álvaro de Luján, pero el viento y la corriente lo desviaron hacia el norte, y a la altura de Bocanegra, estalló, produciendo un gran estruendo que se sintió en todo el puerto[42].

La reacción hispana: la convocatoria a un a Junta de Guerra por el virrey y las acciones defensivas posteriores

Considerando lo difícil que se tornaba cada vez más la situación en el Callao, y con el propósito de adoptar nuevas medidas para rechazar al enemigo, el 12 de junio el virrey convocó a una junta de guerra presidida por él mismo. En dicha reunión estuvieron presentes Francisco de Alfaro, oidor de la Real Audiencia de Lima y auditor general de la guerra; los licenciados Luis Henríquez y Martín López de Iturgoyen, fiscales; Cristóbal de Ulloa, factor juez oficial de la Real Audiencia; los generales Luis de Córdova, Fernando de Castro, Ordoño de Aguirre, Henrique de Castrillo y Diego de Rosas; el almirante general Juan de León de Plaza; el maestre de campo Gregorio Rico; el teniente de maestre de campo Isidro Coronado; y el sargento mayor Pedro de Salinas.

Esta reunión se producía luego de la captura del artillero holandés Carten Carstens, cuyo testimonio resultó ser fundamental, en tanto se pudo conocer la debilidad de los incursores, y con ello, tener mejores elementos de juicio para adoptar las medidas más convenientes para rechazarlo.

Quien se encargó de interrogar al Carstens fue el jesuita Juan Baptista Exidiano, al cual le manifestó en sus declaraciones, entre las más importantes, acerca de cuáles eran los planes con los que había arribado la armada hasta el Callao, que existía cierto descontento por parte de las dotaciones por los grandes trabajos que habían efectuado, las pocas raciones que recibían, así como un dato importante: que el jefe de la expedición, el almirante L'hermite, se hallaba enfermo, y que en la misma situación también se hallaban otros holandeses[43]. En suma, gracias a las declaraciones de Carstens pudieron conocer las carencias por las que atravesaba el enemigo.

Conociendo estos datos, durante la reunión de la Junta de Guerra, en un primer momento, entre los ministros de la Audiencia, hubo dos pareceres respecto a cómo se debía proceder para derrotar al enemigo. La primera opinión era la de armar algún número de navíos mercantes de los que había en el puerto y una cantidad de lanchas con la artillería sacada del galeón *Jesús María* y de otra proveniencia, con capacidad para transportar a 1.500 soldados y los marineros necesarios, y que con esta armada, la capitana real y dos pataches salieran a desalojar al enemigo y echarlo del puerto antes que

42. Vargas, Rubén, ob.cit., pp. 234-235.
43. AHM..., Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses, Lima, 1624, Material en copia del Archivo General de Indias, ff. 1-17.

retornasen las seis naves enviadas a Pisco y a Guayaquil.

La otra opinión era que considerando que los holandeses tenían superioridad naval, se recomendaba que se reforzaran las defensas en tierra, de manera que el enemigo viera imposibilitado cualquier esfuerzo por desembarcar.

Luego de tratar y analizar ambas opiniones y habiendo cada uno de los presentes dado su parecer sobre los puntos referidos, se acordó por unanimidad optar por la segunda de ellas, es decir, por la de defenderse del enemigo desde tierra, rechazando cualquier intento por desembarcar. Esta decisión se tomó considerando entre otras cosas que las naves de los particulares existentes en el puerto no eran aparentes para ser armadas; que la artillería disponible se hallaba distribuida en las defensas existentes en los fuertes del Callao, algunas en Arica y otras embarcadas[44]; que la infantería disponible era insuficiente para distraerla de sus labores en tierra como para embarcarla; así como por existir un limitado número de marineros, lo que resultaría en una insuficiencia para dotar más navíos y lanchas.

Entonces, habiéndose optado por la segunda opinión, se esperaba que el enemigo consumiese sus provisiones y pertrechos, y que enflaqueciendo cada día más sus fuerzas, sin tener de donde valerse por la dificultad de ser socorrido, se presumía que se retirasen pronto de las costas peruanas. En buen romance, lo que se decidió fue rechazar cualquier intento de desembarco y con dicha resistencia y sin capacidad de reabastecerse, los holandeses desistiesen de su empresa por agotamiento de sus recursos.

Otras decisiones tomadas en la mencionada junta, fueron las de continuar con la elaboración de las trincheras ubicadas entre el Fuerte de Santiago de Guadalcazar hasta la Mar Brava y que se construyera otra entre dicho fuerte hacia el otro lado de la bahía; así como que las dos lanchas en construcción en el astillero, se acabasen a la mayor brevedad que se pudiere y que se construyeran otras dos más, y que estas lanchas, sumadas a la galeotilla y los cuatro chinchorros existentes, estuvieran en capacidad de atacar al enemigo en caso de ser necesario, considerando la falta de navíos de armada.

De igual manera, se decidió que se estorbara cualquier intento por parte del enemigo para que hiciera aguada entre el río Surco hasta el río de Carabayllo, obligándolo de esta forma a buscar agua en lugares lejanos al puerto; y finalmente, se decidió también que se aprovechase cualquier oportunidad de ofender al enemigo con las lanchas existentes, sin comprometer a la gente propia.

Durante el asedio al Callao, el virrey ordenó la construcción de 3 galeones, 14 lanchas y una chata. Las lanchas, que serían semejantes pero de mayor tamaño que las holandesas, conformaban una flotilla de fuerzas sutiles. Estas eran la *Santa María Magdalena*, *la Santiago* y la *San Cristóbal*, dotadas de tres piezas de arti-

44. AHM..., Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. t.26. Doc.N° 50. f.10

llería pequeña, las lanchas *San Juan, Santa Juana, Santiago Mayor, Jesús María, Buen Viaje, San Pedro, Santísima Trinidad, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de Loreto* y la *San Ignacio*, que poseían dos piezas de artillería, y finalmente la *San Pablo*, con tan sólo una pieza.

La chata mencionada se hallaba a cargo del general Pedro de Vivanco, dotada de cinco cañones y dos culebrinas reales.

Los intentos holandeses para canjear a sus prisioneros

El 13 de junio aconteció un hecho inesperado. Schapendam envió a bordo de una embarcación a un grupo de 8 hombres de los suyos, con la finalidad de parlamentar y entregar una carta para el virrey. A cargo de estos hombres se hallaba un español, Bartolomé Fermín, que de México se había pasado a las Filipinas y de allí a Holanda[45], el cual se desempeñaba como secretario del almirante y contador de raciones de su navío. Fue en esta oportunidad, en la que los españoles, al preguntarle entre otras cosas el motivo de las descargas artilleras del 3 de junio, se enteraron del deceso del almirante L'hermite[46]. Manifestó asimismo Fermín las acciones para las que habían sido enviadas las naves a Guayaquil y Pisco, la falta de agua entre los de su flota, la presencia de algunos enfermos entre su gente, y que el propósito de su presencia era el de capturar la plata e impedir que fuera a España y hacer todo el daño posible. Indicó también, que aún tenían provisiones para unos diez meses más y que estaban dispuestos a morir en la misión que les había encomendado el Conde Mauricio[47].

En la carta remitida al virrey, se proponía el canje de los dos griegos capturados el día 11 de mayo, por los 30 cautivos que se hallaban en las naves españolas apresadas. Esta propuesta no sería aceptada por el virrey, y al día siguiente, desde tierra, con aterradora sorpresa, se pudo divisar que en los masteleros de la nave almiranta, la *Amsterdam*, habían colgado en represalia a 19 de los 30 presos.

Dos días después de ocurrido tan lamentable hecho, los holandeses enviaron nuevamente hacia los fuertes ubicados en La Punta a dos embarcaciones enarbolando banderas blancas con intenciones de parlamentar una vez más, planteando el canje de los que aun se hallaban con vida, pero fueron rechazados por algunos disparos efectuados desde tierra. Sin embargo, los holandeses soltaron en una embarcación de pescadores a un español, Sebastián de Amores, vecino de Guayaquil, que era el capitán de una de las naves apresadas el 22 de mayo cuando arribaba al Callao. Este personaje se encargó de transmitir un mensaje a las autoridades españolas, en el que se proponía negociar el canje de los escasos cautivos sobrevivientes de la bárbara matanza del sábado 15, por los holandeses y espías encarcelados por las autoridades virreinales. Una vez más el virrey rechazó

45. Vargas, *Historia general...*, p.207.
46. *Lima Loogboek*, pp.48-49.
47. Ídem, pp.49-50.

la propuesta[48], y la reacción del enemigo no se hizo esperar.

El sábado 22 de junio los holandeses colocaron a los presos sobrevivientes en una de las naves capturadas, amarrándolos en la sentina, dejándola al garete e incendiándola. Luego, quemaron las otras dos naves, para evitar que fueran recuperadas por sus propietarios.

La siguiente y quizá última acción de importancia, ocurrió el 30 de junio, tomando esta vez la iniciativa los españoles. En efecto, varias naves partieron desde el Callao durante la noche, para cañonear a una de las que bloqueaba el puerto ubicada frente a Bocanegra. Varias fragatas y pinazas que remolcaban una chata con cuatro piezas de artillería, lograron acercarse a ella, efectuando un total de 33 disparos, haciendo varios impactos que causaron grandes daños en la nave holandesa[49].

El cese del bloqueo al Callao y la retirada definitiva de la Armada Holandesa del Callao

El mes de julio transcurrió sin incidentes de mayor consideración, y una vez retornadas las naves enviadas a Guayaquil y Pisco, el 10 de agosto, se reunió a bordo de la nave capitana, el Consejo de la Armada nassauense, conformado por los comandantes de las naves expedicionarias. Luego de estudiar la situación, los comandantes juzgaron por no conveniente seguir asediando el Callao, decidiendo en consecuencia acabar con el bloqueo al puerto, alistar sus naves para partir y hacer agua en el sitio más próximo posible[50].

Finalmente, luego de haber efectuado el alistamiento necesario para zarpar en la larga travesía hacia Holanda, la nave capitana partió desde San Lorenzo el 14 de agosto, seguida por 14 naves, de las cuales 3 eran de las capturadas.

Su primera recalada luego de partir de la isla –y la última en territorio peruano- fue la bahía de Ancón, en donde se detuvieron por poco tiempo para excavar pozos en busca de agua durante dos días y medio, pero como tan solo hallaron agua salobre, y ante la presencia de españoles que preparaban un ataque, decidieron poner fin a su presencia allí. Luego, reiniciaron su viaje a través del Cabo de Hornos, dirigiéndose a costas brasileñas, en donde se apoderaron de la ciudad de Bahía de Todos los Santos, lugar de donde fueron desalojados al año siguiente y arribando finalmente en 1626 a Holanda.

Acontecimientos posteriores a la partida definitiva de la Armada Nassauense del Callao

Luego de la partida del Callao de las naves de la Armada Nassauense, el virrey mandó reconocer la isla para ver lo que

48. Según la versión holandesa, el virrey en su respuesta a la primera carta enviada recibida, hizo conocer que lo único que tenía para los holandeses era "munición y plomo", Lima, *Loogboek*, p.15.
49. Lohmann, *Historia Marítima del Perú*..., pp.407-408.
50. Lima Loogboek, p.16.

dejaba el enemigo y por si había algún sobreviviente, pero lo que hallaron en ella fueron 60 cuerpos enterrados, y entre ellos el del almirante L'hermite, enterrado en una caja así como el de un ministro de su prédica. Según refiere un impreso español sobre la "victoria" hispana sobre los holandeses en 1625, el cuerpo del religioso fue quemado en una hoguera por "algunos curiosos", y después de dos días, los restos del marino enemigo siguieron la misma suerte[51]. En dicho lugar también fueron hallados los cuerpos de dos hombres ahorcados en la misma horca.

En la isla también se encontraron con que los holandeses ante la falta de agua, la buscaron en el subsuelo, cavando varios pozos, pero al parecer tan solo hallaron agua salobre. Durante su permanencia en San Lorenzo construyeron algunas barracas, las que fueron quemadas a su partida definitiva.

IV Conclusiones

Como se ha podido apreciar en este episodio frente a las costas del virreinato del Perú, la empresa de conquista efectuada por la armada al mando de L'hermite, no tuvo éxito.

Este fracaso se debió a varios factores, que vale la pena mencionar.

En primer lugar, apostaron excesivamente todos sus esfuerzos a la captura de la flota que transportaba la plata hacia Panamá, con datos equivocados sobre sus movimientos que los llevó a aparecer en costas peruanas demasiado tarde.

Luego, erraron al pensar que la captura de los puertos peruanos sería una tarea fácil, subestimando la capacidad organizativa de las autoridades virreinales.

Si bien es cierto que los holandeses contaron en todo momento con la superioridad en el mar, logrando apresar y quemar barcos mercantes, nunca consiguieron establecer una posición segura en tierra firme, después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar en tierra, puesto que los españoles tuvieron la superioridad en tierra, con lo que cualquier intento subsiguiente de desembarco pudo ser rechazado. La estrategia adoptada por el virrey y su junta de guerra, demostró ser acertada: impedir que el enemigo obtuviera el agua que tanto le faltaba, así como la posibilidad de conseguir otros recursos, para obligarlos a gastar sus escasas provisiones y debilitarlo.

Aunque desde la isla de San Lorenzo ellos controlaban la alta mar y las vías de acceso al puerto, los defensores llevaban la ventaja en Lima y el Callao.

Por otro lado, el operar en lejanía de su puerto base, y frente a un territorio hostil, imposibilitaban el reabastecimiento necesario para sostener tan largo asedio.

Estos factores, sumados a las enfermedades que poco a poco fueron minando la salud y la moral de sus tripulantes, llevando a la muerte a muchos de ellos, entre los que estuvo el propio jefe de la expedición, el almirante L'hermite, influyeron notablemente en el fracaso de la expedición.

51. Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia. Sub-serie Expedición L'Hermite. Impreso español sobre la victoria española contra L'Hermite. f.2. Material en copia del Archivo General de Indias.

Otro factor que jugó en contra de lo planeado, fue el hecho de que sus apreciaciones respecto a una supuesta rebelión de indios y esclavos, estuvo también equivocada. La organización establecida por los españoles, y su sistema de reducciones y control de las poblaciones indígenas y esclavas, prácticamente imposibilitaba que tal revuelta ocurriese.

Además del temor y la conmoción en el Callao, Lima y los otros puertos atacados durante el asedio a costas peruanas por la armada de L'hermite, los daños causados, principalmente a particulares, fueron de consideración. También la presencia holandesa tuvo medianas consecuencias para las arcas reales, en tanto las defensas implementadas en Lima y Callao demandaron para la corona el incremento en los gastos por dicho concepto de un 20% hasta el 38% de los ingresos provenientes de la Caja Real de Lima.

Por otro lado, esta expedición sirvió para que la Corona tomara conciencia de la importancia de mantener fortificaciones y una armada respetable para la defensa de sus puertos ante futuras incursiones de los enemigos de España en aguas del Pacífico americano.

Finalmente, debe mencionarse un aspecto que puede parecer hasta cierto punto irrelevante, pero que se debe dejar en claro. Tradicionalmente, la historiografía hispana ha tratado a la mayor parte de los incursores holandeses como piratas o corsarios y ello, creo, se ha debido al interés manifiesto desde aquel tiempo de presentar a estos enemigos de España como personas de la más baja calaña. Sin embargo, eso no ha sido así. Se ha podido apreciar que estas expediciones se desarrollaron en un contexto de guerra por lograr la independencia de los Países Bajos del imperio español. Se ha visto, asimismo, que las naves enviadas contaban con planes preestablecidos y eran mandadas por jefes y capitanes holandeses y que la bandera que flameaba en aquellas, era la de Holanda. Por ello, no es apropiado denominar piratas o corsarios a aquellos que luchando por una causa nacional, llevaron la guerra hacia costas tan lejanas como lo eran las del virreinato del Perú del siglo XVII.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo Histórico de Marina. Serie Material en Copia del Archivo General de Indias. Sub-serie Expedición L'Hermite.

Acuerdos de la Junta de Guerra para la defensa del Callao, contra la Escuadra holandesa. Lima, 1624. T.26. Doc.N° 50.

Impreso español sobre la victoria española contra L'hermite. Lima, 1625

Relación de la Armada holandesa en el puerto del Callao, Pisco, Puna y Guayaquil. Lima, 1627. f.5. Material en copia. Lima, 1627.

Transcripción de la declaración de los prisioneros holandeses. Lima, 1624. Material en copia del Archivo General de Indias. ff. 1-17.

Fuentes secundarias

Bradley, Peter.

The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701. Nueva York, St. Martin's Press, 1981.

"La Armada del Mar del Sur y el ataque y la defensa del Perú (siglo XVII)". En: Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, No 15,1996. pp. 171-184.

"Historia Marítimo-Militar del Virreinato, siglos XVI-XVIII", en: *Compendio Histórico del Perú*, Lima, Ed. Navarrete. 1993. t.II. pp.388-558.

"*The Defence of Peru* (1600-1648)", en: *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Año 2, vol.2, pp.79-112.

Bromley, J.

Libro de Cabildos de Lima. Año 1624, Lima, vol XIX- vol XX. 1940.

Hanke, Lewis.

Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, Ed. Atlas, 1978, vol CCLXXX.

Parker, Geoffey.

La revolución militar, Barcelona, Editorial Crítica, 1995.

Lohmann, Guillermo.

Las defensas militares de Lima y Callao, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964.

Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII, Lima, Editorial Ausonia. 1978. tomo IV.

López de Caravantes, Francisco.

Noticia General del Perú, t.III.

Martínez, José.

Enciclopedia General del Mar, Madrid, Ed. Garriga, 1958, tomo III.

Rodríguez, Pedro.

"El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilbergen y la defensa del Virreinato (1615)", en: *Revista Histórica*, tomo XXVI.

Valdizán, José.

Historia Naval del Perú, Lima, Museo Naval, 1980, tomo I.

Vargas Ugarte, Rubén.

Manuscritos Peruanos, Lima, Biblioteca Nacional, 1940.

Historia General del Perú. Virreinato (1596-1689), Lima, Ed. Milla Batres, 1966.

Documentos impresos

Informe del Licenciado Luis Henríquez, Fiscal de la Audiencia en Lima, informando al Rey de España sobre los hechos acaecidos durante la Permanencia de la "Armada Nassauense" ante y en las costas del Perú. Fechado en Lima, 28 de febrero de 1626. Versión transcrita por la Asociación Holandesa del Perú, bajo el título de Lima Logboek. Lima, s/f.

Memoria de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Relación que hace el Príncipe de Esquilache al señor Marqués de Guadalcazar sobre el estado que deja las provincias del Perú. Lima, Lib Central, 1859. T.I.

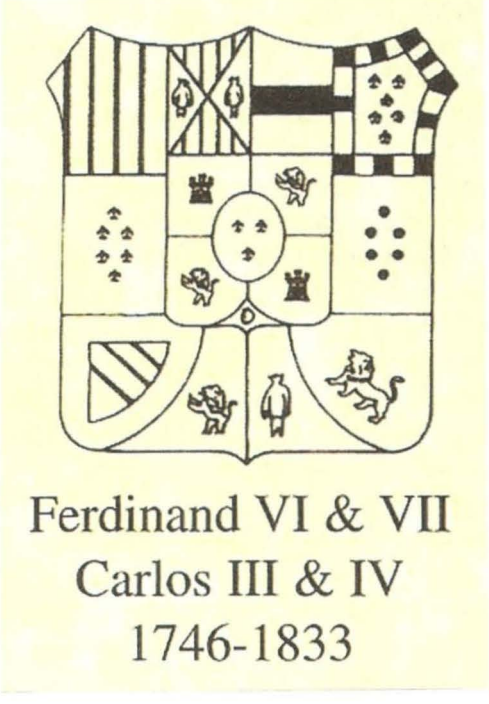
La Fragata *Mercedes*: tragedia, picaresca y pugna judicial

A la entrañable memoria de Alicia Castañeda Martos, modelo de virtudes

Héctor López Aréstegui

Desde épocas inmemoriales, en todos los mares que surcaron las embarcaciones de los diferentes pueblos que se fueron sucediendo en el tiempo, hay vestigios de naufragios causados muchas veces por la inclemencia de la naturaleza, por fallas de los pilotos, mal estado de las embarcaciones o también porque éstas fueron abordadas o destruidas por buques enemigos en busca de un botín. Así, se puede decir que existe, con mayor o menor exactitud, una información sobre aquellos lugares en donde se encuentran hundidas embarcaciones famosas por los tesoros que llevaban o también por otros aspectos de carácter histórico. En este sentido el Mar Mediterráneo, tanto en su vertiente occidental como en su medio oriental, es el que mayores tesoros alberga, pues en sus orillas surgieron y alcanzaron máximo esplendor grandes civilizaciones.

A mediados de los años cincuenta del siglo pasado la arqueología submarina comenzó a realizar una serie de expediciones que resultaron sumamente positivas por las piezas de arte u objetos de la vida cotidiana, así como joyas de metales preciosos, que se pudieron rescatar. Al mismo tiempo se tuvo una idea muy cercana de cómo era,



Escudo de armas de los monarcas españoles Fernando VI, Carlos III, Carlos IV y Fernando VII (1746 - 1833)

por ejemplo, un trirreme romano o todavía una nave más antigua tripulada por fenicios. La que es una rama de la arqueología se convirtió también en un atractivo económico para quienes no con fines científicos, sino crematísticos, comenzaron a escudriñar en los fondos marinos. Los avances tecnológicos que ocurrieron vertiginosamente fueron permitiendo utilizar elementos cada vez más sofisticados, llegar a profundidades mayores y utilizar robots que transmiten una información no sólo valiosa sino segura.

El haber localizado al inmenso trasatlántico *Titanic*[1], gracias a los mencionados artilugios, y a un presupuesto económico formidable, no hubiera sido posible cincuenta años atrás. En los últimos tiempos se han creado empresas con capitales millonarios que se dedican a la búsqueda de tesoros submarinos, los llamados pecios (del latín *pecium*, pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado). Interesan sobre todo los galeones españoles que portaban ingentes cantidades de oro y de plata, tanto en monedas, cuanto en lingotes, con destino a la metrópoli. Una de estas empresas, Treasure Salvors, hizo noticia que recorrió el mundo entero, cuando en 1985 anunció el descubrimiento de los restos y el cargamento de oro y plata que transportaban en sus bodegas los galeones *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita*, que naufragaron en las proximidades de los cayos de la Florida el 5 de setiembre de 1622. Una pequeña porción de los objetos y tesoros de ambos buques constituyen el núcleo de la colección del Mel Fisher Maritime Heritage Society Museum, en Florida, Estados Unidos. La mayor parte ha sido vendida por su descubridor a través de casas de subastas en su país. Este lamentable antecedente es el más cercano al misterio y a las rocambolescas explicaciones de la compañía norteamericana Odyssey Explorer, respecto del hallazgo de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*[2], en las costas del Algarve portugués, que España reclama su propiedad, revindicándose así de duros reveses en la defensa del patrimonio histórico submarino[3].

Un acto de piratería

El naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* tuvo como contexto histórico la hegemonía napoleónica. Cuando la flota inglesa al mando del comodoro Graham Moore hundió dicho buque el 5 de octubre de 1804, Europa se encontraba nuevamente al borde de la guerra. Entre las grandes potencias aún regía la Paz de Amiens (25 de marzo de 1802), un tratado firmado por Gran Bretaña, Francia y sus respectivos aliados, que ponía fin a 10 años de guerra entre ambos bloques. España ya había firmado con Francia la llamada Paz de Basilea (22 de julio de 1795), documento en que se esti-

1. Smith, Lewis:"Titanic search was cover for secret Cold War subs mission", *The Times*, Londres, 24 de mayo del 2008
2. De Cozar, Álvaro, "Odyssey confirma la hipótesis de Mercedes", *El País*, Madrid, 19 de abril del 2008
3. Villar, Ernesto, "Piratas, la eterna batalla perdida", *La Razón*, Madrid, 11 de junio del 2007

pulaba la cesión de la parte española de la isla de Santo Domingo a Francia a cambio de la retirada gala de los territorios peninsulares conquistados. Gobernaba España Carlos IV, pero quien en realidad tenía en sus manos todas las decisiones de Estado era Manuel Godoy y Álvarez (1767 - 1851), cuya cercanía a Napoleón Bonaparte hacía desconfiar a los británicos de la neutralidad española ante el inminente estallido de las hostilidades franco-británicas. Apenas tres años antes Napoleón Bonaparte, por entonces primer cónsul de Francia, había arrastrado a España a declarar la guerra a Portugal, por negarse esta nación a romper su antigua alianza con Inglaterra[4]. Así, pues, la posición internacional española era incomoda tanto en el frente oceánico como en el continental: de un lado tenía a Inglaterra, la primera potencia naval del mundo; del otro a Francia, cuyo poderío militar era incontrastable.

Entretanto un escuadrón de la Real Armada española, compuesto por cuatro fragatas, se preparaba a zarpar desde Montevideo rumbo a Cádiz. Los buques que lo componían eran los siguientes: la *Medea* (buque insignia), la *Fama*, *Nuestra Señora de la Mercedes* y la *Santa Clara*. Esta escuadra había sido fletada por orden de la Corona en noviembre de 1802, desde el puerto gallego de El Ferrol, para traer de las Indias oro y plata para las arcas reales[5]. Al mando de estos buques se encontraba el brigadier de la Real Armada José de Bustamante y Guerra (1769 - 1825), quien había destacado anteriormente como comandante de la corbeta *Atrevida* en la expedición Malaspina (1789 - 1794). La navegación entre Lima y Montevideo transcurrió sin novedad. En este último puerto abordaron la flota el también brigadier de la Real Armada Diego de Alvear y Ponce (1749 - 1830), su esposa y ocho hijos, un sobrino y cinco esclavos negros. Alvear regresaba a España tras una fructífera carrera en América. Entre los muchos servicios que había realizado para la Corona destacaba la labor de demarcación de los límites de las posesiones hispanas y portuguesas en tierras americanas.

La escuadra zarpó de Montevideo el 4 de agosto de 1804 y cruzó el Atlántico sin mayores contratiempos, hasta aquel fatídico 5 de octubre del año mencionado. Ese día, a las siete de la mañana, frente al cabo Santa María, en las costas del Algarve portugués, los buques españoles fueron interceptados por cuatro fragatas británicas al mando del comodoro Graham Moore (1764 – 1843). Aunque teóricamente se mantenía la paz entre España e Inglaterra, los británicos estaban alertas ante la presencia de cualquier fuerza naval española o francesa, pues Londres había sido informado de importantes concentraciones de buques y de tropas en los puertos españoles en El Ferrol, Cádiz y Cartagena. Intuyendo las intenciones agresivas de la flota

4. Rumeu de Armas, Antonio, *Historia de España Moderna* (tomo II), Madrid, Ediciones Anaya S.A. 1965, Cap. X, p. 287
5. Demicheli, Tulio, *La tragedia de La Mercedes*, *ABC*, Madrid, 11 de mayo del 2008

inglesa, el brigadier Bustamante ordenó zafarrancho de combate. Mientras tanto el comodoro Moore dispuso que una embarcación menor llevara una comisión con el objeto de parlamentar con el jefe de la escuadra española. Ya a bordo de la *Medea* el oficial portavoz británico comunicó a sus pares españoles que debían rendirse y conducir sus buques a puertos ingleses. El brigadier Bustamante no hablaba inglés y pidió a Alvear que fuera su intérprete. Este acudió desde la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* al llamado de Bustamante, acompañado de su hijo Carlos* (1789 – 1854), quien más tarde se convertiría en una de las figuras más polémicas en los tramos iniciales del siglo XIX argentino. Por intermedio de Alvear, el brigadier Bustamante respondió que su nación no estaba en guerra con Gran Bretaña. No había, pues, nada sobre lo cual hablar. Una vez que la delegación británica abandonó la *Medea* en dirección al HMS *Indefatigable*, los ingleses sin el menor aviso e intempestivamente, abrieron fuego sobre las unidades españolas.

El historiador y marino español Cesáreo Fernández – Duro (1830 – 1908), autor de *La Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón* (1895 - 1903) describe el breve combate de esta manera: "*....y sin reparo en la inferioridad de la fuerza, ni de las ventajas que la premeditación y el barlovento ganado daban a los ingleses, respondieron con valentía al disparo de sus cañones, dirigiendo Alvear el combate, por causa de la dolencia que imposibilitaba al general (Bustamante). Estruendo espantoso ensordeció a los combatientes a poco rato; había volado la Mercedes; haciendo su desaparición más desigual la lucha, en la Medea sobre todo, que tuvo que sufrir el fuego de dos de las mayores enemigas. Alvear lo resistió todavía más de una hora por honra de la bandera, sin que el rostro revelara las angustias del alma, que el deber militar subordina el natural imperioso deseo de indagar si acaso entre los restos de la fragata destruida no flotaba con vida que rescatar la mujer amada o alguno de los siete niños que iban en compañía. Sólo cuando la nave desmantelada sucumbió sin remedio, cesando el cargo de su comandante, penetró en el corazón del hombre la pena del inmenso infortunio que en un instante le arrebataba la familia, gloria y fortuna*".

A las 12:30 de aquel desdichado día, Alvear y Bustamante se rendían a los ingleses. La escuadra española perdió 269 hombres y tuvo 80 heridos, mientras que la flota del comodoro Moore apenas 2 muertos y 7 heridos. El combate fue duramente criticado por la prensa británica, que consideró el ataque como una acción injustificada en tiempos de paz: "*Un gran*

* "Padre e hijo estuvieron presos algún tiempo en Inglaterra, donde Carlos completó sus estudios. En España sirvió en los Carabineros Reales y combatió en la guerra de Independencia española. En Cádiz conoció a don José de San Martín, quién lo inició en la logia gaditana favorable a la independencia de América. Regresó a Buenos Aires en 1812, donde tuvo una agitada vida política y militar que culminó representando a la Argentina ante el gobierno de los Estados Unidos". *Diccionario de la República Argentina*, Buenos Aires, Editorial Mundo Atlántico, 1949, pp. 43 - 45

delito acaba de cometerse [...] La ley de las naciones ha padecido la violación más atroz: una potencia amiga ha sido atacada por nuestra fuerza pública en medio de una profunda paz [...] sus leales súbditos han perecido en su defensa, infestando nuestras costas sus saqueados tesoros, y, como el de un pirata, nuestro pabellón tremola sobre el débil, el infeliz y el oprimido[6]".

Este execrable acto de piratería fue la causa por la cual España declaró la guerra a Gran Bretaña el 14 de diciembre de 1804. Y es que con semejante actitud Inglaterra echó vinagre a la herida al querer saldar el incidente con una indemnización que rondaba los 250.000 pesos, cuando el botín obtenido ascendía a los 3 millones de pesos. Ni Moore ni sus capitanes disfrutaron un centavo de aquel botín, pues fue adjudicado al Almirantazgo por haber sido obtenido en un ataque ilegal a buques de otra bandera en tiempo de paz. Un año después de la tragedia de *La Mercedes*, España perdía a sus mejores marinos en Trafalgar. Doscientos años después, el abogado norteamericano que representa a España ante la corte de Tampa, Florida, que se ocupa del caso Odyssey, James Goold, no duda en declarar el hundimiento de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* como moral y legalmente inaceptable, comparándolo con el del USS *Arizona*, en el ataque japonés a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941[7].

La búsqueda del tesoro

Desde su hundimiento en 1804, muchos cazatesoros se dedicaron a buscar la localización de los restos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*. La única referencia que se tenía era el relato del combate escrito por el capitán de *La Fama*, Miguel Zapiain y Valladares, en el cual dice que la escuadra española divisó la costa portuguesa a las 6 de la mañana, a 7 leguas al NNE (21 millas náuticas modernas) y que, media hora después, avistaron las naves enemigas al NE. La flotilla española siguió su derrota hacia el Este y formó línea de batalla por babor. La derrota que describe el capitán Zapiain nos lleva actualmente hacia el límite marítimo entre España y Portugal. En esa misma zona la Marina lusa interceptó en 1997 un buque explorador noruego que buscaba el pecio. Un año después se supo que el británico John Kingsford, director de operaciones de la compañía de salvamento marítimo Subsea Resources (Sub.L), había descubierto el pecio cinco años antes a 100 kilómetros de la costa y 1.200 metros de profundidad. Kingsford también fue expulsado del área de operaciones. Ese mismo año otra compañía de salvamento –al parecer Odyssey Explorer– ofrecía a Portugal la posibilidad de realizar una operación de rescate conjunta.

Nueve años después, el 17 de mayo de 2007, esta compañía hacía público el hallazgo de un importantísimo pecio

6 De Cozar, Álvaro, "Oro, plata y 249 cadáveres en el fondo del mar", *El País* Madrid, 13 de mayo del 2008

7 Pajares, Gema, "El barco de Odyssey es La Mercedes", *La Razón,* Madrid, 9 de mayo del 2008

en un lugar no identificado de las costas británicas[8]. Según Odyssey Explorer, el pecio descubierto era un mercante inglés del siglo XVII, el *Eldorado of the seas*, el cual se hundió cerca de las islas de Scylly en 1641, durante una tormenta. No obstante, este descubrimiento dio pie a múltiples sospechas pues la misma compañía había obtenido pocos meses atrás el permiso del Estado español para buscar los restos del HMS *Sussex*, un buque de línea británico que se hundió frente a Gibraltar en 1694[9]. ¿Cuál era el origen del tesoro secreto que Odyssey había encontrado? ¿Qué razones tenía la compañía para no dar la localización del hallazgo? ¿Acaso se trataba del galeón que Odyssey buscaba en aguas españolas desde 1996 al que había dado el nombre clave de Concepción[10]? ¿Por qué Odyssey proyectaba crear una base de operaciones en Gibraltar[11]?

Cada nuevo movimiento de la compañía norteamericana era visto con recelo por las autoridades españolas. Esta actitud vigilante fue tomando fundamento al difundirse en los medios de comunicación la primera imagen verídica del oculto tesoro: un real de a 8**, acuñado durante el reinado de Carlos III[12]. Aquella era la prueba del origen español del caudal extraído del pecio, haciendo a la compañía norteamericana sospechosa de expoliar naufragios hispanos en complicidad con el gobierno británico. En respuesta a este hecho, el co - fundador de Odyssey, el biólogo marino Greg Stemm, negó que la moneda mostrada procediera del tesoro encontrado[13], señalando que en el pecio se había hallado una gran cantidad y variedad de monedas de diferentes fechas y orígenes. Asimismo la empresa hacía pública la declaración jurada presentada a la Securities and Exchange Commission (SEC) –la agencia federal norteamericana encargada de la supervisión de las empresas que cotizan en bolsa– en la que señalaba contar con la autorización del Estado español para identificar los tesoros hundidos en el Estrecho de Gibraltar y ela-

8 Leonard, Tom, "Hoard of treasure found on wreck off Cornwall", *The Daily Telegraph,* Londres, 19 de mayo del 2007

9 Leonard, Tom; SAVILL, Richard´, "Spain investigates £ 250m shipwreck haul", *The Daily Telegraph* Londres, 21 de mayo del 2007

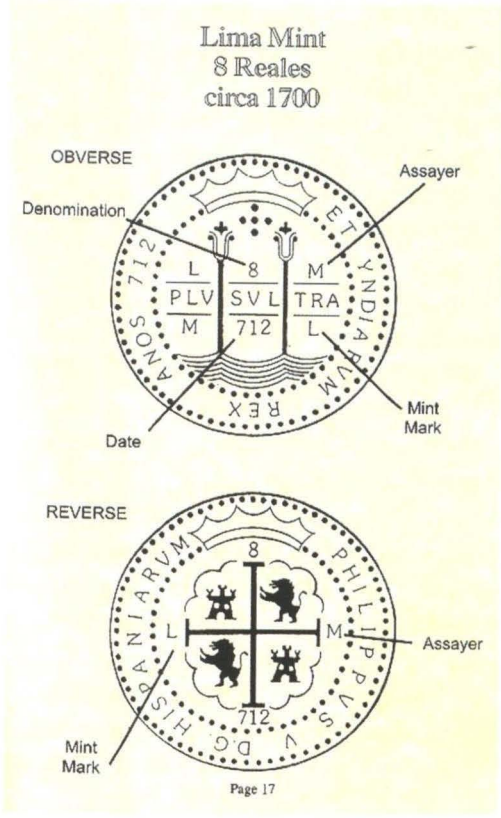
10 Pulido, María: "Odyssey buscaba desde hace once años un galeón español cargado de oro". *La Razón,* Madrid, 26 de mayo del 2007

11 Pulido, María, "Odyssey crea en Gibraltar su base de operaciones". *La Razón,* Madrid, 25 de mayo del 2007

** El real de 8 fue una moneda castellana de plata que se acuñó desde mediados del siglo XV hasta principios del XIX, que fue conocida en América con el nombre de peso, pues su valor era equivalente a un peso de oro. Esta moneda circuló ampliamente en Europa, Asia y América, y en las colonias inglesas era conocido como dólar, denominación que tomó después la moneda de los Estados Unidos de América y otras naciones anglófonas. Ver: Marcos Alonso, Carmen, "Real de a ocho, y luego dólar", *ABC,* Madrid, 26 de mayo del 2007

12 García Calero, Jesús, "El tesoro que el Odyssey cargó en Gibraltar es de monedas españolas", *ABC,* Madrid, 25 de mayo del 2007.

13 "Los arqueólogos españoles podrían haber estado en nuestro barco", *El País,* Madrid, 26 de mayo del 2007



Moneda de 8 reales. Casa de Moneda de Lima, circa 1700. La ceca limeña fue reabierta en 1684 y su símbolo era la letra "L", que aparecía en todas monedas de oro y plata que acuñaba.

borar un plan para su protección[14]. Según Odyssey, el 23 de marzo del 2007 había firmado un acuerdo con el Ministerio de Asuntos Exteriores español y el Gobierno británico para la localización del HMS *Sussex* en aguas del estrecho. Asimismo, Odyssey se comprometió con el Estado español a proporcionarle información sobre otros pecios en la misma zona. Las autoridades españolas desmintieron la información remitida por Odyssey a la SEC, pero no hicieron públicos los términos del acuerdo mencionado[15]. Así, iban quedando en evidencia las irregularidades en las actividades de Odyssey. Sus barcos exploraban en aguas españolas mucho antes de solicitar la autorización correspondiente de las autoridades. A esto añadieron el utilizar el permiso concedido –válido solamente para la localización del HMS *Sussex*– para sus otros fines[16]. De esta forma se cerraba las negociaciones encaminadas a un arreglo amistoso entre España y la compañía buscadora de tesoros. No había, pues, otra vía que acudir a los tribunales.

Odyssey, la Nasa submarina

En este punto debemos hacer una digresión y ocuparnos de Odyssey Marine Explorer[17]. Esta compañía fue fundada por Greg Stemm y John Morris en 1994, bajo la premisa que el uso intensivo de tecnología de última generación haría posible recuperar valiosos pecios en aguas profundas. Los primeros años de existencia

14 Pulido, María, "Odyssey asegura que el gobierno le encargó los tesoros del Estrecho", *La Razón* Madrid, 28 de mayo del 2007

15 Pulido, María, Pajares, Gema, "Calvo tendrá que responder en el Congreso sobre las actividades del buque cazatesoros", *La Razón* Madrid, 29 de mayo del 2007

16 García Calero, Jesús, "Odyssey violó las garantías que exigía Exteriores para buscar el Sussex", *ABC*, Madrid, 29 de mayo del 2007

17 Zarembo, Alan; Kaplan, Karen, "Claim of deep – sea treasure called murky". *L. A Times,* Los Angeles, 19 de mayo del 2007

de Odyssey fueron lentos pero seguros. En 1997 comenzó a cotizar sus acciones en bolsa con el fin de reunir capital para nuevas exploraciones. Su primera recuperación de importancia fue el vapor USS *Republic*, hundido frente a las costas del estado de Georgia en 1865. Este rescate le permitió recaudar US $ 33 millones. Un año antes, la empresa había firmado un acuerdo con el Reino Unido para localizar y explorar el naufragio del HMS *Sussex*.

El documentalista e historiador español Cristóbal Vera dice que Odyssey opera de una manera parecida a las empresas de los conquistadores españoles en el siglo XVI: un socio busca los contactos, otro trata con los inversionistas y el tercero se encarga de la logística[18]. David J. Soul, ex –director de la Autoridad Monetaria de Bermudas, ex– ministro de Finanzas y ex – primer ministro de dicha isla caribeña, es el encargado de los asuntos monetarios. Su alta posición en el mundo de las finanzas internacionales es de utilidad para llamar a potenciales inversionistas en todos los paraísos fiscales del planeta. Quien se ocupa de los contactos es el banquero norteamericano George E. Lackman, uno de los ejecutivos bancarios más importantes de Florida y destacado líder comunitario en el mencionado estado norteamericano. La logística está a cargo de George Knutsson, director y presidente de la mayor empresa de alquiler de botes del sudeste de los Estados Unidos, la American Boat Trailer Rent Co, y fundador y jefe de finanzas de Pro – Tech Monitoring, una empresa líder en tecnología celular y GPS.

Odyssey ha sido llamada "la Nasa submarina" pues dispone de la más avanzada tecnología, destacándose el robot Zeus, un vehículo submarino manejado a control remoto que puede operar hasta los 2.500 metros bajo el mar. Este robot pesa ocho toneladas, cuenta con una serie de brazos, mecanismos que le permiten rescatar todo tipo de carga, sondas de barrido lateral, escáner en 3D, un poderoso densitómetro (un instrumento que permite la identificación de todo tipo de metales en el fondo marino) y un sistema de posicionamiento dinámico que emite señales vía satélite de la posición exacta de los hallazgos

Un reñido combate legal

El 30 de mayo del 2007 el Gobierno español inició las acciones legales contra Odyssey Marine Exploration ante la Corte Federal de Florida, pues esta es la jurisdicción donde la empresa norteamericana ha declarado el descubrimiento de una serie de pecios no identificados[19]. La defensa de los intereses hispanos fue confiada al abogado norteamericano James A. Goold, especialista en patrimonio cultural, quien en agosto del año 2000 había conseguido que la Corte de Apelaciones de Norfolk, Virginia, reconociera los derechos de propiedad del Estado español sobre las fragatas *La Galga de Andalucia* y *Juno*, que se

18 VILLAR, Ernesto, "Odyssey: la Nasa en el fondo del mar", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

19 Fernandez, Pedro, "Primeras acciones legales de España en EE.UU. contra los cazatesoros de Odyssey", *ABC*, Madrid, 31 de mayo del 2007

hundieron en las costas del estado de Virginia, en 1750 y 1802, respectivamente. Un año después, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos ratificaba la sentencia de la corte de Virginia. Este fallo judicial marcó un precedente respecto de la propiedad de las naciones sobre sus naves siniestradas en aguas extranjeras.

En el caso del pecio no identificado por Odyssey, el reclamo español cuenta con el amparo del Tratado de Amistad Hispano – Norteamericano de 1902, cuyo artículo décimo señala el compromiso de ambos países a la mutua protección e inmunidad, en caso de naufragio, de los barcos bajo sus respectivos pabellones[20]. España ya había citado este tratado en el caso de las fragatas *La Galga de Andalucía* y *La Juno*, recuperando la integridad del tesoro de ambas naves. Odyssey, al igual que Beson and Sea Hunt Inc, la empresa que quiso hacerse de la propiedad del cargamento de las naves mencionadas, o, en su defecto, cobrar el premio de salvamento de 90% de valor de la carga (la compensación por la recuperación de bienes y riquezas de barcos hundidos según lo acordado en la Ley de Salvamento estadounidense) actúa con una ambigüedad que hace presumir intencionalidad delictuosa en sus exploraciones[21]. No cabe otra explicación ante las repetidas negativas de proporcionar las coordenadas exactas donde se ubicó el barco en cuestión. Todo indica que Odyssey utiliza la táctica del buque fantasma para ocultar su verdadero objetivo: la identificación de los pecios de uno de mayores cementerios marítimos del mundo, de 5 000 kilómetros cuadrados, entre el sur de las costas de Cádiz y aguas internacionales[22].

A principios del mes de junio del año pasado surgen los primeros indicios sobre la identidad del pecio de Odyssey: la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*[23]. La Unidad de Investigación Operativa de la Guardia Civil española reveló que los buques de la compañía norteamericana habían estado operando en aguas españolas en el Mediterráneo, ilegalmente, a 20 millas de Estepona, Malaga, desde 2006[24]. Paralelamente, tenían personal contratado que recopilaba información en los archivos histórico navales españoles[25]. Según la Fiscalía y la Policía española, Odyssey había hecho exploraciones sin licencia detrás de la búsqueda del HMS *Sussex*. Esta acusación se apoya en el hecho que, el 10 de enero de 2006, uno de los buques de la empresa norteamericana – el Odys-

20 Pulido, Maia, "Un tratado garantiza los derechos de España sobre los tesoros de navíos hundidos", *La Razón,* Madrid, 2 de junio del 2007

21 Hontaria, Marta, "James Goold: Las acciones legales contra Odyssey ya están en marcha", *La Razon, Madrid,* 31 de mayo del 2007

22 Sempreún, Alfredo, "Odyssey usó un buque fantasma para localizar el tesoro hundido", *La Razón,* Madrid, 1 de junio del 2007

23 Pajares, Gema, Villar, Ernesto, "El buque fantasma de Odyssey apaga sus satélites de localización en Gilbraltar", *La Razón,* Madrid, 8 de junio del 2007

24 García Calero, Jesús, "Odyssey no extrajo el tesoro del Atlántico, sino del Mar de Alborán, según la Fiscalía 2, *ABC*, Madrid, 7 de junio del 2007

25 García Calero, Jesús, "La Guardia Civil investiga a los chivatos de Odyssey en los Archivos navales", *ABC*, Madrid, 1 de junio del 2007



Buque de Odyssey Marine Explorer operando frente al Peñón de Gibraltar.

sey Explorer – fue intervenido por la Guardia Civil realizando prospecciones no autorizadas en la bahía de Algeciras. El capitán del buque mencionado fue denunciado por delito contra el patrimonio cultural y nunca se presentó al juzgado donde se instruía el caso, aduciendo que España no tenía jurisdicción en el área donde se produjo la intervención por ser aguas en litigio. Estos hechos se dieron a conocer tardíamente, cuando el expolio del pecio objetivo de los trabajos de Odyssey ya había empezado. El 5 de junio de 2007 el Juzgado Nº 3 de La Línea de Concepción (Cádiz) ordenó el apresamiento y el internamiento de los dos buques de la compañía norteamericana, a fin que las autoridades judiciales y del Ministerio de Cultura llevaran a cabo un examen exhaustivo del contenido de sus bodegas[26].

Entretanto aparecían las primeras señas del *Nuestra Señora de las Mercedes*. El profesor Juan Manuel Gracia Menocal, catedrático del Ateneo de Madrid, una de las más prestigiosas instituciones culturales de España, señalaba que el pecio expoliado por Odyssey era *La Mercedes*[27]. Esta primera hipótesis era rebatida por otros expertos, pues las coordenadas donde se habría ubicado el pecio no correspondían a la derrota de los barcos en ruta desde América, que hacían escala en las islas Azores y el Cabo San Vicente, muy cerca de la costa andaluza. En apoyo a la hipótesis lanzada por el profesor Gracia Menocal, los registros del satélite Aislive indicaban que las operaciones de Odyssey habían tenido lugar en un punto próximo del límite marítimo hispano – portugués.

En Tampa, Florida, Odyssey seguía negando las irregularidades y malas prácticas en sus labores de exploración en España. Uno de los fundadores de la compañía, Greg Stemm, insistía que Odyssey no tenía nada que esconder y se mostraba sorprendido de la orden de apresamiento contra los buques de la empresa emitida por el tribunal gaditano[28]. Este alegato de inocencia quedó desmontado a los pocos días, pues al reclamo español se añadió el comunicado de la Embajada británica en Madrid exigiendo explicaciones por el abuso del apoyo ofrecido en Gibraltar. El

26 Pajares, Gema, Alfredo, Semprún, "Un juez de Cádiz ordena apresar los dos buques de Odyssey", *La Razón*, Madrid, 6 de junio del 2007

27 Pajares, Gema, "Una fragata con nombre de mujer", *La Razón*, Madrid, 9 de junio del 2007

28 Pajares, Gema, "Stemm: hemos informado a la Guardia Civil de lo que hacíamos", *La Razón*, Madrid, 10 de junio del 2007

texto del comunicado rezaba: "...sigue habiendo poca información detallada sobre la localización del lugar del cual Odyssey se llevó los objetos, o sobre su procedencia..Urge establecer los hechos de manera rápida y permitir que expertos independientes en la materia examinen los objetos hallados[29]". Un mes más tarde, Madrid pedía al gobierno de los Estados Unidos que hiciera respetar los derechos de los Estados sobre sus navíos hundidos conteniendo importantes vestigios culturales y arqueológicos.

A modo de conclusión

En la disputa judicial entre Odyssey Marine Explorer y el Estado español muchos se preguntan a quién realmente pertenece el tesoro: ¿A la compañía norteamericana que lo descubrió? ¿Al Estado español por tratarse de un buque de su pabellón? ¿A los países donde se extrajo el oro y la plata y donde se acuñaron las monedas[30]?

La Convención de las Naciones Unidas para la Protección de Patrimonio Submarino, suscrita en Paris el 2 de noviembre de 2001, señala en su artículo 1º, "todo vestigio de actividad humana de carácter cultural, histórico o arqueológico que se encuentre, total o parcialmente, bajo el agua, periódica o continuamente, por al menos cien años" es patrimonio cultural submarino. En el inciso a), numeral ii), del artículo mencionado, se señala que en esta categoría se encuentran "los buques, aeronaves y otros vehículos o los restos de éstos, su carga y otro contenido, junto con su contexto arqueológico y cultural".

En su artículo 3º, la Convención establece que su interpretación y aplicación deberá hacerse en el contexto del Derecho Internacional, incluyendo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el siguiente artículo de este texto señala que las leyes nacionales de rescate marítimo o búsqueda de tesoros sólo son aplicables cuando: i) El Estado competente autoriza estas actividades; ii) Las actividades se realizan respetando el espíritu de la Convención; y, iii) Que las operaciones de rescate aseguren el entorno arqueológico y cultural del hallazgo.

Las normas de la Convención de las Naciones Unidades para la Protección del Patrimonio Cultural Submarino debería ser el marco legal para resolver el caso del pecio de *Nuestra Señora de las Mercedes*. Lamentablemente, este tratado requiere la firma y la respectiva aprobación de los Congresos, o instituciones similares, de veinte Estados o territorios autónomos reconocidos por la ONU y sólo cuenta, hasta la fecha, con el apoyo de dieciséis. Están en vía de hacerlo 35 países, razón por la cual los especialistas en patrimonio subacuático esperan que este acuerdo entre en vigencia el presente año[31]. España y Portugal se encuentran entre los animadores

29 García Calero, Jesús, "Odyssey, contra las cuerdas al pedir Londres que revele el lugar del tesoro", *ABC* Madrid, 16 de junio del 2007

30 "¿Whose Treasure Is It Really?", *The New York Times,* New York, 4 de setiembre del 2007

31 Guerrero, Catalina, "El fondo del mar y los piratas del siglo XXI", *El Mundo,* Madrid, 13 de diciembre del 2007

más importantes de esta Convención que ya cuenta con la firma de varios países de nuestra región como Ecuador, México, Panamá, Paraguay y la isla caribeña de Santa Lucía.

Se han escrito diversos artículos en los cuales se indica que por una suerte de equidad, los países de donde se extrajo el oro o la plata para la acuñación de las monedas del pecio, en este caso el Virreinato del Perú, antecedente de nuestra actual República, deberían tener también una participación económica de lo que se obtiene del hallazgo. Sin embargo, este planteamiento se encuentra más bien en el ámbito ético y no resulta fácil que pueda obtenerse algún resultado positivo ya que, desde un punto de vista histórico, al momento de producirse el naufragio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* el virreinato del Perú formaba parte de la monarquía hispana. De toda suerte, no deja de ser un planteamiento interesante y, sobre todo, una fuente inagotable para el análisis y las especulaciones en los más diversos ámbitos académicos y periodísticos.

Lo que sí debería hacer nuestro país es asumir seriamente la propuesta española de defensa del patrimonio subacuático, presentada durante la XVIII Conferencia Iberoamericana de Educación, en mayo pasado. España pide la colaboración de los países latinoamericanos "para evitar la destrucción y el comercio ilícito de los bienes extraídos de los pecios a fin que puedan ser estudiados y conocidos por las generaciones presentes y futuras"[32]. Este es un tema poco difundido en nuestro país, pese a su gran importancia para conocer nuestro pasado histórico – marítimo[33].

32 García Calero, Jesús, "Toda Iberoamerica defenderá unida el patrimonio subacuático contra los piratas", *ABC*, Madrid, 24 de mayo del 2008

33 Ortiz Sotelo, Jorge, "Arqueología submarina y naufragios en el Perú", *Revista de Marina*, Lima. Año 96 – Nº 1, 2003, pp. 51 – 57

Teniente 2º Carlos de los Heros Héroe de la Guerra del Pacífico

Mario de Los Heros Raggio

La familia

Carlos de los Heros Aguilar nació el 24 de septiembre de 1850[1]. Era hijo legítimo del doctor Juan de los Heros Castañeda y de Petronila Aguilar Ramírez de Arellano. Fue bautizado en la Parroquia de San Sebastián el 27 de Septiembre de 1850[2], siendo su padrino Miguel de los Ríos y Negrón.

Por parte de padre era nieto de Manuel de los Heros Asúnsolo, comerciante vizcaíno establecido en el Perú a fines de la Colonia, y de Juana Rosa de Castañeda Escobar, limeña e hija del reconocido comerciante y naviero vizcaíno Juan Miguel de Castañeda y Amuzquíbar.

Por parte de madre era nieto de Bernardo Aguilar Quevedo, escribano limeño, y de María Magdalena Ramírez de Arellano Taboada, limeña.

Su padre era un destacado magistrado. Ocupó la judicatura de primera instancia



Teniente Segundo Carlos de los Heros Aguilar

1 En diversos artículos y libros se ha consignado erróneamente 1851 como su año de nacimiento, siendo la versión más antigua encontrada por el autor un artículo publicado en el Diario *El Peruano* el 9 de septiembre de 1879. Sin embargo, en los libros de Bautismos de San Sebastián se puede comprobar que Carlos nació en 1850.

2 AAL. San Sebastián. Libro 16, folio 133.

en la capital durante varios años. También fue censor de teatros, juez de aguas, Fiscal interino de la Corte Superior de Lima y, finalmente, en sus últimos años, Fiscal de la Corte Suprema. Asimismo, desde 1866, se dedicó al ejercicio particular de la abogacía después de abrir un estudio de abogados.

El doctor De los Heros tuvo, además, participación en la vida política nacional. En 1854 participó en la campaña liderada por el Mariscal Ramón Castilla contra el gobierno del General Echenique. Se incorporó como Oficial Mayor del Ministerio de Gobierno y peleó en la Batalla de La Palma. Entre 1857 y 1865 fue diputado por la provincia de Cañete, y miembro de la Comisión Permanente hasta diciembre de 1865.

No sólo se dedicó a la magistratura sino que también formó parte de la bohemia limeña. En 1854 estrenó la obra teatral *Los Tres Rivales*. Escribió en periódicos satíricos como *El Diablo* y *La Campana*. Ricardo Palma decía de él que era "*el bohemio más rebelde para acatar la forma estética, pero después de Segura y de Ramón Rojas y Cañas, el limeño de más sal criolla que he conocido*"[3].

En 1881 sentó plaza como Sargento Mayor en el 2º Regimiento de Artillería y combatió en la Batalla de Miraflores, en unión de sus hijos, a pesar de contar con sesenta años. Fue tomado prisionero tras la derrota. Durante ese período cerro su estudio para no autorizar ningún acto del invasor.

El joven marino

Carlos estudió en el Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe, pasando posteriormente al Colegio Militar. El 29 de Julio de 1868 obtuvo el título de Guardiamarina de la Armada. Luego se embarcó en la Fragata *Apurímac* el 7 de agosto de 1868[4].

El 26 de noviembre del mismo año[5], desembarcó de dicho buque partiendo del Callao con rumbo a los Estados Unidos para conducir al Callao a los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Se le embarcó en el vapor remolcador *Marañón* en Pensacola, de donde pasó al vapor *Reyes* el 14 de febrero de 1869.

El 9 de marzo el vapor *Reyes* colisionó con el monitor *Manco Cápac*, al cual remolcaba. Esto provocó el naufragio del mencionado vapor. Carlos recién abandonó la nave junto al comandante Leopoldo Sánchez, cuando la tripulación ya había sido salvada. Entonces, en Saint Thomas volvió al vapor *Marañón* el 23 de abril, y después pasó al vapor remolcador *Pachitea* el 31 de Julio, con el cual retornó al Callao. Por su actuación en el viaje mereció el ascenso a Alférez de Fragata el 19 de mayo de 1870.

El 7 de noviembre volvió al vapor *Marañón* como alumno de la reabierta Escue-

3 Palma, Ricardo. *La bohemia de mi tiempo*.

4 AHMA. Libro copiador de fojas de servicios. Folio 187. Don Carlos de los Heros.

5 En las semblanzas biográficas publicadas en el diario *El Peruano* los días 9 y 18 de Septiembre de 1879, se afirma que Carlos se embarcó en la Fragata *Apurímac* el día 13 de Agosto.

la Naval, cumpliendo el decreto supremo que ordenaba a los oficiales completar sus estudios profesionales. El 1 de enero de 1874 Carlos culminó satisfactoriamente sus estudios. Al día siguiente, en el vapor *Marañón* se redactó lo siguiente:

"Francisco Osorio. Oficial 3º del Cuerpo Político de la Armada, Secretario de la Escuela Naval, de la que es Director accidental el capitán de corbeta D. Manuel Melitón Carvajal.

Certifico: Que el alumno de la expresada, alférez de fragata D. Carlos de los Heros, ingresó por órden suprema trabordado del vapor "Pachitea" el siete de Noviembre de mil ochocientos setenta; durante su permanencia en este establecimiento ha cursado, ha dado examen y ha sido aprobado en las materias siguientes: Geometría Práctica, Trigonometría Esférica, Dibujo natural y Lineal, Geometría Analítica, Geometría Descriptiva, Literatura Maniobra, Mecánica, Física, Arquitectura Naval, Francés, Astronomía, Química Elemental, Derecho Internacional Marítimo, Historia Natural, Higiene Naval, Plotage, Táctica Naval, Hidrografía, Artillería Naval, Inglés, Esgrima y Gimnasia. En los exámenes públicos de Enero de mil ochocientos setenta y dos obtuvo la medalla de oro como premio al Aprovechamiento. Su conducta ha sido siempre buena y ha desempeñado satisfactoriamente el cargo de brigadier de la compañía de alumnos, desde el once de Mayo de mil ochocientos setenta y uno hasta la fecha, en que por haber terminado sus estudios profesionales, pasa por orden suprema a ponerse a disposición de la Comandancia General de Marina, para servir en la Escuadra[6]*".*

Junto con otros seis alumnos de la Escuela Naval fue escogido para formar parte de la dotación de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. El 15 de enero de 1874 se embarcó en las islas Guañape en la fragata francesa *Carolina*, con dirección al puerto de San Nazario, Francia, donde llegaron el 27 de Marzo. Después se dirigieron a Londres, donde se construían las cañoneras, y entonces se embarcó en la Pilcomayo. Regresaron por la vía del estrecho de Magallanes, fondeando en el Callao el 12 de enero de 1875.

El 22 de Abril de 1875 su padre escribió una carta al Presidente de la República Manuel Pardo y Lavalle. En ella comentaba que su hijo, Alférez de fragata en la dotación de la Pilcomayo, no había sido considerado para los ascensos, obtenidos por sus compañeros, "*no obstante de los elogios que en público, en privado, y en el mismo Ministerio de Marina sé que le han prodigado, y le prodigan todos sus jefes*"[7]. Según su padre, Carlos se sentía desairado y "tiene vergüenza aún de estar entre sus mismos compañeros testigos de su buena conducta"[8].

---

6 Nuevamente se está tomando como válida la fecha consignada en su foja de servicios. En las biografías publicadas en *El Peruano* la fecha es 28 de Noviembre.

7 Publicado en el diario *El Peruano* el 18 de Septiembre de 1879.

8 AGN colonial. Colección Bustamante de la Fuente. D2.20-1390. Carta de Don Juan de los Heros a Don Manuel Pardo. Folio 1v.

El 30 de mayo de 1875 fue destinado a la *Chanchamayo*[9]. Debido a que dicho buque se encontraba en Iquique, se embarcó en el vapor *Mairo* incorporándose a la *Chanchamayo* el 27 de agosto. El 19 de julio de 1876 fue ascendido a Teniente 2º efectivo. El 16 de agosto se embarcó en la fragata *Independencia*, después del naufragio de la cañonera. Pasó al monitor Huáscar el 12 de abril de 1877.

El 6 de mayo hubo una sublevación en la nave, promovida por los partidarios de Nicolás de Piérola. Carlos se encontraba de guardia ese día y fue capturado por los sublevados. "*Fue el único oficial que se mantuvo fiel, sin haber manchado su esclarecido nombre y su ilustre carrera, con la negra traición y la infidencia*"[10]. Al poco tiempo fue dejado en libertad. Solicitó hacer la campaña para capturar al buque sublevado, escribiendo lo siguiente:

Excmo. Señor:

Carlos de los Heros, teniente 2º de la armada nacional, perteneciente a la dotación del monitor "Huáscar", y que actualmente se encuentra á bordo del vapor "Talismán", con el debido respeto y por conducto regular se presenta y dice: que estando para zarpar varios buques de la escuadra con el objeto de capturar al monitor "Huáscar" y siendo el único de los oficiales a quién directamente se ultrajó con la fuerza en el suceso de traición y entrega del "Huáscar" se cree en el deber de solicitar de la bondad de S.E. lo considere en un puesto á bordo de los buques que salen para prestar sus servicios; y no permanecer en la inacción en la que actualmente se encuentra en el vapor "Talismán".

Habiendo suministrado luces suficientes sobre lo acaecido la noche de la entrega del "Huáscar" y en mérito de las razones que expone;

A V.E. suplico se sirva acceder á sus preces, por ser de justicia, etc.

Al ancla, Callao, 9 de Mayo de 1877

Carlos de los Heros[11]

Su pedido fue concedido e hizo la campaña en la fragata *Independencia*. Después de la captura del monitor, en Junio de 1877, se reincorporó a su dotación. Durante ese período[12], también sirvió en el *Huáscar* su primo el Capitán de Corbeta Juan Pablo de los Heros Michelena[13], quien fue segundo comandante del monitor.

La guerra con Chile

El 5 de Abril de 1879 Chile le declaró la guerra al Perú. La escuadra chilena procedió a bloquear el puerto peruano de Iquique. El *Huáscar* salió en campaña el 16 de Mayo de 1879, con la orden de levantar el bloqueo.

---

9 *Ibíd.* Folio 2r.

10 En las biografías publicadas en *El Peruano* se menciona que pasó a la *Chanchamayo* a su llegada al Callao, pero es recién en esta fecha que se incorpora a dicho buque.

11 Torres, José Luis. *Catecismo Patriótico*

12 Diario El Peruano. 18 de septiembre de 1879.

13 Entre el 18 de junio de 1878 y el 3 de abril de 1879.

Carlos participó en el combate de Iquique, el 21 de mayo, contribuyendo al hundimiento de la corbeta *Esmeralda*. El 28 de Mayo estuvo presente en la captura de la barca *Emilia*, que estaba cargada con metales.

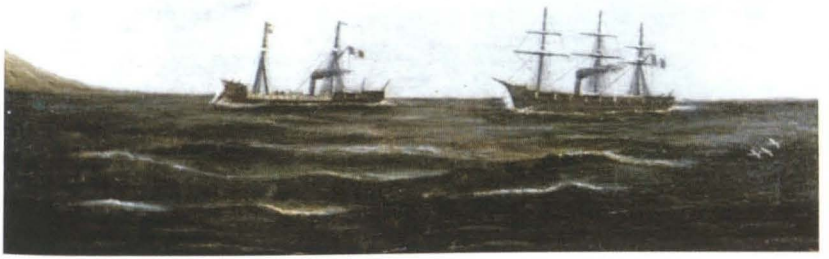
Durante el regreso del Huáscar al Callao, Carlos fue designado comandante de la barca presa Emilia. Posteriormente solicitó su reincorporación al *Huáscar*, pues deseaba seguir combatiendo. Como premio a su entusiasmo, el Comandante Don Miguel Grau dispuso que el Teniente de los Heros asumiera el comando de las baterías emplazadas en cubierta.

El 6 de julio, el *Huáscar* salió nuevamente a combatir. El 10 de Julio encontró en Iquique al transporte *Matías Cousiño* y a la cañonera *Magallanes*. Carlos permaneció en cubierta, con rifle en mano, hasta que se ordenó cesar el fuego.

Durante la campaña le escribía a su hermano: "*Mi puesto, querido hermano, es el de la muerte, pero no creas que esto me arredre. No, bien al contrario, cuando suena la corneta de zafarrancho, y me encuentro en la cámara, subo la cuesta del calvario con la mayor tranquilidad y lleno de alegría, porque sé que al llegar sobre cubierta, la patria recogerá mis servicios. Para ella mi sangre. Para ti el cariño de tu hermano. Carlos.*[14]"

Carlos fue enviado como parlamentario a Caldera, "*desempeñando una comisión peligrosa que se le había encomendado, creyendo que los chilenos le hubiesen apresado, [Grau] decía desde la cubierta lleno de la más sincera y noble emoción: "Si no me devuelven a Heros, no dejaré piedra sobre piedra en esa población*"[15].

En los últimos días de julio, el *Huáscar* capturó a los buques "*Adelaida Rojas*", *E.*



El monitor *Huáscar* fue donde Carlos de los Heros se inmoló gloriosamente durante el Combate de Antofagasta.

14 Juan Pablo era nieto de Don Mateo de los Heros Sarachaga, primo hermano de Don Manuel de los Heros, siendo ambos nietos de Don Juan de los Heros Anieto, bautizado en la villa de Balmaseda, Señorío de Vizcaya, el 10 de Julio de 1689.

15 Torres, José Luis., *Catecismo Patriótico*

Saucy Jack *Adriana Lucía*, el primero con cargamento de carbón y los segundos de cobre. Pero su mejor presa fue el vapor *Rímac*, capturado el 23 de Julio, en el cual venía a bordo el escuadrón "Carabineros de Yungay", además de caballos, armamento y correspondencia.

En plena campaña, su señor padre le escribió una carta la cual dice:

"Sr. Carlos de los Heros:

Lima, Agosto 4 de 1879

Querido hijo:

Te escribo ésta sin saber cuando debe llegar á tus manos, pues sabemos por aquí que te hallas en viaje, razón por la cual le encargo á Arturo que te la guarde.

Te felicito y felicito á tu jefe, como también á todos los soberbios marinos del <<Huáscar>>.

Ser del <<Huáscar>>, es un título que no se compra sino con la sangre.

Pertenecer al <<Huáscar>> es ser valiente, honrado, patriota y tener mil envidiosos.

Quisiera estar allí, aunque no fuera mas que para respirar el aire embalsamado de gloria y de honra que queda despues de un combate, como los que ustedes han logrado dar y darán muchas veces en lo sucesivo. El comandante Grau y sus marinos subalternos no saben todavía lo que están ganando de instante en instante.

Los corazones peruanos servirán de adoquines en las calles por donde ustedes pasen en Lima el día que nos traigan la última victoria, envuelta en nuestro pabellón nacional.

La guerra noble que hace el "Huáscar" propia de los héroes de otros tiempos, es lo que mas me lisonjea y agrada, porque los sentimientos de nobleza no pueden ni deben arrancarse del pecho donde se cobijan.

Matar en buena lid a esas serpientes; pero cuando se les encuentre dormidas, nada más que un puntapié.

Un cobarde cuando no hace uso de sus armas, representa a la cobardía, una partida doble. Eso han hecho en Caldera los chilenos. ¡Miserables!

En fin, no pienses ahora sino en merecer gloria.

El Congreso está preparado en favor de ustedes. El pueblo no se diga.

No hay conversación en que ustedes no tengan parte.

Procura tener salud para poder pelear y manda en el corazón de tu padre que te ama".[16]

El héroe

El 22 de agosto partieron de Arica el *Huáscar* y el transporte *Oroya*, en dirección a Antofagasta. El 24 el comandante Grau ordena al comandante del *Oroya* permanecer en la boca del puerto, mientras el *Huáscar* se adentraba en Antofagasta. Ahí divisó a la corbeta *Abtao*, a la cañonera Magallanes, y a los transportes *Limari* y *Paquete de Maule*.

16 Ibídem.

Antofagasta contaba con cañones de a 150 y uno de a 300. El *Abtao* tenía tres cañones de a 190, y la *Magallanes* poseía un cañón de a 115, uno de a 64, y otros de menor calibre[17]. Los buques chilenos estaban cerca de los arrecifes y detrás de buques mercantes neutrales, lo cual dificultaba tanto el uso del espolón como de la artillería contra ellos.

Para atacar a los buques enemigos se tomó la decisión de utilizar los torpedos Lay que tenía el monitor. A las 4 de la mañana del 25 se lanzó un torpedo. Sin embargo, debido a la corriente el torpedo empezó a regresar rumbo al monitor, por lo cual tuvo que ser desviado por el Teniente 2º Fermín Diez Canseco. Luego arriaron un bote y el Teniente Carlos de los Heros se ofreció como voluntario para remolcar el torpedo. Regresó a las 5 de la mañana, después de cruzar a remo dos millas y media; fue recibido entre aplausos por sus compañeros y su jefe.

Entonces el *Huáscar* partió de Antofagasta, y junto al *Oroya*, se dirigió al puerto de Taltal, adonde llegaron el 26. Ahí capturaron nueve lanchas, de las cuales seis fueron amarradas al Oroya y tres destruidas. El 27, el *Huáscar* enrrumbó hacia el norte y pasó por los puertos Blanco Encalada y Cobre. Posteriormente se dirigió nuevamente a Antofagasta.

En la mañana del 28 entraron a Antofagasta, con el objetivo de rastrear y cortar el cable telegráfico. A la 1 y 30 de la tarde el *Abtao* inició el primer disparo, seguido por otros de la *Magallanes*. El *Huáscar* procedió a responder los disparos, iniciándose el Combate de Antofagasta. Para las 3 de la tarde los buques enemigos habían suspendido el fuego. El *Huáscar* se fue acercando más al fondeadero. A las 4 y 15 empezaron a disparar las baterías de tierra.

Ya casi al final del combate, Carlos conversaba entusiasta con el jefe de la guarnición Sargento Mayor José M. Ugarteche y el corresponsal de guerra Julio Octavio Reyes. "*Con plácida sonrisa nos decía señalando el cañón de estribor:*

- *Julio, "este es el cañón del pueblo; lo sirven los muchachos del Callao y de la escuela de grumetes, pero por desgracia no ha hecho hasta ahora, sino un solo tiro, me recuerda el del Callao, el 2 de Mayo, es decir, al cañón del pueblo.*
- *El comandante agregaba, nuestro querido e infortunado amigo, "parece algo egoísta; solo le agrada disparar con los de la torre y me deja en la inacción. Esto me mortifica"*[18].

Uno de los últimos disparos de tierra impactó en el *Huáscar*. "*Al mismo tiempo que su ruido atronador, se levanta una columna de blanco y amarillento humo y entre lenguas de fuego, se vé fragmentos de*

17 Diario *El Peruano*. Martes 9 de septiembre de 1879. El autor que cita esta carta comenta a continuación: "¡Cuánto sentimiento! ¡Qué elevación! ¡Cuánta grandeza de alma! ¡Qué delicada y patriótica ternura! ¡Para tan noble padre tan digno hijo!".

18 Parte del Comandante Grau. Agosto 31 de 1879. En Paz Soldán, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.*

cuerpo humano, pedazos de vestido que saltan por el aire empapados en sangre y en fin algo que aterra, confunde y espanta: era nuestro querido amigo, el bravo teniente 2º Carlos Heros, que por atrevida planta escalaba el glorioso templo de la inmortalidad, dejándonos envueltos en un mar de lágrimas. Ha muerto como un valiente al pié del cañón y en defensa de su Patria"[19].

Inmediatamente su primo, el Sargento 1º del Batallón Ayacucho Francisco Javier Retes[20], estuvo a punto de arrojarse al mar con la idea de rescatarlo, pero dos marineros lo detuvieron, comprendiendo entonces que Carlos había muerto[21]. El *Huáscar* siguió haciendo fuego hasta las 5 y 30 de la tarde, realizando los tres últimos disparos.

Luego se arrió un bote para rescatar los restos. Encontraron su gorra, su escapulario del Corazón de Jesús, el taco de una de sus botas y fragmentos de su uniforme.

Todos en el monitor lamentaron la terrible pérdida, como manifiesta Julio Octavio Reyes:

"*Y el dolor y el sentimiento por la muerte de Heros era en el buque, general, como lo comprueban las palabras que reproducimos del libro de guardias:*

"Esta bomba hizo volar a nuestro querido y nunca bien llorado compañero Carlos Heros. Con la desaparición de este caballero pierde su familia lo más querido de ella; sus compañeros, el amigo verdadero y leal; y la marina del Perú, a uno de sus oficiales más dignos, valientes y, al mismo tiempo, el más modesto de ella[22]".

Otro de los corresponsales de guerra desde Arica refirió la siguiente semblanza:

"Heros era ya una esperanza en la marina nacional: era el orgullo de su familia, y sus amigos estimaban como un honor estrechar su franca mano.

Aún no conocemos los dolorosos detalles de su prematuro fallecimiento.

Heros debe de haber muerto como un valiente. Conocíamos sus sentimientos de delicadeza exagerada: le oíamos hablar de la guerra y de las expediciones arriesgadas del monitor con esa calma y seguridad, sin jactancia, del que conserva fría la cabeza y gozoso el corazón en los momentos del peligro. Su modestia era la mejor apología de ese carácter amable, á la vez que altivo: solo en la práctica hacía alarde de sus conocimientos profesionales: su valor no lucía estérilmente: lo revelaba al frente del enemigo, y entonces su fisonomía de ordinario dulce, apacible, adquiría cierto tinte de fiereza incontrastable: era el guerrero, animoso, impaciente, sus azules ojos lanzaban miradas de espresion centellante, por decirlo así.

---

19 Diario *El Peruano*. Martes 9 de Septiembre de 1879. Narración hecha por Julio Octavio Reyes, corresponsal de guerra de *La Opinión Nacional*.

20 Ibídem.

21 Era hijo de Francisco Javier de Retes y los Heros y de María Dolores Asín Castañeda, ambos primos hermanos del doctor Juan de los Heros. Tuvo destacada acción en el Combate de Angamos, y posteriormente murió combatiendo en la Batalla de Miraflores.

22 Tradición recogida por José Luis Torres en el *Catecismo Patriótico*.

Heros crecía de talla cuando tomaba el cañón y silbaban los proyectiles á bordo del <<Huáscar>>".

En el parte oficial del Combate de Antofagasta, redactado en Arica el 31 de Agosto, Miguel Grau escribió:

"*Al dar V.S. cuenta de la pérdida de aquel inteligente oficial, siéntome vivamente impresionado recordando los méritos personales que le adornaban y la celosa puntualidad que en todas las ocasiones del servicio ha manifestado para cumplir con su deber, así como el valor y la serenidad que ha desplegado en las acciones de guerra que ha tenido este buque en la presenta campaña*[23]".

Sus funerales fueron el 15 de septiembre en Arica, estando presente su hermano Arturo, destacado junto a los Húsares de la Guardia. El 18 de septiembre el Contralmirante Miguel Grau escribió la siguiente carta a su padre:

Sr. Dr. D.
Juan de los Heros
Señor de toda mi consideración:

Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último al frente de Antofagasta, combatiendo contra los enemigos de la Patria.

Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además y me aflije sobre manera recordar, sin esperanza de volverle a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial estaban reunidas en él y se notaban con sin igual naturalidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque, todos desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos en su último momento y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trasmítole este precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

Dígnese usted aceptar y transmitir al seno de su respetable familia, a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que me es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S.S.

Miguel Grau[24]

Al cumplirse el primer mes de su sacrificio se celebró una misa en el convento de Santo Domingo de Lima. La misa fue oficiada por Monseñor Ambrosio Huerta.

23 Diario *El Peruano*. Martes 9 de Septiembre de 1879. Narración hecha por Julio Octavio Reyes.
24 Parte del Comandante Grau, agosto 31 de 1879.

Delante del presbiterio se encontraba una caja mortuoria sobre la cual se veía la gorra de Teniente 2º y un retrato del héroe.

El legado

En los días que siguieron a su muerte, los diarios publicaron diversas poesías dedicadas al héroe. Entre los autores de las poesías se encuentran su padre, Ricardo Palma, Juan de Arona, Teobaldo Elías Corpancho, Germán Leguía Martínez y su primo Pedro Ernesto Salmón Aguilar[25].

El 25 de octubre el Congreso concedió por montepío a las hermanas de Carlos de los Heros, Juana Rosa, Mercedes y Carmen de los Heros Aguilar, el sueldo íntegro de la clase superior inmediata a la que se encontraba[26]. Este decreto fue publicado en el Diario *El Peruano* el miércoles 5 de noviembre de 1879.

Mercedes y Juana Rosa cobraron el montepío hasta el final de sus días, el 1 de marzo de 1895 y el 17 de marzo de 1917, respectivamente. Carmen lo hizo hasta que contrajo matrimonio con Pedro Ernesto Salmón Aguilar, en noviembre de 1898.

En la década de 1960, el gobierno peruano adquirió una cañonera misilera que recibió el nombre de *Carlos de los Heros*. Posteriormente el gobierno adquirió en Francia una corbeta misilera, que fue bautizada en honor del marino. El pabellón nacional fue afirmado el 17 de Noviembre de 1980.

A mi Carlos[27]

Que no llore, me dicen hijo mío
Enjugando estas lágrimas que vierto
Como si tú no fueras el que ha muerto,
Siendo dueño y señor de mi albedrío.
Manden que ataje al caudaloso río,
Que a la fiera sujete en campo abierto,
Que descubra una senda en el desierto,
Y le cruce, sin agua, en el Estío.
Porque todo en el mundo es ya posible
Al hombre de valor ejecutante
Según demuestra lo que está visible:
Más no le digan a tu padre amante,
Cuando el mísero peca de sensible
Que deje de llorarte un solo instante.

Juan de los Heros
Septiembre 15 de 1879

25 La carta fue reproducida en el diario *El Comercio* el 26 de Septiembre de 1879.
26 Era hijo de Camilo Salmón y de María Aguilar, hermana de Petronila Aguilar.
27 Publicada en el Diario *El Peruano* el jueves 18 de septiembre de 1879.

Motonaves *Twin Star, Pintail* y *Alice* y el recuerdo de una madrugada de enero

Capitán de Navío CJ.
Julio Pacheco Gaige

Introducción

En la madrugada del 27 de enero del 2006 dos abordajes ocurridos en la bahía del puerto del Callao rasgaron la niebla mañanera del puerto y pusieron en funcionamiento una maquinaria técnica y jurídica no vista en muchos años.

La razón, muy simple. Esa mañana de enero ocurrieron once siniestros marítimos, la intervención de diversas instituciones, tanto nacionales como internacionales, los montos que estarían involucrados por esos siniestros y la participación de la comunidad marítima peruana.

Después de muchos años, los ojos de la comunidad marítima internacional estaban nuevamente atentos a los sucesos en el Perú. Los abordajes múltiples no es que se den todos los días, pero son previsibles, es decir que el abordaje de dos buques origine que haya un tercero o cuarto involucrado. Lo que no es común y podría decir que es casi nuevo, es que el mismo buque, con una diferencia de casi tres horas, aborde con dos buques diferentes en dos maniobras diferentes y que su hundimiento esté vinculado a ambos abordajes.

Los hechos ocurridos

A 05:54 horas del 27 enero 2006, ocurre el abordaje entre las M/N *Twin Star* y *Pintail*.

A 08:20 horas del mismo día, abordan las M/N *Twin Star* y *Alice*.

Como consecuencia de este último abordaje, un tripulante de la M/N *Alice* cae al mar y desaparece.

Como resultado de ambos abordajes, la M/N *Twin Star* se hunde y ello constituye una pérdida total de la misma.

Asimismo, estos abordajes y el hundimiento de la M/N *Twin Star* generan el derrame al mar de hidrocarburos.

En adición a los hechos antes mencionados, se verificaron daños a los cascos de las M/N *Pintail* y *Alice*, el salvamento de vidas en la mar de la tripulación de la M/N *Twin Star*, pérdida y daños en los cargamentos de la M/N *Twin Star* y demora en la entrega de los cargamentos de las M/N *Pintail* y *Alice*.

Procedimiento administrativo

Sería poco serio de mi parte pretender en estas pocas líneas, exponer en toda su extensión un procedimiento administrativo, cuyo expediente contiene alrededor de 2600 fojas y cuyo desarrollo ha originado dos Resoluciones de Capitanía y una Resolución Directoral, así como la revisión del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres y la Tabla de Multas de Capitanías.

Pretendo proponer sólo los puntos más resaltantes del procedimiento, recomendando a los acuciosos en la materia, una revisión más detallada del expediente administrativo que se encuentra en la Capitanía de Puerto del Callao.

Dada la naturaleza de los hechos, el auto apertorio de sumaria se instaura de oficio por el Capitán de Puerto del Callao, a la sazón, el entonces Capitán de Navío César Prada Ugaz.

Este auto apertorio, generó inmediatamente la Inspección Ocular de rigor, así como las citaciones a los Agentes Marítimos para la toma de manifestaciones a los tripulantes de las naves involucradas, ampliándose posteriormente a los mismos involucrados y a otras personas, como los prácticos, algunos tripulantes de otros buques surtos en bahía y personal que intervino en el salvamento de los tripulantes de la M/N *Twin Star*.

Durante el proceso de toma de manifestaciones, que duró aproximadamente 50 días, se fueron apersonando al procedimiento los abogados nombrados por las partes, quienes participaron activamente en esta instancia. Una participación fundamental fue en la Audiencia Pública llevada a cabo el día 06 marzo 2006, relacionada con el otorgamiento de las garantías por remoción de los restos, en la cual se determinó, como precedente importante para este tipo de casos, que el obligado al otorgamiento de dichas garantías es el armador de la nave hundida y no otras partes intervinientes en dicho hundimiento.

Particular importancia en este procedimiento tuvo la participación de los diversos Peritos que intervinieron, tanto el nombrado por la Autoridad Marítima, Capitán de Fragata (r) Jorge Filinich Espinoza, como los designados por las diversas partes en el procedimiento, los cuales ilustraron apropiadamente al Capitán de Puerto. Esta intervención de los técnicos permitió un análisis detenido sobre la derrota de las naves antes, durante y después de los siniestros marítimos, el análisis de los factores intervinientes en los hechos, de las órdenes impartidas por TRAMAR, el estudio de la documentación técnica, la normativa nacional e internacional aplicable, entre otros elementos que les dieron a los informes periciales un valor fundamental en la toma de decisión del Capitán de Puerto, al emitir las Resoluciones.

Esta Sumaria también determinó, con la importante participación y aceptación de los armadores de la M/N *Twin Star*, el otorgamiento de las garantías necesarias para responder por los potenciales daños por contaminación al medio ambiente acuático, derivados del hundimiento de la nave, garantía que emitió The Japan Ship Owners´ Mutual Protection & Indemnity Association, por el monto de US$ 7´775 040 y que fue devuelta al término del proceso de remoción de los restos, al no haberse presentado, afortunadamente, ningún daño por contaminación.

El procedimiento administrativo, por precisas instrucciones del Capitán de Puerto, se desarrolló respetando todas las formalidades y garantías de la Ley del Procedimiento Administrativo General y su normativa reglamentaria, lo que permitió a las partes el irrestricto acceso al expediente, a las copias de las piezas procesales requeridas, al derecho de tacha y de opinión, a presentar las pruebas correspondientes y en general desarrollar todas las actividades en pro de los intereses de sus principales.

Finalmente, con fecha 10 mayo del 2006, se emitió la Resolución de Capitanía Nº 001-2006-M, en la cual se determinó los porcentajes de responsabilidad de cada una de las naves, en cada uno de los abordajes, la aplicación de las multas derivadas de diversas infracciones al Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres, la obligación del propietario y/o armador de la M/N "*Twin Star*" de efectuar las labores de remoción de los restos, así como de la carga abordo, hasta su culminación; se estableció asimismo, que la desaparición del tripulante de la M/N *Alice* era materia de investigación por el Ministerio Público, por no ser competencia de la Autoridad Marítima, y finalmente se dispuso que se mantuviera vigente la garantía otorgada por el Club de PandI de la M/N *Twin Star*, hasta la remoción total de los restos y carga de dicha nave.

Comentarios sobre los siniestros

De los once siniestros marítimos ocurridos en esa nublada mañana de enero del 2006, la Capitanía de Puerto del Callao se constituyó en competente para investigar cuatro de ellos; es decir, los dos abordajes de la M/N *Twin Star*, primero con la M/N *Pintail* y luego con la M/N *Alice*, el subsecuente hundimiento de la misma M/N *Twin Star* y finalmente el derrame de hidrocarburos y su limpieza. Asimismo, era responsabilidad de la Capitanía de Puerto el tomar disposiciones sobre los restos de la nave hundida. Evidentemente la Capitanía también participó, aunque en forma indirecta, en el tema de la desaparición del tripulante de la M/N *Alice*, el rescate de los tripulantes de la M/N *Twin Star* y los daños en los cascos de las naves y los siniestros en los cargamentos.

Lo primero que cualquier lego en la materia preguntaría es ¿quién tuvo la culpa?, o mejor dicho en términos jurídicos, ¿quién fue el responsable? Para nuestro caso, las preguntas serían: ¿quién fue el responsable de cada uno de los abordajes?, ¿quién fue el responsable del hundimiento de la M/N *Twin Star*? y ¿quién

fue el responsable del derrame de hidrocarburos al mar? Estas preguntas podrían incluso considerar una duda mayor, en el sentido que quizá hubo más de un responsable en cada uno de los siniestros.

Afortunadamente, la tecnología ha avanzado tan considerablemente, que las autoridades marítimas y los propios buques pueden controlar en tiempo real su ubicación geográfica, ya sea mediante el sistema AIS (Automatic Identification System) o el sistema GPS (Global Possition Satellite). Estos dos sistemas permitieron al Perito designado por la Capitanía de Puerto del Callao, establecer con absoluta precisión la derrota de las tres naves, antes, durante y después de los abordajes, en el denominado Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo en el Puerto del Callao, sin que existiera la menor duda al respecto. Esta información, como es lógico entender, elimina cualquier interpretación o información errada o tendenciosa que se pueda dar para distorsionar los hechos; en todo caso, lo que se podrá argumentar es porqué se tomó tal derrota, pero no se puede cuestionar cuál fue objetivamente dicha derrota.

No obstante lo mencionado, existen adicionalmente a la derrota de las naves, otros elementos que completan la información para determinar la responsabilidad por un abordaje. Estos factores son, entre otros, la velocidad de las naves, las condiciones meteorológicas, el cumplimiento de las disposiciones portuarias y la presencia de práctico a bordo.

Del trayecto que desarrolló cada nave, de los factores determinantes y contribuyentes establecidos por el Perito nombrado por la Capitanía de Puerto y de las normas legales aplicables a los siniestros marítimos, la Autoridad Marítima determinó los porcentajes de responsabilidad de cada nave en cada uno de los abordajes, así como en el hundimiento de la M/N *Twin Star*. Esta facultad de establecer porcentajes de responsabilidad es una atribución que el artículo H-010207 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres otorga a los Capitanes de Puerto y representa una muy importante herramienta, hoy en día utilizada en todo el mundo, que no está contemplada en el Código de Comercio Peruano. En su Resolución, el Capitán de Puerto del Callao determinó, con criterio técnico y de equidad, que la M/N *Twin Star* era responsable en un 85% en el abordaje con la M/N *Pintail* y en un 90% en el caso del abordaje con la M/N *Alice*, por lo que las M/N *Pintail* y *Alice* eran responsables en un 15% y 10%, respectivamente, en sus abordajes. Asimismo, la Capitanía de Puerto estableció los mismos porcentajes de responsabilidad aplicables a los abordajes, para el caso del hundimiento de la M/N *Twin Star*.

Sobre este tópico, es conveniente y justo señalar que los porcentajes establecidos son aplicaciones numéricas que realiza la Autoridad Marítima sobre criterios no absolutos, es decir, que la valoración que se realiza para establecer los porcentajes de responsabilidad obedecen al análisis que la Autoridad Marítima realiza del caso y cómo ese análisis lo materializa en una cantidad no demostrable matemáticamente. Es por ello que

el tema de establecer los porcentajes de responsabilidad es una de las tareas más difíciles a que está sometida la Autoridad y que en este caso fue una determinación muy profesional.

En el tema del derrame de hidrocarburos, la Capitanía de Puerto ocurridos los abordajes y el proceso de hundimiento de la M/N *Twin Star* activó de inmediato el Plan Local de Contingencia, mecanismo con el cual contuvo y neutralizó el hidrocarburo derramado, disponiendo que los propietarios y/o armadores de dicha nave procedieran al retiro del combustible que se encontrara en la nave hundida. Este riesgo de contaminación es el que determinó que los propietarios y/o armadores de la M/N *Twin Star* a través de su Club de PandI otorgaran la Carta de Garantía a la que hemos hecho referencia anteriormente. Hay que reconocer la diligencia y profesionalismo puesto de manifiesto por los intereses de la M/N *Twin Star* para el retiro del combustible, así como el proceso de remoción de los restos, labores que se desarrollaron a total satisfacción de la Autoridad Marítima.

Comentarios finales

En retrospectiva, los hechos mencionados han dejado enseñanzas importantes. En primer lugar, es de remarcar la capacidad profesional del personal de la Autoridad Marítima, que llevó adelante una Sumaria impecable, no obstante las complejidades obvias de los siniestros. En segundo lugar, la interacción con entidades como el Poder Judicial, el Ministerio Público, la Municipalidad del Callao, la Autoridad Portuaria Nacional, ENAPU, Cuerpo General de Bomberos, Consulados de los países involucrados, la Organización Marítima Internacional, la Policía Nacional, entre otros. En tercer lugar, la confirmación de la falta en el Perú de una legislación comercial marítima, acorde con los tiempos que vivimos debido a la aplicación de un Código de Comercio que data de 1902 y cuyos antecedentes son del Código Francés de 1807, cuando muchos buques todavía se propulsaban a vela o carbón. Y en cuarto lugar, la positiva participación de los Armadores, sus representantes, los Agentes Marítimos, los Peritos y los Abogados involucrados, que con su sentido positivo de encontrar soluciones, facilitaron el procedimiento instaurado por la Capitanía de Puerto del Callao.

En adición a las enseñanzas mencionadas, desde mi perspectiva resulta gratificante ratificar que el personal de la Autoridad Marítima está muy bien preparado profesionalmente para llevar adelante los procedimientos administrativos necesarios en caso de siniestros, no importando la magnitud ni complejidad de los mismos, de lo cual debe sentirse orgullosa la Marina de Guerra.

Lecciones del Pasado

Las guerras anglo-holandesas: dos poderes marítimos en lucha por el predominio

C. de F. (r), Jorge Ortiz Sotelo

Entre 1652 y 1673 las Provincias Unidas e Inglaterra combatieron tenazmente por definir la supremacía marítima. A lo largo de veintiún años ambas potencias se enfrentaron en tres guerras, a las que se sumaron numerosos conflictos entre sus respectivas compañías comerciales por controlar el comercio en Asia, África y América. La lucha fue esencialmente marítima, aun cuando involucró operaciones terrestres por parte de los contendientes y de sus aliados, con acciones que repercutieron en otras partes del mundo, entre ellas nuestro país. La primera guerra (1652-1655) fue un claro triunfo inglés, logrando con ello notables ventajas comerciales, pero la pronta recuperación de las Provincias Unidas amenazó esas ventajas y motivó una segunda guerra (1665-1667) en la que los resultados fueron balanceados. La tercera guerra (1672-1673) concluyó con una derrota militar inglesa, pese a la cual logró alcanzar su objetivo político.

Este artículo analizará el desarrollo de esa compleja etapa de la historia europea, de la cual emergió Inglaterra como la nueva potencia marítima mundial.

La nueva potencia marítima europea: las Provincias Unidas[1]

Desde la Baja Edad Media las ciudades del norte de Europa eran abastecidas por un núcleo de comerciantes establecidos primero en torno a ciudades alemanas unidas en la liga hanseática, y luego en la región genéricamente conocida como Flandes (hoy Bélgica y Holanda). Carlos I de España y de las Indias, y V de Alemania, recibió esta región como herencia.

Los pobladores de las ciudades y burgos flamencos conservaban aún un alto sentido de identidad local que, de algún

1 Un trabajo clásico sobre el desarrollo marítimo de los Países Bajos es el de C.R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800* (Londres, Penguin Books, 1990). Puede verse también a Jorge Edmundson, "Gobiernos de Juan de Witt y de Guillermo de Orange", Eduardo Ibarra y Rodríguez (director), *Historia del Mundo en la Edad Moderna* (Buenos Aires, Universidad de Cambridge, 1913), IX, pp. 261-307.

modo, reflejaba el antiguo orgullo ciudadano de la Grecia clásica. Cada una de estas ciudades obtenía privilegios y era gobernada por una fuerte burguesía industrial y comercial, generando un ambiente liberal en el que la Reforma encontró campo fértil para desarrollarse. Felipe II de España inició una fuerte persecución de los protestantes, enviando a esa zona al Duque de Alba, cuya dura represión forzó al levantamiento de las provincias de Holanda y Zeelandia en 1568. Los rebeldes pidieron la ayuda de Guillermo I de Orange, quien inició así la larga guerra de Flandes que sólo concluiría ochenta años más tarde con la firma del Tratado de Münster (1648). En el curso de esta guerra el centro de gravedad comercial flamenco se desplazó de Amberes a Ámsterdam, luego que los españoles conquistaran la primera de estas ciudades y desviaran el curso del río Escalda (1585).

El carácter religioso de la lucha motivó la división de Flandes en una parte católica y otra protestante. Las siete provincias protestantes (Holland, Zeeland, Friedland, Groningen, Drenthe, Overijssel y Gelderland) se unificaron mediante un tratado firmado en Utrecht, en 1579, encomendando la representación común al estatúder o gobernador de Holanda, Guillermo I. Dos años después dichas provincias se declararon independientes y establecieron un complejo sistema de gobierno a través de los llamados Estados Generales. Sin embargo, en la práctica, el estatúder de Holanda retuvo el mando militar y naval de esa nueva organización política, conocida como las Provincias Unidas.

Por su lado, las provincias católicas valonas (hoy Bélgica) también se unieron en 1579 a través del tratado de Arras, alineándose con España en su lucha contra los protestantes.

El desvío del río Escalda y la posterior decisión española de cerrar el puerto de Lisboa al comercio flamenco (1594) impulsó a los comerciantes de las ciudades marítimas holandesas a organizar expediciones en busca de los productos que usualmente obtenían en Portugal: las especias y los efectos de Oriente y China. Por la misma fecha los holandeses penetraron en el Mediterráneo y en pocos años habían logrado establecer vínculos económicos con el Imperio Otomano. También iniciaron su comercio con las colonias españolas en América, pues a pesar de la guerra de independencia que sostenían con España nunca llegaron a romper del todo los lazos con la península ibérica[2].

Se iniciaron así los primeros viajes a la India y otros países de Asia, donde poco a poco fueron sustituyendo a los debilitados portugueses. Entre 1595 y 1602 sesenta y cinco buques salieron de los diversos puertos flamencos hacia Asia, despachados por asociaciones de comerciantes, muchas veces rivales entre sí. Esto generó muchos problemas, no sólo con los gobernantes de esas tierras, que los veían a todos iguales y achacaban a unos las culpas de otros, sino que los precios de algunos

2 Philip Bosscher, "Shipping Economics and Trade", Robert Gardiner, editor, The heyday of Sail. The Merchant Sailing Sihp 1650-1830 (Londres, Conway Maritime Press, 1995), pp. 136-137.

bienes comenzaron a caer en el mercado europeo.

Ante esta situación, los comerciantes se dieron cuenta que debían presentar un frente común en su actividad en el exterior, especialmente luego que en diciembre de 1600 la corona inglesa otorgara a la East Indies Company el monopolio del comercio con la India. Empujados por esta necesidad, en 1602 el Gran Pensionario, una suerte de primer ministro de los Estados Generales, convocó a las diversas asociaciones de comerciantes para formar la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (más conocida como VOC, siglas de su nombre en holandés Vereenigde Oostindische Compagnie), otorgándole el monopolio de las rutas a la India por el cabo de Buena Esperanza y por el estrecho de Magallanes. Se le facultó a nombrar gobernadores, levantar ejércitos, construir fuertes y firmar tratados con otras potencias[3]. Los contraventores a dicho privilegio perderían tanto sus naves como la carga que éstas transportaban. Poco después, en 1621, fue creada la Compañía de las Indias Occidentales, para actuar en África, Brasil y las Antillas.



La flota de la compañía holandesa de las Indias convirtió a los Paises Bajos en una potencia marítima que rivalizó con Gran Bretaña.

En pocos años la Compañía Holandesa de las Indias Orientales logró desplazar casi totalmente a Portugal del comercio de Oriente, constituyéndose en uno de los primeros elementos de unidad nacional para las Provincias Unidas (pues se tornó gestora e impulsora de otorgar poderes efectivos y reales a los Estados Generales, vale decir, formar un gobierno único donde hasta entonces existían diversos gobiernos locales). Las cuatro provincias marítimas (Holland, Zeeland, Friedland y Groningen), a las que se sumaban otras tres del interior (Drenthe, Overijssel y Gelderland), formaron así las *Zeven Provincien*, cada una de las cuales tenía su propio sistema de gobierno, con una suerte de cuerpo legislativo en el que estaban representados de manera dispar la nobleza, la burguesía e incluso el campesinado, y un estatúder o gobernador. Este cuerpo provincial tenía la facultad de aprobar las decisiones que por unanimidad tomaran

3 Ibídem, pp. 138-139.

los Estados Generales. Existían, además, un partido republicano o popular, y otro monárquico que respaldaba las pretensiones de la Casa de Orange, y ambos buscaban respaldar sus posiciones mediante alianzas con Francia e Inglaterra, respectivamente. A la muerte de Guillermo II de Orange (1650), el partido republicano, dirigido por Jacobo de Witt y sus hijos Cornelio y Jan, se hizo del poder y abolió el estatuderato. Entre 1653 y 1672, Jan de Witt dirigió los destinos de las Provincias Unidas, retornando luego la Casa de Orange.

Casi sin recursos naturales, totalmente dependientes del comercio marítimo y de la actividad fabril, las Provincias Unidas habían logrado importantes avances tanto en las ciencias matemáticas como en la economía, la banca y la construcción naval, superando largamente en estos aspectos a cualquier otro estado europeo. Hacia mediados del siglo XVII contaban con más de diez mil naves (dos mil quinientas de las cuales estaban dedicadas al comercio, cifra similar a la que todo el resto de Europa podía reunir), ciento sesenta y ocho mil tripulantes y unos dos millones de habitantes[4]. Esto les permitió levantar una importante fuerza naval, que contrastaba con un ejército compuesto mayoritariamente por mercenarios ingleses, franceses, escoceses y alemanes. No obstante esta debilidad, tanto la armada como el ejército fueron de los pocos que en la Europa de esa época recibían sueldos con regularidad[5].

Ámsterdam se convirtió en el principal proveedor de granos y pescados en Europa, dominando el comercio del Báltico. Sus botes de pesca sobrepasaban a los ingleses en los ricos bancos del Mar del Norte y en las ballenerías del Atlántico y del Ártico. La mayor parte del hierro sueco, así como un buen porcentaje del carbón de Newcastle, también era transportado por buques holandeses, con un valor que superaba varias veces a su más cercano competidor[6]. Pero la vocación monopólica holandesa causaba dificultades a otra potencia emergente: Inglaterra.

En marzo de 1608, siendo ya el principal transportista de Europa, Holanda aprobó una resolución secreta señalando que nunca renunciaría a la libertad de los mares en cualquier región del mundo, resolución que fue ratificada por los Estados Generales en 1645 cuando proclamó que "la existencia, el bienestar y la reputación del Estado consiste en la navegación y el comercio marítimo". En esencia, no debía haber restricciones a la navegación, a la pesca, al comercio con todas las naciones y a la protección de los derechos neutrales en caso de guerra, debiendo limitar al máximo la definición del contrabando de guerra. Esto atentaba contra las pretensiones de países como Dinamarca, que

4 Para 1637 se reportó 1750 buques mercantes, fuera de los de las dos compañías de las Indias, además de 600 pesqueros de altura [Bosscher, "Shipping Economics and Trade"..., pp. 134-135].

5 Paul Kennedy, *Auge y Caída de las Grandes Potencias* (La Punta, Escuela Superior de Guerra Naval, 1997), p. 123.

6 John Merriman, *Modern Europe* (New York, W.W. Norton, 1996), vol I, From Renaissance to the Age of Napoleon, I, p. 265.

exigía el pago de derechos por navegar el estrecho que la separaba de Suecia, y también de Inglaterra, que reclamaba a su vez soberanía sobre el canal que la separa del continente, donde pretendía poner en práctica una ley de contrabando para evitar el abastecimiento de alimentos y municiones a sus enemigos, y ejercer el derecho de registro a buques neutrales[7]. Inglaterra también reclamaba derechos sobre las pesquerías cercanas a sus costas. Todo ello había generado extensos debates legales que sentarían las bases del Derecho Marítimo, en los que el holandés Hugo Grocio defendió la libertad de los mares en su *Mare Liberum* (1609), mientras que el inglés John Selden replicó con *Mare Clausum* (1635) señalando que el mar sí era pasible de tener propietario y que el rey de Inglaterra lo era de las aguas que rodeaban las islas británicas. También se produjeron actos de soberanía como la prohibición a los extranjeros de pescar en las aguas circundantes a las islas británicas, decretada por Carlos I en 1636 y renovada por Cromwell en 1652.

Pero si bien los holandeses defendían los principios de *Mare Liberum* en aguas europeas, optaban rápidamente por el concepto contrario en la costa africana y asiática, donde las Provincias Unidas ejercían un celoso imperialismo. Algo similar habían hecho en el caso de la boca del Escalda para evitar que Amberes pudiera competir con Ámsterdam. Ello había llevado a enfrentamientos con los ingleses en 1623, 1639 y 1650, cuando ocuparon el cabo de Buena Esperanza. Aún retenían una parte importante de Brasil, dominaban varias islas en el Caribe y con su colonia en Nueva Ámsterdam (Nueva York) se insertaban entre las colonias inglesas en Norteamérica.



En el siglo XVII los Países Bajos tuvieron la flota mas grande del mundo. Pese a tener un pequeño territorio, sus colonias se extendieron por todo el mundo.

Inglaterra y la marina inglesa: Blake, Monck y las Instrucciones de Batalla

Inglaterra había vivido una cruenta guerra civil entre el rey Carlos I y el Parlamento, que concluyó en 1649 cuan-

7 Boxer, *The Dutch Seaborne Empire...*, pp. 101-102.

do el monarca inglés fue ejecutado y se estableció el llamado gobierno del Commonwealth bajo el liderazgo de Oliver Cromwell. Pese a la oposición de los Estados Generales de las Provincias Unidas, el estatúder de Holanda, yerno del difunto rey inglés, acogió y apoyó al príncipe heredero en sus intentos por restablecer la monarquía. Sin embargo, ese apoyo cesó en 1650 cuando a la muerte de ese estatúder se restablecieron los principios republicanos y se manifestó la resolución de las Provincias Unidas de mantener la paz con Inglaterra.

La flota inglesa había sido reorganizada por Cromwell durante la lucha contra los realistas, siendo puesta bajo el liderazgo del general Robert Blake (1599-1657)[8]. Antiguo coronel de milicias, Blake nunca había servido a bordo, habiendo pasado diez años de su vida estudiando griego en Oxford. Hábilmente secundado por otros generales, como George Monck (1608-1670)[9], Blake hizo de la armada una verdadera institución, en vez de núcleos de buques estatales dirigiendo indisciplinadas naves mercantes. Se organizó el sistema de abastecimiento, se emitieron instrucciones para el combate que restablecieron la disciplina y se organizó la flota en escuadrones, sentando las bases para el surgimiento de nuevas tácticas navales.

Los buques ingleses habían evolucionado a partir de los galeones del siglo XVI, pudiendo decirse que en su mayoría se trataba de grandes fragatas y navíos de línea. Las fragatas tenían un diseño relativamente moderno que había surgido durante la Guerra Civil, y si bien inicialmente contaban con una sola cubierta de artillería y no tenían alcázar, pronto añadieron una segunda cubierta y superestructura, llegando a portar unos cincuenta cañones. Los navíos tenían tres cubiertas de artillería, pudiendo llegar a portar un centenar de piezas. Los buques de las Provincias Unidas eran de menor porte, atendiendo al poco calado de sus puertos, y estaban organizados en cinco almirantazgos (Ámsterdam, Mass, Zeeland, Noorderkwartier y Friesland), cada uno de los cuales debía aportar naves y hombres, que en su gran mayoría provenía de la marina mercante. Hacia 1650 el principal buque de las Provincias Unidas, el *Brederode*, tenía 58 cañones, pero los otros buques eran significativamente menores, portando entre 26 y 38 cañones. Una vez iniciada la confrontación con Inglaterra se construyeron buques cada vez más grandes y anchos, lo que mejoró su estabilidad y con ello su eficacia artillera[10].

El 9 de octubre de 1651, luego que los Estados Generales de las Provincias Unidas rechazaran una propuesta

8 William B. Cogar, "Robert Blake, el almirante del Estado (1599-1657)", en Jack Sweetman, editor, *Los grandes almirantes, Comando en el Mar, 1587-1945* (Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1999), pp. 73-106.

9 Antiguo oficial realista, se pasó luego al bando de Cromwell. Había servido a los holandeses en su lucha contra España entre 1629-1638.

10 Brian Lavery, "The ship of the line", en Robert Gardiner, editor, *The Line of Battle* (Londres, Conway Maritime Press, 1992), pp. 13-14.

de Cromwell para establecer una alianza y un gran Consejo Común que reuniera en Londres a los estados protestantes, y ante la presión de las compañías de comerciantes, el Parlamento inglés aprobó la primera Acta de Navegación. Dicho dispositivo establecía que los productos no europeos sólo podían ingresar a puertos ingleses en buques con esa bandera; mientras que los de origen europeo únicamente podían hacerlo en buques del país de origen o ingleses; y también prohibía la pesca de naves extranjeras en aguas británicas[11]. Esta acta era un claro ataque al poder marítimo de las Provincias Unidas, y tanto los comerciantes holandeses como los de Zeeland se percataron de ello. Las Provincias Unidas enviaron embajadores a Inglaterra para tratar que el gobierno inglés cambiase de opinión, buscando restablecer las condiciones de comercio fijadas en la *Magnus Intercursus*, acuerdo comercial suscrito por varias potencias en 1496. Sin embargo, los ingleses endurecieron su postura, exigiendo que se les reconociera el dominio del mar en torno a las islas británicas, y que los buques holandeses arriasen sus velas y su pabellón en señal de reconocimiento cuando se encontraran con buques ingleses en dichas aguas[12].

Ante esta situación De Witt concertó una "alianza con Dinamarca, cerró las aguas del Báltico a los mercantes ingleses y, para asegurarse la ruta de la India, la Cámara de Comercio de Ámsterdam hizo ocupar el cabo de Buena Esperanza. La lucha entre las dos repúblicas marítimas se anunciaba como inevitable"[13].

Debe recordarse que la posición de las Provincias Unidas resultaba desventajosa respecto a Inglaterra, puesto que para salir al mar abierto sus naves debían navegar por aguas británicas o cercanas a estas islas. Esto obligaba a emplear fuertes contingentes navales para proteger a las flotas mercantes, los cuales, a su vez, retenían mucha de la independencia de sus provincias originales. Por otro lado, si bien tenían magníficos marinos (entre ellos los Tromp y Michael de Ruyter)[14], no existía una verdadera marina de guerra, produciéndose escandalosos actos de indisciplina que contrastaban con casos de verdadero heroísmo colectivo. Tenían una enorme cantidad de buques, más que los británicos, pero a la vez las condiciones de su mar obligaban a que éstos fuesen de calado limitado y con fondos planos, siendo por ende de menor porte.

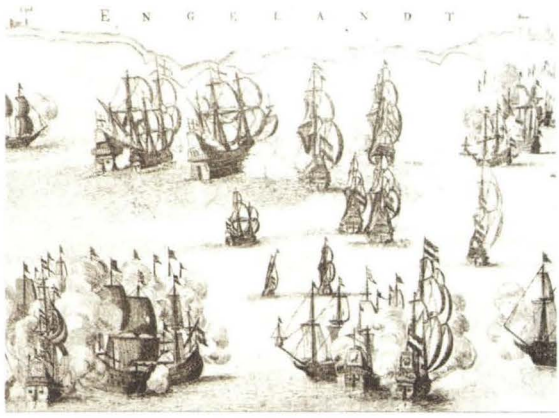
Por otro lado, debe tomarse en consideración la política francesa. Orquestada por el cardenal Richelieu, estaba orientada a consolidar la unión interior de Francia tras las luchas religiosas de fines del siglo anterior y a fortalecer la autoridad absoluta del rey Luis XIV. Tales designios estaban en oposición a los de la poderosa Casa de Austria, que tenía bajo su

11 Keith Feiling, *A History of England. From the Coming of the English to 1918* (Londres, Macmillan, 1966), pp. 499-500. Edmunson, "Gobiernos de Juan de Witt y de Guillermo de Orange"..., pp. 263-264.
12 George Edmunson, *History of Holland* (Cambridge, The University Press, 1922), cap. XIV.
13 Jacques Pirenne, *Historia Universal* (Barcelona, Océano, 1982), t. IV, pp. 1250-51.
14 Hubert Granier, *L'amiral de Ruyter au combat (1607-1676). Le Zélandais qui fit trembler l'Anglaterre* (París, Económica, 1992).

control o influencia a importantes zonas de Europa central. Esto llevó a Francia a establecer una alianza temporal con los estados alemanes y las Provincias Unidas protestantes, procurando anexarse las posesiones españolas en Flandes -actual Bélgica-. Asimismo, la política francesa buscó crear un gran poder naval, que no sólo aumentase la riqueza del reino sino que pudiese hacer frente a su vieja rival: Inglaterra[15]. A la muerte de Richelieu (1642) Luis XIV asumió el control total del gobierno, convirtiendo a Francia en la mayor potencia terrestre europea. Se hizo de varias posesiones, compró Dunkerque a los ingleses y obligó a los holandeses a devolver a los portugueses la parte del Brasil que ocupaban (1654), lo que no evitó que Portugal estrechara sus vínculos con Inglaterra. Luis XIV nombró ministro de Marina a Jean-Baptiste Colbert, quien inició un importante programa de construcción naval con técnicos de Malta, Barcelona, Holanda e incluso Inglaterra.

I Guerra (1652-1654)

A fines de 1651, tras fracasar en su intento por conseguir que Londres anulara la primera Acta de Navegación, las Provincias Unidas comprendieron que sus intereses habían entrado en rumbo de colisión con los de Inglaterra y que lo mejor era prepararse para un nuevo conflicto. Con esta idea en mente, aprobaron fondos adicionales para triplicar su flota (compuesta por setenta y cinco navíos) y enviaron al mar a Martin Tromp con un escuadrón de cincuenta buques para proteger sus líneas de comunicaciones. El 29 de mayo de 1652[16] dicho escuadrón se encontró frente a Dover con una fuerza inglesa al mando de Robert Blake, quien le exigió el saludo a su bandera, como reconocimiento a la reclamada soberanía inglesa sobre el estrecho. Al parecer, Tromp dispuso que sus naves llevaran a cabo dicho saludo, pero Blake entró en batalla antes que dicha orden se pudiera ejecutar. Lo cierto es que ambas fuerzas se enfrentaron durante varias horas, hasta



La primera guerra anglo-holandesa mostró el poderio creciente holandes que finalmente declinó en favor de Gran Bretaña en el siglo XVIII.

que al caer la noche Tromp logró romper el contacto, habiendo perdido dos de sus naves en la acción.

Al conocer estos hechos, los Estados Generales intentaron detener el conflicto

15 Alfred T. Mahan, *La influencia del Poder Naval en la Historia. 1660-1783* (El Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, 1901), p. 114.

16 Las fechas varían según el calendario utilizado, juliano o gregoriano.

y enviaron a Adrien Pauw a Londres para tratar de establecer las responsabilidades del enfrentamiento. Si bien Cromwell también quería una solución pacífica, la presión popular en ambas partes era muy fuerte por la guerra, la que finalmente fue declarada en julio del mismo año.

Quienes tenían más que perder con este conflicto eran las Provincias Unidas, cuya excesiva dependencia del mar lo hacía vulnerable a ver afectadas la base de su economía. Los ingleses, en cambio, tenían poco comercio ultramarino y, como señala la frase que se le atribuye a Monck, "¿Qué importa que sea un motivo u otro? Lo que necesitamos, por encima de todo, es el comercio que tienen ahora los holandeses"[17].

Poco después de declarada la guerra, las fuerzas inglesas incursionaron en el Báltico y en el Mar del Norte, atacando tanto al comercio como a la flota pesquera enemiga, dejando una pequeña fuerza para cuidar la boca del Támesis. Martin Tromp, al frente de un centenar de naves, no pudo evitar la pérdida de la flota pesquera ni la captura de un convoy holandés cerca de Calais, debiendo retornar a puerto luego de varias semanas en el mar y tras soportar fuertes tormentas en la zona del Canal Inglés. Mientras Tromp se dirigía a puerto, un escuadrón de veintiséis buques al mando de Michael de Ruyter ponía proa al Canal Inglés escoltando a un grupo de naves mercantes, debiendo esperar a otro que retornaba de Asia. En cumplimiento de esa tarea, el 16 de agosto De Ruyter batió a cuarenta naves inglesas, al mando de George Ayscue, obligándolos a buscar refugio en Plymouth[18].

Acusado de ser monárquico, Tromp fue destituido del mando de la flota y reemplazado por Cornelius de Witt, quien el 8 de octubre atacó a las fuerzas inglesas que al mando de Blake se encontraban en Kentish Knock, protegiendo la boca del Támesis. La victoria favoreció a Blake, generando en el Consejo de Estado inglés la sensación de que no volvería a haber enfrentamientos hasta después del invierno. Esto los motivó a despachar una fuerza al Mediterráneo para disputar el control de esas aguas a una flota holandesa al mando de Jan van Galen.

A consecuencia de la batalla de Kentish Knock, Martin Tromp reasumió el mando de la flota, volviendo a hacerse a la mar con ochenta naves para enfrentar a los ingleses. El 10 de diciembre batió a las treinta y cinco naves que al mando de Blake se encontraban en Dungeness, logrando cortar el abastecimiento de carbón a Londres y causar grandes pérdidas al comercio inglés. Actuando con prontitud, los ingleses lograron organizar una nueva flota, la misma que al mando de Blake se enfrentó a Tromp el 25 de ese mes frente a Portland, iniciándose la llamada Batalla de los Tres Días. Tromp logró proteger a los ciento cincuenta mercantes que estaba escoltando, perdiendo en ese esfuerzo a varios de sus buques. En esta ocasión, ambas fuerzas se habían organizado en divisiones.

17 Mahan, *La influencia del Poder Naval...*, p. 132.
18 Edmunson, *History of Holland...*, cap. XIV.

Los resultados de esta batalla, así como las pérdidas económicas de ambas partes, el cierre del Báltico a los ingleses por parte de Dinamarca y la destrucción de la escuadra inglesa que estaba operando en el Mediterráneo, llevaron a que tanto Cromwell como Jan de Witt, el nuevo gran pensionario, buscaran poner fin a la lucha. Sin embargo, debieron enfrentar una fuerte oposición interna, incluso luego que Cromwell disolviera el Parlamento y asumiera el protectorado, el 30 de abril de 1653.

En estas circunstancias el 12 de junio se produjo un nuevo enfrentamiento entre Tromp y Monck, cerca a Gabbard (boca del Támesis) y Dover. El primero atacó con ochenta buques a los cien buques de Monck, y en el segundo día de combate éste fue reforzado por dieciocho buques al mando de Blake. Los ingleses presentaron una formación en línea de batalla y lograron derrotar a Tromp, bloqueando luego los principales puertos holandeses. Las Provincias Unidas pidieron la paz, pero las exigencias de Cromwell resultaron inaceptables, pues incluían su anexión por parte de Inglaterra (los planes de Cromwell habían incluido inicialmente la unión de ambos estados)[19].

En un desesperado intento por levantar el bloqueo, el 4 de agosto de 1653 Tromp y De Witt, al frente de ciento dieciséis buques, atacaron al centenar de naves de Monck que bloqueaban Scheveningen. Si bien Tromp falleció en la lucha y la fuerza holandesa fue rechazada, con la pérdida de treinta de sus naves, los daños que lograron infringir a los buques ingleses llevaron a que Monck levantara el bloqueo. Durante el combate se presentaron algunos casos de indisciplina entre los capitanes holandeses, varios de los cuales llegaron a desertar de la línea.

Los resultados de este combate llevaron a Jan de Witt, gran pensionario de Holanda, a convencerse de la necesidad de poner fin a la guerra. Similar convicción fue sentida por Cromwell, pues era conciente que insistir en la anexión de Holanda podía fomentar la restauración de la Casa de Orange en las Provincias Unidas, situación que acarrearía un mayor apoyo a la causa de los Estuardo en Inglaterra. Entre los veinticinco puntos del acuerdo de paz que propusieron los ingleses se incluyó la prohibición de que el Príncipe de Orange ejerciera algún cargo público, tema que resultaba inaceptable para las Provincias Unidas, por lo que las negociaciones estuvieron a punto de fracasar. Finalmente, Cromwell no insistió en el tema de la anexión holandesa a Inglaterra, pero planteó que el tema del Príncipe de Orange fuese aceptado secretamente por la provincia de Holanda. De esa manera ambas partes pudieron firmar la llamada paz de Westminster, que fue aprobada por los Estados Generales el 22 de abril de 1654.

De acuerdo a los términos de dicha paz, las Provincias Unidas debían pagar una cantidad anual por el derecho de pesca en las costas británicas, limitar su número de naves, reconocer la soberanía

19 Pirenne, *Historia Universal...*, p. 1252.

inglesa sobre el estrecho que separa Dover y Calais, no presionar por la abolición del Acta de Navegación y aceptar el arbitraje en las Indias. Asimismo, las dos partes se comprometían a no apoyar a los Estuardo ni a los Orange en sus pretensiones monárquicas, obligándose Holanda a expulsar al príncipe heredero inglés, el futuro rey Carlos II. Poco después Inglaterra suscribió tratados con Dinamarca y Suecia, obteniendo acceso al Báltico con los mismos derechos que los holandeses y, mediante otro tratado con Portugal, obtuvo prioridad para sus buques sobre los holandeses, sustrayéndolos, además, de la competencia de la Inquisición.

La guerra había durado veintidós meses, en los que se produjeron siete batallas navales en las que cada bando empleó entre setenta y ciento veinte buques, cantidad enorme si se considera que en Trafalgar tomaron parte veintisiete buques británicos y treinta y tres aliados. En el curso de estos enfrentamientos surgió la línea de batalla, táctica naval que perduraría durante todo el periodo de la vela.

Los ingleses lograron alcanzar su objetivo político, logrando arrebatar la primacía del comercio a los holandeses. En buena medida su triunfo obedecía a tres claras ventajas: a) una posición favorable, pues controlaban las aguas por donde transitaba el comercio de las Provincias Unidas; b) un mando unificado para su armada, a través del Consejo de Estado, mientras que las Provincias Unidas actuaban sobre la base de la esporádica cooperación de cinco almirantazgos provinciales; y c) su disposición a invertir sumas considerables de dinero, en parte provenientes de lo capturado a los realistas, mientras que las Provincias Unidas debían invertir lo proveniente de su comercio y de su pesquería[20]. No obstante lo señalado, el triunfo inglés fue efímero, pues las Provincias Unidas lograron recuperarse rápidamente y retomar el liderazgo marítimo.

Estas últimas ingresaron a la guerra con una sensible falta de preparación para el combate. Los largos años de lucha por su independencia de España no habían llegado a constituir un reto sustantivo para innovar las organizaciones navales ni sus tácticas, pero al enfrentar a Inglaterra se vieron forzados a hacerlo. Esas lecciones operacionales serían aplicadas con éxito en los años siguientes para derrotar a los franceses (1657) y frenar a los suecos en el Báltico (1658).

II Guerra (marzo 1665-1667)

Si bien la derrota ante Inglaterra las había afectado, las Provincias Unidas lograron reponerse rápidamente y en poco tiempo Ámsterdam se convirtió en la capital comercial, industrial y financiera de Europa. Como parte de ese proceso la tasa de interés media se ubicó entre el 4 y el 3%, dos puntos por debajo de la imperante en Francia, alentando una suerte de guerra industrial entre ambos países que eventualmente los llevaría a enfrentarse militarmente. La recuperación de

20 "Dutch Wars", en *Encyclopaedia Britanica* (Londres, Encyclopaedia Britanica, 1951).

las Provincias Unidas también se vio reflejada en su interés por volver a tener un papel protagónico en el Báltico, donde Suecia había aprovechado para expandirse, enviando una flota que al mando de De Ruyter levantó el asedio de Copenhague y capturó Nyborg el 24 de noviembre de 1659.

Por su parte, habiendo sido restablecida la monarquía en Inglaterra en 1662, el nuevo rey, Carlos II, puso en marcha una política crecientemente absolutista y de expansión colonial que generó fricciones con los holandeses en la India y con los españoles en las Antillas.



La segunda guerra anglo-holandesa consolidó la economía y comercio holandés en el mundo

Durante la guerra de 1652-1654 los portugueses habían intentado expulsar a los holandeses de Brasil, motivando que en 1657 las Provincias Unidas le declarasen la guerra a Portugal, arrebatándole Ceilán y otras posesiones.

La paz de 1654 no había hecho que cesara la lucha entre las compañías de comercio, que seguían enfrentándose en aguas lejanas, donde lentamente las compañías holandesas habían logrado recuperar su predominio e imponer condiciones a los gobernantes locales en la India y en el sudeste asiático que en la práctica cerraban esos mercados a las compañías inglesas. Ante esta situación, los accionistas de estas últimas compañías, entre los cuales se encontraban varios prominentes miembros de la nobleza inglesa, presionaron a Carlos II para romper hostilidades nuevamente con las Provincias Unidas. En la India los holandeses habían eliminado todas las factorías portuguesas, excepto Goa; mientras que en América los colonos de Nueva Inglaterra lograron que finalmente, en 1664, se expulsara a los holandeses de Nueva Ámsterdam, rebautizando la zona como Nueva York. En la costa africana también se presentaban una serie de incidentes, pues tanto las factorías inglesas como holandesas buscaban controlar el tráfico de esclavos, involucrando en esa lucha a los jefes de las tribus locales. En dicho contexto, los holandeses fueron expulsados de varios puntos en África, pero a finales de 1664 una flota al mando de De Ruyter retomó los puestos perdidos

y luego cruzó el Atlántico para atacar Nueva York[21]. La guerra había empezado de esa manera y su declaratoria, llevada a cabo el 14 de marzo de 1665, no fue más que una formalidad.

La cancillería inglesa buscó el apoyo de otras potencias pero sólo el Obispo de Münster respaldó su causa e invadió las Provincias Unidas en agosto de 1665. Por su parte, las Provincias Unidas tuvieron más éxito en su búsqueda de aliados. En virtud a un acuerdo suscrito en 1662, Francia se vio obligada a enviar tropas que hicieron retroceder a las del Obispo de Münster, y a declarar la guerra a Inglaterra. Asimismo, Suecia se unió a la causa de las Provincias Unidas (febrero de 1666), al igual que el Elector de Brandenburgo. De esa manera, luego que el Obispo de Münster se viese obligado a suscribir la paz con las Provincias Unidas, Inglaterra se quedó sola en esta nueva guerra.

El alistamiento de la flota inglesa había decaído de manera sensible desde el final de la guerra anterior. Muchos de sus generales de mar habían dejado el servicio o fueron reemplazados por miembros de la nobleza, que con la restauración monárquica recuperó su posición de privilegio. A ello se sumaron otros dos factores que dificultaron las operaciones inglesas de diversa manera: la gran plaga de cólera y el gran incendio de Londres. La primera se desató en mayo de 1665 y causó la muerte de un gran número de londinenses (75.000 a 100.000 personas, casi un quinto de la población), mientras que el segundo tuvo lugar en setiembre de ese mismo año y destruyó trece mil casas y edificios (75% de la ciudad). Todo ello afectó la economía inglesa, y si bien las levas forzadas lograron mantener operativa a su flota, numerosos marineros optaron por servir en las naves de las Provincias Unidas por el mejor pago que ofrecían. Finalmente, la simpatía de muchos puritanos ingleses con los holandeses planteaba un problema adicional a la defensa inglesa.

En esta guerra se produjeron tres grandes enfrentamientos, el primero de los cuales tuvo lugar el 13 de junio de 1665, en Lowestoft, frente a Norfolk. Luego de haber incursionado en las costas holandesas (23 de abril al 7 de mayo), el Duque de York (hermano de Carlos II y su sucesor como Jacobo II) retornó a Inglaterra con un centenar de buques. Tras él fue el almirante Jacob van Wassenaer, conde de Obdam, quien había asumido el mando de las fuerzas navales de las Provincias Unidas en ausencia de De Ruyter, con similar número de buques (4.869 cañones 23.200 hombres). En el enfrentamiento ambas flotas formaron en línea de frente y entablaron prolongados duelos artilleros[22]. Al tercer cruce, algunos capitanes del centro holandés se retiraron de la formación, lo que fue aprovechado por los ingleses para cortar la línea enemiga y atacar por separado a las fuerzas de vanguardia y reta-

21 Feiling, *A History of England*..., pp. 545-546.

22 Esta táctica de combate, conocida como la línea de batalla, había sido formalizada por el Duque de York en sus instrucciones de batalla, manteniendo su vigencia por más de un siglo.

guardia. Los holandeses perdieron diecinueve buques y unos siete mil hombres, entre ellos Wassenaer; y varios capitanes fueron condenados a muerte por falta de valor frente al enemigo. La derrota holandesa pudo haber sido mucho más costosa en naves y vidas, pero Cornelius Tromp logró cubrir la retirada del grueso de la flota mediante diversas maniobras de contención.

Ese mismo año los ingleses volvieron a incursionar en el Báltico, enviando una flota al mando de Edward Montagu, conde de Sándwich. Su intento de capturar un convoy holandés en el puerto noruego de Bergen se frustró por el oportuno arribo de De Ruyter, proveniente de Terranova; pero cuando dicho convoy se hizo a la mar y fue dispersado junto con su escolta por una tormenta, Montagu pudo capturar varias naves. Pese a ello, las Provincias Unidas mantuvieron abiertas sus líneas de comunicaciones marítimas en ese mar, pudiendo así aprovisionarse tanto de hierro como de madera, tan necesarios para su esfuerzo militar.

Si bien en el Caribe los ingleses habían perdido algunas posesiones en manos francesas y Surinam en manos de los holandeses, el mayor peligro para Inglaterra era que las flotas de Francia y las Provincias Unidas actuaran juntas contra la suya. Al conocerse que ambas fuerzas planeaban reunirse en Dunkerque, Monck decidió atacar a la flota holandesa, despachando al príncipe Rupert con veinticuatro naves al sur del Canal para contener a la flota francesa. Monck estaba cometiendo un serio error estratégico, pues tanto su fuerza principal, formada por cincuenta y seis naves, como la fuerza de contención, eran más débiles que las flotas que debían enfrentar. En esas condiciones el 11 de junio de 1666 se inició la Batalla de los Cuatro Días.

Dos fragatas inglesas descubrieron a la flota holandesa fondeada cerca a Dunkerque, llevando a Monck a lanzar un sorpresivo ataque contra la retaguardia enemiga, al mando de Tromp, mientras despachaba una fragata para avisar a Rupert que se le uniera. Al verse atacados, los holandeses picaron cables y la división de Tromp pudo refugiarse en los bajos costeros, pasando Monck a atacar a De Ruyter en el centro, navegando ambas formaciones al rumbo Oeste Noroeste. El combate duró hasta caer la noche, habiendo perdido los ingleses varias naves. Al amanecer del 12 Monck volvió a lanzarse contra la formación holandesa, pero De Ruyter logró cortarle la línea y ganar el viento. En esa posición ordenó un ataque general contra la fuerza inglesa, pero Tromp no se percató de la señal y su división se adelantó y pronto se vio rodeada por las naves inglesas. Pese a que otros dos almirantes holandeses tampoco vieron su señal, De Ruyter pudo rescatar a Tromp y reorganizar su fuerza, trabándose una feroz lucha en la que cortó otras dos veces la formación inglesa. A mitad de la tarde, cuando a los ingleses sólo le quedaban veintinueve naves en condiciones de sostener el combate, se avistó una cuarta división holandesa aproximándose desde el Este. Ante esto, habiendo perdido varias naves y causado también fuertes averías a sus enemigos, Monck rompió contacto y

buscó el abrigo de las costas británicas. Al tercer día los holandeses se lanzaron contra Monck entablándose nuevamente una feroz lucha, pero en la tarde finalmente se avistó a unos veinte buques de la división de Rupert, lo que puso a los holandeses en serios aprietos, pese a lo cual lograron mantener el viento a su favor. Al amanecer del cuarto día ambas fuerzas volvieron a enfrentarse contando los ingleses con sesenta y cinco naves y los holandeses con sesenta y ocho. Maniobrando hábilmente, estos últimos forzaron a la división del príncipe Rupert a abandonar la lucha, lanzándose luego en persecución de la división de Monck, que finalmente pudo escapar en medio de una cerrada niebla. En esta batalla los ingleses perdieron diecisiete naves y unos cinco mil hombres, además de unos tres mil más que fueron tomados prisioneros. Los holandeses perdieron tres vicealmirantes, dos mil hombres y cuatro buques, pero ganaron el control de la boca del Támesis, pudiendo amenazar no sólo el comercio inglés sino planear un ataque anfibio contra el astillero de Chatam, donde la flota inglesa se reparaba.

Con ese propósito, a mediados de julio de 1666, De Ruyter se dirigió a la boca del Támesis con ochenta y ocho naves, encontrándose el día 25 cerca a North Foreland con ochenta y nueve naves inglesas al mando del príncipe Rupert. De inmediato inició su persecución, pero un cambio en la dirección del viento lo obligó a dirigirse hacia el Este, donde su vanguardia cayó en una zona de baja presión quedando prácticamente inmovilizada y sometida a un fuerte castigo por la flota inglesa. De Ruyter con el centro de su formación logró contener dicho ataque, mientras que Tromp con la división de retaguardia cortó la línea inglesa y separó a su retaguardia, con la que entabló un reñido combate que la forzó a huir hacia el Oeste. Al amanecer Tromp se encontró separado de la flota holandesa, debiendo enfrentar a los buques que había perseguido el día anterior y a la flota británica que le cortaba el paso por el Este. Con gran habilidad logró evadir esa trampa y finalmente arribó al continente, mientras que De Ruyter y el resto de la flota holandesa debieron soportar un feroz castigo durante buena parte del día, hasta que finalmente comenzó a soplar un viento del oeste que les permitió volver a adoptar una formación de batalla y romper el contacto. Si bien los holandeses perdieron sólo dos naves, sufrieron unas cinco mil bajas entre sus tripulantes, viéndose forzados a abandonar sus intenciones de bloquear el Támesis y el estrecho que separa Dover y Calais. Por su parte, los ingleses también sufrieron importantes pérdidas, lo que unido a las dificultades económicas de la corona, vinculadas a la gran plaga y luego al gran incendio, impidieron que sacaran mayor provecho de su triunfo.

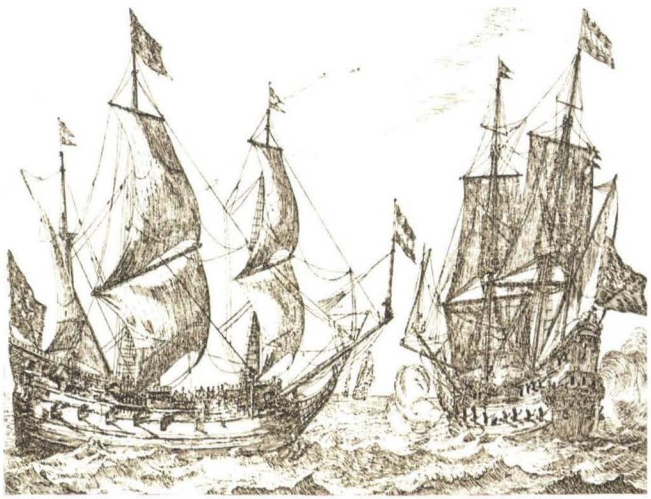
Lo único que pudieron hacer en las semanas siguientes fue una incursión al estuario del Vlie, destruyendo más de ciento sesenta buques mercantes holandeses mediante un ataque con brulotes incendiarios el 9 de agosto de 1666. El resto del año la flota inglesa permaneció prácticamente inactiva, mientras que su cancillería buscaba obtener el apoyo francés para poner fin a la guerra en condiciones ventajosas.

En marzo de 1667 se iniciaron conversaciones de paz en Breda, pero éstas fueron dilatadas por los representantes del rey Carlos con la esperanza de mejorar su situación. Ante esta situación Jan de Witt, gran pensionario de las Provincias Unidas, consideró necesario ejecutar el plan de ataque a Chatam que había intentado llevar a cabo después de la Batalla de los Cuatro Días, despachando a De Ruyter con sesenta naves para penetrar por el Támesis y luego el Medway, y atacar el referido astillero. El 6 de junio de 1667 los holandeses llegaron a la boca del Támesis y, luego de seis días de un lento avance por ese río y el Medway, atacaron y prendieron fuego el astillero de Chatam, incendiando trece buques, capturando el buque insignia inglés, el Royal Charles, y a otras naves, y forzando a Monck a hundir a una treintena de sus propias naves. Al día siguiente la fuerza holandesa se replegó a la boca del Támesis, habiendo no sólo causado la mayor derrota que jamás ha sufrido la marina inglesa en toda su historia, sino un gran pánico en Londres que llevó finalmente a la firma de la paz el 31 de julio de 1667.

Se aplicó el principio del Utti Possidetis con fecha 10 de mayo de 1667. Francia retornó las islas capturadas en el Caribe, Inglaterra se quedó con Nueva York y otras posesiones americanas, las Provincias Unidas retuvieron sus posesiones en África y se quedaron con Surinam. La soberanía inglesa se vio reducida al Canal y las Provincias Unidas adquirieron el derecho de reexportar los productos de las ciudades alemanas y belgas. Las condiciones eran duras para Inglaterra, produciendo la caída de su gobierno.

La III Guerra (1672-1674)

Atendiendo a las presiones de las compañías de navegación inglesas, el rey Carlos II perseveró en su propósito de desplazar a las Provincias Unidas como la primera potencia marítima. Las dos guerras precedentes habían sido sumamente costosas para Inglaterra y no le habían permitido alcanzar ese objetivo. El poder naval inglés no había sido suficiente para ello, por lo que debía encontrar otros mecanismos que lo complementaran, y Francia estaba dispuesta a brindárselos. En efecto, en 1667 las tropas francesas habían invadido los



En la tercera guerra anglo-holandesa Gran Bretaña tuvo que aliarse con Francia para derrotar a Holanda.

Países Bajos españoles, y al año siguiente hicieron lo mismo con el Franco Condado. Las Provincias Unidas, regidas entonces por Jan de Witt, reelecto como gran pensionario de Holanda por cuarta vez consecutiva, se sintieron amenazadas por la política expansiva de Luis XIV y buscaron frenarlo tejiendo una amplia red de alianzas, que incluyó a sus antiguos enemigos: ingleses y suecos. La intención francesa era reabrir el puerto de Amberes para liberarse así del control holandés de su comercio exterior (la mayor parte del cual se reexportaba por puertos holandeses o en naves holandesas desde puertos franceses). De esa manera, los intereses tanto de Carlos II como de Luis XIV coincidían, destruir a las Provincias Unidas como una potencia marítima. Los planes de ambos monarcas incluían un ataque francés desde el Este, para lo cual logró el apoyo de algunos principados alemanes, y un ataque naval combinado anglo-francés que permitiera abrir a la vez un segundo frente en el Oeste.

La eficiente red de espías con la que contaban las Provincias Unidas le permitió a De Witt conocer las intenciones de sus enemigos, por lo que en febrero de 1672 se planificó llevar a cabo un ataque preventivo a la flota inglesa. Se llegó a reunir setenta y cinco navíos de línea, pero los usuales problemas de coordinación entre las provincias evitaron que dicha acción se llevara a cabo. Por su parte, los ingleses también pensaron en golpear a los holandeses antes de que se declarase formalmente la guerra, atacando el 12 de marzo a un convoy holandés en el Canal Inglés, siendo rechazados por la fuerza de cobertura. Pocos días después un ejército de ciento treinta mil franceses se puso en marcha por el Rin para atacar a las Provincias Unidas, y el 6 de abril Carlos II se unió a Luis XIV en su lucha contra éstas.

El planteamiento de las Provincias Unidas difirió de las dos guerras previas, pues esta vez se encontraban no sólo en clara desventaja numérica sino que también estaban amenazadas desde tierra, siendo así que sus recursos deberían aplicarse a atender ambos frentes. Por ello, plantearon una estrategia marítima defensiva-ofensiva, sacando provecho de sus peligrosas costas para proteger a sus fuerzas y hacerlas atacar en el momento más oportuno. El pequeño ejército de las Provincias Unidas, puesto al mando de Guillermo III de Orange en febrero de 1672, tendría bajo su responsabilidad la difícil tarea de defender las villas y ciudades de las siete provincias.

Los ingleses, por su parte, comprendían que tenían una magnífica oportunidad para golpear a sus principales rivales marítimos de modo que dejaran de constituir una amenaza a sus intereses. Debían hostilizarlos agresivamente, contribuyendo así al esfuerzo principal de la guerra que estaría cargo de las fuerzas terrestres. Sin embargo, la marina inglesa había perdido a su principal almirante, George Monck, siendo sustituido en el mando de la flota por el Duque de York y el príncipe Rupert; además, varios de los experimentados jefes navales que habían participado en las dos guerras previas habían sido reemplazados por jóvenes de la nobleza.

Por otro lado, la eficiencia de la flota inglesa también se vio afectada por los menores fondos que le fueron asignados por el Parlamento.

Mientras las fuerzas francesas avanzaban por el bajo Rin, el 7 de junio de 1672 De Ruyter atacó a la flota anglofrancesa que al mando del Duque de York se encontraba fondeada en Southwold o Solebay, a ochenta millas al norte del Támesis. La maniobra de De Ruyter le permitió colocarse entre los ingleses y los franceses, atacando a los primeros y conteniendo a los segundos. El combate fue favorable a los holandeses, lo que debilitó sensiblemente la capacidad de apoyo de las flotas aliadas a las operaciones terrestres.

Menos de una semana más tarde, las tropas francesas penetraron en la provincia de Overijssel, avanzando luego sobre Drenthe y Gelderland. Considerando que la situación era muy peligrosa para la supervivencia de la república, el 14 de junio de 1672 los Estados Generales acordaron iniciar negociaciones de paz. Si bien consideraba que dichas negociaciones no llegarían a buen término, Jan De Witt contaba con que servirían para generar divisiones entre franceses e ingleses. No le faltó razón, pues tanto Carlos II como Luis XIV se detestaban mutuamente, y lo único que los había unido era su deseo de humillar a las Provincias Unidas.

Mientras esas negociaciones tuvieron lugar, la provincia de Holanda fue inundada para detener el avance francés, al menos hasta el invierno. Los ánimos en Ámsterdam estaban crecientemente caldeados y muchos de sus ciudadanos se encontraban descontentos por la forma como el partido republicano, liderado por los hermanos Jan y Cornelio de Witt, habían conducido las cosas públicas. De ello tomaron ventaja los partidarios de la casa de Orange y pronto estalló una revolución que llevó a Guillermo III de Orange a liderar los destinos de las Provincias Unidas. Nombrado estatúder de Holanda el 4 de julio y de Zeelandia el día 16, Guillermo III no pudo evitar que los hermanos De Witt y otros jefes del partido republicano fuesen asesinados por una turba. Contribuyeron a exacerbar los ánimos las exageradas condiciones exigidas por los franceses, que obviamente fueron rechazadas.

Los franceses no pudieron hacer mayores progresos durante el resto del año ni en los primeros meses de 1673, por lo que el esfuerzo principal se concentró en el teatro marítimo, donde la flota anglofrancesa debía bloquear las provincias marítimas y, de ser posible, desembarcar una fuerza expedicionaria. Ese objetivo estratégico sería frustrado por De Ruyter a través de tres enfrentamientos, los dos primeros frente a Schöneveldt, el 7 y el 14 de junio, y un tercero en Texel, el 21 de agosto. En los tres casos la iniciativa estuvo en manos del almirante holandés, quien tras llevar a cabo ataques sorpresivos sobre las fuerzas inglesas logró retirarse con éxito a la protección de sus costas. El Príncipe Rupert, al mando de la flota combinada, no estuvo a la altura de su rival, sufriendo la pérdida de varias naves a pesar de contar con una fuerza superior en número. Estos resultados, unidos a la pérdida de Nueva York, Santa Helena y otras

posesiones[23], así como más de quinientos cincuenta buques mercantes capturados por corsarios de las Provincias Unidas, llevaron al Parlamento inglés a demandar a su soberano llegar a un acuerdo de paz. Carlos II, que tampoco deseaba que Francia ocupara los Países Bajos españoles, entabló negociaciones convencido de que Luis XIV perseveraría en su lucha contra las Provincias Unidas, agotándolas económicamente, lo que a su vez le permitiría a Inglaterra apoderarse de la mayor parte del tráfico marítimo. De esa manera, el 9 de febrero de 1674 Inglaterra y las Provincias Unidas suscribieron el Tratado de Westminster, dando fin a su tercera guerra en menos de un cuarto de siglo. En dicho acuerdo, las Provincias Unidas reconocían la supremacía de la bandera inglesa desde cabo Finisterre, en España, hasta Noruega.

Mientras tanto, en agosto de 1673 Guillermo de Orange había logrado formar una alianza con España, Lorena y el emperador del Sacro Imperio, tomando la iniciativa en la campaña terrestre. Ante esto, las tropas francesas se vieron obligadas a desalojar las provincias ocupadas y a sostener una larga lucha que sólo concluyó en 1677. Tal como había previsto Carlos II, esta prolongada guerra debilitó de manera sensible la economía de las Provincias Unidas, que si bien mantuvieron una posición importante en el comercio europeo hasta principios del siglo XVIII, ya no fueron una amenaza a los intereses ingleses, que se beneficiaron de esta situación.

Conclusiones

La búsqueda del control del comercio europeo llevó a una pujante Inglaterra a enfrentarse a las Provincias Unidas en tres prolongadas guerras, que concluyeron con la destrucción del control casi absoluto que estos últimos ejercían sobre el transporte marítimo. Para ambos era de interés vital dicho control, y es por ello que sus respectivos líderes políticos y navales, así como sus respectivos pueblos, estuvieron dispuestos a luchar de una manera tan enconada y perseverante.

Si bien el complejo sistema político imperante en las Provincias Unidas atentó muchas veces contra la efectividad de sus decisiones militares, tal como la democracia ateniense lo hiciera durante la Guerra del Peloponeso, contribuyó a darle un sólido respaldo al esfuerzo que demandaron las referidas guerras. En el caso inglés, primero con el gobierno del Commonwealth y luego con la restablecida monarquía, la población también se mantuvo cohesionada en torno a la búsqueda de la primacía marítima.

Ambos contendientes pugnaron de manera pertinaz por obtener el control del mar, empeñándose en sucesivos enfrentamientos, muy pocos de los cuales pueden ser considerados batallas decisivas. Esta

23 Pritchard, James, "The Franco-Dutch War in the West Indies, 1672-1678: An Early 'Lesson' in Imperial Defense", William M. McBride, editor, *New Interpretations in Naval History* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998), pp. 3-22.

curiosa situación llevó a que dicho control se encontrase en una permanente y muy agresiva disputa, lo que unido a la intervención francesa terminó por dañar de manera sensible la economía de las Provincias Unidas, demasiado dependiente del comercio marítimo. Esta forma de conducir la guerra, que bien podría llamarse de desgaste, resultaría difícil de ser aplicada hoy en día, pero aun así deja en claro que la decisión final de este tipo de esfuerzos militares se alcanza finalmente cuando se ejerce una presión que llega a ser inaceptable para la población, afectando su voluntad de lucha. Y esto, por lo general, se alcanza con fuerzas terrestres. Así lo comprendieron ambos contendientes, surgiendo en ese contexto tropas especializadas para conducir operaciones anfibias.

Estas tres guerras marcaron, asimismo, el nacimiento de la táctica naval que habría de imperar durante el resto del periodo de la vela, la que si bien tenía algunas ventajas en cuanto a la acumulación de poder de fuego, recortaba en exceso la deseable libertad de acción que se debe otorgar a los mandos subordinados.

De una manera u otra, esta disputa por controlar el comercio marítimo se replicaría en menor escala en el Pacífico Sudamericano entre el Callao y Valparaíso, a partir de 1810, dando origen a varios conflictos, entre ellos la Reconquista de Chile, y las guerras de la Confederación y del Pacífico.

Hacia una alianza político-militar sudamericana que busque la integración

Contralmirante (r)
Jorge Luis P. Díaz Nieri

A. Introducción

1° Este trabajo fue presentado por mí ante el Centro Hemisférico de Estudios de Defensa – CHDS de la Universidad Nacional de Defensa de EE.UU. y seleccionado para participar en el "Seminario Avanzado de Políticas de Seguridad y Defensa: Retos Tradicionales y Emergentes en el Sector Defensa" desarrollado en Atlanta – EE.UU. del 21 al 24 Abril del 2008 con participación de más de 80 personas representantes de los países sudamericanos.

2° Se basa en conceptos interiorizados durante el curso avanzado seguido en el CHDS sobre "Operaciones Internacionales y de Estabilidad – StabOps, 2007" y en la consideración hallada por el autor dentro del marco de un posible acuerdo o alianza regional político – militar de América del Sur que facilite su integración política, económica y militar.

3° Encuentro los siguientes aspectos específicos relativos a áreas del sector Defensa donde esta propuesta tendría mayor impacto sobre las Fuerzas Armadas de Sudamérica:

a) Planeamiento de Defensa: Función en crisis humanitarias, gobernabilidad y sus misiones; nuevas misiones, planeamientos a largo plazo y presupuestos, flexibilidad versus estabilidad; Fuerzas de Paz, control de áreas geográficas y otras posibilidades para promover la seguridad internacional;
b) Relación democracia - sector defensa y seguridad: Control y supervisión para evaluar las políticas del sector y las propias relaciones sector Defensa – Legislativo;
c) Desafíos a la cooperación internacional como función del Ministerio de Defensa.

4° El marco teórico desde donde se efectúa el análisis es, en primera instan-

cia, mis *papers* presentados durante el desarrollo del curso "StabOps" 2007 sobre las lecturas siguientes:

a) Recursos de Operaciones de Estabilidad y de Reconstrucción: Pasado, Presente y Futuro, Shanon A. Brown (Washington, DC: Dwight D. Eisenhower National Security Series Symposium, March 23, 2006)
b) Frye, Alton. Intervención Humanitaria: Una Doctrina Viable, Washington, DC: Brookings, 2000
c) Proyectos de Desafíos, Desafíos de las Operaciones de Paz: En el Siglo XXI – Conclusión del Informe 1997-2002,
d) "La Responsabilidad de Proteger: Investigación, Bibliografía, Historia (Otawa, Canadá, Centro de Investigación de Desarrollo internacional, 2001).

5° A quien encuentre motivación sobre el tema, le agradeceré presentar sus propios conceptos que puedan reforzar y/o mejorar lo expuesto o simplemente exponer su desacuerdo.

B. Argumentos e Hipótesis de Trabajo:

1° La propuesta se basa en la convergencia de dos conceptos ya históricos:

a. Los países sudamericanos, en genera, en forma individual realizan Operaciones Internacionales y de Estabilidad con impacto en la seguridad internacional, estas operaciones podrían ejecutarse como una decisión conjunta y combinada con un mando unificado dentro del marco de un acuerdo o alianza regional.
b. Una alianza regional como organización puede lograr el fortalecimiento de la integración política, económica y militar de una región.

2° Para desarrollar este argumento, se consideran los siguientes supuestos válidos para el ámbito regional sudamericano:

- Es deseable para los intereses de cada país la integración política, económica y militar.
- Es deseable que sus respectivos sectores de defensa participen como uno de los pilares de esta integración.
- Es deseable encontrar la forma de integrar los sectores defensa bajo un solo comando que podría tener como misión las Operaciones Internacionales y de Estabilidad conjuntas y combinadas como una intervención multilateral con una Política Regional de Defensa.
- El participar en Operaciones Internacionales y de Estabilidad conjuntas y combinadas bajo un comando unificado permanente tienen impacto sobre los problemas críticos en el Planeamiento de Defensa, de la Democracia y el Sector Defensa - Seguridad y de los Desafíos para la Cooperación.
- El comando unificado permanente sería una demostración de confianzas recíprocas que permitirá encontrar objetivos nacionales comunes bajo estas consideraciones.

3° Hipótesis de Trabajo: "*Las Operaciones Internacionales y de Estabilidad con un mando unificado en el marco sudamericano de una alianza político – militar son un mecanismo adicional que facilitaría la integración regional*"

C. Análisis

El análisis se efectúa sobre los tres siguientes aspectos.

I Es necesario partir de un concepto aceptable sobre Alianza Regional, considerando la evolución de la organización político-militar y su influencia en el fortalecimiento de la integración regional, dentro de la realidad sudamericana.

II Se requiere que dentro del concepto de Operaciones Internacionales y de Estabilidad se establezca un marco de referencia para el ámbito sudamericano con relación a la ONU.

III El marco de referencia de aplicación en el ámbito sudamericano sobre intervención humanitaria, debe complementarse considerando los cambios en los conceptos sobre seguridad internacional y sobre el apoyo político a las intervenciones multilaterales que deberían estar presentes en una Política Regional sobre estas Operaciones.

Análisis:

I Es necesario partir de un concepto aceptable sobre Alianza Regional, considerando la evolución de la organización político-militar y su influencia en el fortalecimiento de la integración regional, dentro de la realidad sudamericana.

1° Una alianza regional es un vínculo establecido entre estados que tienen intereses comunes en una determinada área geográfica. Su función tradicional era de orden militar, con el objetivo de garantizar la seguridad de sus países miembros frente a potenciales agresores. Los miembros unidos por un tratado se garantizan asistencia mutua en caso de invasión del territorio de uno de ellos por una potencia extranjera. Este concepto evoluciona al adquirir la relación económica tanta importancia como un vínculo estratégico, la evolución va desde un carácter defensivo en el marco de una estrategia de disuasión regional hasta la integración política y económica de sus miembros.

2° El crear una organización político-militar común entre países se estructura desde la dificultad en guerra para establecer un mando único en combate, por lo que esta estructura requiere que un mando único se establezca en tiempo de paz. Casos:

- Organización del Tratado del Atlántico Norte OTAN, 1949: Alianza político - militar entre diversos países de Europa Occidental y EE.UU., con un Consejo permanente. Es una defensa común con el acercamiento de las respectivas políticas exteriores. Su objetivo es "salvaguardar la paz y la seguridad" en el Atlántico Norte y en adición "desarrollar la estabilidad y el bienestar" en la zona.
- Pacto de Varsovia, 1955: Alianza político - militar con mando unificado, para la defensa recíproca entre países comunistas de Europa Oriental, siendo un instrumento político para asegurar el dominio de la URSS sobre el bloque comunista. Se disuelve el 1 Julio 1991 con la caída de los regímenes comunistas y se rompen los lazos de dependencia mutua.

- Organización de Estados Americanos OEA, 1948; Organización del Tratado del Sureste Asiático SEATO, 1954; Liga Árabe, 1945 y Organización para la Unidad Africana (OUA), 1963; responden al contexto internacional de la Guerra Fría y a la urgente política de países en vías de desarrollo para reforzar la cohesión política en su ámbito regional. El grado de integración es variable, pero, los miembros de estas organizaciones, excepto la OUA, desde 1950 estaban unidos por un pacto de asistencia mutua o defensa común, pese a no contar con fuerzas permanentes. La OUA se basa sólo en un principio unificador: la inviolabilidad de fronteras heredadas del periodo colonial.

3° Su influencia sobre el fortalecimiento de la integración nace con dos tendencias dentro de la cooperación económica como garantía de estabilidad y de seguridad. 1ro Alianzas con el fin de garantizar la seguridad colectiva de sus miembros en busca de la unión económica. 2do Alianzas sobre la base de la cooperación económica, que tienden a la integración política-militar. En el ámbito panamericano, JF Kennedy en 1961, intenta darle un contenido económico al crear la Alianza para el Progreso. Al respecto, en el marco de la OEA no se logra una real cooperación económico – social, pero evoluciona desde múltiples uniones con dimensión restringida: Mercosur, Mercado Común Centroamericano MCCA, Comunidad Andina, Comunidad del Caribe, o más amplias como la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, UNASUR.

II Se requiere que dentro del concepto de Operaciones Internacionales y de Estabilidad se establezca un marco de referencia para el ámbito sudamericano con relación a la ONU.

1° El apoyo político a las intervenciones multilaterales se caracteriza porque un propósito central de política exterior es persuadir a otros estados, amigos o no, a promulgar cambios de conducta consistentes con objetivos comunes de política exterior, en particular, frente a intervenciones multilaterales, donde el Consejo de Seguridad de la ONU, según el capítulo VII de la Carta de NNUU, es el único organismo con capacidad de aplicar acciones coactivas, desde sanciones económicas a medidas militares, en casos establecidos de agresión o violación de la paz.

2° La mayoría de países sudamericanos han realizado o realizan operaciones de paz con diversas motivaciones. Al respecto, tenemos que las Operaciones Internacionales y de Estabilidad:

- Son operaciones de intervención de carácter internacional requeridas para estabilizar o resolver conflictos internos y/o interestatales en estados débiles o fallidos con la finalidad de lograr una paz estable, administrar justicia entre las poblaciones afectadas, institucionalizar la democracia y alcanzar condiciones favorables para el desarrollo socioeconómico sostenido. Las situaciones de crisis que las justifican son desastres con poblaciones damnificadas cuya magnitud supera la capacidad de un estado; genocidio, limpieza étnica y abuso masivo

contra los derechos humanos cometidos por un estado o por las partes en conflicto; el uso de una región como base por organizaciones terroristas o del crimen internacional; acciones de actores internacionales como la ONU u organismos regionales, para facilitar y convalidar soluciones negociadas entre partes en disputa o misiones de resolución de conflictos o de estabilización.

- Su impacto en la seguridad internacional se presenta cuando en situaciones de ausencia de un gobierno institucionalizado (sea estado débil o fallido), un desastre natural de gran magnitud, conflictos interestatales o internos, presencia de organizaciones terroristas o del crimen internacional impactan en un ámbito nacional con vulnerabilidades que afectan a su entorno regional. De no tomarse la decisión de actuar oportunamente y en la exacta medida se corre el riesgo de que una de las situaciones citadas pueda agravarse y se cometan graves injusticias con las poblaciones afectadas, perderse las condiciones democráticas y las mejores condiciones para un desarrollo socioeconómico con implicancias políticas y de carácter operacional, unilateral y multilateral en la región de influencia.

3° La Intervención es una forma de acción de otros estados sobre un estado-objetivo por su conducta exterior o interior (inconductas), con o sin su consentimiento, que desafía el principio de su soberanía. Es un concepto que implica carácter, por el uso fuerte o no de medidas políticas, económicas y militares adoptadas. Su significado se deriva del contexto donde ocurre y del propósito para el que se invoca. Se aplica, legítima o ilegítima, para preservar los intereses vitales de un estado percibido en riesgo. Las acciones se basan en una demanda genuina o con el consentimiento inhábil de un estado-objetivo, para ser legítima el gobierno de un estado soberano debe dar libremente su consentimiento. Sin embargo, la intervención puede darse como una real intromisión o sin consentimiento. Hay muchas intervenciones que se han justificado por motivos de grave sufrimiento humanitario.

4° Marco de referencia para su aplicación en el ámbito sudamericano: Para establecerlo se podría considerar la experiencia de Kofi Annan como Secretario General de la ONU sobre las Operaciones de Paz de NNUU durante su gestión y en base al informe elaborado por un grupo de expertos profesionales presidido por Lakhdar Brahimi sobre las deficiencias del sistema. K. Annan decide realizar cambios necesarios en cuestiones de política, estrategia y aspectos operacionales e institucionales para que las iniciativas preventivas reduzcan y/o eviten situaciones de conflicto. Esta experiencia para su aplicación en el marco regional sudamericano consideraría:

a) Un Estado miembro debe tener la voluntad de dar apoyo político, financiero y operacional a la misión para convencer como fuerza de paz.
b) Dentro de la organización, se deben unificar criterios sobre dirección estratégica, toma de decisiones, planificación, despliegue rápido, apoyo opera-

cional y uso de tecnología moderna de la información.

c) Un aspecto crítico son las tensiones entre intervención y soberanía, en particular cuando se usan fuerzas armadas. Considerar que la Soberanía es un obstáculo (no el único) para tomar acciones sobre derechos humanos o crisis humanitarias, por cuanto, la forma en que los estados definen su interés nacional y el concepto de la "libre determinación de los pueblos" pueden considerarse contrarios a los fines de la intervención. Las partes en conflicto pueden estimar que la intervención es parcializada o no es legítima, al no haber podido alcanzar sus propios objetivos o intentos de reivindicación antes de la intervención; incluso la opinión pública internacional tiene gran influencia.

d) La Carta Constitucional de la ONU indica que "la fuerza armada no se usará, excepto en el interés común", de lo que se induce 5 preguntas aún 50 años después: ¿qué es interés común?, ¿quién lo define?, ¿quién lo defiende?, ¿bajo la autoridad de quién? y ¿qué es intervención? Sería conveniente tener presente estos conceptos sobre los aspectos de intervención para resolver futuros conflictos considerándolos en una Política Regional de Intervención, como son:

- Soberanía. No es el único obstáculo para una acción eficaz en derechos humanos o crisis humanitaria.
- Definir intervención ampliamente, incluir acciones de las más pacíficas a las más coercitivas.
- Es de gran relevancia cómo los estados definen su interés nacional ante una crisis.
- Al requerirse una intervención de gran magnitud, asegurarse de tener la capacidad de afrontar este desafío.
- Al concluir un conflicto, lo más importante es que el compromiso por la paz sea tan sólido como el compromiso inicial por la guerra.

III El marco de referencia de aplicación en el ámbito sudamericano sobre intervención humanitaria, debe complementarse considerando los cambios en los conceptos sobre seguridad internacional y sobre el apoyo político a las intervenciones multilaterales que deberían estar presentes en una Política Regional sobre estas Operaciones.

1° La Intervención Humanitaria, término académico y político, se invoca por el sufrimiento humano y la necesidad de dar ayuda humanitaria a poblaciones afectadas; son relevantes el apoyo público y político detrás del uso de la fuerza militar para apoyar los objetivos humanitarios. La definición "humanitaria" justifica una intervención contra la amenaza u ocurrencia grave que afecta la vida (genocidio), migraciones forzadas masivas, grandes abusos contra los derechos humanos. Se invoca contra el abuso de un estado (de su soberanía) por trato brutal y cruel en su jurisdicción, contra nacionales y no nacionales.

2° Los principales problemas a enfrentar ante una intervención por una alianza regional serían:

- La legitimidad. La expresión real del consentimiento del estado intervenido es una línea de división muy crítica, legal y conceptual.
- Usar fuerzas armadas contra otro estado sin su consentimiento, es una intervención así sea humanitaria, como también lo son las medidas no militares, sanciones políticas y económicas, embargo de armas, persecución delictiva internacional.
- La opinión pública, nacional e internacional critica que la justificación humanitaria puedan ser un pretexto para intervenir. Los motivos podrían ser intereses estratégicos, económicos o políticos.
- Los estados intervinientes como garantes del orden internacional y seguridad, son custodios de moralidad y de conciencia humana. El abuso o mal uso de esta capacidad afectan la credibilidad de la gestión.
- Las distintas motivaciones e intereses de cada estado para participar en intervenciones unilaterales o multilaterales condicionan el éxito de la gestión.
- Las dudas y/o falta de decisión política que se presentan para participar en intervenciones humanitarias frente a los conceptos actuales de seguridad con enfoque humanista.

3° La Seguridad Internacional está cambiando. Las consideraciones militares de seguridad tenían prioridad sobre consideraciones no militares, hoy ese concepto se está reformulando para incluir consideraciones sobre problemas de medio ambiente, demografía (crecimiento de población, urbanización, migración), insurrecciones internas, obstáculos al desarrollo socioeconómico. La seguridad humana tiene dos aspectos enfocados a la humanidad: 1ro, seguridad ante amenazas crónicas (hambre, enfermedad y represión) y 2do, protección de las rupturas súbitas y perjudiciales de los modelos de vida diaria. El concepto de seguridad debe cambiar urgentemente frente a los condicionantes de globalización y terrorismo. Sobre este tema, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD:

- Describe en un Informe de 1994 nuevas dimensiones de seguridad humana, no como una preocupación por las armas, sino por la vida humana y su dignidad. Para la mayoría de personas que buscan seguridad día a día, la seguridad es la protección contra amenazas de enfermedad, hambre, desempleo, crimen, conflicto social, represión política y riesgos medioambientales.
- Declara que la seguridad humana revolucionará la sociedad del siglo XXI, identifica 4 características esenciales: universalidad de la preocupación sobre la seguridad humana de toda persona; interdependencia de sus componentes; beneficios de prevención temprana en vez de ser reactiva; es la naturaleza de la persona centrada en el concepto de seguridad humana.
  a) Impacto de la globalización. El contexto de seguridad cambia ante los desafíos de la globalización en sus aspectos político, económico, social y medioambiental; adquiere una velocidad mayor. Como resultado de la nueva situación, se percibe que Europa mantiene el estímulo

al desarrollo de cooperación social y económica no militar. Ofrece la oportunidad de desarrollar una Europa unida por procesos socioeconómicos y políticos a mediante una nueva entidad política que supera lo interestatal y el intraestado. El efecto deseado es una comunidad de seguridad de estados entre los que la guerra sea imposible y que pueda concentrarse en el bienestar y la seguridad humana.

b) Impacto del terrorismo,

- Realidad tangible, lo sucedido en EE.UU. y España son el mejor ejemplo. Más allá de las consecuencias, en particular sobre las vidas humanas, la gran reflexión son los problemas y diferencias Norte – Sur. Este es un gran desafío para los gobiernos y agencias de apoyo internacionales de ayuda humanitaria y de los esfuerzos para construir una nación. Hay gran responsabilidad para contribuir generosa y reflexivamente con los países pobres del Sur. Las operaciones de paz con diversidad de ayuda al desarrollo, son una forma de asumir esta responsabilidad.
- Existen modernos riesgos a las Intervenciones que podrían ocasionar su fracaso al no lograr el consenso de los estados miembros, su apoyo político, financiero y operacional en la ONU por temor al posible uso de modernas armas de destrucción masiva; al accionar de organizaciones terroristas, del crimen internacional o de intereses particulares contrarios a los fines de la intervención; incluso cuando no se define el alcance de la intervención o dónde, cuándo, cómo y quiénes intervienen; si el concepto de legitimidad está de por medio, sea considerada legítima la causa de una de las partes en conflicto o se considere no legítima la intervención.

4° Se debe considerar que la decisión de un país para participar en intervenciones humanitarias multilaterales se condiciona por su propia motivación. En Latinoamérica, por razones históricas, se es cauto sobre apoyos o esfuerzos identificados de "intervención". La duda se está aliviando en algunas partes de la región como en la propia OEA, Argentina, Perú. Consideremos las siguientes motivaciones:

a) Proximidad geográfica: un estado tiene razones para justificar una intervención internacional, doméstica o mezcla de ambas; con o sin consentimiento de ONU; porque:
   - El rol de las condiciones económicas, políticas y sociales es esencial. Lo que pueda poner en peligro a sus nacionales por la mayor seguridad significante; las consecuencias por refugiados, rupturas políticas y económicas no deseadas; la influencia de los medios de comunicación; etc.
   - La capacidad de proyectar poder militar fuera de su frontera es una opción para intervenir con mayor facilidad, realizarlas en un país cercano o como parte del apoyo en una intervención multilateral

de la ONU, de un cuerpo regional o de un poder mayor. Las grandes intervenciones son lideradas por un poder regional y sólo las grandes potencias tienen capacidad de operar fuera de sus fronteras individualmente.

b) Cultura política. De reciente evolución para participar en estas operaciones o por intervenciones humanitarias. Un estado o una intervención multilateral humanitaria se vincula a la historia, público y élite en relación a cómo está posicionado un país internacionalmente. Para asegurar la responsabilidad democrática al usar fuerzas militares en operaciones internacionalmente aceptadas, hay la tendencia para que los países democráticos involucren a sus parlamentos en tomar decisiones. Pese a que el Consejo de Seguridad de la ONU da legitimidad internacional y doméstica, no asegura la responsabilidad democrática dentro de los países.

c) Intereses Nacionales. Si los intereses significantes no están comprometidos, los países dudarán en comprometer su fuerza militar. Se debe admitir que si los propios intereses no están involucrados y no son entendibles por la ciudadanía, la atención nacional será pobre y sin interés nacional, la atención de su Congreso por operaciones en el extranjero será menor. Podemos considerar que:

- La solidaridad en agrupaciones regionales y alianzas militares influye en la toma de decisiones: Si la OEA, CAN, MERCOSUR, Grupo de Río, Movimiento NOAL o algún acuerdo regional están dispuestos a una intervención, sus países integrantes podrían tomar su propia decisión.
- Las expectativas internacionales y la propia imagen del país influyen en este tipo de decisión.

5° Bajo estas consideraciones se podría considerar posible la intervención bajo dos criterios básicos:

a. Capacidad para prevenir el ataque o reanudación de la guerra, limitar la muerte y destrucción por fatalidades violentas en su área de despliegue. Asumir ser una barrera entre los antagonistas como un compromiso directo y de confianza entre ambos, de que un ataque no es inminente.
b. Capacidad o rol en la solución del conflicto. La operación ideal es la que previene o detiene el combate en el breve despliegue de una misión, mientras las partes alcanzan un acuerdo y ya no se requiere la intervención.

Conclusiones

1° El análisis realizado permite afirmar que sí es posible que "las Operaciones Internacionales y de Estabilidad con un mando unificado en el marco sudamericano de una alianza político – militar sean un mecanismo adicional que facilitaría la integración regional"

2° Consideraciones adicionales:

a. Un mando unificado sería uno de los instrumentos que permitiría facilitar una América del Sur unida sobre la cooperación militar como una de las ba-

ses para lograr su integración política, económica y militar.

b. Las operaciones conjuntas y combinadas de este tipo permitirían estandarizar, entre otros:
   - El tener una Política Regional conjunta.
   - El Planeamiento de Defensa en función a crisis humanitarias y sus misiones; evaluar nuevas misiones, planeamientos a largo plazo y presupuestos, equilibrar flexibilidad y estabilidad; establecer fuerzas de Paz y controlar áreas geográficas para promover la seguridad internacional;
   - Enriquecería la relación democracia - sector defensa y la seguridad nacional y regional en el control y supervisión para evaluar las políticas del sector y las propias relaciones con el sector de defensa con sus respectivos legislativos;
   - La cooperación internacional se fortalecería integrándola como parte de las funciones del Ministerio de Defensa.

Preguntas de reflexión final

¿Es este hoy un tema vigente, sobre todo en el ámbito sudamericano? ¿Cuáles son las enseñanzas principales o modelos de la OTAN y la Unión Europea? ¿Es Haití un compromiso de toda la humanidad y, en particular, del Hemisferio Occidental?

La captación: un proceso fundamental para el futuro de la Marina

Capitán de Fragata
Juan Carlos Llosa Pazos

"En adición a la educación formal que un joven oficial recibe en la Escuela Naval, este debería de cuando en cuando volver a leer parte de sus libros y publicaciones profesionales para refrescar sus conocimientos técnicos; así como también debería leer artículos y libros sobre los nuevos desarrollos de la profesión naval en general. En el estado en que se encuentra la ciencia existen muchas lecturas profesionales, la mayoría de las cuales son de fascinante interés".

Almirante Thomas Kinkaid de la Armada de los EE.UU. *

Los nuevos desafíos que ya esta imponiendo el siglo XXI, en cuanto a la seguridad y a la defensa del estado, obliga en el ámbito naval en particular, no solamente a adaptar o innovar tácticas y tecnologías como necesaria consecuencia de una estrategia naval acorde a la llamada era del conocimiento, sino a la revisión de ciertos paradigmas de nuestra cultura organizacional. Y tal vez uno de ellos corresponda a la forma institucional de interactuar con la ciudadanía, considerando que es necesario que el prestigio ganado por generaciones –bastante afectado sin duda en la década anterior– recobre sus mejores bríos. Esto no ocurrirá exclusivamente apelando al virtuoso nombre de Grau, a la gloria de Angamos o a las regalías de un pasado glorioso, cada vez más lejano en tiempo y circunstancia, y a las reconocidas capacidades de una institución tradicionalmente silente, a veces lejana. Como escribiera hace algunos años el Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, tal vez seamos nosotros mismos, los marinos, culpables de las cosas que nos pueden ocurrir. Y es que la discreción, el perfil bajo, el hacer las cosas sin bulla, el

* Comandante de la Séptima Flota y de las Fuerzas Navales aliadas en el área del Pacifico sudeste de noviembre de 1943 hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.

concepto del deber cumplido con lo que se pone punto final al objetivo, hayan resultado al fin y al cabo de poca rentabilidad en lo que respecta a la difusión. Esto tal vez se convirtió en una vulnerabilidad[1].

Hoy la idea del concepto del deber cumplido ya no es suficiente. El mundo ha cambiado. El ciudadano, en particular el contribuyente, exige estar cada vez más informado de en qué y cómo se gasta su contribución al fisco, y aunque en nuestro país esa condición es aún muy limitada, vamos camino a ampliarla considerablemente. Entonces toca ir más allá. Hay una nueva historia por construir.

En un artículo recientemente publicado en la *Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*[2] me ocupé de la comunicación estratégica o comunicación corporativa como se le suele llamar en el mundo empresarial, que es definida como todo aquello que transmite formal o informalmente la empresa, voluntaria o involuntariamente, en cada uno de sus departamentos, donde todos sus miembros son responsables de que ella agregue valor a las organizaciones en la búsqueda de sus objetivos[3]. Esta idea se materializa en la concepción de un plan estratégico que alcance a todos los niveles de la entidad directa o indirectamente.

Esa herramienta debería ser aprovechada por nuestra institución con un solo objetivo general: cuidar el prestigio de la Marina de Guerra del Perú. En este artículo anoto algunas ideas respecto al proceso de captación, la que entiendo como uno de los aspectos principales a ser estudiados y analizados *in extenso* para el diseño de un plan de comunicación estratégica.

En primer lugar cabría preguntarse si la institución debería invertir recursos humanos y materiales en un plan de comunicaciones estratégica donde los esfuerzos se orienten a cuidar la imagen de la institución, vigorizando el buen prestigio ganado. La respuesta se puede dar de esta manera: toda organización requiere cada cierto tiempo cuestionarse a sí misma, echarse una mirada interior y preguntarse cómo es percibida en ese momento la imagen positiva que estuvo acostumbrada a proyectar durante décadas, pero que quizás, en las circunstancias que atraviesa su entorno, son muy distintas a la de los tiempos de sus mejores luces. He ahí la justificación fundamental. A diferencia de una empresa en la economía liberal que vivimos, las entidades públicas no están sujetas a los vaivenes del mercado, no obstante su utilidad puede ser cuestionada por la opinión publica, en particular cuando se cae en la monotonía que conduce a la intrascendencia –el mayor de los peligros– ante una ciudadanía cada vez más informada y más exigente, que no esta recibiendo mensajes adecuados de aquella, mensajes destinados a recordar la utilidad

1 Casaretto Alvarado, Fernando, "Marinos: esfuerzo centenario y auspicioso", *El Comercio*, 7 de enero del 2001.

2 Llosa Pazos, Juan Carlos. "Comunicación Estratégica y fomento de la cultura de defensa", *en Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*, Nº 3 junio 2008.

3 Pizzolante Negrón, Italo, *El poder de la comunicación estratégica*, Bogotá, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2004.

y vital trascendencia que la entidad tiene para la vida de la Nación, en beneficio de los ciudadanos en forma individual y colectiva. Esto incluso tiene su repercusión interna. Cualquier miembro de la entidad pública puede preguntarse ¿para qué existimos si nadie nos considera necesarios?

Esta no es una propuesta nueva. Con bastante anterioridad a este articulo, el contralmirante Cristóbal Miletich propuso, en un interesante trabajo sobre la imagen de la institución, hacer pública la labor que cumple la Marina en provecho del país, información que debía ser masiva y permanente, además de colaborar con el estado o con las empresas privadas en actividades en la que tenemos ventajas competitivas, y diseñar un plan de promoción y publicidad permanente de la institución[4].

La superficie del mar fue por siglos vista como un espacio misterioso, de innumerables peligros, de viajes interminables, que infundía temor en quienes se desplazaban por él. Hoy las rutas marítimas del planeta son dominadas por el hombre, y aunque ya no se le tiene pavor como en el medioevo, se le respeta, y se le surca con prudencia. Han sido los marinos desde la antigüedad los grandes domadores de este gigante, deslizándose desde entonces a bordo de diversas embarcaciones para comunicar pueblos, para guerrear, para comerciar. Con la llegada de la modernidad el oficio de marinero se convirtió en profesión, mercante y naval, siendo esta ultima destina a la defensa nacional. Caído el *ancien régime* en occidente, la profesión naval dejó de servir en exclusiva al monarca para convertirse en patrimonio de la nación instituida en el pueblo, es decir, en la emergente sociedad contemporánea de ciudadanos libres, en cuya evolución los aspectos de seguridad no le serian ajenos al estado liberal, el hijo favorito de la revolución francesa. Desde entonces el marino de guerra se debe a la Patria, y hoy, como en tiempos de los buques a vapor de Robert Fulton, continúa entusiasta a la van-



En la actualidad las instituciones públicas deben mantener comunicación continua y veraz con la opinión pública a través de los medios de prensa si esperan que su labor sea comprendida, aceptada y reconocida.

4 Miletich, Cristóbal, "Relación civil-militar cultura de seguridad con respecto al uso del ambiente marítimo", en *Simposio sobre el uso del mar, y su influencia en la seguridad nacional*, Lima, Instituto Histórico-Marítimo del Perú, agosto 2001.

guardia tecnológica, sin renunciar al romanticismo decimonónico de su propia génesis y que en nuestra institución tiene en las cartas de Grau a la viuda de Prat su máxima coronación.

Giovanni Torrisi, Almirante y Jefe de Estado Mayor de la Armada italiana de principios de los años ochenta del siglo pasado, sostenía que los marinos "nacen y existen para permitir el uso del mar y evitar que otros lo limiten, monopolicen o infrinjan ese uso (...). El rol fundamental de la Marina, entonces - dice el Almirante Torrisi - es el rol militar, que se dirige no sólo al resguardo de la paz, sino que también tiende a hacer más fácil la administración de la misma"[5].

Aquello nos recuerda que siempre, y bajo cualquier circunstancia, los marinos de guerra debemos tener como principal objetivo alcanzar el mejor entrenamiento posible en el empleo de los medios asignados para el combate. Debemos estar absolutamente convencidos de la trascendencia de lo que hacemos y de lo que defendemos, así como poseer resolución inquebrantable junto con tecnología adecuada. Esta visión solo se pude sostener en el tiempo con el culto a la tradición, a los valores heredados de quienes estuvieron en los momentos iniciales y en las horas de mayor gloria, lo que ha generado en la Marina de Guerra del Perú un muy arraigado orgullo y un fuerte sentimiento de pertenencia. Patria, disciplina, obediencia, lealtad, valor, honor, sacrificio, servicio y amor a la institución conforman la quintaesencia de la profesión. Y esto nos lleva al primer peldaño, la vocación. Las estrategias a diseñar respecto a la captación, como parte de un plan de comunicación estratégica, deben estar destinadas a fomentar la vocación naval en las nuevas generaciones, mediante una adecuada comunicación, que no es otra cosa que el intercambio de mensajes entre individuos.

Jesús Mariño Rodríguez, Capitán de Navío de la Armada Española, escribe que los valores navales necesitan ser asumidos íntegramente por el individuo que siente, en lo profundo de su ser, la vocación. Por ella, por esa singular llamada, el marino de guerra hace renuncia expresa a determinadas pertenencias, libertades, derechos comunes al resto de los ciudadanos de su país y centra su actuación en el servicio exclusivo de los supremos intereses de su patria, por los caminos del mar y la milicia[6].

Evidentemente, el surgimiento de la vocación naval no es asunto fácil, no solamente aquí sino en muchas partes del mundo, lo que no es de ahora sino desde mucho tiempo atrás, tal como podemos apreciar en un artículo escrito por un alférez de fragata* en 1930:

---

5 Torrisi, Giovanni, "El Espíritu y Continuidad de la Marina", *Revista de Marina*, marzo-abril 1981, Nº 2. Traducido del *Proceedings*.

6 Mariño Rodríguez, Jesús, "La vocación. La llamada de lo naval", *Revista General de Marina*, mayo 2006, Madrid, Armada de España.

* Vicealmirante Luis Edgardo Llosa Gonzales Pavón (1907-1993). Fue Director del Material, Comandante General de la Escuadra, Ministro de Relaciones Exteriores durante el gobierno del General Odría y en el gobierno de la Junta Militar de 1962.

"Yo no comprendo cómo la juventud inteligente puede mirar con indiferencia la carrera de marino. ¿Qué cosa se pide en cambio de todo este caudal de conocimientos y oportunidades que la Marina ofrece a quienes desean seguir la carrera? He aquí la respuesta: sentimiento profundo del deber, fidelidad a su profesión y a sus tradiciones, bondad con sus semejantes y sobre todo, veracidad inquebrantable. Si hay alguna carrera que signifique en todas las naciones del mundo, fe inquebrantable en los destinos de la Patria, amor al trabajo y a la ciencia, por la ciencia y el trabajo mismos, renuncia voluntario a la esperanza de ser algún día rico, y a la holganza, lujo y placer que trae consigo el dinero, es la Marina"[7].

El escenario actual, por supuesto, dista mucho del de aquella época. A diferencia de la década de los treinta, hoy la sociedad peruana esta siendo circundada por manifestaciones utilitaristas e iconoclastas con mucha mayor intensidad que en aquella época, y que provinieron de otras latitudes que a la postre podrían erosionar irremediablemente nuestros más arraigados valores. Este hecho estaría ayudando a que carreras como la naval resulten muy poco atractivas, mucho menos de lo que fueron antes. Por otro lado, la coyuntura socio-política que ha atravesado el país en los últimos años, ha significado un cambio profundo en las actitudes de la sociedad con respecto a la imagen de las Fuerzas Armadas, unido a las bajas renumeraciones así como a la agresiva oferta académica de las universidades, hechos que han traído como consecuencia la notable disminución de postulantes a la Escuela Naval[8].

Grave problema que estamos enfrentando entonces. Sin embargo, a pesar de estas circunstancias, y del crecimiento acelerado del individualismo y de las crisis económicas, nuestra sociedad conserva aún incólume su principal institución: la familia. A los lazos familiares se suman otras manifestaciones culturales como las fervientes creencias religiosas o las festividades colectivas, que juntas conforman un poderoso dique de contención contra el individualismo, que conllevan al materialismo puro y excluyente, ya que en buena parte de nuestro país aún nos es muy difícil entender la vida sin los vínculos familiares y amicales.

En las Fuerzas Armadas, y en la Marina en particular, defendemos a la familia tal como se encuentra tradicionalmente constituida, porque precisamente es de allí donde nace nuestra principal fortaleza como nación, y es en el seno de la misma donde la vocación debe ser incentivada y promovida por que aquello que constituye el llamado interior, salvo raras excepciones, no ha de fluir únicamente del torrente sanguíneo, y menos en estos tiempos. O peor aún, como sostienen los capitanes de fragata Kurt Bottger y Jean Luis Brousset,

---

7 Llosa Gonzales Pavón, Luis Edgardo. "Por qué fui cadete naval". *Revista de Marina*, marzo-abril 1930.

8 Alcalá, Jorge, Chiaperini Faverio Gianmarco, Rodríguez Pomareda Luis, "Factores que influyen en la Formación Naval del Futuro Oficial de Marina". Trabajo de Investigación, Comité 5, Escuela Superior de Guerra Naval, La Punta, Perú, 2003.

quienes han investigado este tema hace apenas unos años, la disminución de las vocaciones navales que se observa en los últimos años podría ocasionar que gente sin identificarse con la carrera ingrese y afecte la cultura organizacional tradicional de la Marina[9]. Corresponde superar riesgos como el citado para alcanzar los objetivos institucionales de incorporación del más óptimo capital humando a filas, a las tareas de explotación de los factores que favorecen la vocación naval, es decir, a la captación.

Desde mi óptica, es la captación el proceso más importante para el futuro de la Marina de Guerra del Perú. Este proceso en la actualidad atraviesa por no pocas dificultades, si lo comparamos con los de los años setenta, donde las posibilidades de ocupar vacantes para estudiar en la Escuela Naval fluctuaban entre 9 y 8 a 1. Esta relación es hoy apenas de 4 ó 3 a 1. Aunque aquel es un fenómeno que afecta también a las Universidades, principalmente por la proliferación de institutos superiores tecnológicos, el caso especifico de nuestra alma mater sin duda es alarmante. Incrementar esa relación a niveles cercanos a los de los sesenta en calidad y cantidad, significa un reto muy difícil de superar. Si bien es cierto que la disminución de la vocación naval es común a muchos países de la región, el nuestro tiene sus particularidades. En efecto, en los últimos veinticinco años la crisis económica, la lucha contra el terrorismo y los efectos negativos de la década de los noventa así como el debilitamiento del concepto de la autoridad en una suerte de efecto tardío del mayo francés del 68, vienen teniendo un impacto muy sensible en la captación. Sus consecuencias deberían ser analizadas y medidas como parte del estudio previo al diseño del plan de comunicación estratégica. ¿Hasta que punto hemos sido afectados? ¿Qué percepción se tiene de la institución y de nuestra profesión más allá de lo que nosotros podamos intuir, lo que no necesariamente sea un reflejo de la realidad? Son algunas preguntas cuyas respuestas serian motivo de estudios indispensables.

En el campo de la captación un plan de comunicación estratégica debe incluir el diseño de mensajes muy bien estructurados que apunten a la familia como mencionábamos en párrafos anteriores. Los padres son un publico objetivo a los que se les pueda hacer ver que profesiones como la nuestra, que defienden valores que en las sociedades modernas se diluyen día a día, son garantía de que sus hijos tengan una sólida formación técnica y moral, que se imparte tanto en la Escuela Naval como en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval. Algún efecto tendrá su opinión sobre sus hijos, a pesar de que en este tercer milenio la tendencia es a que los padres influyan cada vez menos en la planificación del futuro de aquellos.

La Marina de Guerra le ofrecerá a sus hijos seguridad y la posibilidad de creci-

9 Böttger, Kurt y Jean Louis Brousset, "Estrategias para la captación de postulantes para la Escuela Naval del Perú"; Tesis para obtener el grado de Magíster en Administración de Empresas; Lima, Universidad del Pacífico, 2003.

miento personal y profesional muy por encima del promedio. Los otros mensajes tendrían que ser menos reflexivos, más amigables y dinámicos dirigidos a adolescentes. Estos mensajes también deberían llegar a los niños.



Asi como la cultura de defensa debe ser incentivada desde la niñez, lo mismo se debe hacer con la profesión naval.

Los mensajes y demás estrategias contenidas en el plan en mención tendrían que partir del más alto nivel institucional mediante la designación de un conductor a dedicación exclusiva –aprovechando precisamente el incremento de los años de servicio dado recientemente– que se incorpore a la Secretaría de la Comandancia General de la Marina y cuyas líneas de coordinación y ejecución alcanzasen principalmente al Estado Mayor General de la Marina, la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, la Dirección de Intereses Marítimos e Informacion, la Escuela Naval, el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, la Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, Dirección de Hidrografía y Navegación, Reservas Navales y Movilización. Para el tema que nos ocupa, la Escuela Naval tendría que entrar en alineación con las políticas del conductor, a través de un departamento específico, para ejecutarlas luego de diseñar sus propias estrategias, las cuales tendrían que ser evaluadas por aquel mediante los índices de gestión que este establezca.

Por lo pronto la Escuela Naval del Perú ya ha dado un paso trascendental con la creación de la Oficina de Admisión y Campaña desde hace dos años, lo cual implica un importante avance en el proceso de captación, puesto que como afirman los comandantes Bottger y Brousset la Escuela Naval hacia inicios del 2000, no supo adaptar sus mensajes y estuvo desaprovechando sus ventajas competitivas, ya que la fuente donde encuentre los postulantes que le falta se ubica en la masa de jóvenes que piensan postular a las universidades privadas, específicamente a las carreras de ingeniería, industria eléctrica y naval y que quizás nunca consideraron seguir una carrera militar no por rechazarlo si no porque la concebían, por falta de una adecuada informacion, como una opción limitada sin posibilidades de progresar[10].

10 Ibídem

Es por ello, que un proceso como el de captación implica la creación de un Equipo conformado por profesionales navales y civiles especialistas en la materia, que sea liderado por un oficial superior del grado de capitán de corbeta, que haya cursado una maestría como la de comunicación estratégica. A continuación recomendamos algunas acciones:

- Realizar estudios sociológicos anuales o bianuales respecto al entorno que el proceso de captación como insumo para los respectivos planes de marketing.
- Impulsar reuniones en comités pequeños como hacen algunas universidades norteamericanas para captar alumnos de rendimiento más alto que el promedio, luego de una extensiva exploración o una búsqueda minuciosa y tanto en la capital como en provincias en una suerte de operación similar a las que realizan las empresas dedicadas a la caza de ejecutivos (*head hunter*).
- Establecer una red de contactos cuyos nodos sean oficiales subalternos, cadetes, alumnos del Liceo Almirante Guise.
- Orientar la captación no solo en el año previo a la postulación, sino ir formando una lealtad desde años anteriores[11].
- Reorientar los gastos destinados a publicidad hacia las actividades orientadas a posesionarse en su público objetivo con el propósito de hacerse de un nicho.
- Iniciar el proceso de captación una vez se cierre la inscripción de postulantes.
- Privilegiar la interacción virtual, en particular el fenómeno informático del blog.

Sobre este último punto Elizabeth L. Robbins, Mayor del Ejército de los Estados Unidos, especialista en medios de comunicación y política norteamericana sostiene que el empleo de blogs es un fenómeno que no puede ser ignorado por su institución, porque para que esta continúe siendo relevante y eficaz en el mundo de la informacion, el Ejercito debe ejercer el poder de este nuevo medio al aceptar y gestionar los riesgos[12].

Por otro lado la captación no puede ser un proceso que produzca mensajes divorciados de la realidad. Para ello los diseñadores de los mensajes del Equipo de Captación deben saber comunicar adecuadamente que la profesión naval es sinónimo de moderada austeridad, para no crear falsas expectativas que causen frustración y desaliento, con la suficiente sutileza para que esa sinceridad no se convierta en un *boomerang*. Es por ello que este trabajo debe ser hecho por especialistas. Como escribiera el Almirante Kinkaid, "quien abrace una carrera militar no podrá esperar amasar una fortuna pero tendrá la maravillosa oportunidad de servir a su patria"[13]. Por su parte, el Almi-

11 Ibídem

12 Robbins, Elizabeth L."La operaciones de información con botas en el terreno: el auge del blog militar", *en Military Review*, edición hispanoamericana, enero-febrero 2008.

rante Giovanni Torrisi, dirigiéndose a una promoción de guardiamarinas prontos a graduarse, sostuvo que esta profesión nunca proporcionará riquezas materiales, y sin duda, "la vida de ustedes nunca estará libre de dificultades. De todos modos, las restricciones económicas que a veces puedan llegar a preocuparlos son una parte de la vida. Hay momentos hermosos, los momentos de concentración al arriar el pabellón al ponerse el sol, los colores que surgen al amanecer, el vasto cielo brillante de estrellas. Soy como ven, un sentimental. Pero el sentimiento es parte de nuestras vidas y ninguna motivación ideal puede sobrevivir sin él. La vida que ustedes han elegido y están por vivir es por lo tanto una vida que puede darlos muchas satisfacciones moral y espiritualmente más que materialmente. Una vida que puede ser hermosa y placentera, pero que si carece de contenido substancial no puede construir una opción durable"[14]. Anoto un mensaje más, en el que un Capitán de Navío norteamericano en una carta a su hijo que acababa de graduarse en al Escuela Naval de Anápolis, le decía lo siguiente:

"*No existe profesión que supere a la carrera naval en materia de honor y servicio a la Patria. Ella ha desempeñado un elevado rol en el establecimiento y mantenimiento de virtualmente, todas las grandes naciones y particularmente,*



Nuestra imagen debe ser fortalecida nediante la difusión del beneficio que hoy representa para el país la profesión naval, más que recurriendo a las glorias del pasado.

13 Kinkaid, Thomas, "Una carrera naval", *Revista de Marina*, septiembre – octubre 1959.
14 Ibídem

en la nuestra. Es una profesión respetada, de confianza y dependiente de la población civil. Un espíritu de cuerpo basado en el amor al servicio y a la patria debe tomar precedencia sobre el materialismo como filosofía de los Oficiales Navales"[15].

Como podemos apreciar en nuestra *Revista de Marina* existen muchos ideas que podrían servir de base para la elaboración de mensajes destinados a la captación.

También podemos acudir a otras publicaciones como el Arte del Mando Naval a donde se encuentra la siguiente apreciación:

"El rol del Oficial en el servicio naval se basa en un tradicional orgullo de la Institución por su historia, sus símbolos y su misión. El Oficial de Marina sabe que la mejor conducción se imparte a través del ejemplo, del cumplimiento de normas y reglamentos y del comportamiento caballeresco. El rol del conductor es siempre directivo y autoritario, pero su inteligencia le hará ver que nunca debe abusar de su autoridad"[16].

Finalmente, la captación debe estar destinada a garantizar que nuestra institución reciba jóvenes que luego de cinco años se conviertan en eficientes profesionales, de arraigada vocación y de profundo amor al servicio. Para eso es necesaria una exhaustiva explotación del nicho en el que se pretende posesionar, con mucha anterioridad al inicio de los trámites que se exigen en el proceso de admisión. También es necesario para el futuro de nuestra institución, tener en cuanta una suerte de planificación familiar que parta de la premisa de que si no se puede mantener a cinco hijos para brindarles un buen y seguro porvenir, entonces solo se deberían traer al mundo dos.

Los jóvenes que se incorporen deberán estar muy concientes que han ingresado a una de las instituciones mas respetables del país, y que el servicio a la nación del marino de guerra ha sido desde siempre su *leit motiv*, y en ello ha gastado – y debe seguir haciéndolo – sus mejores ímpetus y energías.

15 *Revista de Marina*, enero-febrero 1956, "Carta a mi hijo".

16 Academia Naval de los Estados Unidos de Norteamérica, "Arte del Mando Naval", Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

Requisitos para la implementación de la tecnología de construcción naval modular integrada

Capitán de Corbeta (r)
Ramón Velasco Stoll

1. Introducción

Métodos de construcción naval en buques de acero

Para la construcción de buques siempre se había seguido un método convencional de uno en uno y sobre la grada o dentro de un dique seco; en tiempos relativamente recientes empleaban piezas para dicha construcción fabricadas en serie por ser iguales como, por ejemplo, el caso de los elementos de unión (consolas, corbatas, refuerzos, algunas planchas iguales, etc).

Con ese sistema se colocaba la quilla sobre la grada o dique y se iban añadiendo las diferentes partes del casco, una vez construido se procedía a meter la maquinaria para lo cual se practicaban agujeros o se abrían grandes huecos conocidos como cesáreas, con esta práctica no es de extrañar que un buque mercante se construyera en unos dos años aproximadamente, tiempo limitado por el tamaño del buque y el empleo al que sería destinado.

Para los buques de guerra este tiempo aumentaba considerablemente por la complejidad de su construcción, que añadido a su tamaño y tipo superaba los cuatro años como mínimo.

Es durante la segunda guerra mundial cuando con la construcción de los buques Liberty, se comenzaron a emplear métodos usados en la

industria automovilística. Los Liberty fueron construidos a un ritmo elevado, pues eran botados casi acabados y en aproximadamente 9 días lo eran totalmente; el método fue aplicado también en la construcción de buques de guerra a propuesta de Henry J. Kaiser que fue el promotor del sistema de construcción para los Liberty, él propuso por el mismo método la construcción masiva de portaviones, para ello se creó un astillero en Vancouver, en el río Columbia, estado de Washington, en el cual entre 1942 y 1944 se construyeron 50 portaaviones de la clase Casablanca, uno de ellos, el *Attu,* fue construido en un plazo de 75 días desde la colocación de la quilla hasta su puesta en servicio el día 30 de junio de 1944.

Alemania usó un método muy similar para la construcción de los submarinos tipos XXI y XXIII que se construían en módulos acabados casi por completo y eran ensamblados en un refugio antibombardeos o por necesidades de espacio al aire libre en astilleros específicos para ese trabajo de montaje innovador.

Construcción naval en la posguerra

Tras finalizar la segunda guerra mundial y durante el auge de la construcción naval a comienzos de los años sesenta, japoneses y coreanos comenzaron a aplicar técnicas de construcción integrada en serie para buques mercantes como graneleros y petroleros, siendo el método adoptado paulatinamente por otros países en principio para las mismas aplicaciones (buques mercantes y con el paso del tiempo para toda clase de buques incluidos los de guerra).

Tipos o métodos de construcción

Son dos los métodos de construcción, uno es la construcción modular y otro la construcción modular integrada.

Construcción modular

El diseño modular consiste en un proyecto común que puede ser modificado en cualquier momento y obedece a necesidades puntuales del armador o cliente, por el cual una vez iniciado el proyecto se puede sustituir un módulo por otro. Esto es, se construye una plataforma o buque común para todos los modelos, pero también los módulos se hacen con arreglo a las exigencias del cliente, el módulo a sustituir tiene las mismas medidas que el modulo sustituido pero incorpora las variaciones solicitadas.

Construcción modular integrada

El diseño modular integrado tiene la particularidad de que los módulos se construyen íntegramente en el taller e incorporan todos o casi todos los elementos interiores como tuberías, líneas eléctricas e iluminación, carpintería, maquinaria, etc., llegando al lugar de montaje totalmente listos incluido el chorreado y pintado. El proceso es rápido y con un menor costo del proyecto.

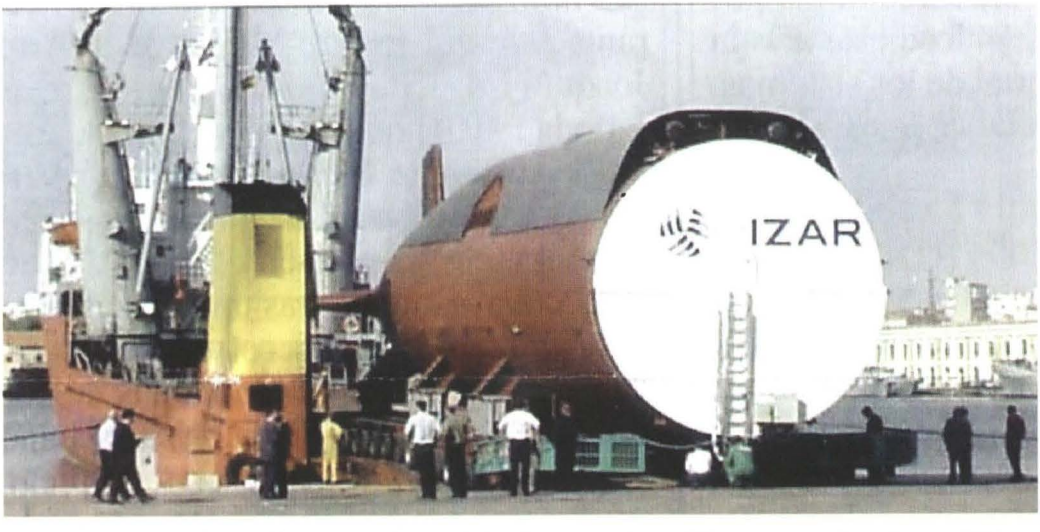
El método de este diseño es un trabajo previo en el taller de prefabricación en el cual se hacen las piezas (cuadernas corbatas, consolas o cartabones, corte de mamparos y planchas a medida, etc.) y se

montan paneles (mamparos y cubiertas).

La segunda fase consiste en el montaje de los bloques, se reúnen en una nave los materiales que constituyen un bloque y se van montando; la peculiaridad del método consiste en que los bloques se montan al revés, de modo tal que primero se coloca el techo que tiene el bloque y se van colocando sobre él los diferentes elementos que lo constituyen, de tal forma que los operarios trabajan sobre la parte inferior del techo, se debe tener presente que durante el montaje por este método, la posición del techo es abajo y la de babor o estribor cambia respecto a proa y popa porque si se mira a proa estribor no está a la derecha mientras el bloque esta invertido.

Una vez acabado de montar, se procede a soldar todos lo elementos de planchas y refuerzos que no habían sido soldados, para con posterioridad proceder al montaje de soportes para tuberías, las mismas tuberías (agua, combustible, aceite, aire acondicionado, cables correspondientes al propio bloque, maquinaria, etc.).

Una vez terminado se procede a una inspección del bloque y se corrigen aquellos defectos que detecten los inspectores de calidad y posteriormente los del seguro y armador; pasada la inspección, se lleva a cabo el ensamblaje de los bloques entre sí, dando vuelta al bloque y colocándolo en la posición correspondiente en el buque, se acopla y se suelda, se conectan tubos y se colocan los cables que unen los circuitos de ambos bloques, se introducen determinados aparatos delicados que se montan una vez acoplados los bloques y no son de excesivo tamaño, se acaba todo el armamento y se procede a la botadura. A partir de ese momento solo quedará ultimar los detalles pendientes y proceder a las pruebas obligatorias antes de la entrega del buque a su comprador.



En la foto se aprecia la sección de popa de uno de los dos submarinos chilenos encargados a los ex astilleros de Izar (hoy Navantia), dispuesto a ser embarcado con destino al astillero integrador, para ser ensamblado con el resto del casco allí construido.

2. Estado del arte de la construcción naval

Desde hace años se habla de la Construcción Modular Integrada como uno de los grandes avances de la Construcción Naval. Las nuevas tecnologías y una buena organización permiten que el sistema de Construcción Modular Integrada rompa con la secuencia tradicional en la ejecución de los trabajos (acero, armamento y pintura), consiguiendo una progresión simultánea de los mismos.

En la actualidad todos los astilleros llevan a cabo en mayor o menor medida lo que se conoce como "armamento anticipado"[1], pero pocos tienen la capacidad suficiente como para llegar a conseguir porcentajes de avance en el momento de la botadura del buque que superen el 75%, y por tanto, que permitan asegurar que disponen de un sistema de Construcción Integrada y no de un armamento anticipado importante.

La implantación de este sistema comienza en la etapa de diseño del buque. No debe tratarse de un diseño orientado solamente al producto, también debe estar orientado al proceso productivo.

La gran competitividad que existe hoy en día en la construcción naval en el mercado internacional, exige plazos de entrega cada vez más cortos; por lo tanto es normal que la etapa de diseño también se reduzca. Durante esta etapa es cuando se define la "estrategia constructiva", que es la base para poder llevar a cabo una "Construcción Integrada". Como se puede observar, el disponer de una buena organización y de una alta tecnología es fundamental para poder desarrollar con un mayor detalle la estrategia constructiva, y así conseguir la terminación completa del buque, en un plazo cada vez más reducido.

La estrategia constructiva considera al buque como un conjunto de bloques que a su vez están divididos en productos intermedios. Además, hace la clasificación de tareas de producción en las distintas zonas del buque y las etapas de la construcción en que se realizan. Surge el concepto de zona-etapa. De este modo, se define un programa de construcción, de prearmamento y montaje de bloques, lo que implica unas fechas de necesidades de planos y de equipos.

De forma genérica se pueden definir una serie de etapas en la Construcción Integrada que sirven de guía para entender su filosofía. Cada astillero tendrá sus particularidades, en función de las instalaciones y facilidades de que dispongan.

Como se mencionó en la primera parte, este concepto de trabajar la construcción del casco por partes ó de forma "modular", con la finalidad de acortar los tiempos de construcción no es nueva y tuvo sus inicios durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo esta tecnología realmente ha tenido un enorme desarrollo desde la década de los 80´s, gracias al desarrollo de informática en hardware y

1. Armamento, en inglés con la palabra *outfitting*, que significa efectuar los trabajos de equipamiento, montajes y acabados de los equipos abordo.

software especializados para la industria naval. Es así que el estándar de los astilleros competitivos de la actualidad es la adopción de esta tecnología y forma de trabajo.

Para no hablar de los astilleros asiáticos y europeos, de vasta trayectoria y experiencia, podemos mencionar que los astilleros de la región sudamericana en Brasil, Argentina, Colombia y Chile vienen implementando con gran éxito esta tecnología.

En el Gráfico Nº 1 se presenta un ejemplo del empleo de esta moderna tecnología, para la construcción de un buque nodriza fluvial de la Armada Colombiana, construida por los astilleros Cotecmar, puede notarse claramente como se ha optimizado la construcción de la nave, mediante su modularidad empleando para ello un software de diseño-producción. La construcción del primer buque de la serie construida fue entregada para su uso operativo en un lapso de tiempo de 6 meses.

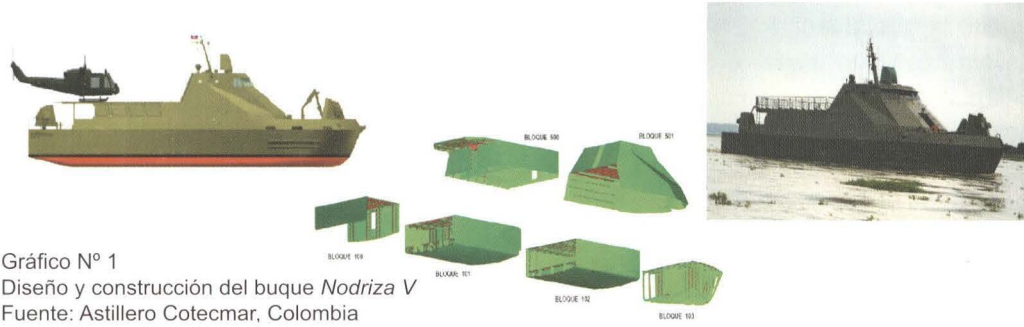


Gráfico Nº 1
Diseño y construcción del buque *Nodriza V*
Fuente: Astillero Cotecmar, Colombia

Tecnología de Construcción Modular Integrada, comprende las siguientes etapas:

1º Etapa, de diseño. Con las disposiciones generales, planos de acero y esquemas se elabora una estrategia constructiva con la que se consiga el máximo prearmamento y modularización posible, pero teniendo siempre en cuenta la rigidez propia de los bloques y sub-bloques para ser manipulados, el montaje de los equipos para reducir al mínimo los cortes de casco y establecer los plazos de entrega, para conseguir que los equipos y componentes de los sistemas del buque queden integrados en un solo bloque.

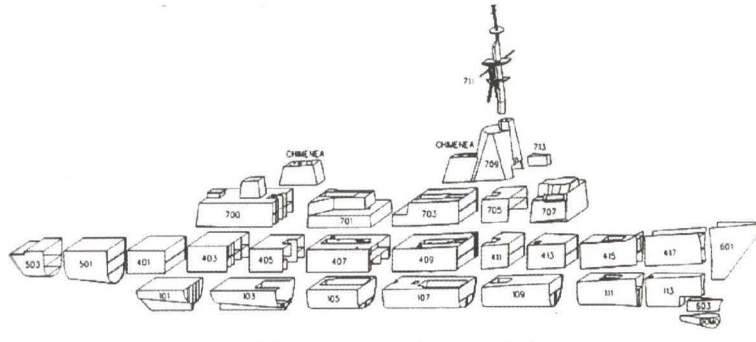


Gráfico Nº 2
Elaboración de la estrategia constructiva
División del buque en bloques

2ª Etapa, de construcción. Durante esta etapa se elabora y prefabrica la estructura del casco. Simultáneamente se van construyendo los módulos de equipos, racks de tuberías, etc.

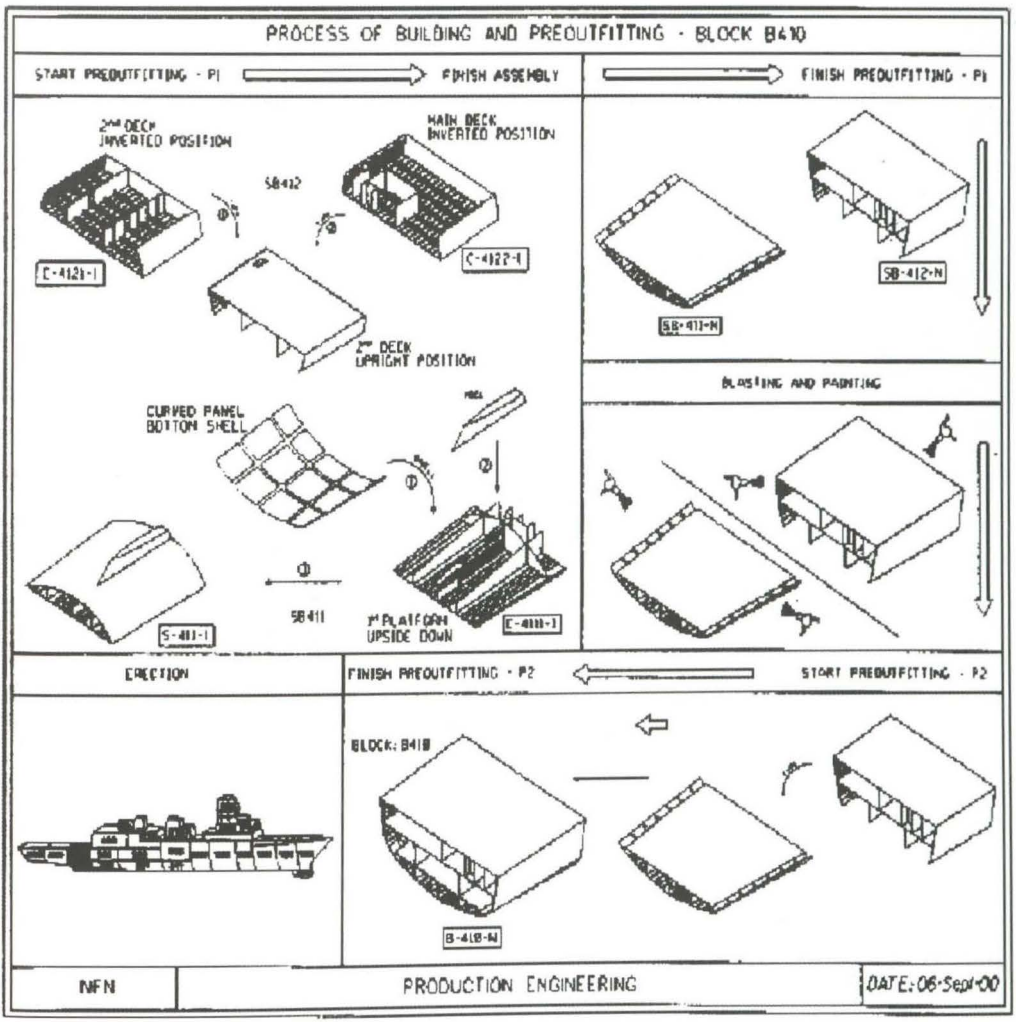


Gráfico 3
Instrucciones de Ingeniería para Taller
(fabricación de bloque)

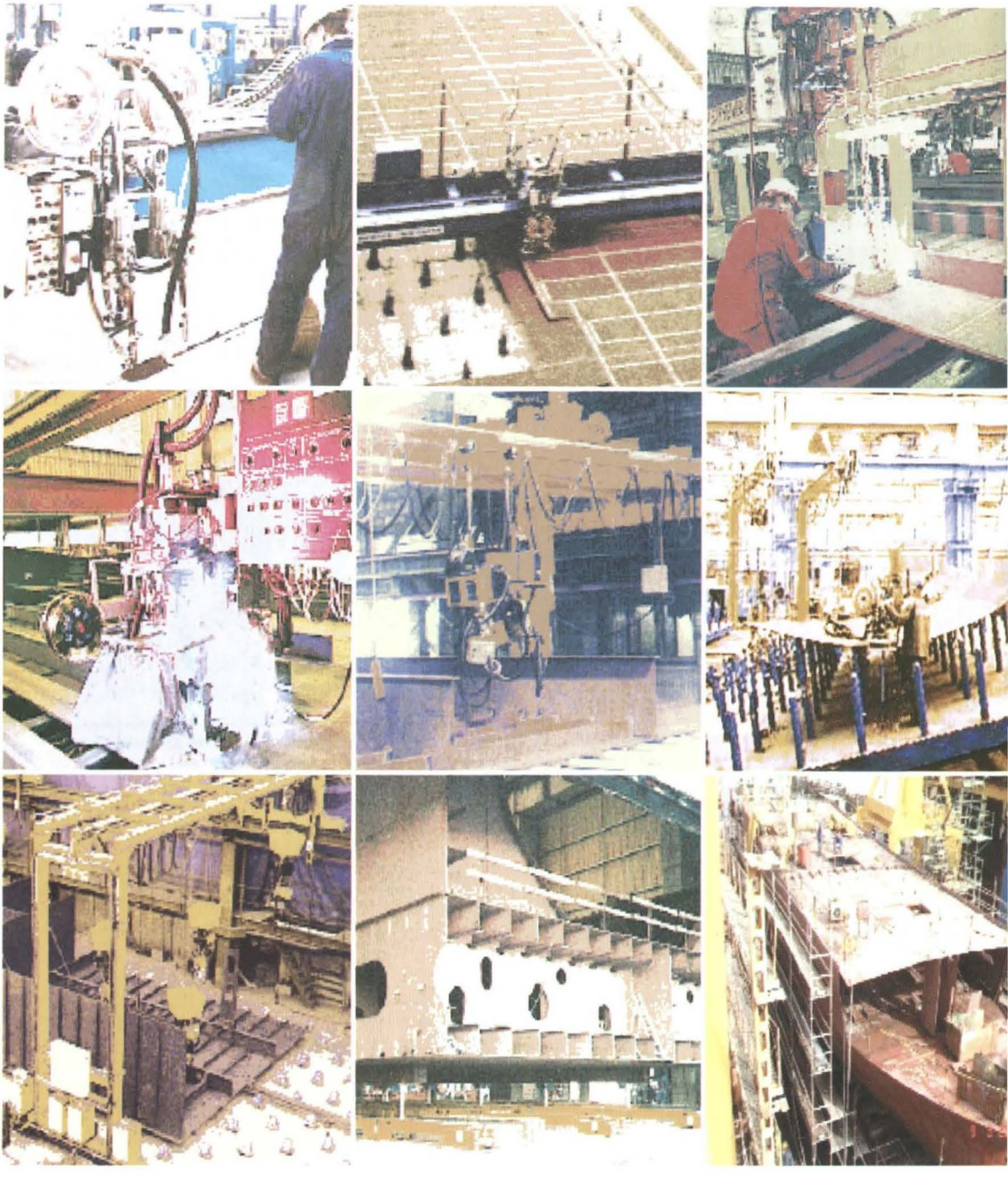


Gráfico 4
Vistas del proceso de fabricación

3ª Etapa, de prearmamento inicial. Estructura metálica variada, distinta de la propia del casco (tubería, tecles, registros, tomas de mar, etc.). Asimismo, se fabrican en talleres diversas unidades de maquinaria y equipos para su posterior montaje en el buque. Su inicio se solapa con el final del prefabricado del bloque.

4ª Etapa, de arenado y pintado. Se efectúa el tratamiento superficial del acero, ya trabajado. Deben haber concluido los trabajos de corte, soldadura y pruebas de estanqueidad. Se pintan y se dejan las estructuras pintadas al 90% para un posterior acabado final al término de los trabajos de montaje y unión de bloques.



Gráfico 5
Fabricación de unidades y productos intermedios

5ª Etapa, de prearmamento final. Se incorporan módulos de equipos, cuadros eléctricos, etc.

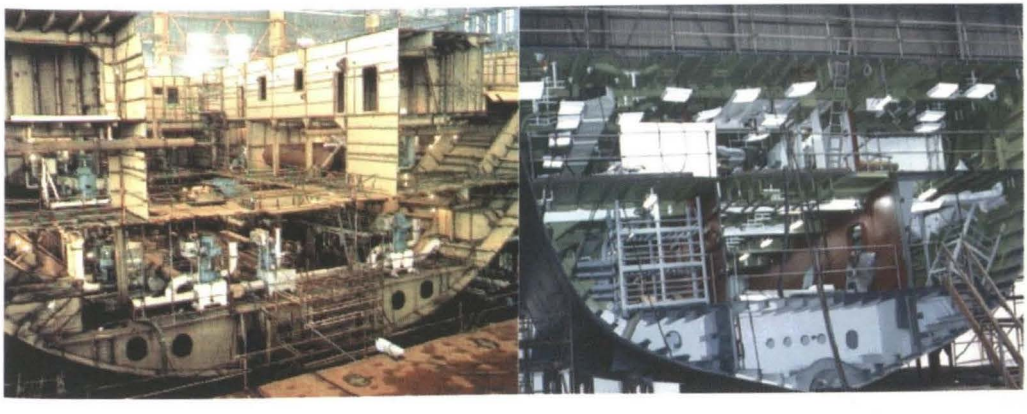


Gráfico 6
Vistas de la etapa de prearmamento final

6ª Etapa, de montaje en grada. Se traslada el bloque a la grada y se realiza la unión con los colindantes ya montados, se sigue la etapa de prearmamento realizando las conexiones que correspondan y las pruebas que se puedan efectuar.

7ª Etapa, de botadura.

8ª Etapa, de finalización de armamento y pruebas finales de sistemas completos y equipos a flote. Pruebas de mar.



Gráfico 7
Vistas de la etapa de montaje de bloques

En el sistema de Construcción Integrada se consiguen mejoras sustanciales en:

Condiciones de trabajo, ya que se trabaja generalmente en posiciones horizontales y en talleres. Aumenta por lo tanto:

- La calidad
- La seguridad
- El rendimiento

Los plazos de entrega se recortan, ya que posibilita la realización de un mayor número de trabajos simultáneos y la realización de otros con antelación al sistema tradicional. Como se puede observar en el Gráfico Nº 8, en el ciclo de construcción integrada el trabajo es menor respecto a la construcción tradicional porque muchos trabajos de la parte de los sistemas, servicios y electricidad se hacen simultáneamente a la prefabricación del casco, no siendo necesario esperar a tener un avance muy importante del mismo para poder incorporarlos.

Con ello se obtiene que:

- Exista una mayor flexibilidad en la producción
- Los plazos de pedido y entrega de equipos se pueden ajustar con mayor precisión, reduciendo de esta manera los periodos de almacenamiento de los mismos.

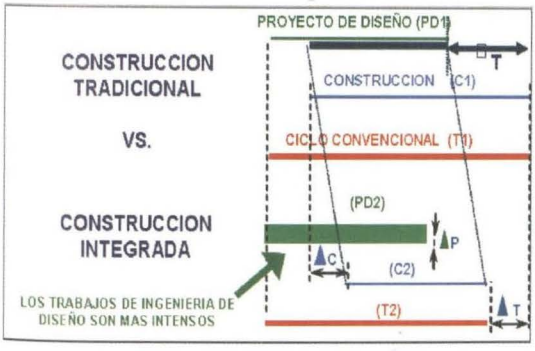


Gráfico Nº 8
Ventajas de la construcción naval integrada

Todos estos puntos anteriores influyen en los costos de fabricación. En líneas generales se puede afirmar que con el sistema de Construcción Integrada se consiguen ahorros del 30% en mano de obra y el 20% en plazos de entrega, todos ellos respecto al sistema de construcción tradicional. En el Gráfico 9 podemos ver una tabla donde se establecen unos datos comparativos y orientadores.

% AVANCES EN BOTADURA	CONSTRUCCION TRADICIONAL	CONSTRUCCION INTEGRADA
ESTRUCTURA DEL CASCO	9	9
SALA DE MAQUINAS	3	9
MONTAJE DE TUBOS	3	9
MONTAJE DE CONDUCTOS	3	9
HABILITACION	1	6
CABLEADO ELECTRICO	5	4
AVANCE EN BOTADURA	39	75
CAMINO CRITICO	Sala de Máquinas, Habilitación, Electricidad	Electricidad

Gráfico 9: Porcentajes de Avance a la Botadura de una Nave

En ese sentido, para hacer frente al reto de la modernización de la tecnología empleada en la construcción naval del país, es necesario llevar adelante un plan de implementación de la tecnología de Construcción Modular Integrada. Para ello se sugiere que los astilleros desarrollen las metodologías siguientes:

- Plan de Implementación Construcción Modular Integrada, que consistiría en el desarrollo de los programas por fases (Conceptual, Preliminar, Definición, Desarrollo del Proyecto).
- Actualización y modernización de las Oficinas de Diseño, específicamente en lo que se refiere a la adquisición de una herramienta de *software*, básica e imprescindible que permita el desarrollo de los proyectos de construcción naval de forma integrada.

3. Características del *software* de diseño

Actualmente en el mercado existe una buena cantidad de softwares de aplicación a la industria naval, para el desarrollo de la ingeniería y diseño de naves, sean pequeñas o grandes, tales como el Autoship, MaxSurf, etc.; obviamente cuanto mayor sea su tamaño, mayor la complejidad. Sin embargo, pocos son los softwares que permiten integrar el ciclo del diseño al ciclo de la producción del buque, clave del éxito de la construcción modular integrada.

En ese sentido, a continuación se procederá a describir las principales características que debe poseer un

software de ingeniería naval orientado a la producción

a) Módulo de diseño, generación y alisado de formas

Capacidad para:
- diseño de formas de cualquier tipo
- modificación interactiva de la forma del casco.
- cálculo básico de las líneas hidrostáticas.

Superficies para definir las formas del casco

Definición de manera tridimensional continua, con rapidez y facilidad en la modificación de las formas, alisado sin errores, mayor precisión y menos errores en modificaciones posteriores.

Capacidad de trabajar con "puntos de control" para definir las formas en su totalidad. Las conexiones entre parches pueden ser de diferente orden de continuidad. El sistema gestiona internamente las modificaciones producidas en un parche que puedan afectar a otros. El usuario puede realizar durante el proceso de proyecto cálculos de arquitectura naval de forma interactiva, con objeto de comprobar el efecto que las modificaciones en las formas tienen sobre los parámetros fundamentales del buque: desplazamiento, centro de carena, coeficientes, etc.

Capacidad de definir las formas del casco de tres maneras:
- Identificación, introduciendo puntos de referencia de las formas
- Transformación, obteniendo un nuevo buque partiendo de otro previamente definido.
- Generación. Puede darse el caso de un nuevo tipo de buque de formas muy distintas que impidan utilizar las de otro proyecto previo. El proceso en este caso sería definir los perfiles del buque, las líneas principales que limitan los cuerpos de popa y proa, etc. Posteriormente se crean las superficies que se apoyan en estas líneas y, a partir de aquí, se modifican hasta la forma deseada.

b) Módulo de cálculos de arquitectura naval

Este debe permitir calcular las características hidrostáticas y de estabilidad de un buque, tanto en aguas tranquilas como con el buque flotando sobre olas de cualquier longitud y altura.

Geometría del buque, define la geometría de un buque por medio de las secciones transversales del casco. Estas secciones transversales se pueden definir de tres modos:
- numéricamente por puntos de una cartilla de trazado.
- importando un fichero DXF.
- tomando directamente la geometría del casco definida en el módulo de formas.

A continuación, se puede completar la geometría del buque definiendo apéndices y superestructuras. Una vez definida la geometría completa del buque, se pueden realizar cálculos de hidrostática y carena.

Compartimentación

Debe permitir compartimentar el buque para poder definir los tanques, bodegas, etc. Los diversos espacios así obtenidos pueden juntarse, sustraerse, etc. para definir formas más complejas. También pueden definirse compartimentos cilíndricos, cajas, etc. A cada uno de los compartimentos así definidos se le asigna un valor de permeabilidad (porcentaje de ocupación máxima posible realmente respecto de su volumen teórico). Definidos los compartimentos, se pueden obtener tablas de capacidades de cada uno de ellos, con centros de gravedad y momentos de inercia.

Resultados gráficos

Debe tener la capacidad de mostrar resultados de los cálculos de diversas maneras:

- gráficamente (pantalla o impresora/ *ploter*).
- tablas (pantalla o impresora) salvado en archivos para pegar en un procesador de texto.

Situaciones de carga

Debe permitir definir un número ilimitado de situaciones de carga. Cada una de estas situaciones de carga se define por medio de los pesos que la componen. Estos pesos pueden ser puntuales, en un compartimento o distribuidos según una ley cualquiera. Para cada condición de carga, el programa calcula las curvas de estabilidad estática y dinámica y el ángulo de inundación correspondiente. Este cálculo deber ser posible de realizarse con el buque intacto o con uno o varios compartimentos inundados.

Otros cálculos. También deberá ser posible que efectúe los cálculos que abarcan diversos aspectos del proyecto de un buque. Podemos citar entre ellos:

- Cálculo del arqueo.
- Cálculo del francobordo.
- Cálculo del módulo de la cuaderna maestra.
- Estimación de potencia-velocidad.
- Selección de hélice óptima.
- Cálculo de botadura.
- Curva de calado-peso muerto.

c) Módulo para el desarrollo del forro

Será deseable que cuando menos posea las siguientes características principales:

- Desarrollo de planchas de forro y cubierta.
- Expansión sin limitación alguna en cuanto a su forma, número de lados, dimensiones, etc.
- Método de elementos finitos para el desarrollo. Máxima precisión.
- Definición geométrica e interactiva de costuras y topes.
- Compartimentación del buque.
- El sistema puede obtener cartillas de trazado para la construcción de plantillas, que sirvan para el conformado de dichas chapas.
- Posicionamiento de elementos estructurales.
- Gestión tridimensional de la estructura.

Procesos de producción

Que las costuras y topes que conforman las chapas del forro sean definidas de una forma totalmente

gráfica e interactiva, por medio de puntos sobre la superficie del casco. Estas líneas deberán ser susceptibles a que se puedan modificar en cualquier momento, editando los puntos que las definen. Una vez desarrolladas las chapas del forro, deberá ser posible obtener cartillas de trazado para la construcción de plantillas, que sirvan para el conformado de dichas chapas.

Definición de la estructura

Este módulo deberá también definir los refuerzos estructurales como varengas, bulárcamas, vagras, palmejares, buzardas, refuerzos longitudinales del forro y de las cubiertas, esloras, etc.

La definición de todos estos elementos debe ser realizada siempre de forma gráfica e interactiva, pudiendo editarse y modificarse en cualquier momento.

d) Despiece de la estructura

Deberá permitir la edición y despiece de la estructura de la nave. Todas las piezas de la estructura del buque, incluyendo todos sus detalles y marcas, podrán ser obtenidas con éste módulo.

Modelo tridimensional de la estructura

El sistema deberá permitir el almacenamiento de una base de datos con un modelo tridimensional, en la cual se pueda detallar la estructura del buque. De esta forma podrá visualizarse la fase de desarrollo del proyecto conforme este se vaya completando con cada pieza realizada con el módulo de estructuras.

Gestión de la base de datos

Posibilidad de consultar la base de datos de piezas valiéndose de filtros de selección del tipo: por bloque, espesor, tipo de pieza, etc. Así mismo, poder controlar las piezas que todavía no han sido anidadas.

Base de datos de Normas. Permitir que se definan "normas" o "bloques" para poder insertarlos posteriormente, tanto de forma manual como de forma automática, en las piezas y en los dibujos. Estas normas se guardan también en otra Base de Datos específica, cuya consulta tiene la característica de previsualización, al igual que la Base de Datos de piezas y la de dibujos.

Capacidad de calcular los pesos y centros de gravedad espaciales de las piezas que se van obteniendo, lo que permite realizar el cálculo del peso total y del centro de gravedad resultante de bloques o de grupos de piezas cualesquiera.

e) Anidado (*Nesting*) y corte por control numérico

Capacidad de realizar el *nesting* o anidado de piezas para aprovechamiento de planchas de forma automática y/o manual, y que posteriormente se pueda proceder a la programación del acoplamiento para su corte por la máquina.

El usuario gestiona la Base de Datos de piezas (generadas en el módulo de estructuras) seleccionando las que serán agrupadas en cada chapa ayudándose de filtros: mismo espesor, misma calidad de acero, mismo bloque, etc.

Opciones

- Disposición de piezas automática y manual.
- *Nesting* de múltiples piezas distintas.
- *Nesting* sobre múltiples chapas.
- Gestión de almacenes (piezas y planchas).
- Reutilización de sobrantes.
- Gestión de sopletes múltiples.
- Versiones para trabajo en red local.

Control del material

El sistema genera información importante para la producción y el cálculo de costos. El usuario puede adaptar la forma y el contenido de los listados para ajustarse a sus requisitos.

f) Tuberías y equipos

Capacidad para el modelado de equipos:

- Definición geométrica de equipos basado en primitivas en 3D.
- Asignación de datos a los equipos, como peso, centro de gravedad, modelo, fabricante, distribuidor, etc.
- Definición de puntos particulares del equipo:
  * Conexiones de entrada y salida: posición, orientación, tipo, tipo de terminación.
  * Posición de los puntos de anclaje del equipo.
- Importación/exportación de la geometría de equipos desde/a cualquier otro programa.

Trazado de conductos

Capacidad del sistema de:

- Posicionamiento y orientación de equipos, tanto interactivamente como por coordenadas.
- Posibilidad de obtener referencias desde cualquier elemento seleccionable (piezas, equipos, tubos, accesorios...).
- Definición de líneas auxiliares y posibilidades de edición (copiar y pegar).
- Listados de materiales utilizados (equipos, accesorios, tubos) con todas sus propiedades.
- Rutado y modificación de rutas flexible.
- Asignación automática o interactiva de especificaciones.
- Asignación de código a cada elemento individual.
- Agrupaciones de elementos en varios subniveles (p.e. por circuito, por bloque ...).
- Inserción de detalles.

Detección de interferencias, con capacidad de:

- Detección de interferencias de conductos con cualquier otro elemento y con otros conductos.
- Detección interactiva o en modo *batch.*
- Selección de la acción a realizar al detectar colisiones: edición de los elementos, modificación de estructura, ignorar...etc.
- Obtención de listados de interferencias y descripciones de las mismas.

Dibujo e isométricas, capacidad de poder:

- Generación automática de isométricas de cualquier tramo de tubería.

- Edición manual de isométricas.
- Listado de material de cada isométrica.
- Obtención de planos por secciones.
- Obtención de planos 3D.

Requerimientos mínimos de *hardware*

- PC Pentium 150 Mhz o mayor.
- Al menos 32 MB de espacio libre en el disco duro, dependiendo de los módulos instalados.
- Windows 3.0, 3.11 o Windows 95.
- Resolución de la pantalla SVGA, 1024x768 o mayor (recomendado).

- Portabilidad del *software* (intercambio con otros sistemas).
- El sistema debe ser capaz de operar con otros softwares similares.



Obtén tu PRÉSTAMO PROMOCIONAL FINMAR y por cada S/. 500 desembolsados ganas 1 opción para el sorteo

TASAS PREFERENCIALES DE

1 a 12 meses 13.5% TCEA*

13 a 72 meses 16.0% TCEA*

SIN GASTOS, COMISIONES, NI PORTES

Teléfonos de Contacto:

Oficina de Información Bazar Naval
Dirección de Bienestar de la Marina
Av. Venezuela s/n alt. cuadra 34 San Miguel
Cel. 99639-3681 RPM #999450
Cel. 99659-2125 RPM #999559

Base Naval del Callao – DIABASTE
Cel. 99663-3126 RPM #613741

Estación Naval La Perla
Cel. 99663-3957 RPM #999453

Base Naval de Ancón
Cel. 99639-4133 RPM #999458

Hospital Naval
Cel. 99639-4034 RPM #999457

Agencia Arequipa
Cel. 9956-2587 RPM #250362

Iquitos
Cel. 6596-38456 RPM #301113

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

Nueva página web: **www.bancomercio.com**

Vigencia de la campaña del 1 de agosto al 31 de diciembre de 2008. RD-N°3816-2008-IN-1501

Para mayor información sobre las tasas de interés, comisiones y gastos puedes consultar en el tarifario en la plataforma de atención al cliente, en nuestra página Web o a la línea gratuita 0-800-00222. La difusión de información se realiza de conformidad con la Ley N° 25857. Resolución SBS N° 3816-2008-IN-1501. SORTEO: MGP - TELEVISORES. Vigencia : Inicio 01 de agosto 2008. Termino 31 de Diciembre 2008. Fecha del sorteo: viernes 09 de Enero del 2009, hora 4:00 pm. Lugar de Sorteo: Oficina Principal Banco de Comercio Canaval y Moreyra 454 San Isidro. Premios: -10 Televisores marca MIRAY modelo TVMF-2192 - 10 DVD marca MIRAY modelo DVM-1.RT. Correspondiendo un TV con DVD para cada ganador. Restricciones: Cada cliente solo puede ser premiado una sola vez durante la campaña. Mecánica de la promoción: Los miembros de la Marina que soliciten un préstamo en efectivo obtendrán una opción por cada S/. 500 desembolsados, la cual será registrada en un sistema informativo especialmente elaborado para la promoción. Se incluirán los préstamos en efectivo por convenio FINMAR y Débito Automático. Ejemplo Explicativo: Si por ejemplo, el 15/08/2008 se desembolsa un préstamo por convenio Finmar Promocional de S/. 5,000 a 72 meses, a una TCEA de 16%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de Setiembre y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/10/2008, siendo su cuota de S/. 108.95 (para la primera cuota. Capital S/. 4.91 Interes S/. 102.04). En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicara la siguiente tasa moratoria : MN200% es decir que para la cuota de S/. 108.95, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio seria de S/. 1.33 y moratorio de S/. 1.84 aumentando la cuota a S/. 109.92. Estas Tasas se cobraran a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. *TCEA: Tasa de Costo Efectivo Anual en base año de 360 días. Para préstamos hasta S/. 30,000. Sujeto a evaluación crediticia. Se aplica el 0.07% por concepto de ITF a cada transacción realizada.

Somos el Banco con el rostro del Perú



Conocemos a nuestra gente, conocemos de sus necesidades y exigencias, por eso el Banco de la Nación tiene más de 1,000 puntos de atención distribuidos en todo el País.
Somos la red más grande a nivel nacional y eso nos permite llevar desarrollo y progreso donde otros no llegan.

Somos el banco de todos los peruanos, somos el Banco de la Nación.

Premio Especial Mejor Gobierno Corporativo en Empresas del Estado 2008

EL PERU AVANZA

Banco de la Nación

Dos días a bordo del USS *Lexington* (CVA-16)

Contralmirante (r)
Edmundo Guzmán Lanfranco



Conocido como *Fantasma Azul,* el USS *Lexington* participó en las mas importantes operaciones del Pacífico contra las Fuerzas del Imperio japonés

En la actualidad se están incrementando en muchos países marítimos del mundo los museo flotantes a bordo de Buques, especialmente en los de guerra. Estos museos poseen gran contenido histórico, además de ser atracciones turísticas, pues constituyen historias vivientes y brindan permanente tributo a la memoria de sus valientes y sacrificadas dotaciones que, en su momento, ofrendaron sus vidas por altos ideales patrióticos.

Los EE.UU. de América tienen en la Costa Atlántica, del Pacífico, Golfo de México y Hawai por lo menos cinco portaaviones, ocho acorazados, dos cruceros, diez destroyers y diecinueve submarinos que representan reliquias históricas. Todos estos buques se encuentran abiertos al público casi todos los días del año y en lugares adecuados y permanentes, así como en optimas condiciones de conservación. A menu-

do se refieren a estos buques como a la "Tercera flota más grande del mundo". En Long Beach, California, está presente el legendario Transatlántico *Queen Mary*, que es visitado por miles de personas, además es un hotel flotante y sus gigantescos comedores atienden a los huéspedes; debemos recordar su valiosa contribución en la Segunda Guerra Mundial en el transporte de tropas, principalmente de los EE.UU. a Europa; en cada viaje llevaban no menos de 15.000 soldados, normalmente se embarcaban 2.500 pasajeros; el viaje tomaba de 4 a 5 días a un promedio de 27 nudos. Un caso muy especial es la presencia en el puerto de Baltimore de uno de los pocos supervivientes de los famosos buques de carga tipo *Liberty* de 7.200 toneladas, que se construyeron en forma masiva durante la Segunda Guerra Mundial, batiéndose verdaderos récords; uno de ellos se construyó en 5 días. Este buque navega a lo largo de la Bahía Chesepeake por varias horas y los visitantes, además de visitar sus instalaciones, pueden apreciar una de sus interesantes atracciones que es su sala de máquinas, las antiguas plantas de triple expansión a vapor, similares a las que teníamos en los antiguos cruceros *Grau* y *Bolognesi*. Esta tour se anuncia como "Viaje a la Historia". Estos buques conformaron numerosos convoyes que transportaron carga vital para el frente occidental en la Segunda Guerra Mundial.

Todos estos museos flotantes son, además, una valiosa contribución a la educación de las juventudes; permanentemente los colegios organizan excursiones y visitas como lo podemos apreciar en nuestro exitoso museo del BAP *Abtao* en el Callao.

En el presente caso me referiré a la inolvidable experiencia que tuve recientemente en el pasado mes de Junio al visitar más de 24 horas en Corpus Christy, Texas el legendario portaaviones USS *Lexington* (CVA-16) con más de 65 años a flote.

Esto fue posible precisamente por una excursión que organizó el colegio de uno de mis nietos que vive en Houston; así fuimos toda la familia de Houston a Corpus Christy en esta visita.

El embarque fue a las 10.00 horas a.m. hasta las 10.00 horas a.m. del día siguiente, allí almorzamos, tuvimos la cena y el desayuno; el alojamiento fue en la camareta de Oficiales de Mar, allí ubique mi austera litera al lado de uno de mis nietos, no hubo oportunidad de solicitar alojamiento para Oficiales Almirantes, me atuve a las normas del grupo democráticamente, la última vez que tuve esta experiencia fue el año 1957, cuando hice mi último Crucero de Verano como Cadete. Pero después de todo valió la pena, por lo que describiré a continuación, todo fue una experiencia viviente, evocar lo que sucedió en ese famoso portaaviones que participó en innumerables acciones en el teatro de operaciones del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial; mencionaré el clásico toque de silencio en esta camareta a las 23.00 horas y la diana que nos hizo saltar a las 07.00 horas. En la noche pensaba cuantos héroes que se alojaban aquí hace decena de años murieron en sus puestos de combate.

La visita

El ingreso es directamente por los Hangares, donde hay un despliegue de los antiguos aviones que inicialmente en la década de los años 40 del siglo pasado constituyeron su Grupo Aéreo embarcado siendo ellos: el F4F *Wildcat* caza de combate, F6F Hellcat caza de combate, *Grumman TBF Avenger* torpedero y los aviones bombarderos *Douglas SBD Dauntless*, artífices de la victoria de la batalla de Midway el 4 de Junio de 1942 en que en pocas horas inutilizaron y hundieron a los portaaviones, Japoneses *Kaga*, *Soryu* y *Akagi* y posteriormente al *Hiryu*. Estos aviones pertenecieron a los USS *Hornet*, USS *Yorktown* y USS *Enterprise*, que participaron en esa gloriosa batalla. En el extremo de proa se encuentra un mega teatro con capacidad para 200 personas, allí se proyectan películas con avanzados efectos visuales y sonoros sobre temas de aéreonáutica también en esta área se ubica una gran cafetería y tienda de regalos donde se pueden adquirir interesantes publicaciones sobre portaaviones así como videos y recuerdos.

Prácticamente todo el buque esta abierto al público y toma varias horas conocerlo, en visitas que se encuentran muy bien organizadas: la cubierta de vuelo, el puente, la parte de proa con sus maniobras de fondeo y amarre, la sala de turbinas, la sala de preparación de vuelos, el control aéreo, CIC, los alojamientos del almirante, comandante, oficiales y tripulación; talleres, enfermería y cafetería. En la cubierta de vuelo hay un conjunto de aviones que representan la totalidad de la aviación que embarcaron desde la década de los años 40 hasta nuestros días, aparte de ellos, se pueden observar en perfecto estado de conservación el F-4A *Phantom*, F-14 *Tomcat*, A-6 *Intruder*, A-7 *Corsair*, A-4 *Sky hawk* y F-18 *Super Hornet*, entre otros, que en algún momento operaron en esta cubierta, en el periodo de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría y así como cuando este portaaviones se desempeño como buque de entrenamiento para pilotos de portaaviones .

Estar en la cubierta de vuelo es una autentica experiencia, al evocar lo que aquí se vivió hace muchos años, como asunto anecdótico, está presente la replica del avión en que cayó en Vietnam, el senador Mc Cain, aspirante a la presidencia de los EE.UU. en las elecciones del próximo noviembre.

A lo largo de las visitas se presentan proyección de videos y despliegue de fotos y maquetas relacionadas a este portaaviones.



El USS Lexinton (CVA-16) actualmente es uno de los buques museo más grandes del mundo. Recibe numerosos visitantes diariamente.

Particularidades del USS *Lexington* (CVA-16)

Su antecesor fue el USS *Lexington* (CV-2) de la clase Lexington, cuyo gemelo fue el USS *Saratoga* que con los tres clase Yorktown: USS *Hornet*, USS *Enterprise* y USS *Yorktown* y los USS *Langley*, USS *Ranger* y USS *Wasp*, fueron los 8 portaaviones de la Flota de los Estados Unidos al inicio de la Segunda Guerra Mundial. El USS *Lexington* (CV-2) fue seriamente dañado en la Batalla del Mar de Coral, en Mayo de 1942, siendo irrecuperable el comandante del grupo de tarea decidió hundirlo y esto fue con dos torpedos disparados por el destroyer USS *Phelps*. Durante su corta carrera ganó dos Estrellas de Combate una de ellas por la Batalla del Mar de Coral. Originalmente fue diseñado como un crucero de batalla, poniéndose su quilla en 1921, fue convertido a portaaviones en 1922 y lanzando en 1925. Tuvo una eslora 888 pies y un desplazamiento máximo de 41.000 toneladas. Cuando se produjo su hundimiento, estaba en proceso de construcción el USS *Cabot* (CV-16), un clamor público pidió su cambio de nombre, lo que se aprobó, denominándolo oficialmente USS *Lexington*, uno de los 24 portaaviones de la clase *Essex*, el mayor programa de portaaviones de la historia de EE.UU., construidos en su totalidad durante la Segunda Guerra Mundial, 14 de ellos entraron en acción, ninguno fue hundido pese a que tuvieron serias averías de combate. El diseño de estos buques fue probablemente el mejor de todos los portaaviones construidos en su época y ellos ciertamente contribuyeron a la victoria de la guerra naval en el Pacífico. El USS *Lexington* entró en servicio el 17 de Febrero de 1943, originalmente tuvo 872 pies de eslora y 33.000 toneladas de desplazamiento máximo, 33 nudos de velocidad y su armamento comprendía 12 cañones de 5 pulgadas, 72 de 40 m.m. y 52 de 20 m.m. en montaje cuadruple. Su casco tuvo la particularidad de ser pintado de un color azulado, que más tarde veremos, fue motivo del apodo que le puso la famosa "Rosa de Tokio".



Originalmente fue diseñado como un crucero de batalla siendo transformado en portaaviones, Su quilla fue puesta en 1921 y lanzado en 1925 con un desplazamiento de 41.000 toneladas.

El historial de combate de este buque es impresionante, participó en las más importantes operaciones del Pacífico contra las fuerzas navales del imperio Japonés, principalmente en las islas Gilberts, Marshall, Marianas, Leyte, Luzón, Iwojima, entre otras.

El vicealmirante Marc Mitscher tuvo su insignia en éste buque como Comandante de la Fuerza del Tarea 58.

Fue conocido este buque con el apodo del "Fantasma Azúl", que se lo puso la famosa propagandista "La Rosa de Tokio", cuyo verdadero nombre era Iva Togure, ciudadana norteamericana de descendien-

tes japoneses, que estuvo visitando Japón en el momento del ataque a Pearl Harbor, y hablaba el clásico inglés, los japoneses la usaron como anunciadora en una estación de radio de Tokio y fue conocida como la Rosa de Tokio por las Fuerzas Navales del Pacífico; en cuatro oportunidades anunció falsa o erróneamente el naufragio de *Lady Lex* (otro de los nombres que se le dieron al USS *Lexington*), pero luego siempre reaparecía en combate; después de la rendición del Japón fue acusada de traición y condenada a prisión, pero posteriormente fue perdonada por el Presidente Gerald Ford en el año 1976 sobre la base que los japoneses la forzaron a ser esa *broadcast*.

Este buque sufrió en noviembre de 1944 un serio impacto de un ataque horizontal de un avión kamikaze; fue en la parte de popa de la Isla y está marcado con una bandera japonesa para que los visitanteslo noten, allí se puede leer que vino en vuelo horizontal a 250 millas por hora y como resultado del impacto murieron 50 tripulantes y hubo 132 heridos, y en videos se ve el increíble y destructor poder de ataque de los kamikaze.

En el hangar se muestra un gran cartel que describe los daños causados por este buque en sus acciones en la Guerra del Pacífico:

- 17 aviones batidos por la batería antiaérea
- 387 aviones derribados por la aviación embarcada.
- 635 aviones destruidos en tierra
- 588.000 toneladas de buques de guerra hundidos o dañados
- 497.000 toneladas de buques mercantes hundidos o dañados

Programas masivos de construcción de portaaviones, modernizaciones y últimos desarrollos

En una de las numerosas exhibiciones que se presentan a bordo de este legendario buque, me percaté de numerosas fotografías de portaaviones escolta, lo que me despertó curiosidad y ahora quiero presentarles sintéticamente las principales características de estos singulares buques, que en tan poco tiempo se lograron diseñar y construir.

La mayoría de ellos fueron conversiones de cruceros ligeros, buques mercantes y buques tanques. Su principal misión fue la escolta de convoyes; sobre todo cubrían protección antisubmarina, su mayor constructor fue el industrial Henry J. Kaiser que construyó los 37 de la clase "Casablanca" en sus astilleros de la Costa Oeste en el estado de Washington y Portland, Oregon.

En el cuadro número 1, se presentan las características más importantes de estos buques, indicándose cantidades y las clases correspondientes. El último programa de construcción de portaaviones durante la década de los cuarenta fue el de la clase Midway, se ordenaron seis y finalmente fueron tres, los USS *Midway*, USS *Coral Sea* y USS *F.D. Roosevelt*, sus quillas se pusieron entre 1942 – 1943, concluyéndose casi al final de la guerra. Fueron los de mayor tamaño y capacidades de su época, con 55.000 toneladas de desplazamiento máximo,

968 pies de eslora y transporte de 137 aviones.

Así entre 1941 y 1945 se construyeron en total 105 portaaviones, 24 clase Essex, 3 Clase Midway y 78 escoltas. Ahora brevemente veamos qué pasó en la postguerra, guerra fría y nuestros días. Se construyeron solo 19 en total: los 4 llamados super portaaviones, los de la Clase Forrestal, los USS *Forrestal*, USS *Ranger*, USS *Saratoga* y USS *Independence*.

Este programa abarcó de 1952 a 1959; fueron los primeros que se construyeron con la cubierta inclinada (*diagonal*), su desplazamiento máximo alcanzó hasta 78.000 toneladas y eslora de 990 pies, ya la proa era cerrada (*hurricane bow*). No quiero dejar de mencionar que un número aproximado de 15 de la clase Essex y los

CUADRO Nº 01

CLASE	CANTIDAD	PUESTA EN SERVICIO	DESPLAZ. MÁXIMO (T).	ESLORA (pies)	AVIONES EMBARCADOS	VELOCIDAD (en nudos)	OBSERVACIONES
Portaaviones logeros de flota	*2*	*1945*	*20.000*	*683*	*48*	*33*	-
Independence	*7*	*1942 - 1943*	*13.000*	*618*	*45*	*33*	*Se empezaron siendo cruceros ligeros*
Commencement Bay	*19*	*1944 - 1945*	*12.000*	*553*	*34*	*20*	*Se ordenó un mayor número, pero fueron cancelados; se concluyeron casi al final de la guerra*
Chenango	*3*	*1942*	*12.000*	*556*	*34*	*18*	*Fueron buques tanques convertidos*
Casablanca	*37*	*1943 - 1944*	*10.200*	*498*	*27*	*18*	*Se construyeron en 76 días. Originalmente se programó construir 50*
Bogue	*10*	*1942*	*8.300*	*494*	*21*	*16*	*Buques mercantes convertidos*
Total	*78*						

tres de la clase Midway fueron modernizados en la década de los 50 a todos se les reforzó la cubierta de vuelo y se les adicionó la cubierta diagonal, se les cerró la proa, mejoraron los ascensores y catapultas y se modificaron las Islas entre otros cambios, lo que expandió su tiempo de servicio, como el caso del USS *Lexington*; permitiéndoles pasar a la era de los aviones supersónicos.

Luego, entre los años 1956 a 1968 se da el último programa de Super-portaaviones convencionales, de desplazamientos máximos de 75.200 á 83.000 tonela-

das y esloras de 990 á 1072 pies, estos los cuatro de la clase "Kitty Hawk": los USS *Kitty Hawk*; USS *America*, USS *J.F. Kennedy* y USS *Constellation*; el único de estos ocho que queda en servicio es el USS *Kitty Hawk* cuya baja está programada para enero del 2009. En 1958 se puso la quilla y entró en servicio en 1961 el primer portaaviones nuclear, el USS *Enterprise*, y finalmente se construyeron los 10 nucleares de la clase Nimitz siendo el primero de ellos el USS *Nimitz* cuya quilla se puso en 1968, y le siguieron los USS *D. Eisenhower, Carl Vinson, T. Roosevelt, Lincoln, Washington, J. Stennis, Truman, Reagan* y, finalmente el *Bush*, que entrará en servicio el próximo mes de noviembre, saliendo de servicio el último portaaviones convencional el *Kitty Hawk*, con lo que la flota de EE.UU. quedará con 11 portaaviones.

Quiero concluir estos comentarios con una reflexión. Esta superpotencia construyó entre los años 1941 á 1945, cinco años, 105 portaaviones y entre los años 1952 á 2008, 56 años, solamente 19 de estos buques; podemos observar claramente dos escenarios completamente diferentes, uno fue de una guerra total en todos los océanos del planeta durante más de 5 años, la amenaza fue permanente y las líneas de comunicaciones fueron notablemente extensas, lo que requería un inmenso esfuerzo material, si se quería alcanzar una pronta victoria y el control de los mares.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, las marinas consideraron a los portaaviones como un arma útil para apoyar a los buques capitales (acorazados). Pero al final de la guerra los portaaviones se convirtieron en los buques capitales, categoría que hasta hoy mantienen.

Después de la postguerra, guerra fría y hasta nuestros días, las crisis son focalizadas y no son necesarios tantos medios, las amenazas son diferentes. Hoy estos formidables buques representan la pieza central del poder global de las Fuerzas Navales de EE.UU., presencia naval, disuasión y respuesta efectiva en el rol de lucha en la proyección del poder y muchos de los aviones de sus Alas Aéreas están en capacidad de recibir armamento nuclear.

No quiero dejar de mencionar una interesante información recientemente aparecida en la última revista *Naval Forces*: próximamente se iniciará el proyecto del próximo programa de 10 nuevos portaaviones nucleares, y será la clase Gerald Ford, ex presidente de los EE.UU., se construirá como todos los anteriores en los astilleros de Newport-News, en Norfolk, Virginia, el primero de ellos será el CVN-78 USS *Gerald R. Ford*, en investigación y desarrollo se invertirá US2.54 billones de dólares y en la construcción se tiene previsto un gasto de US$7.48 billones, de lo que resulta un total de 10.02 billones de dólares, gran diferencia con los costos del USS *Bush* originalmente fueron 4.975 billones de dólares y hubo un incremento de 857 millones de dólares por 3500 modificaciones por lo que se alcanzó los 5.822 billones de dólares. Se tiene previsto que el primer buque de esta clase se entregue en el año 2015, en que saldrá fuera de servicio el USS *Enterprise* después de 53 años de servicio, un verdadero record de un buque en servicio. El futuro USS *Gerald Ford*, que está

concebido para operar 52 años, comenzará a construirse el próximo enero. Un importante gran cambio será su Grupo Aéreo embarcado, una gran revolución tecnológica, se le denominará "Mixto" o sea que parte de los aviones serán tripulados (los Super Hornet F/A – 18 E/F) y a los no tripulados se les conocerá como UCAV (*Unmaned Combat air vehicles*), cuyas misiones claves serán: inteligencia-vigilancia, reconocimiento, supresión de defensas aéreas enemigas y variedad de misiones de ataque con diversas municiones. Este buque tendrá mejoras notables en el equipo de lanzamiento y recuperación y novísimas tecnologías en comando, control y comunicaciones. La cubierta será más amplia que los clase Nimitz y la Isla tendrá menor volumen.

Continuan los importantes servicios del *Lady Lex*

Fue el primer buque Extranjero en ingresar a la bahía de Tokio el 2 de septiembre de 1945, para la firma de la rendición incondicional del Japón, a bordo del acorazado USS *Missouri* (que hoy es museo flotante en Pearl Harbor, Hawai).

En diciembre de 1945 llegó a San Francisco, California, al poco tiempo (octubre de 1946) se decidió su pase a la Flota de Reserva del Pacífico hasta mayo de 1952, que con el conflicto de Corea fue asignado como portaaviones de Ataque (CVA), para lo que desde septiembre de 1953 hasta agosto de 1955 fue modernizado para adecuarlo a la era de los aviones Jet, para ello se le hicieron importantes modificaciones que alteraron sus características



Desde setiembre de 1953 hasta agosto de 1955 fue modernizado para adecuarlo a la era de los aviones Jet

principales, todo ello fue el resultado de las lecciones aprendidas de la experiencia en combate: se le incluyó la cubierta diagonal, se cubrió la proa para soportar mejor las condiciones adversas del mar, mejoras en los ascensores y catapultas, modificación de la Isla para recibir los nuevos sensores, mejoras en los aprestos de retención para los aterrizajes, optimización en control de averías, una escalera eléctrica para los pilotos, entre otras mejoras. Con todo ello el desplazamiento máximo aumentó de 33.000 a 42.000 toneladas, la eslora máxima de 872 a 910 pies, la manga máxima de 148 a 167 pies y podía transportar 70 aviones de diversos tipos. Al término de los trabajos fue asignado a la Séptima Flota del Pacífico, operando en Okinawa, Hong – Kong, Japón, Filipinas y Formosa. Posteriormente estuvo en alerta durante la crisis de los misiles de Cuba. En diciembre de 1962 es asignado a la Base Naval de Pensacola, Florida como portaaviones de entrenamiento, donde sirvió hasta noviembre de 1991; en este periodo siguió batiendo records

siendo uno de ellos inigualado, el de aterrizajes, el último piloto que aterrizó en su cubierta, en marzo de 1991 totalizó el número 493.248. Hollywood se aproximó a este buque en tres oportunidades, una de ellas en 1976 para que se filmara a bordo la película producida por Universal Pictures: La batalla de Midway, así estuvieron presentes en este buque los conocidos actores Glenn Ford, Henry Fonda y Charlton Heston; muchos tripulantes viendo la filmación comprendieron cómo habían sido sus antecesores.

En mayo de 1986, para el 75 Aniversario de la aviación naval el USS *Lexintgton* fue seleccionado para realizar un especial de televisión nacional con Bob Hope, Elizabeth Taylor y Sammy Davis; finalmente en 1987 se filmó a bordo la miniserie sobre la Segunda Guerra Mundial *War and Remembrance*, con Robert Mitchum, cuyo costo fue de 140 millones de dólares. Durante su largo periodo como buque de entrenamiento casi 29 años, llegó a calificar un promedio de 1500 pilotos anuales.

Fue reemplazado como buque de entrenamiento por el USS *Forrestal*, en noviembre de 1991 fue sacado de servicio y en febrero de 1992 se aprobó su permanencia en Corpus Christy, Texas, como Buque Museo y se abrió al público en octubre de 1992, donde es visitado por miles de personas, convirtiéndose en un ícono en la ciudad, se le anuncia como el "Museo en la Bahía" y así continúa la larga vida de este buque.

Al retirarme de este legendario buque, después de haber disfrutado de estar embarcado en él por más de 24 horas, en una auténtica experiencia viviente, me percaté del último cartel de los muchos que había observado durante mi visita, y se leía que el USS *Lexington* es uno de los buques más condecorados de la Flota de los EE.UU. con 11 estrellas de combate y una citación presidencial que dice:

"Por extraordinario heroísmo en acción contra las fuerzas enemigas japonesas en el aire, tierra y a flote en el área de la Guerra del Pacífico desde el 18 de Septiembre de 1943 al 15 de Agosto de



Retirado del servicio en 1991 fue designado Buque Museo y abierto al público desde octubre de 1992.

1945". Firmado Harry S.Truman. James Forrestal. Y así termino esta narración, sobre un buque que tan invalorable y extensos servicios ha prestado; en nuestros días sigue aún vigente y despertando admiración.

BIBLIOGRAFÍA

- Giberson ,Art *The Blue Ghost. The Ship That Couldnot Be Sunk*, 2000
- Janes Fighting, *Ships Of World War II,* 1946
- Janes Fighting, *Ships. 1969 – 1970*
- *Naval Forces* Nº 1 /2008, Vol. XXIX International Forum For Maritime Power
- Volunteers USS *Lexington,* Museum On The Bay USS *Lexington, The Blue Ghost,* 1993
- Weyers Flotten 2005 – 2007, *Warships Of The World. Fleet Handbook.*

El tejido social en la conformación de la Marina de Guerra del Perú: 1821-1900

William Chamorro Serrano
Historiador UNMSM

I. INTRODUCCIÓN

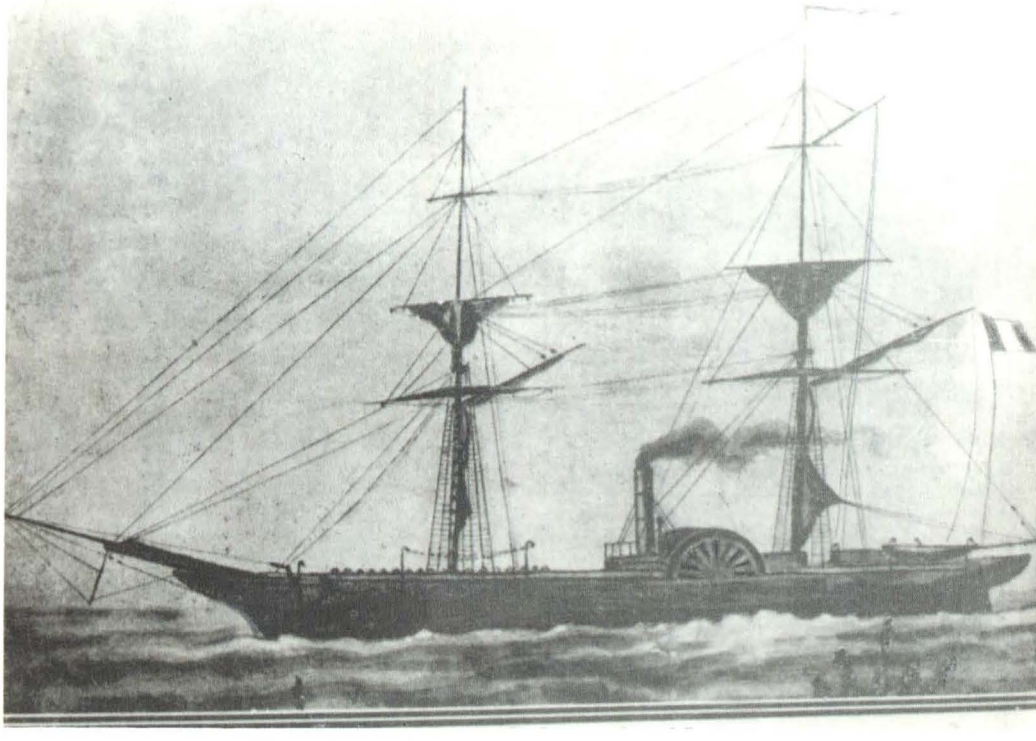
El presente trabajo pretende hacer un análisis de la estructura social de la Marina de Guerra del Perú, es decir, perfilar los estudios acerca del personal que conformaba esta institución. El marco temporal comprende desde los primeros años de la marina peruana, pasando por el periodo de transición del uso de los buques de vela por los buques de vapor, hasta finales del siglo XIX.

A lo largo de este periodo se hace visible una total transformación en la interrelación social a bordo de las diferentes unidades de la Armada nacional. Es en ese momento que cobró vital importancia la capacitación técnica tanto de Oficiales como del personal subalterno.

II. EL FACTOR HUMANO EN LA MARINA DEL SIGLO XIX

La Marina de Guerra del Perú fue una de las primeras instituciones organizadas por el Libertador San Martín en 1821, poco después de declarada la independencia. El poderío de la Marina de Guerra así como de cualquier otra institución recae fundamentalmente en el factor humano y no en el elemento material. El grupo humano que lo conformó fue muy variado en cuanto a su procedencia, estatus e intereses. Esta fue su conformación:

- Los Jefes y Oficiales. Los Jefes representan los grados más altos en la oficialidad como Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío. Los Oficiales representan a los Capitanes de Fragata hacia abajo.
- El Personal Subalterno. Es el grupo humano encargado de las labores y maniobras necesarias para hacer navegar un barco.



Vapor *Rímac*, primer buque de guerra a vapor del Perú.

La capacidad y destreza de los marinos, ya sean oficiales o subalternos, se demostró en su desempeño y en la forma de enfrentar los embates de la naturaleza como mares bravos y largas travesías, como aquella de la fragata *Amazonas* que dio la vuelta al mundo. Dicha nave zarpó del Callao el 25 de octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín, tocando los puertos de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica, arribando finalmente al Callao el 28 de mayo de 1858. El viaje fue muy accidentado y difícil pero sirvió como un excelente entrenamiento para todo el personal de abordo.

Al llegar a Hong Kong se debía carenar pero no se hizo por encontrarse en guerra la China contra el imperio británico. Por este motivo se siguió hasta Calcuta donde se limpió los fondos y se efectuó algunas reparaciones. En Calcuta estuvieron dos meses y medio. Por dicha época una terrible epidemia asolaba Asia, era el cólera que produjo miles de muertos; víctimas de ella perecieron abordo el cirujano Juan Esquivel, el guardiamarina Neriberto de la Torre Ugarte y 38 hombres. El viaje en total duró 19 meses y tres días y fue de gran provecho para la instrucción marinera de los 17 guardiamarinas (y no solo de ellos sino de la dotación completa) pues navegaron más de 41.277 millas náuticas, soportaron tres

temporales y temperaturas entre 7 a 33 grados. De la dotación completa murieron 20 en navegación y 46 en puerto.[1]

Otra demostración de la valentía así como pericia marinera tanto de oficiales como subalternos de la Armada fue el viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* desde el Atlántico hasta el Callao. La travesía duró desde el 12 de enero de 1869 al 1 de mayo de 1870, debiendo soportar un viaje lleno de contratiempos y dificultades. Era la primera vez que monitores de río realizaban una travesía tan larga y accidentada. Además, tenían elementos en contra como la poca capacidad marinera de los buques, la indisciplina de las tripulaciones contratadas en los EE.UU. y que finalmente fueron licenciadas en Río de Janeiro, las complicaciones políticas con España y Cuba y, finalmente, la opinión publica en contra, porque debido a tener una obra muerta muy baja, nadie le auguraba un viaje exitoso.



Personal subalterno en rutina de lavado de uniformes, en el crucero *Coronel Bolognesi* 1907.

Estos monitores fueron comprados en octubre de 1867 a la Casa Alexander Swift, que había puesto a la venta nueve monitores de río construidos durante la Guerra de Secesión pero que nunca entraron en combate. De ellos, el *Oneota* y el *Catawba* fueron comprados y rebautizados como *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Al tener solo 30 cm de francobordo, cualquier temporal podía dañarlos. Viajaron remolcados y al llegar al Callao solo pudieron servir como baterías flotantes de puerto. El *Manco Cápac* se hundió el 7 de junio de 1880 en Arica y el *Atahualpa* también se dejó hundir en el Callao en enero de 1881.[2]

Un aspecto que debemos resaltar en esta época es la inadecuada cobertura sanitaria. Muchos marinos perecieron a causa de diversas enfermedades sin cura para la época, tales como males estomacales y la tuberculosis. Cuando no había una total recuperación se les daba de baja por "ser inútiles al servicio naval". Esto podía ser tanto para los subalternos como para los oficiales. Por ejemplo, el Alférez de Fragata Hercilio Santiago sufría de un mal hepático, el que se complicaba por el clima tropical de Iquitos, por lo que

1. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984, pp. 251-253
2. Castañeda Martos, Alicia. *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico, 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991, pp. 12-13

solicitó licencia para viajar a Londres en donde había un clima frío, que fue el recomendado por médicos brasileños de Pará. El Alférez Hercilio Santiago viajó en el bergantín inglés *Florista* con dirección a Liverpool el 22 de abril de 1864.[3]

2.1 Aspectos sociales y educativos en los jefes y oficiales

La educación siempre ha estado ligada al estatus social en todas partes. En el Perú independiente no podía ser de otra manera, pues tal como sucedió en la Colonia, a la educación formal solo podía acceder una minoría de la élite económica y social. De esta manera, desde los inicios de la historia naval, los oficiales de la Marina pertenecieron al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político.

Como en el caso británico, nuestros oficiales eran parientes o tenían amigos pertenecientes al cuerpo diplomático, parlamentarios o funcionarios públicos de elevada categoría. La diferencia con la Marina Británica radicaba en que ella sí estaba conformada en gran porcentaje por la clase media (50%) y hasta por la clase baja (7%), debido a que ellos sí podían acceder a la educación formal.[4]

Los Jefes y Oficiales estaban divididos en dos grupos:

- Los Oficiales del Cuerpo General, llamados "Oficiales de guerra" incluían en sus filas a quienes, ingresando como Guardiamarinas, podían ascender hasta el grado de Contralmirante.
- Los Oficiales del Cuerpo Político eran llamados "Oficiales mayores"; incluían al Cirujano de Primera clase, los Comisarios de marina, Oficiales Primeros, Oficiales Segundos y Oficiales Terceros.

Al crearse la Marina de Guerra del Perú se siguió el modelo educativo español y luego el modelo educativo británico por el motivo siguiente: El sistema educativo español reposaba en una antigua y rica tradición cosmográfica que tuvo su punto más alto en el siglo XVI, cuando se pudo explorar nuevas tierras gracias a los descubrimientos. Pero a partir del siglo XVIII la educación naval decae científicamente, de esta manera, la educación naval era más teórica en la tradición española, mientras que en Gran Bretaña la formación era más práctica.

Debe destacarse además que en el siglo XIX se dio un "estado de vacilación", es decir, que se suscita un ambiente de cambio que se vivía a partir de la aparición de los buques a vapor. La aparición de este tipo de naves no fue solo un reemplazo de unos por otros, sino que fue todo un proceso de cambio tecnológico, mental y de costumbres.

Durante las épocas de la navegación a vela, se le dio gran importancia al as-

3 Archivo Histórico de Marina. Serie: Comandancia General, 1864

4 Romero Pintado, Fernando. Historia Marítima del Perú. La Republica 1850-1870 tomo VIII Vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1984, pp. 124-125

trónomo, al maniobrista o al caudillo del abordaje, pues de ellos dependía llevar una navegación correcta, llegar a puerto seguro, realizar maniobras en las velas, así como la reparación y mantenimiento del casco. El caudillo del abordaje debía dirigir correctamente a sus hombres en un combate. El buque de vela había producido un profesionalismo empírico, el cual se incrementaba con la experiencia hasta convertirlos en "*viejos lobos de mar*". Las maniobras marineras eran muy complicadas y peligrosas, requerían valor y fortaleza física, afinaban el ojo marinero, lo que consolidó un mundo de dureza y brutalidad, abordajes, flagelación y castigo físico así como alcoholismo.

El constante avance tecnológico motivó la aparición de los barcos a vapor, lo que obligó a los oficiales a dedicarse al estudio y la investigación con las consecuencias inevitables: enfrentamientos entre los viejos y los jóvenes marinos, refinamiento en la calidad humana, se reduce la brutalidad y la dureza, se empieza a "quemarse las pestañas" estudiando los libros.

A lo largo del siglo XIX la instrucción naval a los oficiales y guardiamarinas fue muy accidentada y con muchas interrupciones en el funcionamiento de la Escuela Naval hasta después de la Guerra del Pacifico. En todo este tiempo recibió varios nombres como: Escuela Central de Marina, Colegio Central Militar, Colegio Militar, Colegio Naval Militar e Instituto Militar. Un pequeño esbozo de su historia sería el siguiente:

Desde la época colonial hubo interés por formar marinos desde el punto de vista práctico y científico. Por ello se fundó una Academia Náutica en 1657, la misma que fue clausurada en 1709. Sin embargo, el 1 de noviembre de 1793 el virrey Gil de Taboada creaba la Academia Real Náutica de Lima, la que se instaló en dos habitaciones del Palacio del Virrey.[5]

En cuanto al alumnado se tiene que en 1804 había 13 alumnos en la Academia y durante 1805 y 1806 se registran 19 alumnos en tierra y 3 navegando cada año. Ese último año el Virrey Abascal dispuso que se le diesen cuatro ambientes en el Cuartel de Los Desamparados para su mejor funcionamiento.

En 1817 se realiza el traslado de la Academia hacia el viejo local del hospital del Espíritu Santo. Durante 1817 y 1818 el alumnado disminuyó notablemente llegándose a contar solo siete alumnos en la Academia y dos navegando.

Con la llegada del Libertador San Martín y al crearse también la Marina de Guerra del Perú se mantuvo la preocupación en formar oficiales peruanos. Para ello se consideró que la antigua Academia Real Náutica reiniciase sus labores como Escuela Náutica o Escuela Central de Marina. Para tal fin se encomendó al ex maestro Piloto Eduardo Carrasco para que con el grado de Teniente Primero se hiciera cargo de la Dirección desde el 1 de noviembre de 1821. Uno de los requisitos indispensables era ser hijo legítimo. Esta Escuela inició sus actividades como un Instituto de alumnos externos. El Pro-

5. Ortiz Sotelo Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú, Primera parte. (1657-1850)*, p. 60

grama de Instrucción contemplaba las siguientes materias: aritmética, geometría, trigonometría, cosmografía, dibujo, cartografía y manejo de instrumentos.

Los alumnos de la Academia, al concluir sus estudios, podían ser llamados al servicio de la Marina de Guerra como Guardiamarinas o prestar sus servicios en el cuerpo de Pilotos tanto a la Marina de Guerra como a la Mercante. Por aquella época se dio la costumbre de embarcar algunos alumnos según recomendación del capitán del buque, los mismos que eran ascendidos a la clase de Guardiamarinas previa solicitud al Ministro del Ramo. De esta manera se graduaban junto con los egresados de la Escuela Central. A la larga esto produjo descontento pues no contaban con la suficiente instrucción.

El 14 de noviembre de 1821 apareció en la *Gaceta del Gobierno* un bando llamando a la juventud peruana al servicio de su Marina. Antes de terminar el mes, más de veintiún nombramientos fueron realizados.[6]

Casi inmediatamente la mayoría de estos jóvenes entró en acción, sobre todo en el primer bloqueo a puertos intermedios. En diciembre de 1821 se recurrió a la casa de Niños Expósitos, con el fin de que destine a 10 o 20 muchachos entre los 12 y 14 años para el aprendizaje de la navegación por medio de la práctica a bordo. Estos muchachos se embarcaron rápidamente en la fragata *Montezuma*.

Al terminar la Primera Expedición a puertos intermedios,[7] la Comandancia General de Marina dispuso que solo permaneciesen a bordo los Guardiamarinas más destacados, debiendo pasar estos a la fragata *Protector*.

José de la Riva Agüero, primer Presidente del Perú (elegido por el Congreso Nacional el 27 de febrero de 1823 y cesado en sus funciones por el mismo Congreso el 23 de junio), creó la Academia Militar por medio de un Decreto fechado el 8 de marzo de 1823. En este centro deberían estudiar tanto los Guardiamarinas como los cadetes militares. Estipulaba que nadie podía servir de Guardiamarina en la escuadra sin haber estudiado el tiempo necesario y presentado los exámenes correspondientes.

Contaba la Academia con teodolito, cronómetros, compases, mapoteca y biblioteca. Las clases eran de enero a noviembre, en que los alumnos debían ser examinados públicamente ante el Comandante General de la Marina, siempre y cuando hubiesen satisfecho previamente al Maestro Carrasco. En Junio de 1823, debido a la ocupación de Lima por las fuerzas realistas, la Academia se trasladó al puerto del Callao. Recién el 24 de enero de 1825 pudo reiniciar sus labores en

6 Ibíd, p. 89

7 Las Expediciones a Puertos Intermedios tuvieron como objeto desembarcar en los puertos intermedios de la costa para hostigar a los realistas. La primera de ellas estuvo a cargo del General Rudecindo Alvarado y terminó en fracaso al ser derrotado en las batallas de Torata y Moquegua. El nuevo Presidente, tras el motín de Balconcillo, fue José de la Riva Agüero, quien organizó la Segunda Campaña. Estaba al mando del General Andrés de Santa Cruz. Se obtuvo una victoria no decisiva en la batalla de Zepita el 25 de agosto de 1823, tras lo cual el ejército emprendió una retirada hacia el mar, tan rápida que la fuerza se disolvió en el camino.

el local de Desamparados. Los alumnos eran 11, de los cuales 3 eran guardiamarinas.[8]

El 5 de agosto de 1826 se clausuró la Escuela debido a problemas personales entre Carrasco y el libertador Bolívar. Al alejarse Bolívar del Perú, el gobierno presidido por Santa Cruz promulgó el 30 de noviembre de 1826 un decreto estableciendo en la capital un colegio militar para formar en él a los oficiales del ejército y marina. Tuvo como local una parte del colegio de San Pablo. Se nombró como Director al Comandante General del Cuerpo de Artillería Coronel Rafael Jiménez. Las clases deberían empezar el 1 de mayo de 1827 y durarían 4 años. Los dos primeros años eran de estudios comunes para los guardiamarinas y los cadetes del ejército; estudiaban los siguientes cursos: aritmética, álgebra, geometría y trigonometría lineal y esférica. Luego continuaban con la aplicación del álgebra a la geometría, principios elementales de cálculo diferencial e integral y la mecánica.

El 2 de diciembre de 1826 se volvió a reabrir la Escuela clausurada en agosto. El director Carrasco fue repuesto en su cargo el 2 de marzo de 1827 reiniciando sus clases el 23 de abril. El terremoto del 30 de marzo destruyó el local de Desamparados por lo que se utilizó una parte del convento de San Francisco.

El 14 de mayo de 1832 se expidió un Decreto Supremo, en virtud del cual la Escuela Central de Marina quedó incorporada al colegio militar. Los 17 guardiamarinas se incorporaban así a las compañías de cadetes.[9] Los cursos que aprendían eran trigonometría esférica, cosmografía, navegación, aplicación a la astronomía, hidrografía, levantamiento de planos hidrográficos, pilotecnia y maniobra. Habían cursos comunes con la sección militar tales como lógica, ética, geografía e idiomas. Se dispuso también que todo Guardiamarina que no hubiese pasado por la escuela se desembarcase e ingresara al colegio militar hasta el término de sus estudios profesionales en la Sección Marina. De esta manera 10 Guardiamarinas tuvieron que desembarcarse. Esta absorción de la Escuela Central por parte del Colegio militar ocasionó una pérdida de autonomía en quienes dirigían la formación de los guardiamarinas. Dicha fusión respondió a graves restricciones presupuestales que el Gobierno impuso.

En 1833 el Comandante General de la marina, Capitán de Navío García del Postigo, propuso al Ministro de Guerra y Marina la creación de dos escuelas náuticas, que estarían ubicadas en Paita y Arica, para instruir a buenos pilotos para los buques de la Armada, ya que ésta dependía únicamente de pilotos extranjeros. En 1834 se reabrió la Escuela Central de Marina como ente autónomo desligándose del Colegio Militar.

Los movimientos revolucionarios de enero de 1834 y enero de 1835 motivaron el cierre de la escuela, porque los alumnos

8 Oortiz Sotelo Jorge, ibíd., p. 101

9 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de Guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984, p. 52

debieron embarcarse en los buques. Como castigo, Orbegoso, luego Santa Cruz, desactivaron la mayor parte de los buques, pasando al retiro a varios oficiales.

El 8 de enero de 1840 el Presidente Gamarra firmó dos decretos importantes: restablece la Escuela Central de Marina y crea una Escuela Náutica en el puerto de Paita. Como director de ambas escuelas fue nombrado el comandante Eduardo Carrasco. El local destinado fue el que ocupaban en la Biblioteca Nacional antes de su fusión con el Colegio Militar en 1832. Además, se destinó al pailebote *Vigilante* para las prácticas navales.

Los alumnos eran externos, su enseñanza era costeada por el estado, abarcaba dos niveles de estudio. En el primero se enseñaba aritmética, álgebra, geometría especulativa y práctica, y trigonometría lineal y esférica. El segundo nivel contemplaba aplicación de álgebra a la geometría mecánica, maniobra, cosmografía, pilotajes, principios generales de dibujo y su aplicación a la formación de planos.

Los exámenes eran de dos tipos: públicos y privados. A los exámenes públicos solo podían aspirar aquellos que hubieran obtenido calificativos de excelente y sobresaliente en los exámenes privados. Se realizaban los días 24 y 25 de diciembre de cada año y podía asistir el público interesado; previamente había sido anunciado en el periódico oficial.

La disciplina era mantenida de acuerdo a sanciones que iban desde el consejo hasta el castigo físico para las faltas leves. Las faltas graves podían ser sancionadas con el arresto en el calabozo, con o sin comunicación y el cepo de pies o cabeza, sin o con abstinencia. Los alumnos no podían embarcarse sino hasta completar su instrucción en la Éscuela.[10]

La Escuela Náutica de Paita fue creada el 8 de enero de 1840 mediante la expedición del decreto supremo firmado por el Presidente Gamarra. Dependía directamente de la Escuela Central de Marina. Su régimen de educación fue muy parecido al de la Escuela Central de Marina, aunque un poco más flexible tanto en lo académico como en lo disciplinario. La enseñanza era gratuita y los alumnos asistían en condición de externos. El uso del uniforme no era obligatorio. El título final de Tercer Piloto debía ser otorgado, luego de aprobar el examen ante el Director de las Escuela Náutica.

Se encomienda la función de maestro y subdirector de la Escuela de Paita al Teniente Segundo Francisco Carrasco, enviado personalmente por el Director el capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director de las Escuelas Náuticas de la República.

Los cursos que se dictaron fueron entre otros, Tratado de aritmética, geometría especulativa, trigonometría rectilínea, geometría práctica, trigonometría esférica y cosmografía. Sin embargo, la escuela tuvo que cerrar en 1842 porque Francisco Carrasco tuvo que embarcarse. En 1843 el vapor *Rímac* realizó un viaje de instrucción a China, otro hecho muy importante para la instrucción de la tripulación.

10 Ortiz Sotelo, Jorge, ibíd, p. 173

Por Decreto Supremo del 15 de Octubre de 1849, el presidente Castilla restableció la Escuela Central de Marina como centro de instrucción de los futuros oficiales, totalmente separado de la Escuela Militar. A partir del siguiente año los guardiamarinas ya pudieron embarcarse en buques ingleses, franceses, norteamericanos, así como en la Pacific Steam Navigation Company.[11]

Entre los años 1857 y 1867 la Escuela Central se unió nuevamente con el Colegio Militar. Por Decreto del 26 de octubre de 1870, expedido por el Presidente José Balta, se procedió a la instalación de la Escuela Naval a bordo del vapor transporte *Marañón.*[12] Debía tener la Escuela 40 alumnos, todos hijos legítimos entre 14 a 17 años[13]. El primer director que tuvo el plantel fue el Capitán de Navío Camilo Carrillo, comandante de aquel buque. Por otro lado, según una Resolución Suprema del 14 de julio de 1870 se disponía que todos los Alfereces de fragata recién ascendidos y los Guardiamarinas debían presentar los certificados con los que demostrasen haber concluido sus estudios profesionales. De no hacerlo, pasarían a completar sus estudios en la Escuela Naval[14].

Otros requisitos que se exigían para el ingreso a la Escuela Naval era ser hijos de padres notoriamente honrados y haber completado la instrucción media. El Plan de estudios duraba cuatro años, los gastos eran compartidos entre el Estado y los padres, además se comprometía a los graduados a servir en la Armada y en caso de culminar los estudios, debía reintegrar las pensiones que el Estado hubiese pagado por él.[15]

2.2 Aspectos sociales y educativos en el personal subalterno

El personal subalterno de nuestra Marina de Guerra estuvo conformado por:

- Los Oficiales de mar
- Los marineros y grumetes
- Los extranjeros

2.2.1 Los Oficiales de mar

Eran los encargados de las refacciones y compostura en los buques como son: Contramaestres, Guardianes (que a órdenes del Contramaestre cuidaban de las armas y la bodega), carpinteros, calafates,

11 Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976, p. 241

12 El vapor *Marañón* (ex *Habana*) fue construido en 1864 y comprado a los EE.UU. en 1867 para el remolque del monitor *Manco Cápac*. Al culminar su viaje desde New Orleans hacia el Callao, mostró averías irreparables en su casco y en su máquina por lo que fue destinado a servir como Escuela Naval flotante.

13 Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6, p. 257

14 Carvajal Pareja, Melitón, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1870-1876,* tomo IX, vol. 2. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992, p. 159

15 Carvajal Pareja, Melitón, ibidem, pp. 159-161

herreros, veleros, cocineros y otros. Su denominación provenía de los tiempos coloniales y algunos oficios desaparecieron en el tiempo como: armero, maestre de víveres, sangrador, cocinero de equipaje y de cámara, maestro de velas y farolero. Aunque, por otro lado, también se crearon nuevos oficios como: Maestro de armas (Oficial de mar encargado de la disciplina), patrón de lancha, mayordomo, timoneles y artilleros.[16]

2.2.2 Los marineros y grumetes

En todas la marinas del mundo, incluyendo a la británica, los marineros y grumetes provenían de distintas nacionalidades desde tiempos antiguos. En el caso peruano los tripulantes convivían con gente de mal vivir, presos y mercenarios, ya que hubo escasez de voluntarios para completar las dotaciones de los buques. Debemos resaltar que la población costeña era escasa y la población andina no se acostumbraba a la vida marina. Por otro lado, los chinos y sus descendientes trabajaban en las haciendas costeñas o se dedicaban a pequeños negocios en el sector servicios.

Para poder incrementar la cantidad cada vez más necesaria de marineros en los buques se echó mano de los matriculados en los Tercios Navales y los enganches de gran cantidad de extranjeros. También se usó dos instrumentos muy eficaces creados por la marina Británica a fines del S. XVIII: la leva y la conscripción. La leva o reclutamiento se daba contra la voluntad de la persona, es por ello que fue declarado ilegal en la constitución de 1860. El servicio militar fue origen de muchos abusos por lo que existió constantes huidas de la gente del campo y también de la ciudad para evitar las levas. Este malestar generado por las levas obligatorias, sumado a las malas condiciones de vida abordo, a la falta de pago puntual, motivó la generación de gran cantidad de motines y rebeliones a bordo de los buques.x

2.2.3 Los extranjeros

Los barcos y galeones españoles que surcaron aguas peruanas desde la época colonial, tenían como dotación a una gran cantidad de extranjeros. Al iniciarse la época republicana esta cantidad se redujo para dar paso a los marinos peruanos. Sin embargo, al iniciarse la época de la propulsión de buques por máquinas de vapor, así como del impulso de la actividad metalmecánica en la Fundición Naval de Bellavista, fue necesario traer del extranjero a personal calificado en estas actividades.

En su mayoría fueron británicos y norteamericanos conocedores de las máquinas de vapor y de talle-

16 Romero Pintado, Fernando, ibidem, p. 184

res mecánicos. En algunos casos se hallaban en un nivel superior a los Oficiales de mar en cuanto a los sueldos y al rango que se les concedía. Los primeros contratos con norteamericanos fueron hechos para el vapor *Rímac*. Otros llegaban como dotación de los buques de guerra comprados, otros fueron enganchados en el Perú por ser desertores de los barcos mercantes de su país. Sin embargo, tenían que ser devueltos a su país de origen, por lo que no había una garantía en cuanto al tiempo que servirían a bordo.

Otro grupo humano muy presente en las dotaciones de los buques fue el chileno, sobre todo desde que se presentó el conflicto con España. Otros fueron contratados para emplazar los cañones de grueso calibre y otros para servir como artilleros de Preferencia, condestables y maquinistas en los buques de guerra. La mayoría de los extranjeros no abandonaron los buques en tiempo de guerra, ya sea con España (1866) o con Chile (1879) al punto de que el monitor *Huáscar*, al ser capturado, tenía entre su tripulación a muchos extranjeros.

2.2.4 La Instrucción Naval

Como se explicó anteriormente, eran continuos los motines y rebeliones en los diferentes buques. Generalmente eran como protesta al mal trato, a la falta de alimentación y vestuario. Las largas travesías en condiciones antihigiénicas originaron epidemias de tuberculosis y otras enfermedades. Por entonces no existía un tratamiento contra dicha enfermedad, por lo que el Ministerio de Guerra y Marina daba licencia a dichos enfermos para que viajaran a otros lugares con mejor clima y así "curar sus males". Todo esto motivó un clima de tensión y conflicto a bordo de las unidades.

El interés por estructurar de un modo ordenado la preparación e instrucción del personal subalterno de la Armada surgió recién poco antes de la guerra del Pacífico. Antes de ello, solo hubo pequeños intentos, uno de ellos fue en diciembre de 1821, cuando las autoridades decidieron acudir a la Casa de Niños Expósitos para que seleccionaran a 10 o 20 de los jóvenes allí albergados, que tuvieran entre 12 a 14 años, para que pudieran aprender las técnicas de navegación a través de las prácticas en las embarcaciones. Otra iniciativa fue en la década de 1840 con el fin de organizar eficientemente las Milicias Navales que estaban conformadas por toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matrículas correspondientes. Es decir, todos aquellos cuya actividad estuviera relacionada con el mar y la marina mercante debían inscribirse en los diferentes puertos para poder contar con una fuerza de reserva útil en el futuro.

Los Tercios Navales correspondían a los departamentos de Piura, La Libertad, Lima, Arequipa y Moquegua, cada uno tenia como sede a los puertos de Paita, Huanchaco, Callao, Islay y Arica. De los Tercios navales se reclutó a las tripulaciones de los buques, pero es con la llegada de los buques a vapor cuando se empieza a tecnificar a las dotaciones.[17]

La tripulación a lo largo de estos años pasó por un proceso de transformación en lo tecnológico. Pues al igual que en el caso de los Oficiales, la constante tecnificación obligó a la incorporación de elementos cada vez más profesionales dentro de la institución, especialmente con la llegada de los primeros buques a vapor ya que las máquinas eran mucho más complejas, los cañones eran menos numerosos pero de mayor avance tecnológico, por lo que necesitaron personal más especializado que los manipulara.

La primera iniciativa surgió en 1850 y se consolidó con el Decreto Supremo de 1852, mediante el cual se creó la Escuela de Aprendices de Bellavista para el personal de Maestranza de la Factoría de Bellavista. También se notó la necesidad de crear una Escuela de artillería naval[18].

En 1877 se continuó con la instrucción profesional del personal subalterno, cuando se dispuso la creación de una Escuela de Maquinistas para capacitarlos en el manejo de las máquinas de los buques de guerra y también para realizar las adecuadas reparaciones de las mismas. Para entonces, los responsables de las máquinas de los buques de la Armada eran casi todos extranjeros, esto además producía cierto ahorro para el Estado, ya que a los maquinistas peruanos se les podría pagar sueldos menores que los que habitualmente eran percibidos por los extranjeros.

Al año siguiente, el temor frente a un posible conflicto bélico llevó a la creación de una Escuela de Condestables. Tenía como fin solucionar el grave problema padecido por nuestra Armada que era la falta de artilleros diestros. Por la misma época también se dispuso la creación de una Escuela de Grumetes, la cual debía funcionar a bordo de la fragata *Apurímac*. Si esta Escuela hubiera funcionado un poco antes, tal vez habríamos llegado a la guerra con Chile con una mejor preparación en las tripulaciones. Terminada la guerra, en 1886, se dispuso su reapertura en los castillos del Real Felipe del Callao, debido a la carencia de buques apropiados. En 1888 se ordenó que la Escuela de Grumetes junto con la Escuela Naval se esta-

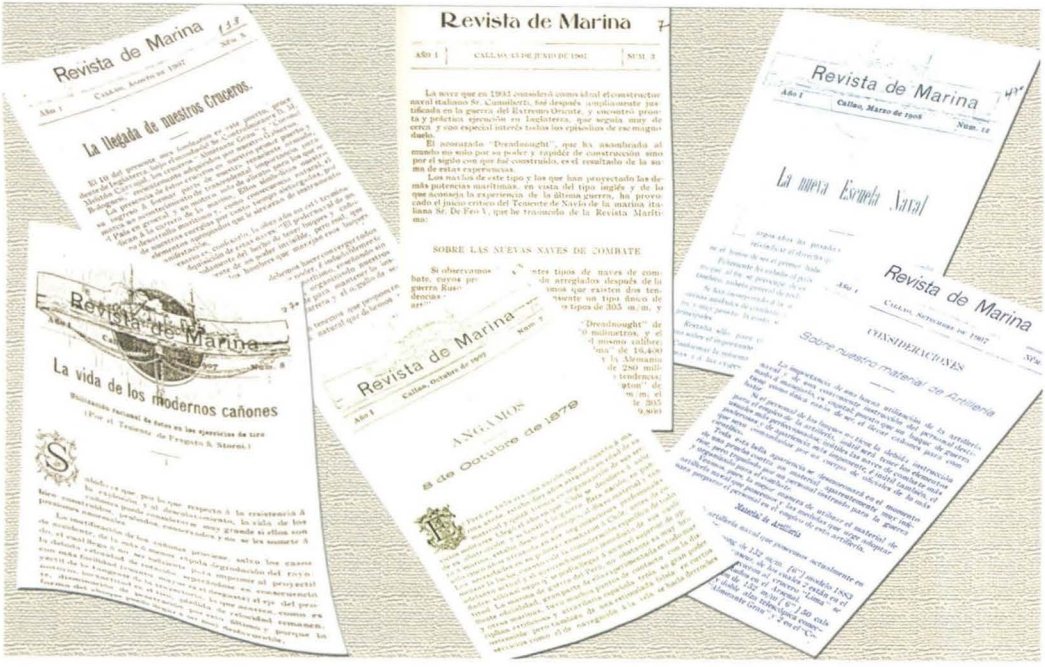
17 De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima Marina de Guerra del Perú, 1984, pp. 114-115

18 Romero Pintado, Fernando, ibídem, pp. 188-189.

blecieran a bordo del vapor *Perú*. En ese mismo año se restableció la Escuela Náutica de Paita, lo cual fue muy importante para la preparación del personal subalterno de la Armada. De esta manera, apreciamos cómo los esfuerzos por proveer a los buques del personal apropiado se logró recién a partir del fin de la Guerra con Chile.

BIBLIOGRAFÍA

1. Basadre, Jorge, *Historia de la republica del Perú 1822-193,* Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo 6.
2. Bourdieu, Pierre, *La Distinción. Criterio y bases sociales del Gusto*, Madrid, Taurus, 2000.
3. Castañeda Martos, Alicia, *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacifico: 1868-1870*, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1991.
4. De La Puente Brunke, José, *Los Hombres del Mar: La Marina de guerra en la historia del Perú*, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1984.
5. Denegri Luna, Félix, *Historia Marítima del Perú. La Republica 1826-1851,* tomo VI, vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976.
6. Galin, Pedro, Julio Carrión, Óscar Carrillo. *Asalariados y clases populares en Lima.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1986.
7. Jonson, Jhon, *Militares y sociedad en América Latina.* Buenos Aires, Ediciones Solar, 1966.
8. Masterson, Daniel, *Fuerza Armada y Sociedad en el Perú moderno: Un estudio sobre relaciones civiles militares: 1930-2000*, Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
9. Ortiz Sotelo, Jorge, *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1850).*
10. Sánchez, Luis Alberto, *El Perú: Nuevo retrato de un país adolescente.* Lima, Mosca azul Editores, 1988.
11. Valdizán Gamio, José, *Historia Naval del Perú*, tomo III, Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1984.



Sucedió hace un siglo

Teniente Primero CC
Jessica Alvarado Chávez

Crónica Nacional

LLEGADA DE LA FLOTA NORTEAMERICANA

El crucero *Coronel Bolognesi* se hizo a la mar el 16 de Febrero con el fin de recibir a la flota Americana que, comandada por el Contralmirante Evans, se dirigió a la costa occidental de la República del Norte.

El día 17 a 04:00 a.m. el *Coronel Bolognesi* se puso en comunicación inalámbrica con el *Panther*, buque taller de la flota, que navegaba en demanda del Callao, en convoy con los buques frigoríficos *Culgoa* y *Glacier*.

El *Panther* que se hallaba a 70 millas del *Coronel Bolognesi* dio noticias exactas de la flota, que se encontraba a una distancia de 285 millas aproximadamente.

El día 18 a las 11:45 el *Coronel Bolognesi* pudo ponerse en comunicación con el buque Almirante. Entonces el Comandante, Capitán de Navío Juan M. Ontaneda, trasmitió al Contralmirante Evans, el siguiente texto:

"Almirante Evans"

The President of Peru has instructed me to anticipate to you his cordial salute and to offer to the squadraon under your command the affectionate welcome of the Peruvian nation.

If you have not objection, I shall comply with the instructions received by scorting the flag-ship to Callao.

Captain Ontaneda.- Comanding Peruvian cruiser *Bolognesi.*

Poco tiempo después, nuestro Jefe, recibía la siguiente respuesta:

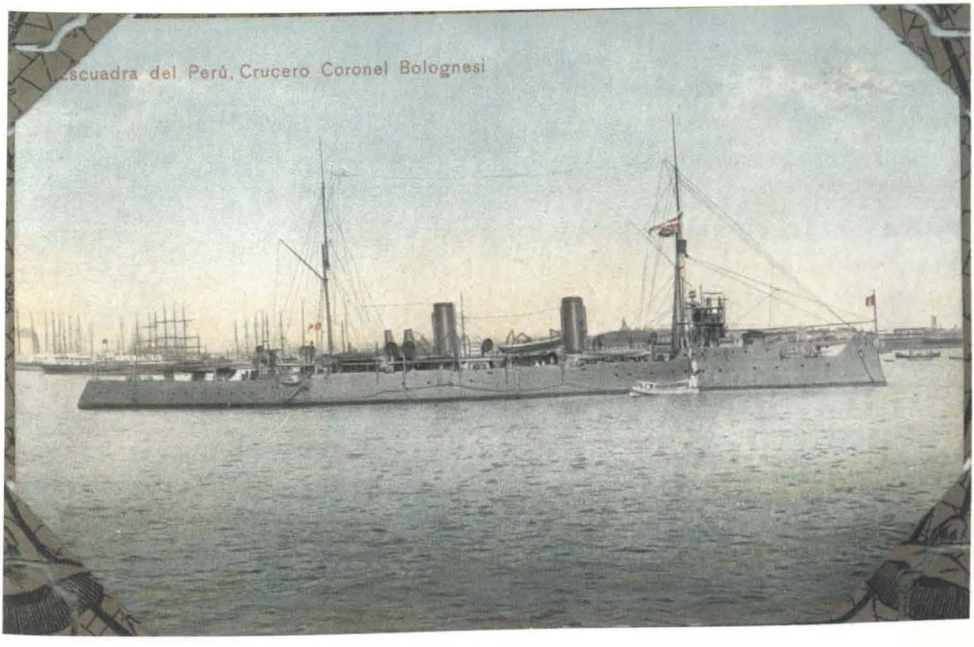
Captain Ontaneda.-

The Commander in Chief of the Atlantic Fleet begs to return his thanks and the thanks of his Officers and men for the affectionate welcome of the Peruvian nation extended by President of Perù. I shall request our minister to Perù to express these sentiments more fitfully arrival at Callao I shall consider it an honor to receive your escort and beg that you will goin at your converaince.

Will you Kindly give us your latitude and longitude at noon.

Evans.

A las 11 y 45 a.m del día 19 el *Coronel Bolognesi* avistó los humos de la flota, y una hora después se hallaba unido a ella. Después de hacer los saludos y honores de ordenanza, que fueron contestados por el buque Jefe *Connecticut*, se unió a la flota y la escoltó hasta el Callao, donde fondearon el día 20 a 09:00 horas.



La escuadra del Contralmirante Evans se hallaba compuesta de 16 acorazados, formando dos escuadras de cuatro divisiones, en la formación siguiente:

PRIMERA ESCUADRA

Primera División

- *Connecticut.* Buque insignia del Contralmirante Evans. Comandante Hogo W. Osterhaus.
- *Kansas.* Comandante Carles E. Vreeland
- *Vermont.* Comandante William P. Porter
- *Louisiana.* Comandante Richard Wainwright.

Segunda División

- *Georgia.* Buque insignia del Contralmirante William H. Emory. Comandante Henry McCrea.
- *Neu Jersey.* Comandante H. H. Southerlard.
- *Rhode Island.* Comandante Joshep B. Murdock
- *Virginia.* Comandante Seaton Schroeder

SEGUNDA ESCUADRA

Tercera División

- *Minessota.* Buque insignia del Contralmirante Charles M. Thomas. Comandante John Hubbard
- *Ohio.* Comandante Charles W. Barlett
- *Missouri.* Comandante Greenlief A. Merriam
- *Maine.* Comandante Giles B. Harber

Cuarta División

- *Alabama.* Buque insignia del Contralmirante Charles Sperry Comandante Eyck D. W. Veeder
- *Illinois.* Comandante John W. Bowyer
- *Kearsarge.* Hamilton Hutchins
- *Kentucky.* Walter C. Cowles

Acompañaba a esta flota los buques auxiliares siguientes: *Glacier* y *Culgoa* (buques provedores); *Panther* buque taller y el *Yankton* para servicios auxiliares.

También se unió la flotilla de destroyers al mando del Teniente Hutch I. Cone, compuesta del *Whipple*, *Hopkins*, *Hull*, *Stewart*, *Truxton* y *Lawrence*.

Creemos innecesario dar a conocer a nuestros lectores las caracterìsticas de los buques que componen esta poderosa flota, por considerar que esos datos minuciosos aparecen en todos los Anuarios de construcciones navales.

Crónica Extranjera

Estados Unidos

Submarinos.- El Gobierno de Estados Unidos celebro un contrato con la *Electric Boat Company* de New York, para la construcción de siete submarinos por 2.270.000 dólares. Varias de estas embarcaciones son del mismo tamaño y tipo que el *Octopus* y los otros aunque del mismo tipo, se diferencian en el tamaño y en la velocidad.

Rusia

Submarinos.- El Gobierno Ruso construyó los siguientes submarinos:

En los arsenales de Kretón, en San Petersburgo: 4 de 400 toneladas, el *Kokodril*, *Kayman*, *Drakon* y *Alligator*.

En los astilleros del Báltico: 1 de 360 toneladas, el *Akula*; 1 177 toneladas, el *Mononga*.

En los astilleros alemanes se construyeron: *Karp*, *Karazzi* y *Kambala*; todos de 200 toneladas de desplazamiento, 133 de eslora, 10.4 de manga. Velocidad en la superficie; 11 a 12 nudos; y 9 a 10 bajo el agua. Llevaban un tubo lanza torpedo y tres torpedos automóviles.

Nueva organización en los astilleros.- Se dispuso que los astilleros del Báltico se ocuparan de la construcción de buques y máquinas; las del Almirantazgo, las de Oboucoff, en la fabricación de cañones, proyectiles, torpedos, etc; y la de Sjorski, en construcción de planchas y otros materiales de construcción.

Inglaterra

En los astilleros Cammell, Lair & Co. de Inglaterra fue lanzado al agua el *Swift*: Este buque es de tipo: *ocean – going-torpedo boat destroyer*, siendo su velocidad y dimensiones mayores que la de cualquier destroyer a flote. Su velocidad es de 36 nudos.

Sus principales dimensiones son: eslora (entre perpendiculares) 345"; manga, 34"; calado 20.4" con un desplazamiento en su calado medio de cerca de 1800 toneladas.

Su armamento consta de 4 cañones de 4": de emplazados, 2 a proa, en el castillo y 2 a popa, y 2 tubos lanzatorpedos de 18", sobre cubierta.

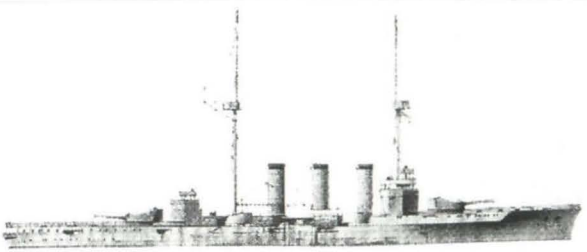
Sus máquinas son a turbinas, sistema Parson.

Las caleras, en número de 12, son del tipo *Express*; arregladas para el empleo del combustible líquido.

Japón

Crucero Acorazado *Kurama*.- Este crucero gemelo del *Ibuki* fue construido en los astilleros de Kure y lanzado al agua en Yokosuka en el mes de octubre.

Se asegura que, con excepción de los cruceros acorazados ingleses tipo *inflexible*, es el buque de su tipo más poderoso que existe en el día a flote. Sus planos derivan del *Tsukuba*, siendo el desplazamiento del *Kurama* un poco mayor, debido al aumento de peso de la batería secundaria y de mayor poder motor.



Crucero Acorazado *"Kurama"*

A continuación una tablilla comparativa con otros buques de marina inglesa, americana y japonesa.

		"Kurama"	"Tsukuba"	"Minotaur"	"Inflexible	Washington"	"Quinet"
Lanzamiento		1906	1905	1905	1606	1903	1905
Desplazamiento (tons.)		14600	13750	14600	17250	14500	14000
Dimensiones	eslora	450	440	520	560	502	515
	manga	75 ½	75	74 ½	78 ½	73	70 ½
	calado	26	26	28	----------	26	27
Armamento		4-12" 8-8" 14-47"	4-12" 12-6" 12-47"	4-9"2 10-7"5 16-3 lbs	8-12" 16-4"	4-10" 16-6" 23-14 lbs	
Tubos lanza torpedos	bajo agua	4	4	5	3	4	2
	sobre id	1	1				
Protecciòn	cintura	7" à 4"	7" à 4"	6" à 4"	7"	5" à 3"	6 ¾ à3"
	cubierta	2"	2"	1"	2"	3"	2 ½
	torres	7"	7"	7"		9"à 5"	6"
	Id.	6"	5"	6"		_____	___-
Secundarias	batería	5"	5"	___		5"	6"
Máquinas		Recíprocas	Recíprocas	Recìprocas	Turbina	Recìprocas	Recíprocas
Calderas		Miyabora	Miyabora	Yarrow	¿	Niclause	Guyot
Poder en caballos		25000	20500	27000	41000	25000	37000
Velocidad en nudos		21.25	205	23	25.27	22	23
Carbón		600	600	1000	900	900	1240

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Direccion General de Capitanias y Guardacostas

DICAPI

Autoridad Maritima Nacional



Trabajamos en salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar y en la proteccion del medio marino y su ecosistema

Jr. Constitución 150, Callao.
Telf. 613-6868
Pagina Web: www.dicapi.mil.pe
E-mail: dicapi@dicapi.mil.pe

Desde 1863, el sabor en su Punto.



AUTÉNTICA CERVEZA. AUTÉNTICA AMISTAD.

Pilsen Callao

TOMAR BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN EXCESO ES DAÑINO.

Actualidad Naval Mundial

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

ARGENTINA
Capacitación de pilotos aeronavales

El Comando de Aviación Naval (COAN) dispuso en el mes de Junio el envío a EE.UU. y Francia de unos veinte pilotos navales que recibirán instrucción y capacitación en simuladores de aeronaves *Super King Air 200*, *P-3 Orion* y *Fokker F-28*.

Por otra parte ocho pilotos asistirán al curso de simulador de Sea King SH-3 en la base aeronaval de la USN en Willow Grove. La inusual cantidad de pilotos para *Sea King SH-3* responde a que en el mes de julio el COAN recibirá los cuatro helicópteros *Sea King* adquiridos el año pasado y que pertenecen a la versión *VH-3* de transporte presidencial operada por el escuadrón *HMX-1* del USMC.



CHILE
Arribo de *P-3 Orion* desde Nueva Zelanda

El 30 de abril arribó a Chile procedente de la ciudad de Blenheim, Nueva Zelanda, la aeronave *P-3ACH*, (Naval-404), finalizando un programa de mantenimiento en ese país.

La comisión se inició el 1 de noviembre del 2007, y culminó el 27 de abril, con el arribo el 30 de abril a la Base Aeronaval de Viña del Mar.

Los trabajos, que no han sido confirmados, fueron efectuados a la parte estructural del avión (fuselaje y alas) para extender su vida útil, para el soporte de misiles *Harpoon* y mantenimiento de motores e instalación del sistema FLIR





SISDEF suscribe contrato con EADS CASA para suministros de sistemas Data Link SP 100 para tres aviones C 295

Durante el mes de marzo del 2008, SISDEF y EADS CASA han firmado un contrato por el suministro de sistemas Data Link *SP-100* para tres aviones *C-295* que la empresa europea proveerá a la Armada de Chile.

El Data Link *SP-100* se integrará al sistema de misión *FITS* de EADS CASA y permitirá la transmisión y recepción de información táctica entre los aviones *C-295* de exploración aeromarítima y los buques, helicópteros, aviones y submarinos de la Armada de Chile. El Data Link *SP 100* operará integrado a equipos de comunicaciones en la banda de V/UHF, HF y SATCOM.

Armada negocia compra de petrolero en EE.UU.

Según se confirmó, la Armada tiene prácticamente lista la recepción del *Andrew J. Higgins* (AO-190), de 40 mil toneladas. Este buque suplirá al actual *Araucano*, que tiene 43 años de uso y desplaza prácticamente la mitad de tonelaje.

El *Higgins* pertenece a la clase *Kaiser*, de la que se construyeron 14 unidades, entró en operaciones en 1987 y fue pasado a la reserva hace diez años, por lo que se tendrá que pagar su puesta en servicio avaluada en US$ 25 millones de dólares.

La compra de este petrolero se decidió tras analizar la posibilidad de construir uno nuevo que no sólo permita el transporte de combustible sino de carga, municiones y suministros para la Escuadra.



ECUADOR
Se incorpora ex-fragata *Leander* chilena

El 29 de mayo una fragata misilera de 35 años de servicio fue integrada de forma oficial a la Fuerza Naval de Ecuador. El buque denominado *Presidente Eloy Alfaro* se adquirió en Chile para fortalecer a la Marina luego de dar de baja otra fragata de la misma clase. Construida en astilleros escoceses en 1973, sirvió a la armada chilena hasta el 18 de abril, fecha en la que fue transferida.



Con el arribo de la fragata BAE *Eloy Alfaro* se concretó la última fase del traspaso de la primera unidad clase *Leander* a la Armada de Ecuador. Un equipo de técnicos ecuatorianos permanecerá en Talcahuano Chile, para continuar con los trabajos de transferencia de la ex PFG *Lynch*, unidad que dentro de los próximos meses será comisionada y comenzará sus preparativos para su zarpe. La dotación de la fragata ecuatoriana permaneció durante dos meses en el puerto de Talcahuano.

ESTADOS UNIDOS
Pruebas del primer buque de combate de litoral

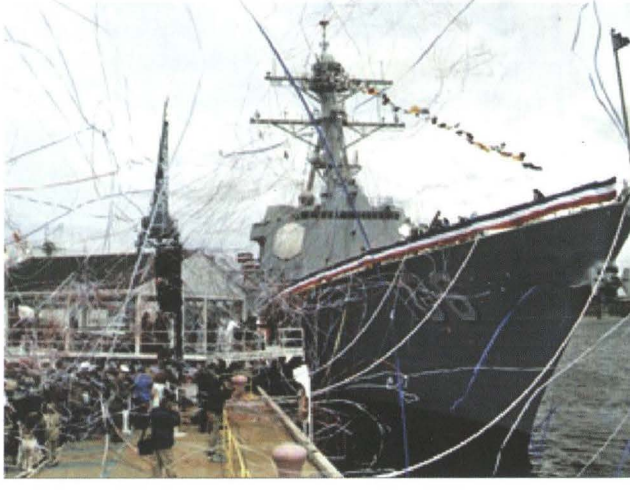
El USS *Freedom* (LCS-1), diseñado y construido por la Lockheed Martin y General Dynamics, bajo un concepto del desarrollo de misiones focalizadas, ágiles y rápidas para restringir accesos de submarinos, lanchas rápidas y minas, inició sus pruebas a finales de julio en el lago Michigan.

Esta nueva clase de buques incorpora un nuevo diseño con dos tipos de casco de aluminio (semiplano y trimarán). Se espera que sea comisionado a finales del presente año y su puerto base será San Diego.



Bautizo de nuevo destructor de la clase **Arleigh Burke**

La marina bautizó en mayo un destructor de la clase *Arleigh Burke*, con el nombre de USS *Stockdale* (DDG-106), convirtiéndose en el destructor Nº 56 de 62 naves proyectadas de esta clase. Con una dotación de 292 tripulantes, podrá realizar una variedad de operaciones antiaéreas, contra superficie y guerra antisubmarina simultáneamente, para lo cual cuenta con una variada gama de armas ofensivas y defensivas entre las que se incluyen misiles Tomahawk y la capacidad de portar dos helicópteros *SH-60 Sea Hawk*. Con un desplazamiento de 9.200 toneladas, es propulsado por cuatro turbinas a gas que le proporcionarán velocidades superiores a los 30 nudos.



Reconversión de submarino nuclear balístico

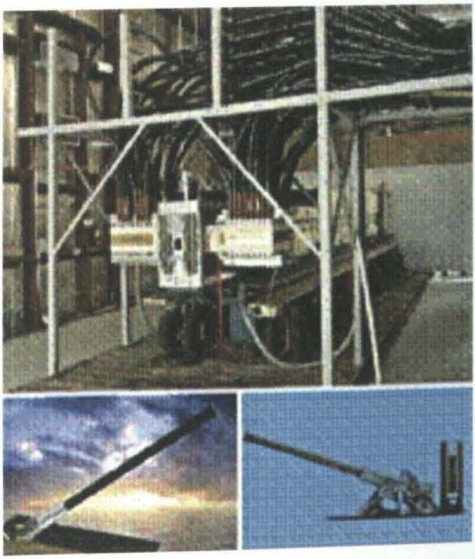
Después de casi tres años de trabajos que requirieron una inversión de un billón de dólares, el último de los cuatro submarinos balísticos (SSBN) de la clase *Ohio* reconvertidos, el *USS Georgia* (SSGN-729), se reincorporó el pasado viernes a la flota de submarinos de EE.UU.

La reconversión le otorga a este SSGN capacidades para lanzar hasta 154 misiles de crucero *Tomahawk* e insertar fuerzas especiales que se despliegan desde uno de los tubos antes destinados a los misiles Tridente.



La marina recibe su primer *Cañón de Rail*

El cañón electromagnético, mas conocido como cañón de rail, ha sido concebido para impulsar el proyectil utilizando campos magnéticos en lugar de la explosión de una carga propulsante. La marina estadounidense desde hace algunos años deseaba incorporar este tipo de arma a sus barcos de guerra, y ahora ha recibido el primer cañón de este tipo. El cañón entregado es un prototipo que servirá de base para los futuros modelos operativos. Este cañón utiliza una descarga de 3 millones de amperios que generan una potencia de 32 millones de Joules, pero la marina desea un modelo con una potencia de 64 millones de Joules. Los expertos calculan que se necesitarán unos 13 años para desarrollar dicho modelo.



INDIA
Contará con un submarino nuclear (SSN)

La marina hindú incorporará a su flota, en setiembre del año 2009, su primer SSN clase *Akula II* de 12.000 toneladas de desplazamiento.

Las pruebas en astillero de este submarino nuclear bautizado *INS Chakra*, comenzaron el 11 de junio y las condiciones del contrato consideran un alquiler durante 10 años bajo la forma de "leasing", por el cual se ha pagado 600 millones de dólares.Aunque en la actualidad India solo cuenta con 16 submarinos convencionales (*Kilo* y *Foxtrot*), otros seis *Scorpene* deberán ingresar al servicio entre el 2012 y el 2017, considerando que el plan de dicho país es operar alrededor del 2015 con al menos tres SSN/SSBN armados con misiles estratégicos de largo alcance.



Recibirá submarino modernizado en Rusia

El submarino clase *Kilo* INS *Sinduvijay* (S-62), modernizado en los astilleros de la Flota rusa del Norte, zarpó el 5 de agosto con rumbo a su base. El INS *Sinduvijai* está en servicio desde 1990 y es el cuarto submarino que se somete al proceso de modernización. Su entrega se retrasó debido a que el sistema de misiles *Klub-S* no responde a los parámetros del contrato celebrado en el 2001. Durante las pruebas de aceptación efectuadas entre setiembre y noviembre del 2007, los misiles fallaron su blanco en seis tests consecutivos de disparos. Estos misiles han sido diseñados para destruir buques de superficie y objetivos terrestres a una distancia de casi 200 Km.



Retraso en el proyecto *Scorpene*

El proyecto del submarino *Scorpene* se ha retrasado debido a la entrega de nueva tecnología para su construcción, por lo cual la Marina no estaría capacitada para incorporar el primer submarino en el plazo fijado antes del 2012. El contrato del *Scorpene* fue firmado en octubre del 2005 y la empresa Mazagon Docks Limited con base en Mumbai, es la que construirá los seis submarinos, mejorando sus capacidades en diseño y construcción.

La empresa francesa DCNS que ha desarrollado el *Scorpene*, ha asegurado a la Marina que el primero de los seis submarinos sería presentado en el 2012. La entrega de los otros cinco submarinos será a un promedio de uno por año. Por su parte la Marina está examinando la opción de añadir seis submarinos más, por lo cual viene recibiendo propuestas para una segunda línea de submarinos que está planeada para el 2009. Aparte de los submarinos del consorcio alemán HDW y de los submarinos rusos Amur, la firma francesa DCNS estaría trabajando en la repetición de la oferta.

INGLATERRA
Luz verde para nuevo portaviones

Después de largos meses de especulaciones y rumores, el Gobierno ha comentado sobre el proyecto del futuro portaviones de la marina, el cual ha dado inicio con la firma para la construcción del HMS *Queen Elizabeth* y *HMS Prince of Wales*. Ambos buques tendrán características especiales que les permitirán operar con más de 40 aeronaves (helicópteros *Merlin* y la nueva generación de aviones *JSF*). Tendrán una eslora de 280 metros, una manga de 70 metros y su desplazamiento será superior a los tres portaviones *Ark Royal*, *Illustrious* e *Invencible* juntos. Serán puestos en servicio entre el 2014 y el 2016.



MALASIA
Bombardier 415-MP como avión de vigilancia marítima

La Agencia de Ejecución Marítima de Malasia (MMEA) se ha convertido en el primer cliente asiático del avión *Bombardier 415MP*. El anuncio lo realizó la empresa fabricante Bombardier Aerospace. Además, el contrato incluye la integración del avión y el entrenamiento de las tripulaciones. Los dos aparatos *415MP* tendrán capacidades marítimas de vigilancia y estarán equipados de un sistema avanzado que incluye dos radares aerotransportados de visión lateral, un radar infrarrojo delantero, aviónica y equipo de comunicaciones. La capacidad de los aviones de volar a velocidades bajas y a baja altitud con gran maniobrabilidad y de aterrizar en el agua lo convierte en un avión ideal para las misiones de patrulla costera. Puede ser utilizado en búsqueda y rescate, protección del medio ambiente, patrulla costera y transporte.



Pruebas del Scorpene en L'Orient

El submarino KD *Tunku Abdul Rahman* partió en junio del puerto de L'Orient, Francia, luego de efectuar sus primeras inmersiones en aguas profundas.

En Brest y en L'orient se han incorporando los submarinistas malayos, previamente formados en simuladores de DCNS y en el submarino *L'Ouessant*, reacondicionado y entregado a Malasia para ser utilizado como escuela.

Luego de estas pruebas, el submarino ha retornado a las instalaciones de DCNS de Cherburgo, para una revisión y ajuste final. La ceremonia de aceptación por parte de la Marina de Malasia se realizará en enero del 2009. Su gemelo el KD *Tun Razak*, ensamblado por Navantia en Cartagena, se espera que sea entregado en octubre del 2009.



NORUEGA
Entrega de fragata *Otto Sverdrup* a la marina

La fragata *Otto Sverdrup* (F-312) fue entregada el día 30 de abril, en el astillero Fene-Ferrol, a la Marina de Noruega. Este buque cuenta con el sistema de combate *AEGIS* que se basa en torno al radar *SPY-1F* proporcionado por Lockheed Martin. Tienen una eslora de 123,25 m, una manga máxima de 16,8 m, desplazan 5.130 toneladas a plena carga y cuentan con una dotación de 146 tripulantes.Es la tercera de cinco fragatas idénticas de la clase F-310, encargadas por la Marina y fue lanzada al mar el 28 de abril del 2006.



PORTUGAL
Lanzamiento de nuevo submarino

El 15 de julio fue lanzado al mar el NRP *Tridente*, primero de dos nuevos submarinos clase *209PN* en los astilleros HDW-Alemania por un contrato firmado en el 2004. Con un desplazamiento de 1.850 toneladas, este nuevo submarino combina su propulsión diesel-eléctrica con celdas de combustible (AIP) y está equipado con sensores de última tecnología y el sistema de combate *ISUS-90*, para misiones de control y vigilancia. Su gemelo el NRP *Arpao* será comisionado en el 2010.



Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

Armada de Bolivia condecoró a Comandante General de la Marina

Durante una solemne ceremonia llevada a cabo en la Escuela Naval Militar de Bolivia, en el marco del cuadragésimo quinto aniversario de la Armada de Bolivia y ante la presencia del Presidente Constitucional de la República del hermano país, Evo Morales Ayma, el pasado 24 de abril, el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Gamarra Elías, fue condecorado con la Orden al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz.

La preciada joya se la entregó su homólogo, Comandante General de la Armada de Bolivia, Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, por contribuir a estrechar los vínculos de amistad y cooperación con la Armada de Bolivia.

En el curso de su permanencia en el país vecino, la autoridad naval del Perú presentó su saludo protocolar al Ministro de Defensa Nacional, Doctor Walker San Miguel Rodríguez; al General de Fuerza Aérea Luis Trigo Antelo; al Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, al Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, Comandante General de la Armada Boliviana y al Embajador Fernando Rojas Samanez, Embajador del Perú en Bolivia.

En relevante gesto de amistad que corrobora los ancestrales vínculos que unen a ambos países, el Comandante General de la Armada Boliviana, Vicealmirante José Luis Cabas Villegas, en esta trascendente ocasión, hizo entrega simbólica del "Bastón de Mando" al Almirante Carlos Gamarra, autoridad que el Comandante General de la Marina de Guerra ejerció sobre la Armada Boliviana durante su permanencia en ese país.



Comandante General de la Armada de Bolivia, condecoró con la Orden al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz, a su homologo peruano, Almirante Carlos Gamarra Elías

Delegación de la Armada de la República de Italia visitó nuestro país

Del 19 al 27 de abril una delegación de la Armada de la República de Italia, realizó una vista oficial a nuestro país, con el objetivo de brindar asesoramiento y exposición de soporte técnico-logístico para las naves, aeronaves y equipamiento militar terrestre.

El Director de Alistamiento Naval, Contralmirante Gerardo Pacchioni Noriega, fue el oficial anfitrión de la delegación italiana, encabezada por el Contralmirante Salvatore Teja.

Los oficiales visitantes presentaron su saludo protocolar al Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías y al Director General del Material de la Marina, Contralmirante Carlos Chanduví Salazar.

En la Dirección General del Material se iniciaron reuniones técnicas con las juntas de armas, operaciones e ingeniería de las fragatas misileras, en concordancia a la suscripción del acuerdo de cooperación en el campo de la Defensa y de los Materiales para la Defensa, relativos a la Asistencia Técnico Logística con la Marina Militar Italiana.

Entre los temas que se abordaron estuvieron: Sistema de Comando y Control IPN-20, Operaciones y Comunicaciones, Armamento, Misiles y Submarinos, entre otros.

La delegación italiana recorrió el B.A.P. *Almirante Grau*, el B.A.P. *Bolognesi*, la Comandancia de la Fuerza de Submarinos, la Escuela Naval del Perú y los Servicios Industriales de la Marina – Callao.

Así, se plasma una vez más, el espíritu de cooperación e intercambio de conocimientos entre ambas armadas en el campo tecnológico y operacional y, paralelamente, se vigorizan los vínculos de amistad entre nuestras marinas y naciones.



La delegación de la Armada de la República de Italia, encabezada por el Contralmirante Salvador Tejada, visitaron el buque insignia B.A.P. *Almirante Miguel Grau*

Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú y Colombia realizaron Acción Cívica Binacional Conjunta

Por cuarto año consecutivo la Armada Nacional de Colombia y la Marina de Guerra del Perú desarrollarón sobre el río Putumayo y Amazonas durante dos meses y medio, diversas jornadas humanitarias en beneficio de las poblaciones ribereñas más alejadas de las dos naciones. La iniciativa cuenta con el apoyo de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Protección Social, Educación y Cultura de ambos países.

El 14 de mayo se inició esta cruzada con la IV Acción Cívica Binacional 2008, entre las Armadas de Colombia y Perú, en el destacamento Naval de Gueppi ubicado en el alto Putumayo, puesto de vigilancia que tiene la Marina de Guerra en esta zona fronteriza, a la que asistieron comitivas de ambos países.

La Comitiva Peruana la integró el Comandante Operacional de la Amazonía y Comandante General de la Región Militar del Oriente, General de División Francisco Vargas Baca, el Comandante General de Operaciones de la Amazonía, Vicealmirante José Cueto Aservi y el Comandante General del Ala Aérea Nro. 5 y Quinta Región Aérea Territorial, Mayor General Oscar Rossi Scottini. En tanto, la Comitiva Colombiana estuvo conformada por el Comandante de la Fuerza Naval del Sur, Coronel AC Luis Suárez Castillo, el Alcalde de Puerto Leguizamo, Ing. Jorge Salinas y oficiales de las Fuerzas Armadas de Colombia.



El buque hospital B.A.P. *Morona* fue una de las unidades que participó en esta IV Acción Cívica Binacional conjunta

En esta cuarta versión, la Armada de Colombia participó con el ARC *Leticia* y el ARC *Vladimiro Valet* y, por parte de la Marina de Guerra del Perú, el B.A.P. *Morona*, la Cañonera Fluvial B.A.P. *Amazonas* y la motochata *Chinganaza*.

La iniciativa está orientada a las poblaciones ribereñas del río Putumayo, con el propósito de reafirmar la soberanía nacional, fortalecer la presencia de los dos Estados en los lugares más alejados de las dos naciones y colaborar en el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de la región.

Con esta acción conjunta se busca, además, incrementar la cooperación mutua entre las Marinas de las dos naciones en la lucha anti-narcoterrorista en el área fronteriza, evitando la incursión de los grupos narcoterroristas, el reclutamiento de menores y el desplazamiento forzado de las poblaciones.

Durante el acto inaugural, el Coronel Infantería de Marina Luís Jesús Suárez Castillo en representación del Brigadier General Octavio Ardila Silva, Comandante de la Sexta División Conjunta del Ejercito de Colombia, resaltó el honor que tiene la Armada de Colombia en participar por cuarta vez en esta Acción Cívica Binacional. En seguida expresó: *"Estas jornadas, a desarrollarse en el marco de los acuerdos de la Comisión Binacional Fronteriza suscrito entre las Naciones de Perú y Colombia y que fueron organizadas de manera conjunta entre ambas Marinas, son una muestra de las excelentes relaciones que unen a los pueblos y al Gobierno de ambos países"*. Finalmente agradeció, a los Institutos de las Fuerzas Armadas del Perú, por su participación y a las tripulaciones de los buques participantes.

Por su parte, el Comandante Operacional de la Amazonía y Comandante General de la Región Militar del Oriente, el General de División Francisco Vargas Baca, hizo una analogía histórica entre la confrontación bélica de ambos países hace 75 años en el combate de Gueppi con las fuerzas contrincantes de ayer de ambas naciones aliadas, hoy trabajando conjuntamente para combatir la pobreza en los pueblos fronterizos y haciendo frente a amenazas comunes.

En un pasaje de esta jornada, el Vicealmirante José Cueto Aservi resaltó la participación del Perú en esta Acción Cívica Conjunta en la que interviene el buque hospital *Morona*, el BAP *Amazonas* y la motochata *Chinganaza*, con 250 efectivos y personal civil. Asimismo, participan diversas instituciones públicas como la Municipalidad de Maynas, Gobierno Regional de Loreto, Dirección Regional de Salud, Dirección Regional de Educación, cuyo objetivo es llevar asistencia médica, educativa y social a todos los centros poblados del alto y bajo Putumayo, en las jurisdicciones del Distrito del Estrecho y del Distrito de Manuel Clavero. Colombia, por su parte, movilizó a 200 hombres y mujeres en la cañonera *Leticia* y el remolcador *Vladimir Valet*, llevando 25 toneladas de ayuda humanitaria brindada por diversos organismos.

Al término de esta intensa actividad, ambas delegaciones se desplazaron a Tres Fronteras, el poblado más próximo al destacamento naval Gueppi y el primero en la larga lista de poblados que



El poblado Tres Fronteras fue el primero en beneficiarse de esta IV acción cívica binacional conjunta 2008.

son beneficiados por esta "Acción Cívica Binacional Conjunta". En dicho lugar se implementaron diversos consultorios, en los cuales médicos peruanos y colombianos atendieron a la población en las especialidades de pediatría, ginecología, odontología, planificación familiar y orientación psicológica. Además, se realizaron charlas educativas, de salud y nutrición.

Entrenamiento Operacional Iquique

La Marina de Guerra del Perú, como parte de sus actividades de entrenamiento operacional de nivel avanzado en la mar, del 28 de mayo al 4 de junio, llevó a cabo el Operativo Iquique; para la cual se conformó el Grupo de Tarea 75, bajo el mando del Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías.

El Grupo de Tarea lo integraron las Fragatas Misileras, clase Lupo, B.A.P. *Carvajal*, B.A.P. *Villavisencio*, B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Aguirre*, B.A.P. *Palacios*, B.A.P. *Bolognesi*, las Corbetas Misileras, B.A.P. *Velarde*, B.A.P. *Santillana*, B.A.P. *De Los Heros*, B.A.P. *Herrera*, B.A.P. *Larrea*, los buques de desembarco B.A.P. *Paita* y B.A.P. *Pisco*, los submarinos B.A.P. *Antofagasta* y B.A.P. *Islay*, el B.A.P. *San Lorenzo*, dos pelotones del Grupo de Operaciones Especiales Centro, dos patrullas del Grupo de Salvamento, una lancha incursora, dos aeronaves de exploración B-200, un helicóptero AB-212, un helicóptero BELL-206, una compañía de Policía Naval, dos pelotones del Batallón de Comandos, un Grupo de Espoteo Terrestre y dos patrulleras guardacostas.

Durante su tránsito se efectuaron ejercicios de juego de guerra, tiro naval y de periodo de vulnerabilidad. Asimismo, ejercicios de ataque y defensa de objetivos estratégicos en los cuales participaron de forma coordinada pelotones de la Fuerza de Operaciones Especiales y pelotones del Batallón de Comandos de la Fuerza de Infantería de Marina, ejercicio de tránsito por áreas de patrullaje submarino, ejercicio de búsqueda y ataque antiaéreo con unidades aéreas de combate de la Fuerza Aérea del Perú. Se efectuaron también, aproximaciones, ejercicios de reacción



Durante el Operativo Iquique se efectuaron ejercicios de juego de guerra, tiro naval, de ataque y defensa, entre otros.

rápida, transferencias de carga ligera, ejercicios de interdicción marítima, entre otros. Elevando de esta manera el nivel de alistamiento operacional de las unidades participantes, además de verificarse la adaptabilidad de los medios en la ejecución de acciones militares orientadas a la lucha contra los ilícitos en el ámbito marítimo. Igualmente, se incrementó el control marítimo y la presencia naval en los puertos del litoral del norte y en el dominio marítimo

El 31 de mayo arribaron en simultáneo las unidades navales a los puertos de Salaverry y Chimbote. En ambas localidades se realizaron una serie de actividades de acercamiento a la población, como acciones cívicas, visitas guiadas a los buques y actividades con autoridades locales.

En adición a su misión central, el personal que conformó el Grupo de Tarea 75.1, al mando del Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, realizó una acción cívica en el Centro Educativo José Antonio



El Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Alberto Lozada comandó el Grupo de Tarea 75, durante el operativo Iquique.

Encinas del Asentamiento Humano "Buenos Aires", en el distrito de Víctor Larco en Trujillo, brindándose atención en medicina general y pediatría. En esta acción humanitaria se beneficiaron cerca de 250 personas.

Dentro de las actividades protocolares, el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, acompañado del Comandante de la I Zona Naval, Contralmirante Ernesto Ormeño Baglietto, participaron de la Sesión Solemne organizada por la Asociación Pro-Marina, filial Trujillo y filial Huanchaco, en el salón Consistorial de la Municipalidad de Trujillo

En la Plaza de Armas de Trujillo se llevó a cabo la ceremonia de izamiento del Pabellón Nacional, conmemorando el Día Mundial del Medio Ambiente. Participó en este acto, la dotación de los buques integrantes del Grupo de Tarea 75.1.

En tanto, en Chimbote el Grupo de Tarea 75.2, al man-



La fragata misilera B.A.P. *Aguirre* realizando ejercicios de transferencia de carga ligera.

do del Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, presentó su saludo protocolar a las principales autoridades locales. En este puerto, el público tuvo la oportunidad de realizar una visita guiada a las fragatas misileras B.A.P. *Villavisencio* y B.A.P. *Bolognesi*, unidades que estuvieron amarradas al muelle de ENAPU en Chimbote. En evento patriótico, en la Plaza de Armas de esta ciudad se realizó una ceremonia de izamiento del Pabellón Nacional en la cual participaron el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de Operaciones Navales, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, el Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue, y los comandantes de los B.A.P. *Villavisencio* y *Bolognesi*, Capitán de Navío Francisco Yabar Acuña y Capitán de Navío Silvio Alva Villalón, respectivamente.

Al término de un nutrido plan de actividades en Salaverry y Chimbote, el G.T. zarpó en demanda del puerto del Callao, al que arribó el 4 de junio, concluyéndose con éxito el Entrenamiento Operacional de Nivel Avanzado en la Mar.

Comandante General de la Marina realizó visita oficial a la República de Colombia

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, visitó la hermana República de Colombia, en donde cumplió una amplia agenda profesional y protocolar.

A su arribo, el Almirante Gamarra presentó su saludo al Comandante de la Armada de la República de Colombia, Almirante Guillermo Barrera, con quien tuvo una reunión de trabajo sobre temas en común y ayuda mutua. Posteriormente, visitó al Comandante General de las Fuerzas Armadas, General del Ejército Colombiano Freddy Padilla De León.

El 5 de junio, en el Campo de Paradas de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", en la ciudad de Cartagena, el Presidente de la República de Colombia, Alvaro Uribe Vélez, impuso la condecoración Orden al Mérito Naval "Almirante Padilla" en el grado de Gran Cruz,



El Presidente de Colombia, Alvaro Uribe condecoró con la Orden al Mérito Naval "Almirante Padilla" en el grado de Gran Cruz al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías.

al Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, por contribuir en el estrechamiento de los vínculos de amistad y camaradería entre ambas armadas.

A continuación se realizó la ceremonia de ascenso de un grupo de oficiales de insignia, así como la graduación de 60 nuevos Tenientes de Corbeta.

El Presidente de la República de Colombia, Alvaro Uribe Vélez, en su discurso agradeció la presencia del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, con estas palabras: "Tenemos toda la gratitud con el hermano pueblo del Perú, con su Gobierno y con sus Fuerzas Armadas".

Por otro lado, el 6 de junio, en el muelle principal de la Base Naval ARC "Bolívar", la máxima autoridad naval del Perú participó en la ceremonia de despedida del Buque Escuela ARC *Gloria*, que realizará el Crucero de Entrenamiento N° 64 por aguas internacionales. En el acto estuvo presente el Ministro de Defensa de Colombia, Doctor Juan Manuel Santos.

A bordo de este crucero, se encuentra embarcado un oficial de la Marina de Guerra del Perú, el Alférez de Fragata Raúl Vásquez G., así como oficiales extranjeros representando a las Armadas de Bolivia, Guatemala, México y República Dominicana.

El Almirante Gamarra también visitó a la Fuerza Naval del Caribe recibió una exposición acerca de las labores que realizan en esta área, contra el narcotráfico y el terrorismo, así como ejercicios bilaterales para buques.

Asimismo, recorrió las instalaciones de la Corporación de Ciencia y Tecnología e Investigación de la Armada Colombiana, donde constató las capacidades operativas y conversó sobre temas de interés, para poder establecer posteriores convenios. Finalmente, visitó la Comandancia Guardacostas del Caribe.



El Almirante Carlos Gamarra Elías participó de la ceremonia de despedida del buque escuela ARC *Gloria*.

En las instalaciones del SIMA Iquitos se realizó el bautizo y botadura de la Cañonera Fluvial B.A.P. *Clavero*

La cañonera fluvial B.A.P. *Clavero*, con número de casco CF16, el 10 de junio, fue incorporada a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, para vigilar nuestras fronteras y combatir el narcotráfico, uno de los principales enemigos para el desarrollo del país. El Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza, presidió la ceremonia de bautizo y botadura de la nave desde los astilleros del SIMA-Iquitos, a orillas del río Nanay.



La cañonera fluvial B.A.P. *Clavero* vigilará nuestras fronteras y combatirá el narcotráfico en la región amazónica.

En la ceremonia estuvo presente el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, el Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, y el Comandante General de Operaciones de la Amazonia, Vicealmirante José Cueto Aservi.

La Sra. Giannina Stromsdorfer de Gamarra, esposa del Comandante General de la Marina, fue la madrina de la embarcación.

El Ministro de Defensa resaltó el alto nivel profesional del SIMA Iquitos y el de la Marina de Guerra del Perú, la cual, con tecnología propia ha diseñado una magnifica embarcación, capaz de navegar en los ríos de nuestra amazonía, en todas las condiciones climáticas y durante todo el año. Asimismo, resaltó que "el narcotráfico es uno de los principales enemigos en el desarrollo del país. Sin embargo, la presencia del Estado se va a hacer más evidente con esta nueva embarcación que en adición a las otras unidades, vigilará nuestras fronteras en defensa de la integridad territorial".

Enfatizó que el Ministerio de Defensa se encuentra orgulloso de que esta nueva embarcación se ponga al servicio de la Nación y que no solo sirva al país en momentos bélicos sino también durante la paz, llevando ayuda humanitaria a los poblados más alejados de nuestra amazonía, mediante acciones cívicas y, lo más importante, llevando dentro de esa estructura de acero, el corazón del Perú.

Entre las notas de la Marcha de la Escuadra Peruana y el aplauso de los asistentes, fue botada al río Nanay la Cañonera Fluvial B.A.P. *Clavero*.

Esta Cañonera tiene de eslora 45,70 metros, 10,60 metros de manga, 2,30 me-

tros de punta. Tiene un calado máximo de 0,97 metros y como mínimo 0,61 mts. Un desplazamiento máximo de 344 ton. y un mínimo de 190 ton. Una velocidad de 14 nudos y 355 horas de autonomía. Propulsión 3 x 455 BHP y una dotación de 3 oficiales, 26 tripulantes y 20 infantes de Marina.

En primera visita, arribó al Perú la Fragata ARM *Bravo* de la Armada de México

Con la finalidad de que su tripulación intercambie experiencias profesionales, así como para que ratifique la amistad peruano-mexicana, el 19 de junio arribó por primera vez al Puerto del Callao en visita oficial, la Fragata ARM *Bravo* de la Armada de México.

A su arribo, en el muelle de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), fueron recibidos por una delegación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

La citada unidad, permaneció en el Perú por espacio de dos días, durante los cuales su tripulación realizó diferentes actividades protocolares, académicas, culturales y sociales conjuntamente con los marinos peruanos.

Una delegación de oficiales visitantes, encabezado por su comandante, el Capitán de Fragata CG Rubén Gustavo Muñoz Anguiano, presentó su saludo a representantes del Presidente de la Región Callao y Alcalde del Callao, Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, Capitán del Puerto del Callao, Capitán de Navío Javier Champi Loli y al Comandante de la Base Naval del Callao, Capitán de Navío Alfredo Guerinoni Garcia-Paladini.

Los marinos mexicanos confraternizaron con sus pares peruanos realizando visitas a la Escuela Naval del Perú, a los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) y al Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN).

El 20 de junio, en la plaza Grau del Callao, cadetes y oficiales de la Fragata ARM *Bravo* de la Armada Mexicana rindieron honores y colocaron una ofrenda floral ante el monumento del Caballero de los Mares. El Embajador de México, Antonio Villegas Villalobos, acompañado del Comandante de la Fuerza de Aviación Naval, Contralmirante José Paredes Lora,



Fragata ARM Bravo arribando al Muelle del Callao.

el comandante de la Fragata ARM *Bravo*, Capitán de Fragata CG Rubén Gustavo Muñoz Anguiano y el Agregado Naval de México en el Perú, Capitán de Navío Guillermo Sáenz Pomarco, estuvieron presentes en la simbólica ceremonia.

La visita de este buque fue de carácter netamente operacional, ya que los cadetes de quinto año salen a navegar en prácticas anuales y posteriormente presentan un examen y egresan con el grado inmediato de Teniente de Corbeta. Es de destacar que a la Escuela Naval de México, a partir de este año, por primera vez, ingresará una dotación de personal femenino.

La dotación de la ARM *Bravo* esta compuesta por 218 tripulantes, 6 capitanes, 32 oficiales, 101 cadetes, 65 subalternos y 14 marineros. La ARM *Bravo* tiene una eslora de 113,1 metros, de manga 12,0 metros, 5,5 metros de francobordo, un calado de 24 pies y una velocidad de 24 nudos. Durante su etapa de reactivación su dotación recibió una mención honorífica, por su esfuerzo y dedicación al quedar reactivada en 75 días. Es una fragata de la clase Bronstein, comprada a la Armada de los Estados Unidos. La Armada de México le otorgó el nombre de ARM *Bravo* en honor al General y Presidente mexicano Nicolás Bravo.

Inauguración de la cuadragésima novena versión del Operativo Multinacional UNITAS 2008

Por tercera vez el Perú es sede de UNITAS, esta vez en su cuadragésima novena versión. Para este evento multinacional, la Marina de Guerra ha desplegado a sus fuerzas operativas, así como a su personal naval.

Con este motivo, el 21 de junio, en el auditorio de la Fuerza de Superficie, el Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, inauguró el ejercicio UNITAS 2008, en presencia de las diferentes delegaciones visitantes.

En la ceremonia inaugural, estuvieron presentes el Comandante del Grupo de Tarea 138.10, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado; el Agregado Naval a la Embajada Argentina en el Perú, Capitán de Navío Alejandro Catella; el Comandante del Escuadrón de Destructores 40 de la Marina de los Estados Unidos de Nortea-



El Comandante General de Operaciones del Pacífico inauguró la cuadragésima novena versión de UNITAS 2008.

mérica, Comodoro Rodelio Laco; el Comandante del ARC *Caldas* FM52, Capitán de Navío Gabriel Alfonso Pérez Garcés; el Comandante de la FF 15 *Almirante Blanco Encalada*, Capitán de Fragata Ignacio Mardones Costa; el Comandante del BAE *Loja*, Capitán de Fragata Gonzalo Flores Urbano y el Representante de la Delegación Mexicana, Capitán de Fragata Fidencio Vargas Dávila.

El Vicealmirante Alberto Lozada Frías, en nombre del Comandante General de la Marina, dio la bienvenida a los representantes de las marinas de Argentina, Colombia, Chile, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica y México, y a las dotaciones de las unidades participantes, y enfatizó que "La realización de UNITAS 49-08 Fase Pacífico, tiene una especial importancia, ya que permitirá realizar ejercicios en la mar operando en forma combinada, desarrollará además nuevas estrategias de seguridad y tácticas que elevarán el nivel de interoperabilidad y fortalecerá los vínculos de confianza entre las marinas participantes de la región; contribuirá con la construcción de una defensa y seguridad corporativa regional dentro de un ambiente legal y, afianzá e incrementará los lazos de amistad y confianza entre nuestros países".

El reto de este Ejercicio Multinacional UNITAS 49-08 Fase Pacífico, es el de presentar un escenario multi-amenaza durante la segunda fase del ejercicio, donde se ejecutará el Problema Final de Batalla (ESP), con amenazas múltiples no convencionales que reúne al terrorismo global en redes transnacionales, armas de destrucción masiva, tráfico de drogas y de personas, terrorismo local, piratería, corrupción e inestabilidad política y social.

En esta oportunidad participarán 20 unidades; 1 fragata misilera de Colombia, 1 fragata multipropósitos y un helicóptero de Chile; una corbeta, un helicóptero y un avión de exploración de Ecuador, con un destructor y dos fragatas de EE.UU. Por el Perú están participando 10 buques, 4 submarinos y dos aviones de exploración. Aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú participarán simulando un ataque.

En el curso del despliegue multinacional UNITAS 2008 participan más de 3000 efectivos. Argentina y México actuarán como observadores y serán los encargados de evaluar y verificar las reglas de enfrentamiento.



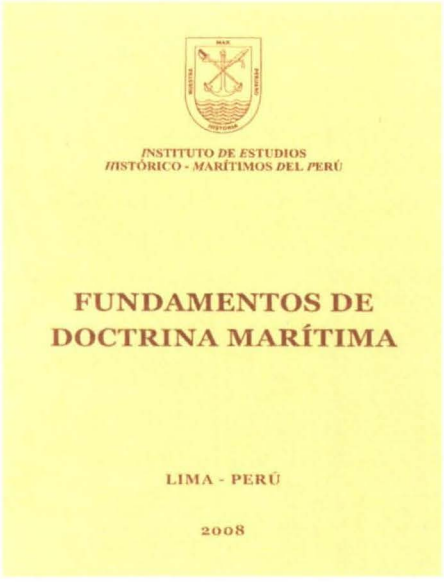
Las delegaciones y comitivas de los países participantes y observadores de UNITAS 2008 estuvieron presentes en la cremonia inaugural.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos
***Fundamentos de doctrina marítima*. Lima, 2008.**

221 pp., 81 h.



El comité de trabajo permanente de la Comisión de Estudios Estratégicos (CEEM) ha realizado un significativo aporte al compilar y sistematizar, sobre el tema de nuestra realidad marítima, las experiencias y conocimientos esencialmente doctrinarios, así como los estudios de autores nacionales y extranjeros sobre diversos aspectos de estrategia y política marítimas. Ha sido fundamental la contribución del Comité al entregar una definición de doctrina marítima. Dice: "Doctrina Marítima, conjunto de principios y fundamentos y su consecuente teoría, de los que se generan métodos, normas y procedimientos. que regulan las actividades marítimas, a fin de conformar el pensamiento estratégico institucional que permita plantear las políticas de Estado". Sin embargo, se hace la salvedad de que las corrientes del pensamiento estratégico aplicadas al medio marítimo se hallan en constante evolución, lo que lleva necesariamente a cultivar la doctrina como disciplina del conocimiento que estudie las expresiones culturales que influyen y fundamentan en cada momento histórico la relación del hombre con su medio marítimo.

Encontramos la definición de Realidad Marítima, componente de la Realidad Nacional; contiene, como esta, un elemento de poder y un elemento potencial, esto es, el poder marítimo y el potencial marítimo.

El Poder marítimo o capacidad actual del Estado para hacer uso del mar en beneficio de sus fines y objetivos, con un elemento que impulsa el desarrollo, constituido por l a fuerza que determinan los intereses marítimos; el elemento referido a la defensa está conformado por la capacidad del poder naval. El potencial marítimo es la capacidad para hacer uso del mar en el futuro. Asimismo, está conformado por los intereses marítimos potenciales y por la potencia naval.

Un cuerpo de doctrina marítima, así como una nítida percepción de lo que constituye la realidad marítima, proporcionan un enfoque orientador al pensamiento marítimo estratégico, de manera tal que definamos qué deseamos o necesitamos y qué buscamos obtener para contribuir al logro de los fines supremos del Estado y la sociedad. Y este es el gran aporte de la obra que tenemos entre manos.

Expone, además, los temas de política: geopolítica marítima, estrategia marítima, derecho marítimo y seguridad marítima; de economía y ecología marítima, como también los socioculturales que comprenden la conciencia marítima.

Como un necesario complemento a la parte doctrinaria, el libro incluye una terminología, con el fin de que los estudios y el desarrollo del pensamiento marítimo estratégico y geopolítico discurran dentro de un lenguaje formalizado.

Derroteros de la Mar del Sur. Año 15, N° 15. Lima (Perú), Madrid (España), Mulazo (Italia), París (Francia), 2007.

147 pp.

Aparece el número quince de *Derroteros de la Mar del Sur,* revista especializada en la historia marítima y naval iberoamericana, que junto con la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, constituyen las dos únicas publicaciones que sobre el tema se editan en el Perú. Se trata de la publicación oficial de



Thalasa, la Secretaría Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, con sede en Lima; de la Fondazione Alessandro Malaspina, Mulazo, Italia; Centre d'Études de la Mer (CETMER), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, París; Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Madrid.

En esta oportunidad aparecen siete trabajos de la autoría de investigadores de varios países; algunos de ellos fueron presentados en el Simposio de Historia Naval organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos de América, en Anápolis, que se llevó a cabo en las instalaciones de esa institución los días 20 al 22 de setiembre del año 2007. Dichos trabajos son los de Myriam Alamkan, investigadora radicada en la isla Guadalupe, departamento ultramarino de Francia en las Antillas, "Naval fighting in the early 19th century through a painting by Jean-Baptiste Henri Durand-Brager". Con este artículo busca rescatar de un inmerecido olvido la nave francesa *Dame Ambert*, armada en corso en la isla Guadalupe, analizando un cuadro del pintor francés Durand-Brager sobre el combate en el que dicha nave capturó la balandra británica *Lilly* en julio de 1804. Otro trabajo es "An Australian perspective on the English invasions of the Rio de la Plata in 1806 and 1807, del historiador naval australiano Robert J. King, quien examina el impacto que las invasiones inglesas al Río de la Plata tuvieron en el desarrollo de la colonia británica en Nueva Gales del Sur, actual Australia. El artículo de Christopher G. Maxworthy, también de nacionalidad australiana, "British whalers, merchants and smugglers. Contraband trade on the Pacific coast of 1783-1810", el cual trata sobre el crítico rol que jugaron las tripulaciones norteamericanas en la industria ballenera británica. Y los esfuerzos británicos por romper el férreo monopolio comercial impuesto por la corona española sobre sus colonias americanas en el periodo precedente a las guerras independentistas.

Alejandro N. Bertocchi Morán, reconocido investigador naval uruguayo, presenta "Evolución del entorno marítimo uruguayo", una cronología que abraca desde 1501, cuando Américo Vespucio baraja la costa atlántica del continente hasta los 50° de latitud sur, y habría quizá descubierto el Río de la Plata. El historiador chileno-norteamericano Carlos López Urrutia comenta "Dos novelas sobre la Guerra del Pacífico". La obra *Fighting under the Southern Cross* (Luchando bajo la Cruz del Sur) es la novela de Claude H. Wetmore, quien vivió en el Perú durante la guerra de 1879, y tiene el carácter de testimonial, pues el autor conocía bien los buques, su tripulación, y hasta fue testigo de algunos combates en mar y tierra, y por sus conversaciones con los participantes pudo enterarse de los detalles de otros encuentros. La otra novela, *Under the Chilian Flag* (Bajo la bandera chilena), escrita por Harry Collingwood y publicada probablemente en 1909, no tiene fuentes ni conocimientos de primera mano. López Urrutia concluye que ambas obras carecen de valor histórico.

Darío Manfredi, presidente de la Fundación Alessandro Malaspina, en su trabajo "Alessandro Malaspina y sus relaciones gaditanas" manifiesta que Cádiz habría sido la ciudad a la que más vinculado se sintió el explorador a lo largo de su vida. En Cádiz, en ese momento importantísimo emporio mercantil, se respiraba un clima de liberalismo en el pensamiento y en las costumbres que hacían de ella un centro cosmopolita. Allí Malaspina se sintió su-

mamente cómodo y pronto formó parte de un selecto grupo de intelectuales.

Iván Valdez-Bubnov, historiador mexicano, en su artículo "Instrumentos de guerra y de comercio: tecnología y poder en el sistema naval hispánico bajo la Casa de Habsburgo, examina la relación entre el desarrollo de la tecnología naval y las necesidades estratégicas inherentes al sistema marítimo español durante el siglo XVII, y en última instancia ubica la tecnología naval española dentro del contexto del desarrollo de los sistemas navales de las otras potencias atlánticas; observa que, a partir de 1650 las innovaciones introducidas por las potencias rivales conducirían a un progresivo desfase tecnológico que llevaría a una expansión de la iniciativa privada en el sistema naval y militar.

La aparición del número décimoquinto de *Derroteros de la Mar del Sur* indica una permanencia de quince años en los que, puntualmente, desde el año 1993, ha venido apareciendo para difundir las investigaciones de la historia marítima y naval iberoamericana, los trabajos referidos a la campaña de la escuadra española en el Pacífico (1862-1866) y los estudios que se centran en la figura del navegante Alejandro Malaspina, protagonista del viaje científico-político por el Océano Pacífico al mando de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789-1794). Además de los artículos, la revista ofrece otras secciones: noticias diversas, comentarios de libros y bibliografía marítima y naval iberoamericana.


MARINA DE GUERRA DEL PERU