REVISTA DE MARINA



El puerto del Callao

Transporte marítimo en el siglo XX

Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo

Año 101, N.º 3 - 2008



Fragata Misilera B.A.P. Aguirre realizando el lanzamiento exitoso de un misil Otomat que dio en el blanco a una distancia de 152.8 kilómetros durante el Operativo Angamos, llevado a cabo en el mes de diciembre entre Pisco y Salinas.

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.

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 3 - 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.



7. **El Tribunal Militar Policial y la sociedad**
Contralmirante CJ. Carlos Enrique Mesa Angosto

9. **Transporte marítimo peruano en el siglo XX**
José Eduardo Cavani Ríos

29. **Bravo Zulú**
Capitán de Corbeta SN (MC) Ramiro Rojas Navarro

32. **Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo**
Teniente Primero Gregory Paredes Saavedra

43. **El puerto del Callao**
Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

62. **Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia**
Lic. José A. Hudtwalcker Morán

78. **Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, su aplicación a través de la jurisprudencia y su impacto en la conducción de las hostilidades**
Capitán de Fragata CJ Víctor Jesús Gonzáles Jáuregui

86. **La Fuerza de Submarinos de la Armada Argentina en la crisis de 1978**
Ricardo Burzaco

97. **¿Para qué se arman?**
Contralmirante (r) Julio E. Uriarte



110. **Recordando al maestro con cariño C. de C. (EF) Raúl Pardón García**
Capitán de Navío (r) Jorge F. Portela Roca

113. **Generadores de ruido para la guerra antisubmarina**
Teniente Primero Pedro Iriarte Chávez

119. **Sucedió hace un siglo**
Teniente Primero Jessica Alvarado Chávez

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

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

146. **Comentario de Libros y Revistas**
Esperanza Navarro Pantac

EDITORIAL

ITINERARIO DE UN AÑO FECUNDO

En objetiva visión, instituciones públicas, sectores de la banca, la industria y el comercio, especialistas en el mundo económico, docentes de altos centros educativos, además de autorizadas voces internacionales, han coincidido que el 2008, a pesar de la tormenta desatada a causa de la crisis mundial, para el Perú fue un año en el que se evidenció las notorias proyecciones de su crecimiento, dinámica que se percibe en las distintas regiones del país con inusitada fortaleza y expectativa, tanto personal como corporativa.

Con este mismo ímpetu y en su línea de acción, en el trayecto de este año la Marina de Guerra del Perú, como institución encargada de proteger la soberanía nacional y los intereses marítimos del país y su correspondiente participación en el desarrollo de la nación, asumió la responsabilidad de continuar cumpliendo con sus objetivos estratégicos.

En tal sentido, teniendo presente que para hacer frente a virtuales amenazas externas es imprescindible la disuasión, se continuó fortaleciendo las fuerzas navales, procurando que alcancen un excelente nivel de interoperabilidad con el fin de competir, en condiciones de eficiencia, con fuerzas navales de otros países, en el marco de un sistema de seguridad cooperativa.

Es en este contexto que unidades de superficie, submarinas y aéreas, desempeñaron un rol preponderante en ejercicios y operaciones multinacionales, tales como UNITAS 2008, que en esta oportunidad tuvo como magno escenario el Mar de Grau. Relevantes fueron igualmente las operaciones SIFOREX, PANAMAX y SUBDIEX, así como notable fue la participación del BAP *Arica*, al haber alcanzado estándares de eficiencia en un vasto programa de ejercicios de guerra realizados durante 152 días en áreas marítimas de los Estados Unidos de América.

Estos éxitos, que nos estimulan, son el resultado del programa de entrenamiento y preparación de nuestras fuerzas navales, cuyo permanente objetivo es mantener, tanto al personal, como al material, en un alto estado de entrenamiento y preparación acorde con la misión de defensa de la soberanía e integridad patrias que le corresponde a la Marina de Guerra del Perú por mandato constitucional.

A propósito de este referente, como hace 134 años, cuando a bordo de la barca *Nereida* se dio inicio al primer viaje de instrucción, este año jóvenes cadetes realizaron a bordo del BAP *Mollendo* su formación integral en extenso viaje por diferentes países del

mundo, en cuyos puertos asumieron el rol de mensajeros de nuestra cultura, ilustrando en muestra itinerante el pasado histórico del Perú y lo que hoy realiza en su vigoroso inicio hacia el desarrollo. Así como a todo peruano emociona la incorporación de una nueva unidad a nuestras Fuerzas Navales, en este año un sentimiento de nostalgia embargó a quienes, en su turno, comandaron y tripularon el destructor misilero BAP *Ferré*, en los instantes que fue arriado su Pabellón, tras 35 años de haberse constituido en una unidad emblemática de nuestro poder naval.

Por otro lado, es de destacar que para contribuir con la tarea de pacificación nacional, la Marina de Guerra del Perú, desde enero del presente año, participa en el Comité Multisectorial para la ejecución del Programa del Desarrollo del Valle de los Ríos Apurímac y Ene (VRAE) en el sector de Seguridad y Defensa Nacional, ejerciendo dentro de sus actividades acciones contraterroristas y de apoyo al combate del tráfico de drogas con el objetivo de contribuir al restablecimiento del Estado de Derecho en dicha región. En esta abnegada tarea, la Marina perdió a uno de sus valiosos integrantes: el OM2 Oes, Víctor Valle Morales, fallecido en acción de armas el 26 de julio. Uno de los logros más resaltantes del año dentro de la política de bienestar de la Marina, fue la ceremonia de entrega de las llaves de las viviendas que conforman el Conjunto Residencial Iquique, condominio que consta de 520 departamentos, distribuidos en 28 edificios y que cuenta con amplias áreas verdes, jardines, alamedas y otros adelantos de la arquitectura social moderna.

Un acontecimiento para el desarrollo de Iquitos y la expresión del excelente profesionalismo de la Marina así como el alto nivel tecnológico mostrado, constituyó el lanzamiento del BAP *Clavero*, primera cañonera fluvial encargada por la Marina al SIMA Iquitos y que tendrá la misión de vigilar las fronteras y, adicionalmente, llevar ayuda a los poblados ribereños de la Amazonía.

Es oportuno, en este recuento de los hechos navales sobresalientes, destacar la acción de la Marina al haber dispuesto que sus unidades navales efectúen acciones de vigilancia marítima, aérea y patrullaje costero, así como servicios públicos esenciales en puntos críticos, durante el desarrollo de APEC 2008, garantizando seguridad a sus ilustres asistentes. Nos complace haber brindado nuestro aporte en esta histórica cita.

Este es un breve recuento de las actividades institucionales del año que concluye, año intenso en el que nuestro personal naval ha dejado una vez más en claro su entusiasta compromiso de servir a nuestro país.

El Director

El Tribunal Militar Policial y la sociedad

Contralmirante CJ.
Carlos Enrique Mesa Angosto*

El Perú es un país que avanza positivamente en el fortalecimiento de sus instituciones, en busca de la madurez democrática y la plenitud de sus aspiraciones como nación. Es un Estado que tiene en su base la seguridad que le otorgan sus instituciones y las leyes, en un orden que, superando defectos e inequidades, nos va conduciendo a mejores oportunidades para el futuro.

En ese sentido, las Fuerzas Armadas y Policiales tienen una responsabilidad mayor porque el ejercicio de su función les demanda la observancia de un código de conducta y disciplina diferentes, excepcionales y en sinnúmero de casos mucho más exigente que el que deben cumplir los funcionarios o ciudadanos en general, quienes no tienen, por ejemplo, que utilizar armas o ejercer la fuerza en nombre de la ley.

Somos un país que debe enfrentar las constantes manifestaciones de la violencia política que sobrevive en sus comunidades más alejadas, y combatir al mismo tiempo la criminalidad y los focos de caos social en sus ciudades y periferias, como es el reciente caso de Pómac, con trágicos resultados. Nuestras fuerzas del orden, a quienes se les exige desempeño y sacrificio extremo, deben tener el respaldo de la ley no sólo para sancionar sus faltas sino también para su amparo legal y su derecho a procesos justos, transparentes y legítimos.

* Presidente del Tribunal Supremo Militar Policial.

Por ello, la Constitución peruana establece categóricamente la existencia del Fuero Militar como una jurisdicción distinta y ajena funcionalmente a la jurisdicción ordinaria. La designación de los vocales del Tribunal Militar es por ley (D.L. N° 29182) una prerrogativa del Presidente de la República en su calidad de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y Policiales. La propia Carta Magna en su artículo 154° define que el Consejo Nacional de la Magistratura sólo nombra, ratifica y disciplina o destituye a los jueces y fiscales del Poder Judicial y Ministerio Público, mas no considera en su ámbito a los magistrados militares.

La ley de leyes en el artículo 173° establece la vigencia del código militar para los casos de delitos de función, de manera que los efectivos de las fuerzas del orden que infrinjan las normas sean prioritariamente disciplinados o procesados en su fuero natural, con el rigor que corresponde, pero también bajo las garantías de un debido proceso, con magistrados propios del ámbito militar.

Este es pues el contexto en el que actúa el Tribunal Supremo Militar Policial, un organismo que tiene una existencia histórica y que forma parte de la institucionalidad de las Fuerzas Armadas y Policiales en el Perú. No es una institución rígida, porque como todo ente especializado es capaz de evolucionar en la dirección que marcan las leyes del Estado y sus compromisos internacionales, sobre todo en materia de Derechos Humanos.

Sin embargo, en los últimos años se ha venido haciendo eco de corrientes que arrastran la intencionalidad de desaparecer el Fuero Militar o adosar ilegalmente su competencia al fuero ordinario. Con cuestionamientos excesivos y denuncias, muchas veces sin mayor fundamento, se busca mellar la autoridad del fuero militar, en una escalada que trae como consecuencia la desmoralización en las fuerzas armadas y policiales, afectando la disciplina de sus miembros.

Al asumir la Presidencia del Tribunal Supremo Militar Policial y teniendo como antecedente mi labor previa, en el entonces Consejo Supremo de Justicia Militar, tengo como propósito conducir a la justicia militar con un criterio amplio a fin de perfeccionar su modelo y conservar su vigencia plena como garantía del orden en los institutos armados y de la calidad moral de quienes tienen en sus manos la paz interna y la seguridad externa de la nación.

Transporte marítimo peruano en el siglo XX

Aproximación histórica y perpectivas

José Eduardo Cavani Ríos

Las mejores enseñanzas para el porvenir se obtendrán con las lecciones del pasado.

Helmuth Von Moltke

Através de la historia el medio acuático ha jugado un papel importante en nuestro desarrollo. El que el 95% de nuestras exportaciones emplee el transporte marítimo dice mucho de su importancia y del valor que tiene el mar en nuestro crecimiento económico: el destino del Perú está ligado estrechamente a éste. Y es allí donde, en el presente siglo, debemos buscar las oportunidades para el avance y fortalecimiento de nuestro comercio exterior.

En épocas recientes, este medio de transporte fue cobrando mayor relevancia, lo que motivó que algunos gobiernos, quizá con buena intención, optaran por medidas intervencionistas regulando con relativo éxito esta actividad. El péndulo siempre fue de un proteccionismo muy acentuado a la adopción de medidas liberales irrestrictas.

El presente trabajo busca identificar dentro de la historia reciente de nuestro transporte marítimo la línea estatal seguida en este tema que, si bien ha tenido un efecto positivo, este fue en ocasiones efímero, provocando a menudo retraso tecnológico tanto en la infraestructura portuaria como en los buques mercantes de bandera peruana.

Por otro lado, las medidas liberalizadoras aplicadas por los gobiernos desde el inicio del siglo XX buscaron la competitividad de nuestro transporte marítimo frente a los avances que venían experimentando las más importantes flotas del mundo. Sin embargo, al final de ese siglo, nos hemos percatado que junto a estas políticas liberales debieron, en su oportunidad, ir otras que resguardaran principalmente a nuestra marina mercante.

En la actualidad, la globalización obliga a los países marítimos a ajustarse a las exigencias del comercio mundial, de tal forma que puedan brindar un servicio seguro, eficiente y rápido. El enfoque estatal al respecto debe sustentarse sobre la

toma de conciencia de que es imperativo reestablecer nuestra marina mercante y modernizar nuestros puertos.

Para plantear esta situación hemos dividido este trabajo en dos partes: las oscilantes tendencias de nuestro transporte marítimo (proteccionismo y liberalismo), y las perspectivas y los retos que se le plantea a esta actividad en el siglo XXI.

1. El transporte marítimo peruano durante el siglo XX

El transporte marítimo es lo que "materializa el intercambio de mercaderías a través del medio acuático, comprendiendo todo lo relativo a los tráficos, cargas, marina mercante y a los seguros"[1]. De esta forma, "entre los usos que del mar ha hecho el hombre, probablemente el del transporte es el más antiguo y trascendente"[2].

Para nuestro país la importancia del transporte marítimo descansa en que "es una actividad que a través de los tiempos ha sido factor fundamental de la integración de nuestros pueblos y ha fomentado el intercambio comercial gracias al servicio que prestan los puertos tanto a la llegada como a la salida de las naves"[3].

Es bueno señalar que esta actividad permite alcanzar para el Perú los siguientes objetivos estratégicos[4]:

a) Contar a mediano plazo con una marina mercante eficiente y capaz de:
   - asegurar el transporte de cuando menos el 50% de los fletes de nuestro comercio exterior en las líneas de trafico regular y el máximo posible en los otros tráficos, así como el abastecimiento estratégico y la continuidad del mismo, aun en casos de emergencia nacional e internacional;
   - garantizar la continuidad de nuestro tráfico de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre en toda circunstancia;
   - lograr el máximo rendimiento para obtener el mayor ingreso de divisas para el país;
   - constituir una reserva naval que pueda contribuir eficazmente a la defensa nacional; y
   - ofrecer una fuente de trabajo técnico y atractivo.
b) Obtener la mayor ventaja posible de la ubicación estratégica del Perú en la cuenca del Pacífico, convirtiendo uno de los puertos de nuestro litoral en el centro de trasbordo de cargas más importante en la costa sudamericana.
c) Establecer un sistema de seguros y reaseguros que responda adecuadamente a los requerimientos del transporte marítimo.

Sobre el primer punto, hay que señalar que, "para un país, el no contar con

1 Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (en adelante IEHMP), *Proyecto de Política Marítima (Intereses Marítimos)*, Lima, IEHMP, 1990, p. 24.

2 Carlos Lema Osores, "La Seguridad Marítima en tiempos de paz: control, vigilancia y protección. La Autoridad Marítima", en *El uso del mar y su influencia en la seguridad nacional*, Lima, IEHMP, 2000.

3 Miguel A. Rojas Vivero, *Puertos peruanos*, Callao, Empresa Nacional de Puertos S.A., 1989, p. 5.

4 IEHMP, *Proyecto de Política Marítima*, p. 107.

una marina propia equivale a enajenar su libertad de dirigir y realizar su comercio exterior, dejándolo en manos de extranjeros. Por ende, los conceptos de marina mercante y libre acceso al comercio mundial están estrechamente ligados"[5].

No hay que olvidar que "a lo largo de la historia la política de transporte marítimo en el mundo ha oscilado entre dos modelos opuestos: el proteccionista y el librecambista. La adopción de uno u otro modelo en cada país o Estado ha dependido de los intereses marítimos particulares en vigor y de las políticas económicas generalmente adoptadas a nivel nacional"[6].

El transporte marítimo luego de la guerra con Chile

El escenario del transporte marítimo anterior a la guerra con Chile era expectante. Entre 1852 y 1860 se inició la transformación de la navegación a vela por la de vapor, encontrando al Perú sin medios



5 Bernardo Durán, *La Reserva de carga en el Transporte Marítimo*, Lima, Universidad San Martín de Porres, 1992, p. 22.

6 IEHMP, "La Política de Transporte Marítimo en el Perú: Bases para un documento de posición de la Marina", Lima 20 de junio de 1993, p. 10.

ni capacidad para adaptarse a la nueva tecnología. Los gobiernos de la época optaron por la apertura de todos los puertos a los vapores de todas las naciones, frenando así toda posibilidad del desarrollo naviero propio.

En efecto, en 1861 se permitió a la Pacific Steam Navigation Company seguir manejando el servicio de cabotaje en nuestro litoral. Además, años más tarde, en 1872, "se elimina la exigencia de que los capitanes de los buques nacionales sean peruanos, dejando como única condición que conozcan el idioma español y revaliden sus títulos".

Medidas como esta motivaron que, a principios del siglo veinte, aquella compañía naviera británica que operaba en el Pacifico, modificará sus estructuras navales. Así lo rescata Arthur Wardle cuando señala lo siguiente:

"A principios del siglo veinte, era tal el estado de los negocios, que, de dos naves que había mandado construir la Compañía, una, el *Potosí* (5300 toneladas) debía ser vendida inmediatamente, y la otra, el *Galicia* (5896 toneladas), sufrió modificaciones considerables en su estructura a fin de acondicionarla para el transporte de carga general. Se ordenó un nuevo buque auxiliar, el *Perico* (268 toneladas), para reemplazar el *Morro* en Panamá"[7].

El perder la Guerra del Pacifico significó para el Perú un golpe muy duro para la moral nacional y su economía. Las actividades portuarios, con el salitre y el guano fuera del escenario comercial, se restringieron al cabotaje y exportación de pocos insumos. Sin embargo, manteníamos el tráfico marítimo con las potencias del orbe e incluso con algunos países latinoamericanos como Ecuador y Chile.

Esto se mantuvo gracias a que, en el periodo de 1861 a 1903, se aplicó una política marcadamente liberal dejando a los vapores extranjeros en igualdad de condiciones con los nacionales. El resultado: los negocios británicos se hacían más fuerte que los norteamericanos, de tal forma que la "Grace, Wessel & Duval, Fred T. Ley y la Foundation Company fueron empresas cuya participación en transporte marítimo y comercio (las dos primeras) y en construcción (las dos últimas) fue más importante que la de cualquier otro capital americano presente en estas ramas"[8].

En general Yepes rescata que "en el proceso de inserción al mercado capitalista internacional, las casas comerciales en el Perú, cuyo núcleo más poderosos lo constituían las británicas, jugaron un rol decisivo. A través de un complejo tejido de intereses -banca, seguros y transporte marítimo- por un lado, y en asociación con fracciones de la burguesía peruana y otros capitales foráneos por el otro, el capital británico controlaba una gran parte de las actividades de importación y exportación"[9].

---

7 Arthur C. Wardle, *El Vapor conquista el Pacífico: Anales de las hazañas marítimas, 1840-1940*, Valparaíso, Universo, 1940, p. 167.

8 Ernesto Yepes, "Los inicios de la expansión mercantil capitalista en el Perú (1890-1930)", *en Historia del Perú*, Lima, Juan Mejía Baca, 1981, VII, p. 372.

9 Ibidem, p. 368.

No obstante la fuerte presencia del capital británico en el transporte marítimo, "en los primeros años del siglo XX, se inicia una etapa en la cual el Estado comienza a tomar conciencia de la importancia de contar con una flota mercante nacional. Muestra de ello es la Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante dada en 1903, así como la Ley 194 en que se autoriza al Poder Ejecutivo un subsidio de treinta mil libras anuales para la formación de una Compañía Nacional de Vapores"[10].

En efecto, a comienzos de ese siglo el Perú no tenía Marina Mercante ni para atender la exigencia comercial interna. Sólo la Compañía Inglesa de Vapores (Pacific Steam Navigation Company) y la Compañía Sudamericana de Vapores (chilena), operaban en nuestro litoral sin restricciones. En fin, esto es consecuencia de lo que Basadre señaló: "La Guerra del Pacífico significó la destrucción del aparato mercantil que durante décadas había impulsado el *boom* guanero. En términos monetarios, sólo bastante más tarde las exportaciones recuperarían la magnitud de 1877".

El inicio de nuestra flota comercial

No bien entrado al siglo XX, en 1903, se suscita el hundimiento del vapor *Arequipa* de la Pacific Steam Navigation Company, pereciendo alrededor de ochenta personas que iban a bordo. Un años más tarde, Estados Unidos promulgó la *Cargo Preference Act* que "estableció, por un lado, la reserva de carga y, por el otro, subsidios tanto para la construcción como para la operación de buques abanderados en el país"[11].

El Perú ese mismo año crea la Compañía Administradora del Guano, que se encargó de "la explotación de los depósitos de guano, del cuidado de las aves y de los depósitos de abono"[12]. Además, en 1906 por Ley N° 164 se crea como sociedad anónima la Compañía Peruana de Vapores. El capital inicial era de S/. 3 000 000 00 que correspondía a 300 000 acciones de S/. 10 cada una.

Mientras la mencionada compañía naviera británica inició en 1907 una serie de implementaciones a su flota: se construyeron en Glasgow los vapores *Huanchaco* (4524 toneladas), *Junín* (4536 toneladas), *Kenta* (5025 toneladas), *Quillota* (3674 toneladas) y *Quilpé* (3669 toneladas), todos de doble hélice; y las unidades de primera clase de los vapores *Oravia*, *Oropesa* y *Orissa*, fueron totalmente renovados y modernizados. La flota, sin embargo, sufrió la pérdida del *Santiago*, cerca de Corral, el 18 de junio, y del *Colombia*, a la altura de Lobos de Tierra, el 9 de agosto, y el *Callao* (antes *Gaelic*) fue vendido[13].

---

10 Durán, ob. cit., p. 55.

11 IEHMP, *La Política de Transporte Marítimo en el Perú: Bases para un documento de posición de la Marina*. Lima 20 de Junio de 1993. p. 10.

12 Luis Ezeta, *Breve reseña histórica de la Marina Mercante Peruana*, Lima, Desa, 1989, p. 42.

13 Wardle, ob. cit., p. 173.

La creación de la Compañía Nacional de Vapores

La Compañía Peruana de Vapores nació en 1906 por iniciativa del presidente José Pardo y Barreda y de su ministro de Hacienda Augusto B. Leguía. Siendo sus primeras líneas de navegación: directa (Panamá-Callao), escala (hacia Guayaquil, Valparaíso e intermedios) y especiales (realizadas entre los puertos de Huacho, Callao, Pisco e intermedios).

Asimismo, por resolución suprema del 21 de julio de 1906 se determinaron las bases para conformar la Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante del Callao, otorgándole "una subvención anual de 30 000 libras peruanas y garantizándole la exoneración de todos los impuestos que afecten a la navegación, patentes y registro mercantil y marítimo o cualquier otro, la liberación de derecho de aduana a los víveres y artículos navales que se imparten para el servicio y consumo de la Compañía"[14].



Aquellas 300 000 acciones de S/. 10 cada una fueron colocadas totalmente el 18 de octubre de 1907. Luego, hasta 1909, la CPV adquiere los vapores *Ucayali* y *Huallaga*, junto a la barca *Elizabeth*, y establece sus oficinas en el Callao. La situación, entonces, era promisoria. Sin embargo, como esta flota no podía cubrir sola todo el tráfico que la ley le había designado, su Directorio decidió apelar al empréstito extranjero, logrando adquirir los buques *Mantaro*, *Urubamba* y *Pachitea*, que arribaron al Callao en 1911. Esta medida rindió los efectos esperados.

Hasta 1914, en que se inició la Primera Guerra Mundial, se dio en el seno de la Compañía una serie de inconvenientes con el Estado, ya que este deseaba cada vez más aumentar su influencia en las decisiones del Directorio, aun cuando la ley -por ser una sociedad mercantil- le otorgaba autonomía para su accionar. Esta pugna seguirá a la Compañía durante toda su vida institucional, perjudicándola en su desempeño.

En efecto, hasta ese año, "los barcos de la CPVDC habían limitado su actividad a la costa oeste sudamericana, entre Valparaíso y Panamá. En 1915, con la apertura del Canal de Panamá, se extiende el tráfico a los puertos del Atlántico de Norte América con los vapores *Pachitea* y *Mantaro* y a Inglaterra con el *Urubamba*"[15].

14 Palabras del capitán de travesía César Macher Medina recogidas por Ezeta, ob. cit., p. 36.

15 Mario Castro de Mendoza, *La Marina Mercante en la República*, 1821-1968, Lima, Talleres de Artes Gráficas Martínez EIRL, 1980, II, p. 78.

Las guerras mundiales y el *boom* de las materias primas

Hay que reconocer que los conflictos mundiales originaron un crecimiento en nuestras exportaciones de materias primas como el azúcar, algodón, arroz y minerales, provocando un apreciable incremento en nuestro comercio exterior. Al mismo tiempo que se originaba un fenómeno adverso que perjudicaba a otro rubro del transporte marítimo, el de pasajeros.

En efecto, "en parte debido a las restricciones impuesta a la inmigración por las autoridades norteamericanas y en parte debido también a las mayores posibilidades de trabajo en Europa, después de 1918, la industria del transporte marítimo de pasajeros a ultramar llegó a sufrir una prolongada crisis que estuvo a punto de colapsarla, sobre todo si se tiene en cuenta la competencia que muy pronto comenzaría a hacerle el transporte aéreo"[16].

La Compañía Peruana de Vapores, durante la Primera Guerra Mundial, ganó ingentes sumas de dinero por conceptos de fletes, pero lamentablemente la poca previsión de sus dirigentes y las intervenciones políticas llevaron nuevamente a la Compañía a la deriva y así fue perdiendo sus buques.

Los comienzos del control estatal del transporte acuático

Durante la Primera Guerra Mundial los países latinoamericanos, principales proveedores de materias primas a Europa, tomaron conciencia de lo riesgoso que resultaba depender, para el desempeño de su comercio internacional, de las flotas navieras extranjeras y de lo importante que resultaba el poseer una flota mercante nacional con el fin de percibir los importantes ingresos por conceptos de fletes.

Por ello, "la Primera Guerra Mundial originó una crisis en el transporte marítimo, por lo que el gobierno tomó posesión de los transportes necesarios para atender las necesidades públicas, y se prohibió la venta de vapores y buques de vela de registro nacional sin previa autorización del gobierno"[17]. Pero la caída aún era imparable.

En el año de 1923 la crisis en el transporte marítimo se agudiza. Un ejemplo claro es el hecho de que a la Sección Mercante de la Escuela Naval del Perú ingresa solo un alumno: Arturo Garro Reátegui. Y recién, cinco años más tarde, se promulga la ley de Cabotaje con el fin de respaldar la actividad marítima.

La crisis de 1930 y su repercusión en la actividad marítima

Para 1930 la situación de nuestro transporte marítimo era clara: "Grace, Pacific Steam Co., La Sudamericana, etc., que entraban y salían de los puertos peruanos, barrían con la carga de exportación y aún con la de cabotaje; mientras tanto las bodegas de los barcos nacionales permanecían vacías, como si no tu-

16 Ramón Hervas, ob. cit., p. 152.
17 Bernardo Durán, ibídem, p. 56.

vieran productos agrícolas y minerales que exportar"[18]. Además, las pocas naves de la CPV sólo tenían a los oficiales estrictamente necesarios, el resto había sido separado.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial cabe rescatar que algunos países aliados que no tuvieron una participación de manera sustancial en el conflicto se vieron repentinamente beneficiados. En efecto, sea por la iniciativa de los países americanos como por impulso de los Estados Unidos se facilitó la adquisición de flotas mercantes excedente. Así el Perú pudo adquirir 8 naves, Argentina 24, Brasil 12 y Chile 6. Asimismo, nuestro país ya había creado en 1948 la Escuela Náutica Miguel Grau.

La reglamentación internacional del transporte marítimo

La década de los años cincuenta significó el inicio en el uso de contenedores en el tráfico desde y hacia el Perú. En este periodo la CEPAL rescata que gracias a los avances en la arquitectura y la ingeniería naval se implementó sistemas más productivos para la manipulación de la carga, de tal manera que los puertos, frente a la tendencia de hacer los barcos más grandes, más productivos y más especializados, respondieron dragando sus fondos, expandiéndose hacia lugares más próximos al mar abierto y con mayor profundidad de agua, y construyendo muelles, instalaciones y depósitos de mayor tamaño, para recibir carga fraccionada y a granel.

Para contribuir al mejoramiento y modernización de las naves peruanas se crea en 1950 el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Más adelante, en 1964, como resultado de la homogenización de la carga y la incorporación de esta en contenedores, la Organización Internacional de Normalización (OIN) adoptó dimensiones uniformes para tales elementos: "La importancia creciente del transporte terrestre en los viajes de punto de origen a punto de destino ha puesto de relieve el papel que las dimensiones máximas de transporte terrestre de las principales naciones que intervienen en el tráfico han de desempeñar en las dimensiones para transporte marítimo"[19].

Las políticas de sustitución de importaciones

Hasta 1970 las políticas de sustitución de importaciones aplicadas por los países de América Latina y el Caribe resultaban ir a contracorriente del comercio internacional,. Por sustentarse en un esquema de monopolio estatal centralizado y crecimiento hacia adentro sin mirar al exterior.

En esencia, este sistema afectó más a los puertos latinoamericanos, por cuanto a ellos el comercio internacional les exigía modernizarse a fin de que pudieran recibir las naves porta-contenedores: De esta forma, el mantener el uso de méto-

18 Ibidem, p. 41.
19 Ibidem, p. 13.

dos convencionales de manipulación de la carga y soslayar el desarrollo de la contenedorización y las técnicas mecanizadas portuarias nos alejaron prácticamente del comercio mundial. Pasaría, pues, mucho tiempo para que nuestros puertos recibieran a los buques graneleros (Bulk Carrier) y buques tanques.

El manejo estatal del comercio exterior

Recién en 1981 la CPV ante el avance de la contenedorización en la Costa Oeste de Sudamérica optó por incorporar buques del tipo multipropósito con capacidad para transportar todo tipo de carga, incluyendo contenedores. Asimismo, los Estados Latinoamericanos con intereses marítimos como el Perú consideraron la posibilidad, de acuerdo a las directrices de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), de desarrollar mucho más sus marinas mercantes mediante la adopción de la reserva de carga.

No obstante, "se debe reconocer que en la práctica el régimen de reserva de carga constituyó un sistema imperfecto, que permitió una serie de abusos y corrupción en la forma de autorizaciones o denegaciones de *waivers*. En algunos casos, bajo el pretexto de proteger y promocionar el desarrollo de la marina mercante nacional –y particularmente la empresa naviera estatal CPV- y permitir su supervivencia, significó una traba para el comercio exterior"[20].

El régimen de la reserva de carga

Cuando se menciona la reserva de carga, reserva de flote o discriminación de pabellón, como también se le conoce, nos referimos a la protección que adoptan los Estados para salvaguardar sus marinas mercantes. Esta es, pues, "una figura jurídica de protección a los armadores nacionales mediante la cual se reserva un determinado porcentaje del comercio interno y externo del país para que sea transportado por naves de bandera nacional"[21].

El inicio de los años 60 marca el comienzo de la intensificación de la intervención del Estado en el ámbito del transporte marítimo con el establecimiento de esta figura. Asimismo, acompañó a esta medida la promulgación de la Ley N° 13996, por la cual se creó la Comisión Nacional de Marina Mercante.

Propiamente, la aplicación de la reserva de carga empieza con el Decreto Supremo N° 3 del 25 de enero de 1966, el cual aparte de mantener la exclusividad del Perú en el manejo de cabotaje reserva el 20% de la carga de exportación e importación a las naves nacionales que operan en líneas estables.

Esta ley, reconociendo que nuestra marina mercante se encontraba en pleno desarrollo, considera el aumento gradual de la reserva de carga hasta en un 50%, y mientras esta no pueda atender todo el comercio exterior se autorizó a las navieras extranjeras a movilizar la carga de exportación excedente.

20 IEHMP, "La Política de Transporte Marítimo en el Perú", p. 23.
21 Bernardo Durán, ob. cit., p. 41.

El Decreto Supremo N° 12 del 13 de mayo de 1966 rompe la exclusividad que teníamos en nuestro propio cabotaje permitiendo que este se realice por naves extranjeras de acuerdo a Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales. Además, establece legalmente qué se debe entender por Marina Mercante Nacional.

En ese sentido, establece que "son naves mercantes peruanas las inscritas en los Registro de la Marina Mercante Nacional, que navegan sujetas a las Leyes de República". En la misma línea, plantea los requisitos para esta inscripción: por lo menos que el 75% sea de propiedad de peruanos; si es una persona jurídica, que esta haya sido constituida de acuerdo a nuestras leyes, y, básicamente, tener Capitán, Oficiales y Tripulantes peruanos.

El inicio y auge de nuestra marina mercante

Desde el 4 de agosto de 1967 el Decreto Supremo N° 13, implementó medidas para apoyar a nuestra marina mercante, obligando a que en los contratos de adquisición en los cuales el Estado interviniera se respetase tanto por éste como por su contraparte las normas legales sobre reserva de carga dictadas a favor de naves peruanas.

En diciembre del mismo año, el Estado peruano –tomando en cuenta que la Corporación Peruana de Vapores estaba teniendo progresos en el acceso a mercados extranjeros- consideró conveniente (mediante el Decreto Supremo N° 291-H) "que los cargamentos de artículos liberados de impuestos aduaneros puedan y deben ser transportados en barcos de la Corporación Peruana de Vapores o sus servicios asociados, en lugar de hacerse en los de bandera extranjera".

Por otro lado, el Decreto Ley 17526 del 21 de Marzo de 1969 crea la Empresa Nacional de Puertos ENAPU-PERU. Y mediante otro Decreto Ley N° 18027, dado nueve meses después, se le otorga la potestad de "administrar, operar y mantener los Terminales y Muelles referidos, así como las instalaciones portuarias particulares que pasen al Estado o que se construyan en el futuro por el propio Estado, de modo que su operación y desarrollo respondan a sus objetivos"[22].

Asimismo, el Perú con el ánimo de brindar mayor seguridad a su tráfico naviero y portuario crea por Decreto Ley, del 23 de septiembre de 1969, el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, "como un organismo especializado de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías y Guardacostas, para ejercer las funciones de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como para el control y protección de los recursos y riquezas naturales y en general de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático"[23].

---

22 Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), *Puertos del Perú,* Lima, Atlántida, 1973, p. 12.
23 Carlos Lema, ob. cit., p. 65.

El 2 de junio de 1970 el gobierno militar del general Juan Velasco Alvarado, promulgó el Decreto Supremo N° 012-70-TC, en cuyo artículo primero se dispuso la elevación de "la reserva de fletes de exportación al 50% en toneladas pagantes, a favor de las naves de bandera nacional respecto a la carga que se transporte entre el Perú y los países atendidos"[24].

Mientras en 1976 el tonelaje de la flota mundial que empleaba contenedores iba en crecimiento (aproximadamente 10 millones de toneladas de registro bruto), PESCA PERU vendía su flota, o lo quedaba de ella, "conformándose las PEEAS (Pequeñas Empresas de Extracción de Anchovetas)"[25].

En 1978 se aplicó otra nueva medida tendiente a proteger a nuestra flota mercante: el D-L. 22067 que al margen de brindar el íntegro de carga que se deriva de las compras del Estado a las navieras peruanas, señala en su artículo segundo lo siguiente: "se debe contratar a las naves nacionales, de acuerdo a la siguiente prioridad: a) Compañía Peruana de Vapores CPV; b) Otras navieras nacionales; c) Extranjeras fletadas por la CPV".

Sin embargo, ese mismo año, el desequilibrio tanto en la naturaleza de la carga como en el tonelaje de esta que era empleada en el comercio que los países latinoamericanos, especialmente andinos, tenían con Gran Bretaña nos ofrece una



24 Bernardo Durán, ob. cit., p. 48.
25 Centro de Altos Estudios Sindicales (CAES), *Trabajo Marítimo, Portuario y Pesquero,* Lima, Friedrich Ebert, 1986, p. 169.

razón del porqué muy poca carga que salía de esta región era containerizable y muchas unidades volvían vacías.

Pese a todo ello, al comenzar el decenio de 1980 la Marina Mercante Peruana estaba considerada entre las más importantes de Latinoamérica. Poseer más de sesenta naves le significó manejar una carga que superaba el millón de toneladas lo cual nos aseguraba, al mismo tiempo, miles de empleos. Todo hacía parecer, pues, que las medidas legales adoptadas a su favor permitirían su crecimiento sostenido.

Sin embargo, aquella armadura legal tenia no uno sino dos "talones de Aquiles": La Tecnología y la Competencia. Dos factores que se habían descuidado, ya que cuando las grandes potencias empezaron a desarrollar economías de gran escala requirieron modernizar más sus flotas mercantes de tal forma que contaran con mayor capacidad de almacenaje, lo cual desencadenó una competencia intensa entre los constructores de naves, y luego entre los usuarios de estas.

Las corrientes liberalizadoras

La crisis que se presentó dentro del sector naviero mundial en la década de los años 80 afectó a países tradicionalmente marítimos como los europeos, provocando la reducción considerable del tonelaje de sus flotas. Esto motivó la transferencia masiva de ellas a registros más económicos, especialmente a los libres o abiertos conocidos como *pabellones de conveniencia.*

Por otro lado, las medidas liberalizadoras que los países latinoamericanos adoptaron, entre ellos el Perú, significó un duro golpe para sus marinas mercantes. El competir abiertamente con las grandes potencias en el rubro naviero le significaría un declive en la percepción de ingresos por concepto de fletes y un crecimiento inusitado de sus índices de desempleo.

Las líneas navieras afectadas, europeas y latinoamericanas, decidieron formar un consorcio para operar las rutas del Pacífico. La Compañía Peruana de Vapores fue invitada sin éxito a integrar este grupo al cual se sumaron compañías de países como Chile, Ecuador y Bolivia. Ellos adoptaron el nombre de *Integrated Express Service* (INES)[26].

La idea entonces de los países que tenían cierta presencia en el transporte marítimo era aplicarle a éste medidas de política liberales. Además el propósito de constituir luego un servicio conjunto llamado EUROSAL también incluía el aplicar en Latinoamerica el sistema de transporte total de contenedores, así como organizar el transporte naviero.

En efecto, en 1984 cuando empezaba el decrecimiento de la flota mundial, "EUROSAL constituye uno de los pocos ejemplos de cooperación Norte-Sur en el transporte de contenedores. Los participantes latinoamericanos en ese acuerdo de cooperación son la Compañía Sudamericana de Vapores, Valparaíso, las Líneas

26 Alfred Shultz Llosa, "El Perú y su tráfico Marítimo con Europa", en *Revista de Marina* (noviembre-diciembre 1990), p. 237.

Navieras Bolivianas S.A.M. (Linabol), La Paz, y los Transportes Navieros Ecuatorianos, Guayaquil"[27].

Mientras tanto, para 1985, el Perú contaba con "59 naves de bandera nacional, lo que representaba 614 mil toneladas de registro bruto y más de 4000 puestos de trabajo bien remunerado. Estos 59 buques transportaban aproximadamente el 50% del comercio exterior del Perú"[28]. Un año después el gobierno peruano emitió dos normas legales que intentaron, sin éxito, mejorar aun más esta situación.

Estas dos leyes son: el Decreto Supremo N° 009-86-TC, que elevó al 100% la reserva de carga para nuestra marina mercante, y el Decreto Supremo N° 010-86-TC con el cual se terminó dando todo el monopolio del trafico naviero del Perú a la Compañía Peruana de Vapores.

Esta medida tuvo una reacción adversa del gobierno de los EE.UU. En especial, por parte de la *Federal Maritime Comisión,* institución administrativa del gobierno estadounidense, que puso "restricciones a los barcos nacionales en los puertos norteamericanos. Por ello, se dejó sin efecto el Decreto Supremo 009-86-TC".

Este hecho fue una muestra más también de la "fuerte presión de parte de los países denominados desarrollados, que al haber prácticamente consolidado sus tráficos entre ellos en base a la contenedorización y al sistema multimodal, disponiendo de flotas con naves totalmente celularizadas o de rodamiento (*roll on / roll off*), presionan en los tráficos que aún permanecen operados con naves convencionales o multipropósitos, para que empleen naves celulares"[29].

La disminución de la marina mercante peruana.

La disminución del número de naves de nuestra marina mercante es notoria no por el hecho de que no se hicieran nuevas compras sino por el aumento de las flotas de países desarrollados, la protección –mediante subsidios principalmente-, y el uso intensivo de los contenedores en el manejo de carga, así como de los buques mercantes adecuados tecnológicamente para su transporte.

En 1988 las compañías peruanas como la CPV y la CNP -con la incorporación de los buques multipropósitos como las motonaves *Mantaro, Pachitea* y *Presidente Pardo*- empezaba a incorporar gradualmente la tecnología en este rubro cuando vecinos como Brasil y Argentina empleaban casi en su totalidad los contenedores y en los Estados Unidos, el Lejano y Medio Oriente se empleaban los buques celulares[30].

Además, en ese mismo año el creci-

27 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Transporte Multimodal...*(1984), p. 2.
28 José Teixeira Rivarola, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos* Lima, ENAPU S.A., 1997. p. 9.
29 Miguel Flores, *Historia Marítima del Perú*, p. 892.
30 Guildo Chang, *Política portuaria y transporte marítimo*, p. 139.

miento de la economía internacional y la baja en los precios del petróleo contribuyeron favorablemente a "la mejora del tráfico marítimo internacional y del transporte marítimo"[31], en un escenario donde la flota mundial dejaba su decrecimiento experimentado desde hace cinco años.

La década de los años 90 es un periodo nefasto para nuestra marina mercante, no sólo por la competencia a la cual estaba sometida, que de alguna forma la revitalizaba, sino porque las medidas liberales obligaron a los Estados a adoptar políticas que eliminaran todas las normas que contribuían, aunque de manera artificial, al desarrollo de sus flotas navales.

De esta forma, el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático propuso a los Estados de la Subregión Andina la eliminación de la reserva de carga. Así, en su Resolución CAATA N° IRE-20 establece la conveniencia de eliminar una medida que había beneficiado mucho al desarrollo de las flotas navales andinas pero que, para ese entonces, las estaba retrasando en su avance tecnológico.

En ese sentido, el 21 de marzo de 1991 la Comisión del Acuerdo de Cartagena (actualmente Comisión de la Comunidad Andina) estableció, en su Decisión 288, "la libertad de acceso para la carga originada y destinada por vía marítima, dentro de la Subregión a ser transportada por buques de propiedad, fletados u operados tanto por Compañías Navieras de los Países Miembros y de terceros países"[32].

Asimismo, expresaba esta norma internacional una consideración adicional, la cual no fue tomada en cuenta por países como el Perú. Esta señala que el acceso, al igual que la Decisión 314, a las cargas entre los Países Miembros se "efectuará dentro del principio de reciprocidad; así también han establecido políticas especificas para el desarrollo de la Marina Mercante de la Comunidad Andina, que debe servir como obligado marco de referencia"[33].

Al parecer el error partió del hecho de que se debió aplicar las medidas compensatorias que la misma Decisión 314 consideraba en su tenor. Esto es flexibilizar la política referente al registro de naves; conceder créditos a largo plazo para la renovación y ampliación de la flota con apoyo del Estado; implementar leyes para liberar las medidas que afectan la actividad de la Marina Mercante nacional y que incidan en sus costos de operación; y aplicar el principio de reciprocidad en el transporte marítimo, es decir aplicar las mismas condiciones a todos áquellos países en donde hay reserva de carga y cualquier otra disposición proteccionista.

El Perú fiel a sus compromisos internacionales y a su política económica neoliberal promulgó el 22 de Junio de 1991 el Decreto Legislativo N° 644, que elimina todas las limitaciones y frenos administrativos y legales que impedían el libre

31 Luis Felipe Villena Gutiérrez, "El Perú y el desarrollo y la productividad del tráfico marítimo internacional", en *Revista de Marina* (noviembre-diciembre 1990), p. 227.

32 IEHMP, *La Política de Transporte Marítimo en el Perú*, p. 18.

33 José Teixeira, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos*, Lima, Enapu 1997, pp. 31-32.

acceso a las rutas y tráficos internacionales que ostentaban las navieras de bandera peruana.

De esta forma, con el Decreto Legislativo N° 644 "en la practica, no se consiguió lo que se deseaba, se pensó que esta apertura total iba a beneficiar a la Marina Mercante Nacional al eliminarse las restricciones que existían para la creación de nuevas empresa navieras otorgándose permisos de operación sin limitaciones y para la adquisición de naves".

Luego, el 3 de julio del año en mención se promulgó el Decreto Supremo N° 020-91 TC, "por el que se eliminan restricciones de carácter administrativo, solicitudes y tasas de permisos de embarque, aprobaciones y visaciones consulares que condicionen o afectan los embarques marítimos de exportadores o importadores".

Desafortunadamente, el año 1992 "se gravó con aranceles e IGV la importancia de naves de alto bordo para el transporte de hidrocarburos, gas, contenedores y multipropósitos aumentando su costo en más del 30% sobre el costo total, desalentando a los inversionistas peruanos a importar naves para ser utilizadas en el comercio exterior"[34].

Esto ha ocasionado, de acuerdo a la opinión de Alfredo Palacios en el artículo recién citado, que "más del 90% de las cargas de exportación e importación en nuestro comercio marítimo se tenga que efectuar a través de naves de bandera de conveniencia, principalmente chilenas, las cuales, en desmedro de nuestra economía, no tributan, no generan empleo, no aportan al PBI y además ocasionan la salida del país de alrededor de un millón de dólares anuales por concepto de pago de fletes".

Además, lo que queda claro es "el hecho de que los 11.8 millones de TM, de carga seca, que ha movido el Perú en sus exportaciones e importaciones en el año 1995, sea sólo de apenas el 18% la que ha sido conteinerizado refleja el poco desarrollo de nuestra industria"[35].

El aspecto positivo de las medidas liberalizadores se puede encontrar en el beneficio conseguido por los usuarios, en quienes ha generado "un sentimiento general de satisfacción, quienes consideran que el transporte marítimo debe estar al servicio del comercio exterior y no a la inversa"[36].

Hablando en cifras, en 1997, la situación de nuestra marina mercante se presentaba de esta forma: "solamente existen 6 buques de bandera peruana con un tonelaje total de 79 861 toneladas de registro bruto, de los cuales los de mayor tonelaje han sido sacados a remate, otros dos operan en el lago Titicaca y tienen una antigüedad de 45 años, quedando por lo tanto sólo dos unidades con bandera nacional que operan en el mar, ambos de propiedad

34 Alfredo Palacios Dongo, "La reactivación de nuestra Marina Mercante", en *Correo,* 28/6/2004, p. 10.

35 Luis Felipe Villena Gutiérrez, "Análisis de nuestro comercio exterior e interior", en IEHMP, *Simposio: Influencia de la actividad portuaria en el desarrollo nacional,* Lima, 1996.

36 José Luis Guerola S., *Transporte marítimo, puertos y aduanas ¿en camino de ser eficientes?,* Lima, Fundación Friedrich Ebert, 1996, p. 34.

de la Marina de Guerra del Perú. Recientemente y en trámite de permiso, dos M/N de empresas privadas, las M/N Yacu-Runa y Yacu-Ruma para el tráfico en el Río Amazonas desde Iquitos-Puertos de Brasil y Golfo USA"[37].

La desaparición de la Compañía Peruana de Vapores

En 1990, la crisis en la que entró la CPV empezó arrastrando a toda la marina mercante peruana"ya que las cargas que no transporta y los servicios que no atiende son tomados en gran porcentaje por naves de bandera extranjera encareciendo así los fletes para la carga que el país genera"[38].

Esto se agravo con el hecho de que desde 1991 la flota mundial de buques unitarizados experimentó un crecimiento cercano al 25%, desplazando así al empleo de buques convencionales, muy usados por las compañías de los países andinos.

Con las medidas liberalizadoras aplicadas en de los años 90 la Compañía Peruana de Vapores fue la directamente afectada, tanto así que, sumado a los malos manejos y la intervención inadecuada del Estado, provocaron que en 1997 se viera sometida a un proceso de liquidación.

En efecto, al eliminarse la reserva de carga la CPV quedó a merced de la competencia de las navieras extranjeras, tecnológicamente más desarrolladas. De esta forma, el "resultado de una economía de mercado libre, la CPV no pudo competir con las otras empresas navieras nacionales, situación que además se vio agudizada porque se politizó su gestión y se desprotegió su vigencia; siendo desplazada de las principales rutas consideradas rentables"[39].

2. Importancia y perspectivas de nuestro transporte marítimo

De todos los medios de transporte, el marítimo resulta ser el más económico, además de ser el más importante por "la libre y común disponibilidad del elemento acuático como vía, la posibilidad de transportar grandes tonelajes de materias primas o insumos de bajo valor económico"[40].

El transporte marítimo genera puestos de trabajos no sólo por el negocio naviero, que implica una variedad de servicios, sino -porque al vincularse con los puertos- requieren de mayor personal para las cuestiones de construcción y reparación de buques mercantes. Es decir, la constitución de una verdadera industria naval.

En este sentido, las empresas navieras constituyen verdaderas entidades exportadoras de servicios. Sin embargo, actualmente "la compra de buques está gravada con un 15% de arancel que unido al pago del 18% del IGV da una tasa acumulada de 33% del costo del buque". Además,

37 José Teixeira, *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos*, p. 9.
38 IEHMP, *Proyecto de Política Marítima*, Lima, 1990, p. 21.
39 Elías Costilla, "Actividad Marítima y portuaria. Proposición de políticas desde la perspectiva de los trabajadores", en Guildo Chang, ob. cit., p. 112.
40 Miguel Flores, *Historia Marítima del Perú*, p. 889.

"este altísimo costo ocasiona que la recuperación de la inversión sea muy lenta y en algunos casos casi imposible. El impuesto a los activos (0,5% anual) que se tiene que pagar existan o no utilidades, empeora aún más la situación y desanima la inversión en este campo", señala José Texeira en su *Estudio sobre la interrelación de la Marina Mercante Nacional y los Puertos.*

El transporte marítimo para nuestro país resulta de vital importancia. Tener cierta influencia en él y aprovechar cierto beneficios que este proporciona resulta una necesidad imperiosa. Ahora que nuestras exportaciones van en aumento, no podemos dejar pasar la oportunidad de implementar una flota naval de bandera peruana.

Emplear los métodos, medidas o políticas usadas en el pasado nos proporcionarían perjuicios que a estas alturas no podemos darnos el lujo de sufrir. La idea debe ser que nuestro transporte marítimo, aunque menor en número, debe ser seguro, eficiente y rápido como deberían ser nuestros puertos.

Existe un consenso en reconocer que para que "exista prosperidad económica debe haber comercio, y para que haya co-



mercio se necesita, entre otras cosas, bajos fletes y facilidades para transportar los productos. Estas dos últimas exigencias las resuelve la vía marítima y de aquí su valor incalculable"[41].

2.1. La marina mercante en el nuevo contexto internacional

Contar con una Marina Mercante resulta estratégicamente importante por cuanto "al ser las dotaciones de los buques de bandera nacional en su gran mayoría de nacionalidad peruana se puede contar con una reserva de personal para situaciones de emergencia capacitado y entrenado; este aporte también es muy valioso ya que al ser la actividad en el mar muy diferente a las que se desarrollan en tierra no es fácil conseguir en cantidad y calidad al personal entrenado que se requiere para situaciones de emergencia"[42].

Además, a través de la historia los océanos han venido desplazándose en grado de importancia en el comercio marítimo mundial, desde que lo inició el Mediterráneo, luego el Atlántico, y en el futuro próximo será el Pacífico el que ostentará gradualmente el predominio en el transporte marítimo acuático, gracias al crecimiento que experimenta China.

Los países de la región andina usan en un 90% el medio acuático para su tráfico comercial. En ese sentido, países como el Perú deberían ver una oportunidad para que los ingresos por todos los servicios derivados de aquel comercio queden en un porcentaje significativo en sus economías. Básicamente, sólo cuatro países miran al Pacifico.

En ese sentido "todos los esfuerzos del comercio exterior se deben dirigir hacia la Cuenca del Pacífico, el gran futuro y esperanza nacional en cuanto a inversión, mercados y tecnologías, por lo que debe prever el desarrollo del tráfico marítimo en esa dirección"[43].

En la actualidad, pues, está cobrando importancia el concepto de interoceanidad el cual es la aplicación del sistema multimodal al caso de nuestra vinculación en las comunicaciones con nuestros vecinos que miran hacia el Atlántico, de tal forma que con un sistema integrado de carreteras y puertos se pueda dar un intercambio de productos y servicios.

El Perú es un país bioceánico. Esto le permite extender su grado de influencia comercial hacia el Atlántico empleando bien sea el sistema fluvial o un sistema artificial, como son las carreteras o los ferrocarriles. En ese sentido, como ya hemos mencionado, Brasil juega un papel importante en el desarrollo de este sistema.

Conclusiones

El transporte marítimo ha jugado un papel importante en el desarrollo de nuestra economía. Y al vincularse con las actividades portuarias su influencia en el aspecto social fue, y es aun en la actualidad,

41 Julio Luna, "Valor que representa la marina mercante dentro de una nación en guerra", en *Revista de Marina* noviembre-diciembre, 1941, p. 654.

42 José Teixeira, ob. cit., p. 17.

43 Alberto Indacochea Queirolo (Ed.), *Hacia una Política Marítima Nacional*, Lima, CEPEI, 1990, p. 51.

de trascendental importancia. No hay que olvidar que el mar ha brindado al Perú grandes oportunidades de crecimiento en su comercio. Ejemplos son, el guano y la harina de pescado.

Estimamos que para este siglo el transporte marítimo, y los servicios que de él se derivan, es el que puede entregar a nuestro país mayor presencia en el comercio mundial. Hay que tomar nuestras previsiones y no repetir los errores del pasado, que básicamente se circunscribieron a la aplicación fiel de políticas económicas que soslayaban nuestra realidad.

La historia de nuestro transporte marítimo ha oscilado entre las medidas proteccionistas de un Estado interventor en todos los rubros de la economía y que necesitado de nuevos ingresos para alimentar una burocracia obstruía el dinamismo que debe tener todo comercio, y las políticas liberales, muchas veces impuestas por organismos internacionales, que dejaban al desamparo a los empresarios navieros peruanos.

Las medidas liberales, per se, no son inadecuadas. Lo perjudicial es la interpretación que los gobernantes le han dado. Muchas veces estas políticas, en el caso del transporte marítimo, han venido juntas a normas de protección de los sectores vinculados a esta actividad, que muchas veces no han sido tomadas en cuenta.

Al Perú ambas medidas no le han rendido frutos. Los avances que se dieron fueron artificiales. Fueron unas veces producto de una armadura jurídica que las mantuvo lejos de la competencia y de los avances tecnológicos, ya que cuando se eliminaron todas las leyes que protegían esta actividad en beneficio de los peruanos quedamos en el desamparo total. Ni el cabotaje nacional sobrevivió al embate de las nuevas tendencias en el transporte marítimo y del comercio internacional.

Muchos autores, con buena intención quizá, aplaudieron la liberalización del comercio marítimo, pensando con justa razón que la competencia elevaría la calidad del servicio. No se equivocaron, esto sucedió pero nos alejó del manejo de nuestro propio cabotaje, neutralizó a nuestra marina mercante y terminó desbaratando a la única naviera peruana que tuvo presencia mundial: la Compañía Peruana de Vapores.

Tener una marina mercante de bandera peruana rinde ciertos beneficios en tiempos de paz y de guerra: nos brinda nuevas divisas por concepto de fletes y es un auxiliar de la Marina de Guerra del Perú. Nuestra historia está, pues, llena de marinos mercantes que dieron un valioso aporte a la Armada Nacional: el almirante Grau fue uno de ellos.

La trayectoria de la Compañía Peruana de Vapores, en especial su Directorio, fue una muestra de lo inconveniente que a veces resulta la intervención del Estado en este negocio. Se podría decir que la principal víctima de ambas políticas económicas fue esta Compañía.

El Perú es un país que usa mucho de su litoral para comerciar. En ese sentido pensar que la carretera que la recorre compite con esta actividad es meridianamente cierto. Los que los sucesivos gobiernos deben buscar es la manera original de integrar el cabotaje marítimo a nuestro sistema vial

y, más adelante, con el sistema fluvial tan importante en nuestro país.

Luego de haber conseguido la suscripción de un Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, el Perú viene negociando acuerdos del mismo tipo con otros Estados y organismos internacionales, pero viene muy atrasado en la implementación oportuna de nuestra marina mercante y la modernización de nuestros puertos. Dos piezas importantes en el comercio mundial.

"Bravo Zulú"

Capitán de Corbeta SN (MC)
Ramiro Rojas Navarro

Era una plácida y quizás algo fría mañana, en el puerto del Callao; la entonces Fuerza de Aviación Naval tenia muchas razones para sentirse orgullosa, no solamente por sus capacidades operativas o por el habito heredado de trabajar con ímpetu y camaradería, sino también por otras pequeñas gratificaciones, por ejemplo gastronómicas, que para los peruanos no por habituales son menos importantes.

A veces lo calmo de un día es el presagio de una tormenta, es así que súbitamente a las 10:30, se escucha una fuerte explosión, inicialmente no fue tan fácil ubicar de donde provenía, de repente vemos a muchos correr incluyendo al Almirante, Comandante de la Fuerza, en dirección al área de comedores y cocina, de donde emerge un humo negro y se vio salir a algunas personas con pasos vacilantes y los rostros ensombrecidos por la tensión reflejada en sus gestos, es entonces cuando reparamos en que esos zafarranchos a veces tan inoportunos, no eran en vano, inmediatamente se inició la evacuación y tratamiento de los heridos, estos son llevados rápida y ordenadamente a la Sanidad, siendo esta en pocos minutos convertida en una sala de urgencias llena de pacientes.

Entre los heridos hay uno que echado en su camilla apenas se queja y cuyo semblante denota una palidez inusitada; al ser examinado respira con rapidez y dificultad, acusando dolor al menor movimiento, sobre todo en su costado derecho, su pulso es muy rápido, pero también muy débil, su piel cada vez mas fría es apenas sudorosa, se le infunde prontamente una gran cantidad de suero endovenoso, se le levantan las piernas para mejorar la irrigación cerebral, adminístrasele oxigeno y analgésicos

mejorando discretamente, pero sin conseguir estabilizarlo, la presión arterial sigue bajando y la frecuencia cardiaca aumenta, no hay duda alguna, debe evacuársele de urgencia.

Es martes, la jornada ha comenzado hace algunas horas, el trabajo es fuerte, por momentos frenético, en Emergencia del Hospital Naval. Se recibe la solicitud de una ambulancia urgente; al carecer en el momento de chofer, el jefe de la guardia toma la decisión de soslayar las reglas y nombrar para conducir al enfermero más antiguo, el que haciendo un rápido e inverosímil viaje de siete minutos, llega a tiempo justo para que médico y enfermo aborden la ambulancia y sean transportados raudamente en busca de mejor ayuda; en el interior de la ambulancia con gran estoicismo el enfermo manifiesta que está muriendo, pide por favor que cuiden de su familia, pierde el conocimiento.

En el Hospital Naval dos experimentados cirujanos esperan al paciente con todo el instrumental y el personal que se pudiera necesitar ante este suceso emergente, la sala de operaciones es prevenida, al igual que el Laboratorio, Radiología, Cardiología, Banco de Sangre... "Está siendo evacuado un herido grave que probablemente requiera cirugía de inmediato", esto, por supuesto, no es algo nuevo en un hospital que ha vivido tiempos de guerra contraterrorista, pero todos saben que cada paciente es distinto, como tampoco hay dos cirugías iguales.

El paciente ha llegado, los datos aportados por el examen clínico no dejan opción a dudarlo y rápidamente se opta por operar, la evaluación cardiologica, radiografías, ecografías y toma de muestras para análisis se hicieron prácticamente en el ascensor, el tiempo transcurrido desde la explosión del horno de panificación hasta que se practica la primera incisión es menor a 30 minutos, cinco costillas doblemente fracturadas, deformación severa del tórax, pulmón derecho colapsado e izquierdo gravemente lesionado, contusión cardiaca grave, medio hígado y un riñón estallados, varias fracturas vertebrales, dos litros y medio de sangre solo en abdomen y hemorragia en tórax... son parte de los hallazgos operatorios.

En su dependencia todos comparten la angustiosa interrogante sobre la salud del compañero herido, nadie sabía aún que la angustia los acompañaría durante varios meses y pondría a prueba mucho más que el valor del enfermo y la pericia de médicos y enfermeros. La primera cirugía toma más de 6 horas y solo en esta intervención se usan 16 unidades de sangre, en los siguientes días se necesitaron más de cien donantes, en la mejor tradición marinera estos se hallaron fácilmente entre los miembros de la Aviación Naval de todos los rangos, en realidad, en medio de la pena daba gusto ver que sobraban voluntarios, que espontáneamente se acercaban de todos los escuadrones, colmóse sobradamente lo requerido y aun mas.

Desgraciadamente no era sencillo, es que no es fácil arrebatar a la muerte la presa cuando esta cree con toda razón que ha ganado ya la batalla, la hemorragia interna continuaba, es que no se extirpó todo el

hígado, la parte que quedaba así como era indispensable para vivir también era causa de microsangrados que no se pueden ligar, ni cauterizar, siguieron pues transfusiones diarias, los pulmones traumatizados eran insuficientes, debiéndose administrar respiración mecánica, el riñón que quedaba no reaccionaba... seguirían tres operaciones más, todas ellas de gran complejidad y riesgo, siempre en el mismo hospital, largas semanas de cuidados intensivos, realmente fueron muchos quienes participaron día a día, a veces no por que hubiera optimismo, si no por que quien cura no tiene derecho a perder la esperanza.

En algunas ocasiones hemos escuchado la expresión: "Herida de necesidad mortal", este era uno de esos casos, no me caben dudas que en cualquier centro hospitalario del mundo este paciente hubiera muerto y nadie tendría por qué sentirse culpable.

Pero eso aquí no ocurrió. La lucha fue exitosa, el esfuerzo se vio recompensado, largos meses de rehabilitación debieron transcurrir para que el paciente retornara al calor del hogar donde los suyos aguardaban como sabe esperar la familia de todo marino; poco tiempo después el Oficial de Mar Segundo Panificador Carlos Chuño Molina podía mostrar su agradecimiento ofreciendo nuevamente a sus camaradas ese pan que era la razón ser de su orgullo profesional.

Han transcurrido más de siete años y en nuestro recuerdo parece que fue anoche cuando compartimos la voluntad, la angustia y la responsabilidad de ofrecer a la esposa de nuestro herido, que la Marina no ahorraría esfuerzos personales, ni materiales, para devolvérselo sano y salvo, aun cuando no podíamos prometer que él viviría, sin embargo, esta vez la Providencia nos obsequió el éxito fruto del trabajo en común del hombre, su familia, sus compañeros de trabajo y su hospital.

Al referirnos a nuestro Centro Medico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", en donde como en tantos lugares a veces recordamos con gran facilidad las frustraciones que se sienten cuando las cosas no salen como todos queremos, tengo la impresión que en esta ocasión no podemos sustraernos a exclamar "Bravo Zulú" y personalmente creo que sería mezquino no sentirse orgulloso de ser parte de la Fuerza de Aviación Naval, del Hospital Naval y de la Marina de Guerra del Perú.

Elemento castrense esencial para el desarrollo nacional: el liderazgo

Teniente Primero AP
Gregory Paredes Saavedra



Grau, ejemplo de liderazgo que es admirado por el Perú entero.

Liderazgo y desarrollo

El liderazgo es un tema de notable relevancia en la instrucción del personal militar y policial, por eso desde su ingreso deben estar formados y capacitados en la conducción y administración de personal, aspecto que les corresponde desarrollar a lo largo de su carrera; para ello reciben la debida instrucción y capacitación. Escuchamos a veces decir la frase "el líder nace y no se hace", contraviniendo en parte la condición académica que mencionamos; existe algo de razón coyuntural en la frase anterior, pero no es la definitoria, ya que los institutos castrenses no pueden esperar que su personal se forme empíricamente en esta cualidad; por lo tanto se torna indispensable continuar dándoles las pautas y lineamientos para que ellos profundicen y pongan en práctica las características del "líder", que en un futuro le servirá de pilar fundamental en sus labores al servicio del Estado Peruano y en sus labores personales.

Toco el tema de liderazgo y lo conjugo con el desarrollo, con el propósito de interrelacionar y sostener que las fuerzas del orden tienen el potencial humano y el liderazgo suficiente para seguir aportando al desarrollo del país de una manera profunda; a continuación daremos un

marco referencial en distintos campos –político, económico, social y militar– ideas que servirán de respaldo a la conclusión final.

Fundamentos

El Presidente Constitucional de la República, Dr. Alan García Pérez, quien actualmente representa al Estado Peruano, al asumir el cargo mencionó en su mensaje inicial al país como primer objetivo: "Lograr que el Perú en los próximos 10 años vuelva a ser un país líder en Sudamérica, un país que compita con las naciones hermanas"; recalcó que el Perú puede crecer económica y socialmente mucho más, para ello contamos con inmensos recursos económicos y, sobre todo, con un pueblo al que solo falta una fe unitaria y una conducción. En reiteradas oportunidades ha señalado la reducción de la pobreza como una de las prioridades de su gobierno, comprometiendo directamente a las FF.AA. en el desarrollo social y económico del país y en la lucha contra la pobreza; requiriendo también de los institutos armados para que respalden los objetivos de paz, seguridad, desarrollo y justicia. Además, los exhorta a que se organicen para ser el mayor respaldo de nuestra democracia, y comprometan su potencial en el desarrollo nacional.

En la reunión de Jefes de Estado denominada V Cumbre de América Latina y el Caribe con la Unión Europea (ALC-UE) realizada en nuestro país en mayo del 2008, los temas principales con los que se comprometieron a trabajar los dignatarios fueron la lucha contra la pobreza y la protección del medio ambiente, siendo el acuerdo consecuente con el discurso de inauguración a cargo del Presidente de la República, quien señaló que debe priorizarse el desarrollo humano.



El Presidente García ha comprometido a las FF.AA. para trabajar en la lucha contra la pobreza.

Es de imperiosa necesidad para la sociedad peruana que el Estado cumpla un rol protagónico y regulador con el fin de mejorar la calidad de vida de los pueblos excluidos del país, utilizando y optimizando el mayor potencial de habilidades y competencias humanas con las que dispone.

El Acuerdo Nacional en su novena política de Estado, referente a la Seguridad Nacional, planteó los objetivos y las políticas en materia de Seguridad y Defensa Nacional y en razón de este acuerdo el sector Defensa dio sus lineamientos plasmándolos en el Libro Blanco de la Defensa Nacional; en donde se resalta la finalidad de articular los

esfuerzos de los componentes del Estado y la población para hacer frente a los riesgos, nuevas amenazas y desafíos que atentan contra la Seguridad Nacional; cabe resaltar que la pobreza y la extrema pobreza son consideradas en la lista de nuevas amenazas; por otro lado, determinó fortalecer el sistema educativo de los integrantes militares.

El Sector Defensa dentro de sus objetivos estratégicos estipula: "Contribuir con el gobierno en la lucha contra la pobreza", siendo las FF.AA. en su conjunto agentes eficaces en esta lucha.

Realidad nacional

En los últimos 25 años los gobiernos han presentado sus planes gubernamentales utilizando como base de interés nacional lo siguiente; primero superar la inflación, luego vencer al terrorismo, después la consolidación de la economía y el crecimiento, y en la actualidad la redistribución de la riqueza, la inclusión social y la lucha contra la pobreza, dado que nuestro país viene mostrando un crecimiento económico importante en la región, que lo coloca en la vanguardia en América del Sur y el Estado posee los recursos crecientes que atenderán las necesidades básicas de la Nación, prioritariamente en los pueblos que más lo necesitan.

En esa dirección las FF.AA. siempre han sido protagonistas en la historia del Perú, ya sea por uno u otro motivo, con aciertos y desaciertos, con mayor o menor relevancia, pero siempre presente en el escenario.

Hoy la historia y la realidad nacional nos enfrenta a un nuevo reto, el derrotar y superar el lastre que tenemos todos los peruanos como país, los altos índices de pobreza; la que se ve reflejada en las zonas donde la ausencia del Estado es notable, y paradójicamente la única presencia y representación personificada de él, es la de un militar o de un policía, quienes cumplen con sus funciones de seguridad; su sola presencia en estos poblados -que a pesar de tener una persona que los representa, pero por la poca preparación intelectual y poco acceso a la información de ellos los hace pueblos descabezados- convierte al personal castrense intrínsecamente en líderes con la gente del lugar, buscando estos grupos sociales en el personal militar- policial cualquier tipo de ayuda, ya sea técnica, de seguridad u otros apoyos.



Personal castrense conviviendo con familias humildes en la Sierra peruana.

Pero el concepto de seguridad ha cambiado y tiene nuevas connotaciones,

ya que no solo se circunscribe al campo netamente militar, sino que abarca varios aspectos unidos al desarrollo, por lo cual en las FF.AA. y la PNP. se están reformulando roles y funciones que demandarán acciones proactivas, con el fin de estar a la par con el día a día y poder enfrentar con éxito las nuevas amenazas a la seguridad.

Esta compenetración social que se da entre los pueblos excluidos, los miembros de las FF.AA. y la PNP y la nueva concepción de seguridad que brindarán las fuerzas del orden, debe ser capitalizada positivamente mediante una cooperación conjunta, apoyada y concertada con otros organismos del Estado, que los lleve a un intercambio de ideas, que tendría como objetivo efectuar planes y proyectos de desarrollo humano, conforme las zonas lo accedan contemplando la riqueza que posean, llegando a implementar la llamada "autogestión comunitaria" ; paralelamente se deberá evaluar, a través del poder legislativo, la creación de un marco legal específico con la finalidad de poner los candados al mas alto nivel, exigiendo el cumplimiento de esta política de desarrollo y permitiendo ejecutar estas labores puntualmente; de esta manera las FF.AA. y la PNP actuarían de alarma temprana proactiva en la detección de la pobreza, para luego, personal técnico especializado de otros sectores realicen el trabajo que les corresponde, entrelazando una cadena solidaria cuyo objetivo será el desarrollo de los pueblos recónditos de la patria; materializando palpablemente un lema contemporáneo que dice: "La mejor defensa es el desarrollo"



Militar interrelacionandose con niños pobres de la Costa peruana.

Autogestión comunitaria

Cuando se asume que erradicar la pobreza es tarea de todos, es importante cambiar la visión de la pobreza como carencia que tienen muchos integrantes de la sociedad; reconociéndola como generadora de acción, pues esta última visión permite romper el círculo vicioso de la pobreza, transformándolo en espirales ascendentes de desarrollo, ello utilizando como punto de partida las potencialidades y activos de la comunidad, reforzadas por un rol facilitador de los gobiernos en asociación concertada con los otros actores del desarrollo (en este caso las FF.AA. y la PNP)

Bajo esta nueva relación entre las comunidades y el Estado, surge como estrategia fundamental la "autogestión comunitaria" entendida como una forma de gestión de abajo hacia arriba, complementando la direccionalidad de desarrollo; para que las comunidades

sean el punto de partida es necesario otorgarles poder de decisión en los asuntos que afectan sus vidas, transformar su precaria realidad actual hacia una visión de futuro, construida sobre la base de consensos comunitarios, utilizando sus potencialidades en alianzas estratégicas con otros actores del gobierno.

Para lograr el desarrollo comunitario, es necesario contar con organizaciones de base comunitaria (como las FF.AA. y la PNP), fortalecidas bajo los principios de democracia, equidad, permanencia, con alternabilidad de los cuadros en su personal, que tengan acceso a la información para hacer eficiente su gestión, que reconozcan la igualdad entre hombres y mujeres y que a través de procesos de capacitación para el desarrollo construyan sus capacidades para pasar de actores potenciales, a ser actores efectivos en la construcción de las ciudades.

El programa de gestión comunitaria reconoce a la autogestión como la estrategia a través de la cual el potencial inherente a los seres humanos y obstruido por la inequidad social, se orienta hacia el logro de una mejor calidad de vida, de acuerdo a sus propios objetivos, metas y con el apoyo solidario de sus semejantes.

La autogestión comunitaria es la capacidad de la comunidad para organizarse a fin de defender sus intereses de manera efectiva, autónoma y sostenida, logrando así su propio desarrollo; se ha comprobado que comunidades que desarrollan proyectos a través de procesos autogestionarios avanzan mejor y más rápido en su desarrollo que aquellas comunidades que son sujeto de intervención sin empleo de esta estrategia.

La autogestión comunitaria como práctica social es un sistema de planificación alternativo que opera en la propia comunidad, que pone en práctica actividades conjuntas en torno a intereses compartidos, implica también conocer la realidad, desear un cambio positivo, idear un futuro mejor, definir las acciones necesarias para alcanzar sus objetivos, precisar el camino que facilita lo deseado y construir la organización adecuada que haga realidad la meta.

La autogestión comunitaria es un instrumento ajustable y flexible, es una herramienta educativa, comunicativa, organizativa y puede transformarse en un instrumento técnico-político en poder de las comunidades, complementando el sentido de la planificación (de arriba hacia abajo en de abajo hacia arriba), planificar diferenciando las necesidades de género, grupos y/o patrones culturales sobre la base del ciclo de resolución de problemas.

A través de la autogestión comunitaria se reconoce que para lograr el desarrollo humano es importante una correcta utilización de sus activos, sean estos recursos humanos, físicos, naturales y financieros en sinergia con los recursos de actores o instituciones externas a la comunidad: fortaleciendo los esfuerzos individuales de las partes y permitiendo la optimización y adecuado uso de los mismos; la utilización de los activos de la comunidad apoya sustantivamente en hacer viables y acortar los tiempos de los procesos del desarrollo comunitario

y, como consecuencia lógica, un ordenamiento en la construcción de la ciudad bajo la percepción de ciudades incluyentes.

Última encuesta referente a las FF.AA.

Este planteamiento -autogestión comunitaria- que podría desarrollarse dentro de los alcances funcionales y dentro del terreno donde las fuerzas del orden prestan servicio con sus actividades, no es un sueño ni un recuerdo, es una proyección que no es ajena a la realidad, puesto que es respaldado estadísticamente por una encuesta realizada en setiembre del año 2007 por el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú, orientada al desenvolvimiento y desarrollo de las funciones de los miembros de las FF.AA.; los resultados de la encuesta dedicada a las FF.AA. evidenciaron la escasa información de fondo que la opinión pública maneja acerca de nuestras instituciones. Más allá del rol que se les asigna en la defensa de los territorios e intereses de la patria, las FF.AA. se constituyen como un organismo del Estado del cual se espera una acción más efectiva, más cercana, más próxima a la población.

Resulta significativo que frente a una de las preguntas, el 94% de los encuestados considere que las FF.AA. deben cumplir un papel más amplio en el ámbito de la promoción del desarrollo, sobre todo si entendemos que en muchas zonas del país son ellas la única presencia institucional del Estado, pero sobre todo a la luz de la reciente participación castrense en las labores de apoyo y reconstrucción de las ciudades afectadas por el terremoto del 15 de agosto del 2007; de allí, tal vez, el vivo reclamo de un rol más participativo en tiempos de paz.

INSTITUTO DE OPINIÓN PÚBLICA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. 90 AÑOS

Año II / Setiembre de 2007

¿Cree que las Fuerzas Armadas deben tener mayor participación y trabajo en las cuestiones del país durante los tiempos de paz, como construir carreteras, hacer investigacion científica, etc.?

RESPUESTAS	Total %	SEXO		NIVEL SOCIOECONÓMICO		
		Masculino	Femenino	A/B	C	D/E
Sí	94	96	92	93	94	95
No	5	4	6	7	5	4
No precisa	1	0,4	2	-	2	2
Total %	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Base de entrevistas ponderada	**542**	**260**	**282**	**156**	**240**	**146**

Profesionalismo castrense y su connotación en la sociedad civil

El recurso humano y la preparación moral, técnica y profesional de las FF.AA. y la PNP siempre han mantenido los estándares adecuados para poder decir que son un personal y funcionarios públicos idóneos para trabajar en la seguridad, defensa y desarrollo del país, constituyéndose en una garantía y un soporte importante en la mantención de estos factores.

Este personal en su gran mayoría es respetado y considerado por la sociedad civil y más aun requerido sustancialmente en las empresas, a fin de acogerlos como parte de su equipo, una vez culminado sus servicios de acuerdo a ley en las instituciones militares en las cuales cumplieron funciones laborales.

Dicho personal captado para trabajar en la vida civil, aparentemente no tiene relevancia institucional; es motivo de alegría para aquellos que dan un paso al costado, logrando en la empresa civil mejores condiciones económicas, y es aplaudido por el resto de integrantes, ya que consideran que tendrán un futuro mejor; por lo cual es aceptable y reconocible en los efectivos que tomaron la decisión de buscar nuevos rumbos en su vida, pero esta situación va en total desmedro de las estructuras y de los cimientos de las instituciones castrenses. ¿Por qué lo digo?, porque últimamente existe una fuga de talentos indiscriminada de jóvenes oficiales y subalternos, que si no se toman acciones a corto, mediano y largo plazo, llegaríamos a un punto en el que las FF.AA. podrían tener problemas que le demandarán buscar soluciones mucho más difíciles de ejecutar, con el objetivo de paliar esta coyuntura negativa.

Menciono esto en razón que el tema de fondo del presente artículo es el "liderazgo", y en su mayoría los jóvenes oficiales y subalternos que se retiran tienen una buena formación en este aspecto, la misma que es deseada y aprovechada por empresarios para beneficiar a sus empresas; esta etapa de un proceso a ser analizado, la abordo como un primer punto de un conjunto de ideas, que luego intentaré relacionar con el propósito de dar algunas pautas que lo único que buscan, con un sentido nacional, es aportar al desarrollo y mantener sólidas nuestras FF.AA. en el país.

Volviendo al tema del personal que luego de prestar servicios en los institutos castrenses solicitan su pase a situación de retiro y se le contrata en empresas nacionales y empresas privadas de capital extranjero potenciando sus economías, repito, haciendo crecer empresas y capitales extranjeros, siendo admirados en la sociedad empresarial por su capacidad y aceptados muchas veces sin otra formación que la castrense, solo por el "liderazgo" y la buena administración de personal que ellos poseen, en adición porque provienen de prestigiosas instituciones tutelares del Estado; entonces, ¿por qué mezquinar ese potencial humano que ha sido preparado por el país y para el país, para que colabore con el Estado Peruano y con los pobres?, ¿por qué esperar que este personal quede fuera del servicio activo

desarrollando otras empresas? y ¿por qué no utilizarlos dentro de la empresa "Perú" cuando están en actividad y desarrollen su intelecto a favor de los más pobres? Es allí donde debemos apuntar y formar un gran frente conformado por los miembros de las FF.AA. y la PNP con sus recursos humanos trabajando directamente en la lucha contra la pobreza, liderando proyectos de desarrollo humano en bienestar del Perú.



Miembro de la FF.AA. compartiendo con las comunidades nativas en la Selva peruana.

Seguro que esta posición será discutible, tomando en cuenta netamente las remuneraciones, y se preguntarán: ¿Cómo el Estado nos puede exigir más, si no se refleja en una forma equitativa en nuestros sueldos a fin de mes, caso contrario a lo que sucede en las empresas privadas?, puede que tengan razón, pero no debemos llorar sobre la leche derramada sino buscar soluciones, ya que pensar como inicialmente se plantea seria ser egoísta, o ser mal agradecido con su institución y con su patria, sería ser sesgado y no buscar una solución al problema, sino evadirse y deslindar responsabilidades argumentando el problema económico como un escape a su falta de ingenio y de poner el hombro por la institución y su país que los formó y los capacitó, constituyéndose en base fundamental de su desarrollo como hombres de bien.

Soy un poco duro, directo y sin hablar a medias tintas con el único afán de hacernos una autoevaluación y una autocrítica, pensando qué podemos hacer por nuestro país, dejando de pensar qué puede hacer nuestro país por nosotros –como una vez lo dijo John F. Kennedy ex presidente de USA– lógicamente después de esto esperaré recibir los adjetivos que soy muy "romántico", o muy "espiritual", puesto que la realidad es otra y lo asumiré, pero no lo aceptaré porque en el siguiente punto sustentaré con hechos esta apreciación.

Como todos sabemos, los miembros castrenses no hemos ingresado a las instituciones armadas para hacernos millonarios, nadie nos obligó a pertenecer a estas dignas instituciones; hemos ingresado aquí con voluntad propia, por vocación de servicio al país y por un sentido patriótico que nos lleva a vestir nuestros uniformes con orgullo, entonces no intentemos disfrazar nuestro malestar con expresiones relativas a lo económico, porque todos y cada uno de nosotros sabíamos a qué sistema nos encomendábamos y el sacrificio que nos esperaba en la carrera militar o policial.

Reza un dicho "Por mejoría, mi casa dejaría", y es así, con el respeto que se merecen los que tomaron la decisión de dejar las instituciones por voluntad

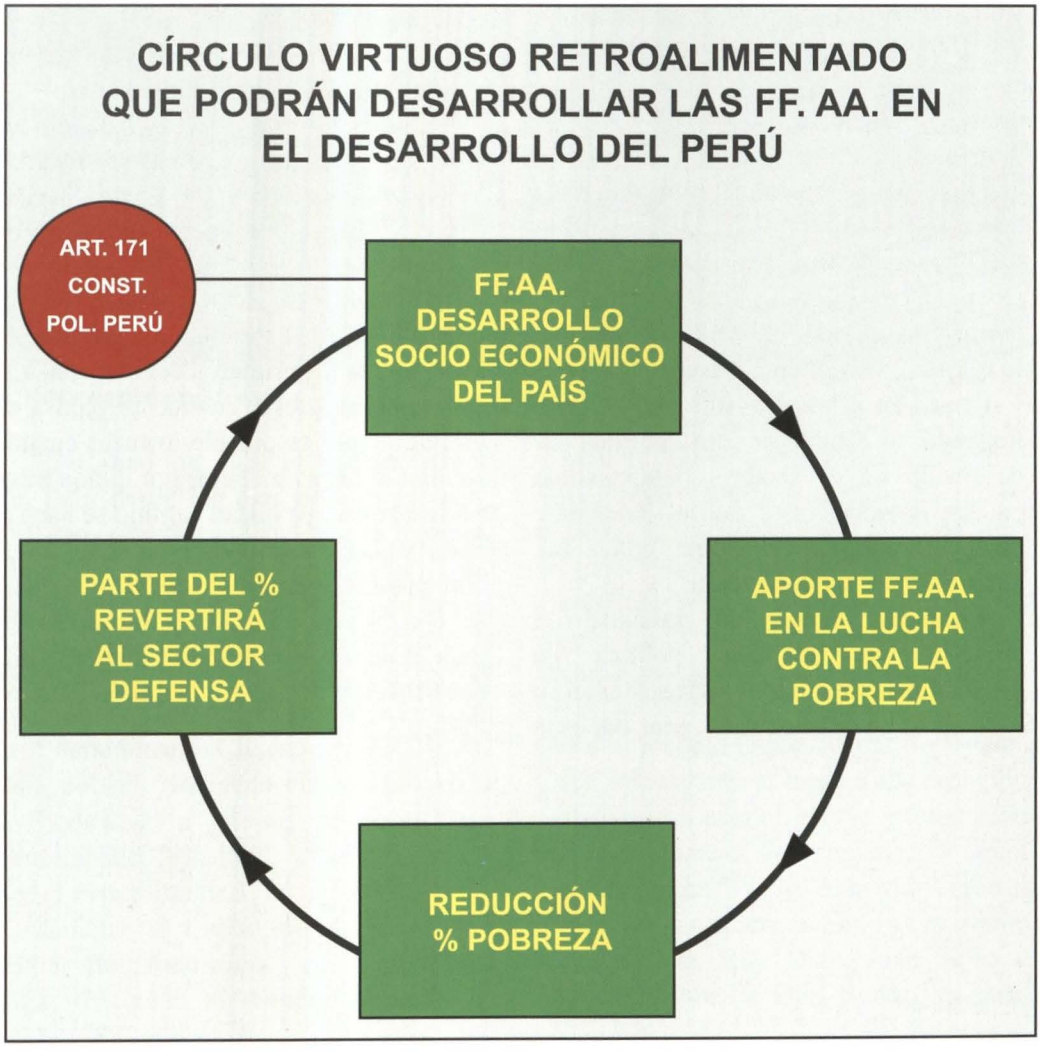
propia, desearles suerte en sus nuevos planes de vida; pero la idea de poner a la palestra esta coyuntura institucional en la parte del personal, no es con ánimo de pronunciarse en contra de las decisiones de algunos ex - integrantes de los institutos, porque eso sería pensar con mente retrógrada, por el contrario la idea es mover conciencias y trabajar con los que nos quedamos en superar esta problemática; por esta razón, presento dichos problemas que indudablemente forman parte de nuestra realidad institucional y no se pueden dejar pasar por alto, ya que en los análisis siempre existe la parte positiva y la parte negativa o, si queremos ser más técnicos existe el análisis FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas), entonces ahora sí podemos, sopesando todo el contexto, mostrar un planteamiento a considerar por las personas que toman las decisiones en el país.

Planteamiento

La manera como se viene desarrollando el país nos hace ver que la prioridad de los gobiernos es atender esencialmente la superación de la pobreza, buena parte del presupuesto general de la República esta dirigido a ello y la partida correspondiente al sector defensa ha sido dispuesta quizás prioritariamente para dar cumplimiento al llamado "Núcleo Básico de la Defensa" y atender las remuneraciones del personal; desde hace algunos años la clase política que dirige las riendas del país democráticamente, no ha considerado por conveniente invertir en potenciar o adquirir material bélico; esta decisión ha sido respetada por parte de las FF.AA.; en ese sentido debemos ser los interesados en convencer con argumentos nuevos, concretos y tangibles a los gobernantes, a fin de buscar una salida justa y equilibrada, en la que todos –civiles y militares– se sientan satisfechos y solidarios; y lo mejor, concientes de que los argumentos presentados serán para la mejora de nuestro "PERÚ", y que al final lleve a la designación de un mayor presupuesto para el sector defensa.

Es por ello que recomiendo lo siguiente, si tanto preocupa al Estado disminuir los índices de pobreza en el país constituyéndose en un tema prioritario de interés nacional, y quienes mantienen contacto permanente y perciben la pobreza en tiempo real en el Perú son los miembros de las FF.AA. y la PNP, siendo este hecho reconocido públicamente por el gobierno y la ciudadanía, por tanto nos consideran los mejores agentes del Estado en conocer la realidad nacional, y contemplando la capacidad intelectual y el "liderazgo" que posee nuestro potencial humano, deberíamos de lleno trabajar en esta lucha, rompiendo la inercia y paradigmas erroneos, dando un paso adelante, llegando a un entendimiento positivo con nuestros gobernantes, ayudando al país demostrándole que en tiempos de paz también somos importantes e indispensables, y somos capaces de colaborar en la reducción de la pobreza, siendo parte directa de la solución en esta falencia de la vida nacional; esto representará un argumento adicional y trascendental a los argumentos

que ya poseemos, para luego poder hacer la petición de recursos; ya que si demostramos que gracias al aporte de las FF.AA. y la PNP se han disminuido los índices de pobreza, esos puntos porcentuales que significan ingentes cantidades de dinero, algunos de ellos puedan servir para potenciar nuestra logística y mejorar los sueldos de todo nuestro personal, invirtiendo por ende el Estado en la Seguridad y Defensa Nacional; convirtiéndose esta acción en un círculo virtuoso retroalimentado para el desarrollo del país.



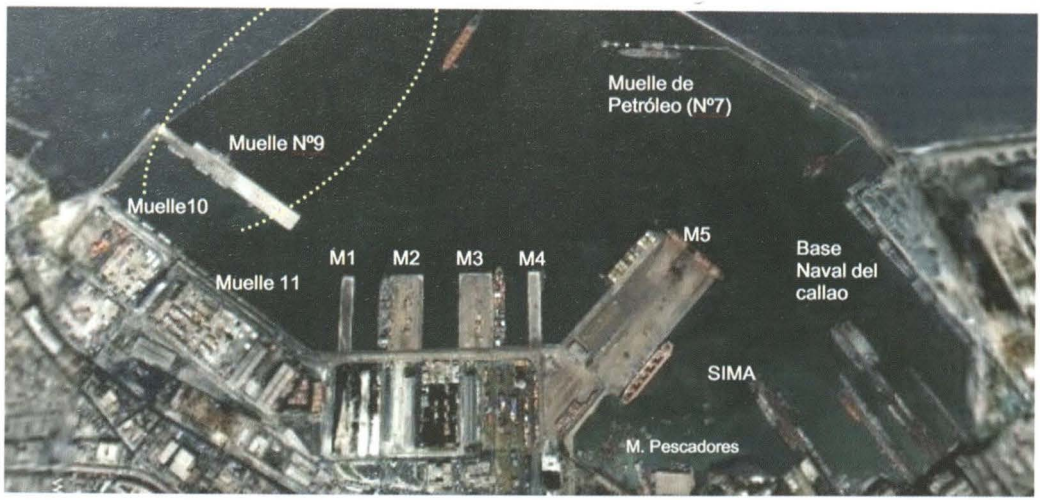
Asimismo cabe mencionar, como se publicó en el artículo de la primera edición de la *Revista de Marina* del presente año denominado "Nueva Visión de las FF.AA. en el desarrollo socio-económico del Perú" cuya autoría pertenece al suscrito, que la idea acertada que las FF.AA. trabajen apoyando a la lucha contra la pobreza, ha sido planteada por el Jefe Supremo de las FF.AA. y PNP el Presidente de la República, y yo como un subordinado, trato de aterrizarla, aportando planteamientos basados en una reforma académica y de concepto funcional en todo el personal; dichos planteamientos siguen el derrotero que estipula la Comisión de Defensa en lo que respecta a posibilitar que las FF.AA. sean productivas y capaces de trabajar en proyectos de desarrollo, para que nuestra institución y el sector defensa, si lo estiman conveniente, puedan acogerlas y sumar a las propuestas que ellos tengan, llegando a establecer una política de desarrollo en el sector, cristalizándola en una prospectiva, y que el Presidente de la República la asuma como tal, determinando su realización.

Entonces, luego de iniciarse el cumplimiento de esta política de desarrollo, los resultados serán vistos en 10 ó 15 años, no es inmediato, pero esa es la visión del estadista, trabajar considerando como mínimo estos tiempos; 10 ó 15 años transcurridos son considerables para la vida de las personas, pero para la vida de un país es sólo un tiempo inicial y referencial para ver logros, y que estos repercutan tangiblemente en el desarrollo del Estado Peruano y su pueblo.

Concluyendo, todos los peruanos y más aún aquellos que formamos parte activa de la función pública y nos desarrollamos por ella, debemos sensibilizarnos socialmente, tomando conciencia y dar el máximo de nuestra formación y función para con los hermanos que necesitan más de nuestra colaboración y solidaridad, con el fin de ayudarlos en su desarrollo humano y contribuir de esta manera al engrandecimiento de la patria; teniendo presente que no somos los últimos de ayer, somos los primeros del mañana, que solo cabe progresar cuando se piensa en grande y solo es posible avanzar cuando se mira lejos; avancemos por donde otros no se atreven, ya que el camino se hace al andar y si en ese caminar nos encontramos con piedras, pensemos que con piedras se construyen edificios y utilicémoslas para el perfeccionamiento y mejora de la construcción de ese gran edificio llamado Perú.

El puerto del Callao

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti*



Antecedentes históricos

El Callao ha sido el puerto mayor del Perú desde los días de la conquista. Diversos estudios indican que en tiempos prehispánicos fue asentamiento de pobladores dedicados a labores de pesca y de extracción de recursos marinos. A la llegada de los españoles, existía un asentamiento aborigen entre el lugar hoy denominado Chucuito y La Punta. Este poblado indígena cuyos habitantes se dedicaban a labores de pesca, era denominado "Piti Piti", y sería destruido por el maremoto de 1746.

Aunque al Callao no se le conoce fecha de fundación, su uso como lugar destinado al embarque, recibo y movimiento de naves, fue previo a la fundación española de Lima. Como es sabido, el conquistador Francisco Pizarro inicialmente fundó la capital del nuevo reino en la ciudad de Jauja el 25 de abril de 1534. Sin embargo, la lejanía de dicha ciudad respecto a la costa, situada a 40 leguas de la mar, hizo al conquistador plantear la reubicación de la capital, en un lugar distante a 2 leguas de la costa, sobre la margen izquierda del río Rímac. Cabe señalar que el lugar a ser escogido para la nueva capital, estuvo influenciado por su cercanía al denominado por aquel entonces como "Puerto de la Mar", sitio al que hicieron referencia como ya existente los españoles Ruy Díaz, Juan Tello y Alonso Martín de Don Benito, quienes

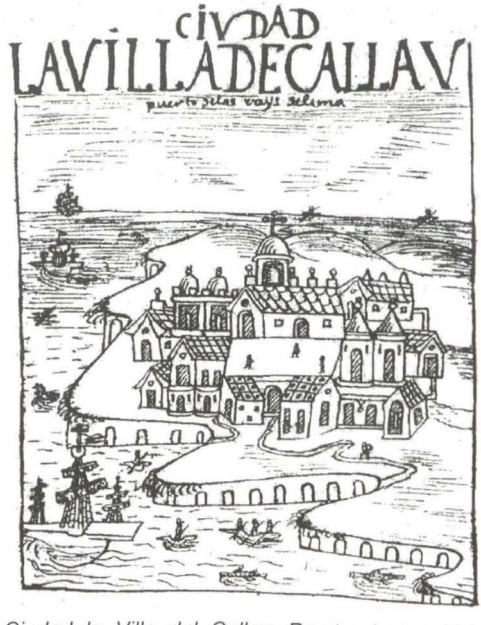
* *Historiador (PUCP), miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*

habían sido los comisionados por Pizarro para tal propósito[1]. Fue entonces factor determinante en la fundación de Lima, su cercanía al más adelante llamado puerto del Callao, que también sería mencionado por otros cronistas y autores al comenzar la colonia como "puerto de la ciudad", o "puerto de Lima", entre otros. Su nombre actual, Callao, recién aparecerá en documentos del Cabildo de Lima el 6 de marzo de 1637, cuando se le otorgó a Diego Ruiz una autorización para edificar un tambo que sirviera de bodega o galpón para almacenar la mercadería desembarcada[2].

El sitio escogido para asentar al principal puerto del Perú se halla en una bahía natural que por sus características se constituye en uno de los más seguros del mundo. Dicha bahía, completamente abierta hacia el norte y de fácil acceso a naves provenientes de cualquier destino, se halla abrigada por una pequeña península, llamada la Punta, y por las islas de San Lorenzo y El Frontón, promontorios naturales que protegen de un modo eficaz al Callao de los vientos del sur, muy frecuentes, aunque no intensos en esta región, y la defiende, además, del oleaje proveniente de la altamar.

En cuanto a su empleo como lugar destinado al comercio marítimo, se conoce que el 6 de marzo de 1537 el Cabildo Metropolitano de la flamante capital, autorizó la edificación de un "tambo o bodega", para depositar las mercaderías descargadas por las naves que allí recalaban.

En cuanto a su funcionamiento como puerto, el historiador Del Busto, menciona que el 5 de agosto de 1566 el Cabildo limeño concedió al Puerto de la Ciudad de los Reyes, el privilegio de tener su propio alcalde ordinario, quien se ocuparía en el puerto de llevar la cuenta y dar razón de las naves que entraban y salían, de los bastimentos que desembarcaban y de todo el movimiento naviero[3].



Ciudad la Villa del Callav. Puerto de los Reies de Lima. Principios del s. XVII. Dibujo de Felipe Huamán Poma de Ayala. Tomado de: Del Busto, José. *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. 1986, T. III, Vol. 1, p.395

1 Cobo, Bernabé, "Fundación de Lima". Libro I, cap. XXI, en *Obras del P. Bernabé Cobo, serie Biblioteca de autores españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días.* Madrid, Artes Gráficas. 1956. p. 287.

2 Del Busto, José Antonio, *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, t. III, vol. 1, p. 383

3 Del Busto, ob.cit.

Las referencias, como la anterior acerca del Callao como lugar destinado al intercambio de mercaderías que arribaban y se despachaban por vía marítima, serán frecuentes durante el periodo colonial. Por ejemplo, Antonio de Herrera, en su obra *Descripción de las Indias Orientales*, mencionará entre otras cosas la existencia de una casa destinada a la Aduana, mientras que fray Reginaldo de Lizarraga, será más abundante respecto a sus bondades como puerto, indicando que el Callao, uno de los mejores y más capaces del mundo, tenía permanentemente una presencia de 40 naves provenientes de México, Panamá, Guayaquil y Chile[4].

Luego las menciones acerca del Callao se harán más frecuentes en su condición de principal puerto de entrada y salida de personas y mercaderías del virreinato del Perú. Durante aquel periodo, fue el punto de convergencia del tráfico naviero de cabotaje entre los puertos del litoral peruano y del tráfico comercial proveniente de México, Centroamérica, Santa Fe y Chile. En tal sentido, se constituiría en el centro de concentración comercial más intenso en el ámbito colonial en Sudamérica, después de Portobello y Panamá.

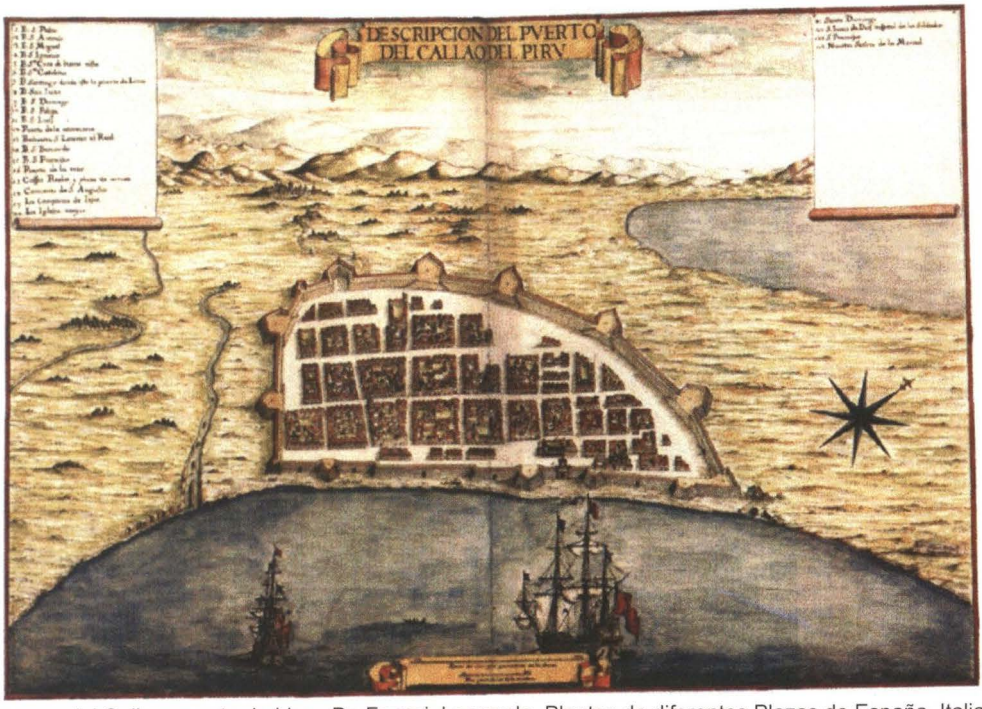
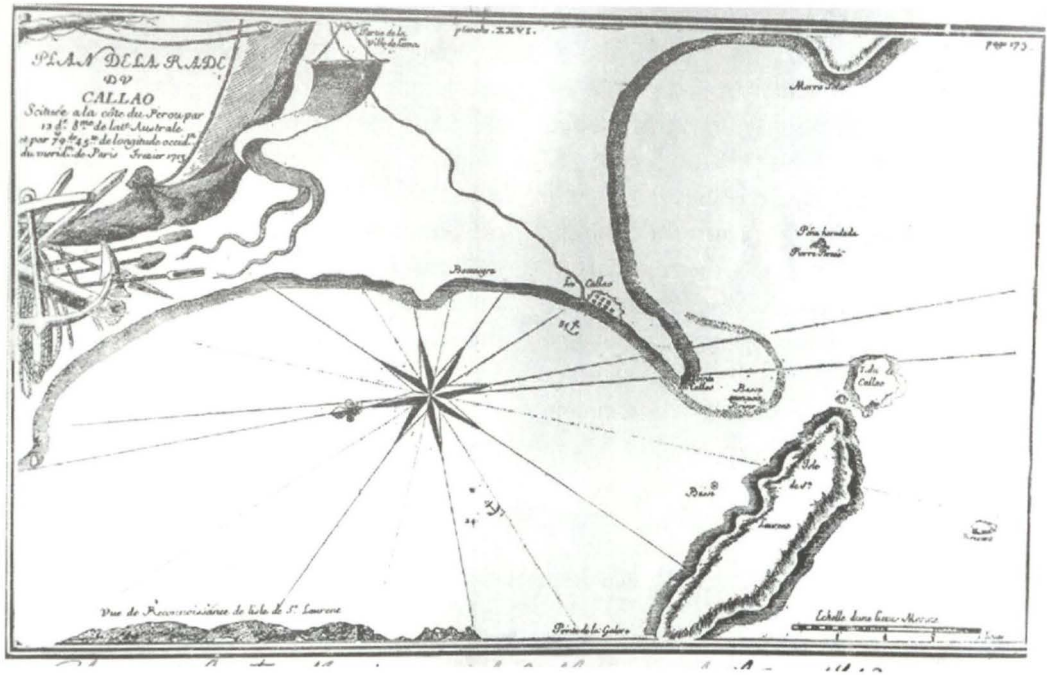


Imagen del Callao, puerto de Lima. De Ferrari, Leonardo. Plantas de diferentes Plazas de España, Italia, Flandes y las Indias. Madrid 1655. (Mapoteca del Archivo Militar Krigsarkivet de Estocolmo).

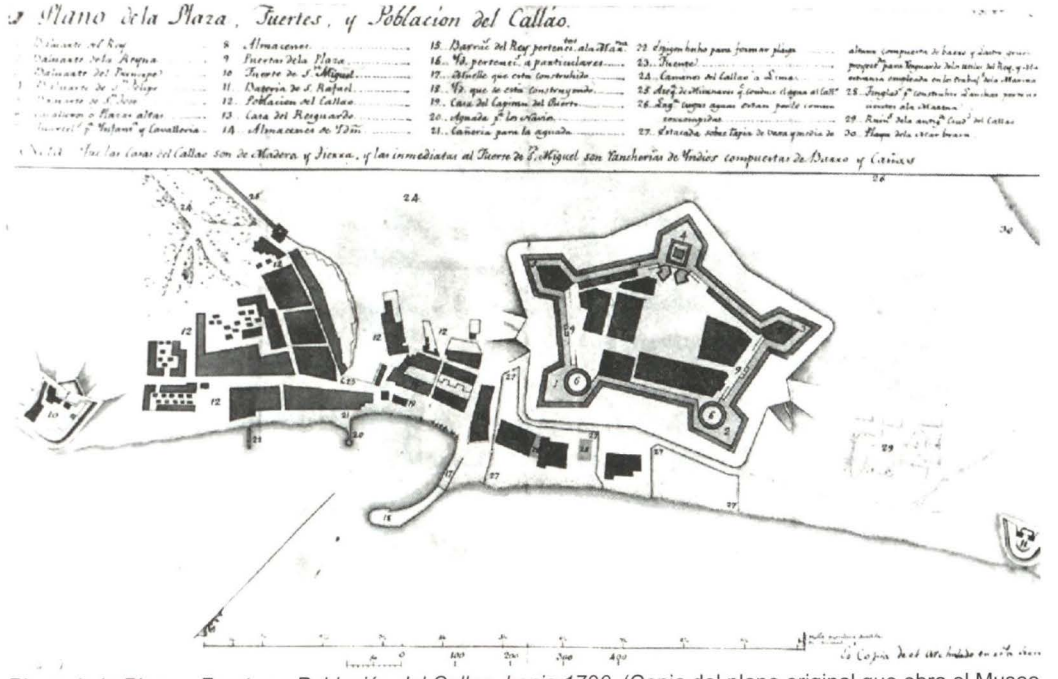
4 Lizárraga, Reginaldo de, *Descripción de las Indias: crónica sobre el Antiguo Perú, concebida y escrita entre los años 1560 a 1602*. Lima, Libr. e Impr. Domingo Miranda, 1946, vol. 1, p.84.


PLAN DELA RADE
DU
CALLAO
Morro Solar
Pierre Blanche
Pierre Percée
Bellavista
La Callao
Isla de Callao
Isla de Callao
Isla de

necesarias a la navegación; la aguada se hace con facilidad en el riachuelo de Lima, que desemboca al mar bajo los muros del Callao; buscar la leña da más trabajo, es necesario ir media legua al Norte, a Bocanegra, donde se la corta pagándoles a los Jesuitas de 25 a 30 pesos por chalupa. Para el desembarco de éstas hay al pie de los muros tres escalas de madera y un muelle de piedra destinado a la descarga de los cañones, anclas y otras cosas de peso, que se levantan con una especie de grúa. Este muelle no durará mucho, pues el mar lo va gastando día a día"[5].

Aquellas facilidades portuarias que progresivamente habían ido en aumento desde el arribo español, fueron prácticamente desaparecidas el 28 de octubre de 1746, a raíz de un violento movimiento sísmico que afectó al primer puerto y a la capital, el mismo que fue acompañado minutos después de un maremoto de catastróficos resultados para el Callao.

En agosto de 1747 se inició la construcción de un nuevo muelle, el que, sin embargo, al poco tiempo de ser concluido, quedó inutilizado al arenarse su perímetro. Esta construcción fue acompañada de almacenes y oficinas para el resguardo y guarda mayor. En 1783 la construcción de otro muelle fue autorizada, pero una vez más la acción del mar pronto lo inutilizaría.



Plano de la Plaza y Fuertes y Población del Callao, hacia 1790. (Copia del plano original que obra el Museo Naval de Madrid. Archivo Histórico de Marina)

5 Saco, Carlos, "El Puerto y Ciudad del Callao en 1713 según Frézier", en *El Callao Heroico y Glorioso*, pp. 97-98.

El puerto del Callao durante la época de la Independencia

Como ya se ha mencionado, el Callao fue durante la época virreinal el principal puerto del Pacífico Sur, y allí tuvo la Corona de España su principal apostadero naval. La Guerra de la Independencia trajo consigo que el tráfico mercante desde y hacia el Callao, fuese un objetivo primordial de las naves del bando independentista que operaban desde Chile. Este país, luego de independizado logró establecer su propia Armada, y sus naves empezaron a hostigar y detener a los buques mercantes hispanos, que eran tomados como presas por los marinos patriotas chilenos[6].

Hacia 1818, la liberación de Valparaíso del yugo español, y el empleo cada vez más frecuente de la ruta del cabo de Hornos, a lo que se sumó el permanente hostigamiento del Callao, hicieron que aquel puerto sureño se constituyese en el lugar de depósito más importante de la costa meridional de Sudamérica. La casi total paralización del Callao como centro de intercambio comercial se dio fundamentalmente durante el periodo 1818-1826, a consecuencia de la disputa entre realistas independentistas. Finalmente, con la salida del Brigadier español Ramón Rodil y sus huestes que dejaron la fortaleza del Real Felipe, luego de haber capitulado en enero de 1826, tras haber resistido un duro sitio, el Callao prácticamente se hallaba en una situación ruinosa, pero a pesar de tales limitaciones, no había dejado de operar como puerto. Al respecto, existe un valioso testimonio de época, dejado por el General venezolano José Ribadeneyra, nombrado gobernador político y militar del Callao por el Libertador Bolívar el 23 de enero de 1826. En él se menciona la necesidad de reparar el muelle existente, señalando también un movimiento estimado de 450 naves al año[7].

El puerto del Callao durante la República

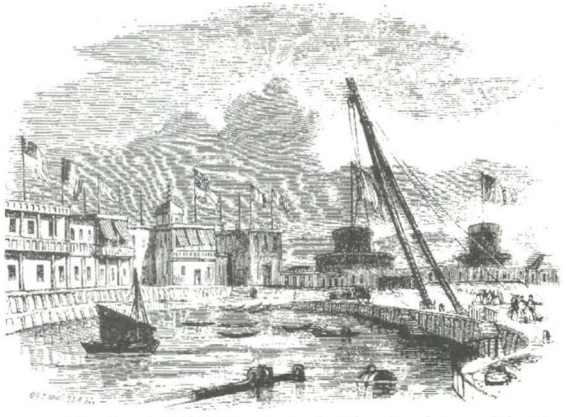
Iniciada la República, gracias al testimonio de algunos viajeros, se conoce la existencia hacia 1834 de un muelle, provisto de grúas y embarcadero. En 1847 el muelle se hallaba cercado por una verja de hierro, el mismo que se comunicaba por medio de una línea férrea con el castillo del Real Felipe, convertido en depósito y local de la aduana desde 1836. El historiador Félix Denegri, menciona que en 1838 se efectuó una reconstrucción de dicho muelle[8], mientras que Romero, recoge un relato de 1849, en el que se describe las facilidades portuarias existentes indicando que el muelle formaba una dársena espaciosa en donde podían atracar cómodamente los buques de mediano porte. Se indica asimismo

6 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 1, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1976, p. 47.

7 Ídem, p.50.

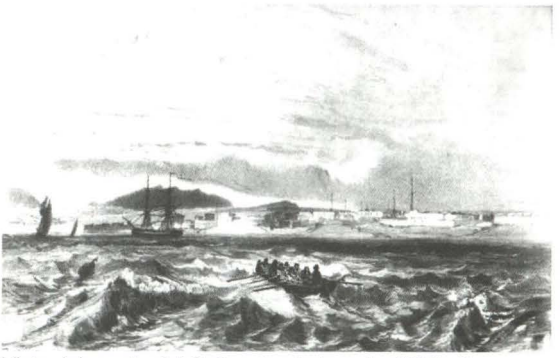
8 Denegri, Félix, *La República – 1826 a 1851. Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, t. VI, vol. 2, 1976, pp. 305-308.

que dicha obra había sido iniciada en 1830 bajo el gobierno de Gamarra, y que sus cimientos y base eran de piedra, y la superficie estaba formada por un suelo firme y seguro[9].



Muelle del Callao, visto desde el cabezo del mismo, 1848. Grabado publicado en Walpole, Fred. *Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship Collingwood, from 1844 to 1848.* Richard Bentley. Londres,1850. Vol. II. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.p. 310

La siguiente referencia acerca de la construcción de nuevas obras portuarias en el Callao, data de 1852, cuando el 24 de julio de aquel año el Gobierno propició la construcción de un muelle en la playa que corría hacia el antiguo fuerte de Santa Rosa, con el propósito de servir para el desembarque de maderas, carbón y leña. Dos años después, con fecha 8 de febrero, sería autorizada la construcción a la firma Lozano y Guerra de otro muelle destinado a manos privadas.



Vista del puerto del Callao desde la rada, 1836. Grabado de B. Lauvergne (copia del original, existente en el Archivo Histórico de Marina)

En lo que respecta al muelle principal o muelle fiscal, en mayo de 1855 el Gobierno requirió la construcción de un nuevo muelle bajo el sistema que hoy en día se conoce como de "lanchonaje" para el movimiento de carga desde las naves que fondeaban en el Callao y como menciona Romero, el 13 de junio del mismo año se aceptaba la propuesta formulada por el marino Juan Housset. El muelle construido, tenía "58 varas en toda su extensión, y 16 varas de ancho" y fue realizado a un coste de 32 300 pesos[10], hallándose ubicado cerca de lo que actualmente es el Muelle de Guerra, con relleno sobre el mar y conectado con la capital por medio de una línea férrea.

Sin embargo, los reales requerimientos del puerto, en una época en la que el tráfico comercial se había incrementado notablemente a consecuencia de la explotación del guano, hacía necesaria la construcción de un muelle para el

9 Romero, Fernando.
10 Ídem.

atraque directo de naves para facilitar su carga y descarga, y por ende de mayor envergadura, y este requerimiento sería planteado en el mismo año que Housset construía el muelle antes mencionado.

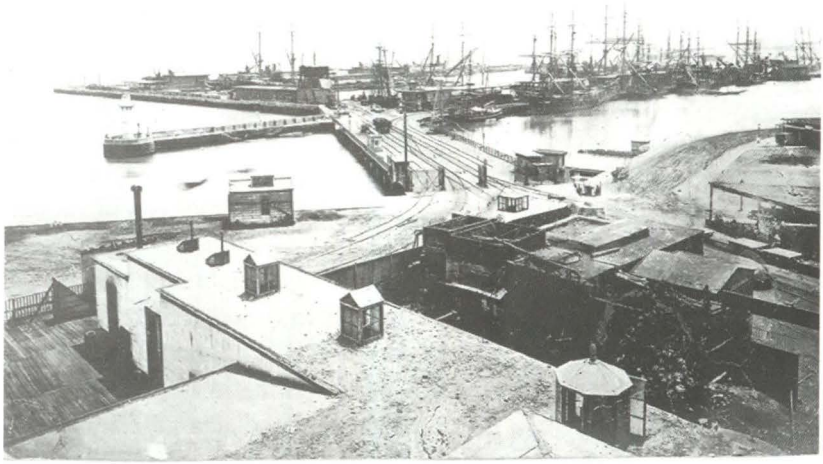
En tal sentido, el 21 de noviembre de 1861, siendo Presidente el Mariscal Castilla, se decretó la construcción de un muelle y dique del Callao, obra cuya dirección fue encargada al ingeniero Alexander Prentice, habiéndose colocado la primera piedra de dicha obra el 21 de junio del año siguiente. Sin embargo, acerca de la construcción de tales obras poco se conoce, aparte de la mención que hace Romero que si bien es cierto, en el Presupuesto nacional para el bienio 1861-1862, figuraba una partida para el muelle del Callao, nada sustancial se haría hasta 1869[11].

Sobre el estado y empleo del muelle fiscal en los años referidos, el marino peruano Aurelio García y García en su *Derrotero de las Costas del Perú*, publicado en 1863, mencionará la existencia de un muelle del Estado para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías, conectado a los depósitos de la aduana mediante un ferrocarril, desde donde se unía a su vez con la capital, a través de otra línea férrea. García y García indicaba asimismo la presencia de otro muelle del Estado ubicado en Chucuito, destinado al desembarque de trigo y harinas, así como los muelles de la antigua empresa de la nieve y los de la Compañía Británica de Vapores, empleados también para la descarga de mercaderías.

Como se mencionó, la disposición para construir un nuevo muelle para ampliar la capacidad portuaria ya había sido tomada, pero la decisión final por parte del Gobierno recién se adoptó en 1868, cuando era Presidente el coronel José Balta. En virtud a ello, se efectuó una licitación pública para la construcción y administración de la nueva infraestructura portuaria, que consistía en un sistema de dársena, con sus respectivas facilidades para la maniobra y almacenamiento de la carga. El proyecto se basaba en los planos del ingeniero Mario Aellon, los mismos que fueron modificados por el ingeniero naval inglés Edwin Clark, de acuerdo con la Société Générale de Francia y de Tomás Brassey[12]. Efectuada la licitación, el 7 de agosto de 1869, la firma Templeman Bergmann y Compañía, fue declarada ganadora del proceso, y con fecha 16 de agosto del mismo año, se firmaba el contrato respectivo, el cual consideraba muelles para el atraque de buques, grúas para movilizar la carga, conexión a la red ferroviaria, depósitos para carga y edificios destinados a la administración y operación portuaria.

Adicionalmente, el contrato estipulaba la entrega en concesión de la obra por un plazo de 60 años, consagrando el derecho de la firma concesionaria de cobrar una prima a todo buque mercante que fondease en el puerto del Callao, y el pago de derechos por las embarcaciones y mercancías[13].

11. Ibídem, p.716.
12. Vigil, Eleuterio, *El Callao de ayer y hoy*, Callao, 1846, p. 184.
13. Flórez, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú*, Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986, p. 126.



Muelle y Dársena del Callao c. 1870. (Archivo Histórico de Marina)

La ejecución de la obra se inició antes de concluir el año 1869 y respecto a la misma, hubo algunos inconvenientes. Sobre el particular, el historiador Jorge Basadre ha escrito: *"Una junta general de ingenieros, en un informe en abril de 1874, dejó constancia de no haber tomado intervención en la ejecución de los trabajos del muelle y dársena y de no conocer los planos de la obra, y reflejó el sector de opinión cuya actitud era de resuelta crítica para ella. Una resolución de 9 de mayo de 1874, aceptó las conclusiones de este informe, hizo modificaciones sustanciales en el contrato de 1869 y lo completó con la construcción de la obra denominada muelle o dársena de guerra"*[14].

La obra, consistió en una excavación de 16 metros, a la que se cimentó con piedras, cascajo, base a la que se le agregó un refuerzo de concreto en una extensión de 4420 pies, que comprendía un área de 52 acres aproximadamente, lo suficiente como para recibir más de 20 naves y poder atenderlas. Esta obra fue concluida en 1875, habiéndose empleado 34 000 bloques de 10 toneladas cada uno, tierra de la hacienda Chacra Alta para los rellenos, habiendo trabajado diariamente más de 1200 obreros. Como dato interesante, el muelle fue dotado de 17 pescantes a vapor y 6 máquinas para el movimiento de materiales y mercaderías, así como dragas, remolcadores y pontones. Por otro lado, el muelle contaba con depósitos y bodegas para el servicio portuario. Adicionalmente, se instalaron líneas férreas con pequeñas locomotoras con sus respectivos vagones y coches de carga para el acarreo de mercadería[15].

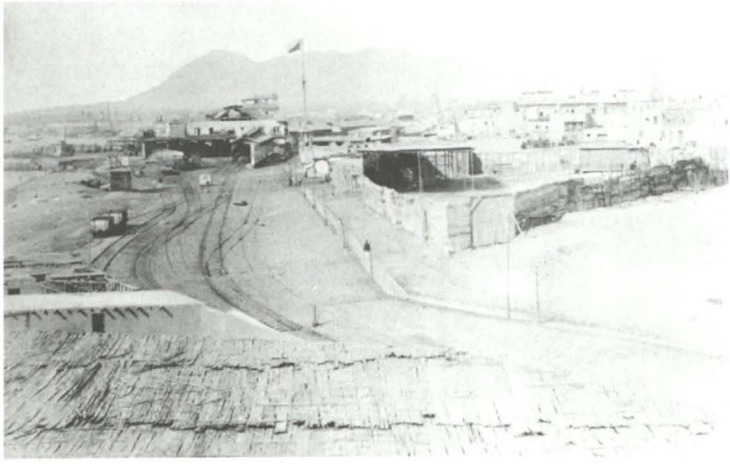
Lo cierto es que superados los problemas y concluidas las obras, el 19 de julio de 1877 entraron a la dársena las primeras naves pertenecientes a la Compañía Inglesa de Vapores.

14 Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú 1821-1933*, Lima, Editorial Universitaria, 1969, tomo VI, p. 230.

15 Vigil, ob.cit., p. 185.

Durante la guerra con Chile el puerto del Callao fue bloqueado por la Escuadra sureña desde abril de 1880, y los muros del muelle Dársena servirían de defensa ante los bombardeos constantes a las que eran sometidas las instalaciones del primer puerto y las naves que restaban de la casi extinta Escuadra peruana. El bloqueo continuaría hasta el 15 de enero del año siguiente, fecha en la que mientras las tropas peruanas se batían en Miraflores, las naves peruanas eran hundidas en el puerto del Callao, frente al muelle Dársena a fin de evitar su captura por el enemigo.

Con respecto a la propiedad de las instalaciones portuarias, entre los años 1877 y 1887, la misma varió debido a traspasos sucesivos, hasta quedar como propietario único la firma Dreyfus Hnos & Cia., la que finalmente transfirió sus derechos a la firma francesa Société Générale de Paris. A esta última, el Gobierno luego de reconocerle sus derechos mediante contrato en mayo de 1887, la comprometió a la construcción de un edificio para Aduana y Resguardo.



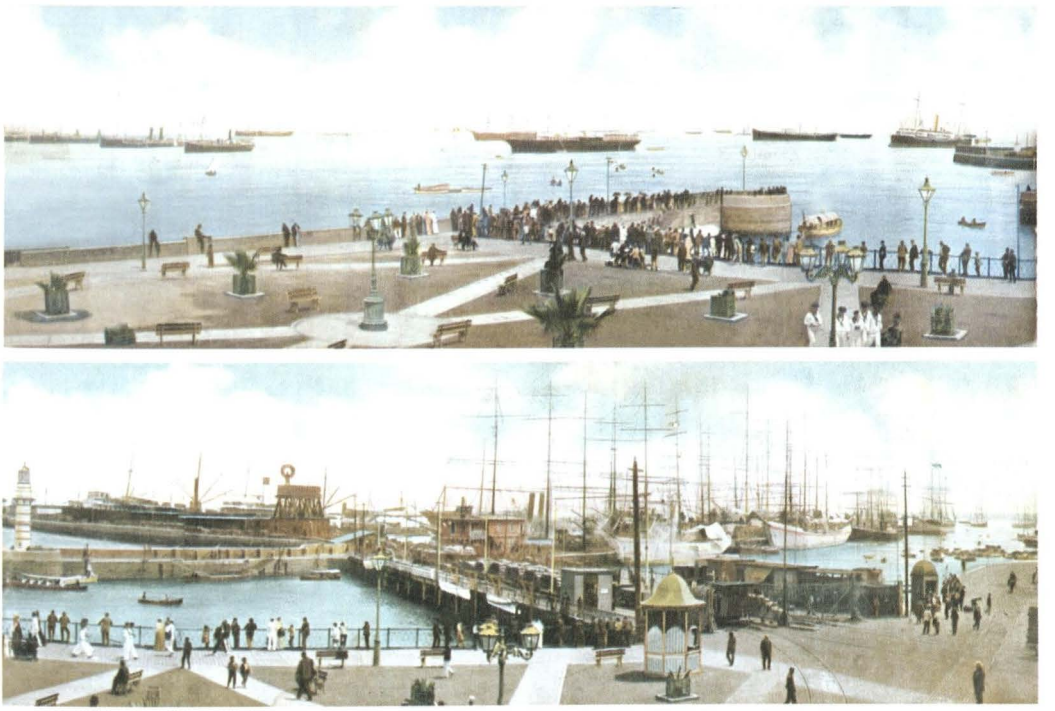
Patio del ferrocarril y antiguo Arsenal Naval, adyacente al Muelle y Dársena del Callao, 1880. (Archivo Histórico de Marina)



Embarcadero y poza del Muelle de Guerra adyacente al Muelle y Dársena del Callao en 1889. (Archivo Histórico de Marina)

El puerto del Callao en el siglo XX

Iniciado el siglo XX, a medida que las naves mercantes incrementaban su capacidad de carga y por ende su eslora, se requería de mayor profundidad en las zonas de operaciones portuarias, por lo que el muelle y dársena resultaban inadecuados para recibirlas y efectuar las maniobras de carga y descarga. A este problema se sumaba la lejanía de los almacenes y patios destinados a almacenar la carga, ubicados en el Castillo del Real Felipe, lo que originaba demoras, pérdidas y daños durante su transporte.



Panorama del Puerto del Callao. Visita a la Escuadra Americana, 26 Febrero 1908. Postal del fotógrafo E. Polack-Schneider, Lima. (Archivo Histórico de Marina)



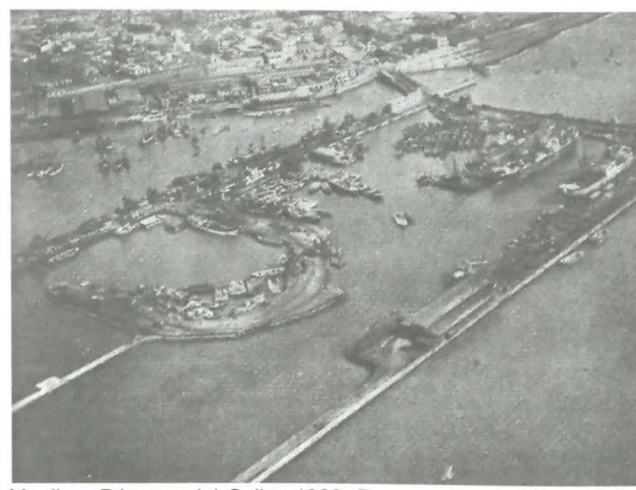
Acceso al Muelle y Dársena, c. 1915. (Archivo Histórico de Marina)

Imposibilitadas las modernas naves que ya arribaban al Callao de amarrar a los muelles, se tuvo que recurrir al empleo del sistema de lanchonaje, con la consiguiente complicación que acarreaba. Las naves fondeaban en la rada exterior del puerto, y la carga era transportada del muelle al buque, y viceversa. Estas dificultades llevaron al Gobierno a la necesidad de plantear una pronta solución.

La construcción de un nuevo Terminal Marítimo en el Callao

Con el propósito de solucionar la problemática existente en el primer puerto, en febrero de 1928 el Congreso aprobó la ley 6050, por medio de la cual se autorizaba al poder ejecutivo a construir una nueva dársena y muelle. También se autorizó la construcción de un dique seco para buques. Como paso siguiente, con fecha 2 de junio de 1928, se firmó un contrato con la firma The Frederic Snare Corporation de Nueva York, que contemplaba la construcción de las obras portuarias del Terminal Marítimo en el Callao. Posteriormente, se firmarían contratos suplementarios para el mismo fin, el 12 de junio de 1928 y 6 de agosto de 1929 así como un contrato de financiación de las obras el 6 de mayo de 1930. Las obras que se ejecutaron durante la construcción del nuevo puerto, denominado inicialmente "Terminal Leguía", consistieron en la construcción de cuatro muelles de concreto (numerados del 1 al 4), dos con almacenes de estructura de acero y concreto (los N° 2 y 3), todos ellos ubicados dentro de una poza formada por dos rompeolas, uno ubicado hacia el Sur y el otro hacia el Norte, hallándose ambos separados por un boquerón de 150m. Asimismo, el canal de ingreso a la poza fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies de calado.

Cabe señalar que cuando las obras estaban en plena ejecución, se produciría el derrocamiento del Presidente Leguía, principal gestor del nuevo terminal; sin embargo, el nuevo régimen ratificaría el contrato con la firma constructora, al promulgar el 27 de julio de 1932 la ley N° 7557[16].



Muelle y Dársena del Callao,1929. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías.* T. 1. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Lima, 1986.p. 341

16. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú 1821-1933, Lima,* Editorial Universitaria, 1969, tomo XIV, p. 331.

Este nuevo terminal, si bien es cierto había iniciado sus operaciones con cierta anterioridad, fue inaugurado oficialmente el 24 de octubre de 1934 por el Presidente de la República, General Oscar R. Benavides. Para la época, la construcción del nuevo Terminal Marítimo del Callao, constituyó una gran obra por su magnitud.

Configuración inicial del Terminal Marítimo del Callao al iniciar sus operaciones

Miguel Flórez Noheshell describe las obras y facilidades portuarias del Terminal Marítimo del Callao de la siguiente manera[17]:

"Una poza de aguas tranquilas de aproximadamente 1 milla cuadrada, protegida por dos rompeolas de rocas, uno al lado norte con una extensión de 2 714,6 metros, y otro al lado sur con 1 088,8 metros de largo. El ancho de la boca de entrada del rompeolas de 150 m. Dos boyas luminosas y sonoras ubicadas a 1 000 metros de los extremos del rompeolas, constituyen el inicio del canal de entrada al terminal".

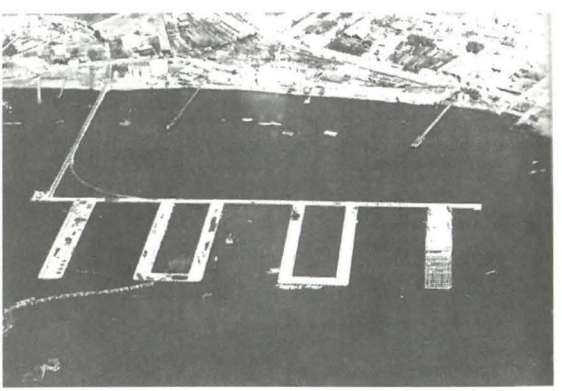
"El canal de entrada fue dragado para permitir el ingreso de naves de hasta 35 pies.

Las facilidades de atraque para naves eran:

a) Un muelle de 1350 pies de largo, que se extiende desde el extremo del dársena, hacia el norte, con capacidad de atraque para tres naves.
b) Un muelle de 1,920 pies de largo, que sigue a continuación del anterior y avanza hacia el norte, y del cual sobresalen perpendicularmente cuatro espigones; el espigón N° 1 con 80 metros de ancho y 183 m de largo; espigones 2 y 3 con 86 m de ancho y 183 m de largo, y el espigón N° 4 con 30 m de ancho y 183 m de largo".

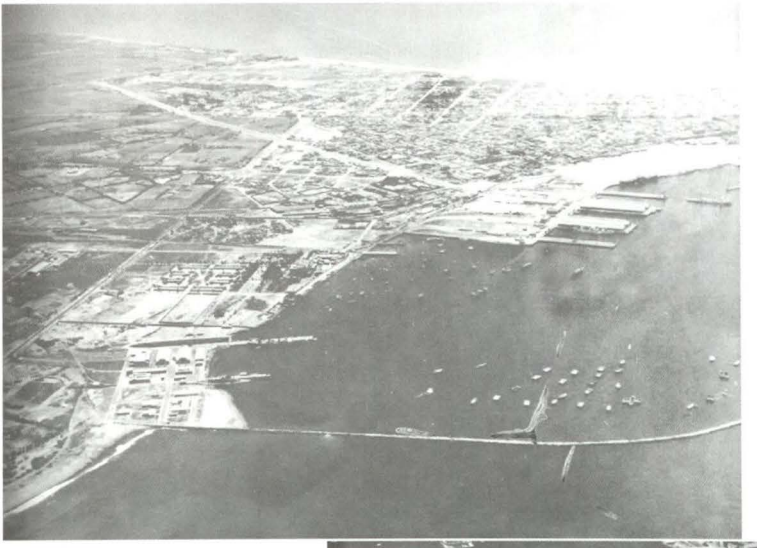
"En cada uno de los espigones 2 y 3 se construyeron dos almacenes con estructura de acero y concreto, techados con planchas corrugadas de asbesto. Cada almacén encierra un área de 5400 metros cuadrados, con 180 m de largo y 30 m de ancho".

"Además, colindantes a los muelles, se disponía de amplias áreas de terrenos, cruzadas por pistas y red ferrocarrilera, que enlazaban el terminal con las vías de comunicación al área de servicio del puerto".



Vista aérea que muestra el proceso de construcción de los muelles N°1, 2, 3 y 4 del nuevo Terminal Marítimo del Callao, y la ubicación de los antiguos muelles. La zona comprendida entre ambos sería rellenada totalmente. (Archivo fotográfico del IE-HMP)

17 Flórez. ob. cit., pp.387-389.



Vista aérea desde el rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao, poco después de ser inaugurado. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft, 1945.



Vista aérea de los muelles 1 y 2 del Terminal Marítimo del Callao, hacia 1939. En *Progresos del Perú 1933-1939, durante el Gobierno del Presidente de la república General Óscar R. Benavides*, Buenos Aires, Ed. G. Kraft. 1945.



Vista aérea desde el sur del Terminal Marítimo del Callao (Archivo Histórico de Marina)

La construcción del Arsenal Naval del Callao

Una de los principales problemas de la Armada Peruana desde sus orígenes, fue el carecer de una verdadera base naval, para brindar el apoyo logístico y reparaciones para las unidades de la Escuadra. Si bien es cierto que se contaba con una pequeña base naval dotada de un varadero para carenar buques de mediano porte en la isla San Lorenzo, la que fue concluida en 1925, durante la gestión del Presidente Augusto B. Leguia, la misma, a pesar de su cercanía al puerto del Callao, carecía de suministros de energía eléctrica y agua propios, lo que creaba una serie de inconvenientes. Entonces, cuando se planteó la idea de construir el nuevo Terminal Marítimo del Callao, el Gobierno expidió un Decreto Supremo disponiendo que el espigón oeste del antiguo muelle y dársena del Callao fuera entregado bajo inventario al Ministerio de Marina para el servicio de las naves y embarcaciones de la escuadra. En este espigón la Marina estableció provisionalmente la Estación Naval del Callao, la cual por algún tiempo sirvió de base de reparaciones de los buques de la escuadra, hasta que se inauguró el Dique y Base Naval del Callao, en el año 1936[18]. Esta Base Naval, aun en la actualidad, es la de mayor importancia en el Perú, y desde su inauguración han sido construidas más muelles e instalaciones para brindar el soporte logístico y reparación a las unidades de la Escuadra, a las que se sumó en 1948 los Servicios Industriales de la Marina, principal astillero y centro de reparaciones navales de la costa Oeste de Sudamérica.



Vista aérea de las instalaciones de la Base Naval del Callao, ubicadas al lado del rompeolas norte del Terminal Marítimo del Callao. Se aprecia el dique seco y el muelle de reparaciones. La fotografía fue tomada por el Servicio Aerofotográfico Nacional en octubre de 1945 (Archivo Histórico de Marina)

El traspaso de la propiedad del terminal marítimo del Callao al Estado Peruano

Luego de haberse solucionado los problemas financieros surgidos con la Frederick Snare y la Cerro de Pasco Corporation debido a deudas contraídas, en 1938, el Gobierno decidió, mediante Resolución Suprema de fecha 14 de marzo, efectuar el traspaso al Estado de la administración del terminal marítimo, previo inventario valorado, que fue encargado al ingeniero Ricardo A. Cog y Valle Riestra, designado perito técnico en representación del Gobierno.

18. Flórez. ob. cit., pp.389-390.

La creación de la Autoridad Portuaria del Callao y modificaciones luego del año 1934

Al finalizar el año 1934, en el cual el Terminal Marítimo del Callao había iniciado sus operaciones, el tonelaje de carga movilizada ascendía a 507 644 toneladas métricas, y al año siguiente había ascendido a 799 414 toneladas métricas, cantidad que para algunos resultaba muy escasa para la capacidad que el nuevo terminal poseía. Sin embargo, 17 años después, es decir en 1951, el movimiento marítimo del Callao en naves y carga había ascendido notablemente hasta 2 300 000 toneladas, equivalentes a un 287% de incremento con respecto al de 1935, lo que empezaba a ocasionar problemas en el control y operación de las naves, así como del movimiento de la carga de las mismas.

En consideración a esa problemática el 26 de mayo de 1952 el Gobierno del general Manuel Odría, expidió un Decreto Supremo dándole autonomía al puerto del Callao a través de la Autoridad Portuaria del Callao, convirtiéndose posteriormente dicho Decreto en la Ley N° 12353.

El nuevo organismo, de acuerdo al decreto indicado, poseía personería jurídica encargándosele la Dirección y Administración del terminal marítimo y del antiguo muelle y dársena del Callao, las operaciones marítimas y comerciales, el movimiento y almacenaje dentro del puerto, la operación, mantenimiento, reglamentación y desarrollo conjunto de las facilidades y servicios portuarios en el área del puerto del Callao.

Lo notable del nuevo régimen instaurado para la administración y operación del Terminal Marítimo del Callao, permitió contar con un sistema administrativo más adecuado y avanzado en materia portuaria.

Bajo la administración de la Autoridad Portuaria, entre 1952 y 1969, se ejecutarían una serie de obras con ingresos propios, cumpliéndose asimismo con el pago de una deuda contraída con el Banco de Desarrollo y en algunos períodos, revirtiendo al Estado el exceso de utilidades.

Dentro de las obras más importantes ejecutadas en el periodo[19], en 1963 se modificó la parte oeste del antiguo muelle Dársena para acondicionarlo para recibir naves. Luego, en 1967, fueron construidos el muelle de minerales y carga general (muelle N° 5) y el muelle de petróleo.



Muelle de Petróleo del Terminal Marítimo del Callao, concluido en el año 1967. Reproducido de Flórez Nohesell, Miguel. *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú.* Serie Monografías. t. 1. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986, p. 408.

19. En el anexo N° 1 de ese documento, se presentan con detalle las obras más importantes ejecutadas en el periodo 1952-1969.

La creación de la Empresa Nacional de Puertos y la continuación de obras de mejoramiento en el Terminal Marítimo del Callao

Como es conocido, desde el 3 de octubre de 1968, luego de haber ocurrido un golpe de Estado contra el Gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry, Presidente Constitucional de la República, se instauró en el Perú el denominado "Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas", el mismo que inició una serie de reformas de corte "estatista". Bajo la nueva política estatal vigente, el 16 de diciembre de 1969 el Gobierno creó por Decreto Ley N°17526, la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), como un organismo público descentralizado del sector Transportes y Comunicaciones, para administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República[20].

Esta nueva organización asumió el control y dirección de todos los terminales y muelles de la República, entrando en funciones el 1° de enero de 1970, ejecutando a continuación una serie de medidas y acciones tendientes a unificar el sistema operativo, mejorar su infraestructura y elevar el grado de eficiencia y rendimiento de los puertos del Perú.

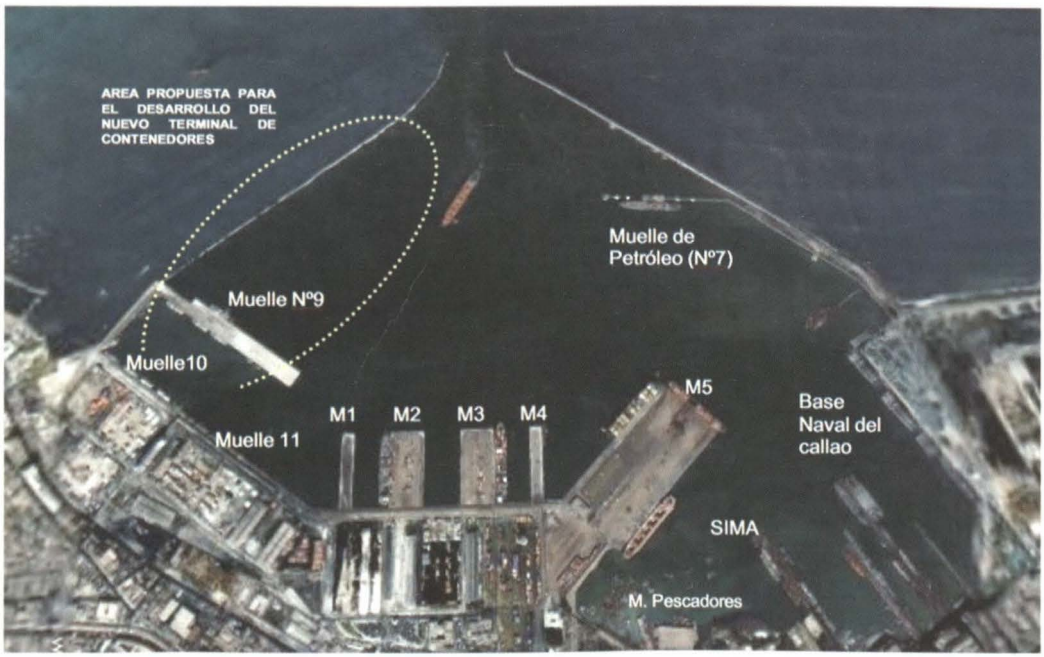
En lo que se refiere a la infraestructura existente en el Terminal del Callao, antes de concluir el año 1969, se efectuaron diversas obras, entre ellas, el dragado del canal y la poza, la reconstrucción del rompeolas Norte, la construcción de una torre-absorbente para granos, y fueron concluidos los amarraderos 5C y 5D del muelle de minerales, dándose inicio a la construcción de la Estación de Pasajeros, inaugurada en 1973. También se construyó un reservorio elevado, y un edificio destinado a las operaciones portuarias. Otras obras, relacionadas con el mejoramiento y mantenimiento de las facilidades portuarias, serían llevadas a cabo por la nueva administración.

Finalmente, refiriéndonos al aspecto organizacional y administrativo, en mayo de 1981 se expidió el Decreto Legislativo N° 98, mediante el cual la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-Perú), cambiaba su condición de empresa pública al de empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil, denominándose a partir de entonces Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. (ENAPU PERU S.A.), razón social con la que continua funcionando hasta la fecha.

20 Se debe señalar que en 1968 había sido creada la Corporación Nacional Portuaria, que integraría la administración de todos los puertos de la república, pero este organismo no entró en funcionamiento debido al golpe de Estado de 1968.



Vista actual del Terminal Marítimo del Callao. El aumento del tráfico marítimo, así como el incremento en la operación de la carga mediante contenedores, han hecho indispensable la ampliación de las áreas y facilidades existentes, así como la urgente modernización de la infraestructura y equipamiento, que cuenta en su mayor parte con más de 60 años de antigüedad.



Terminal Marítimo del Callao - Muelles existentes actualmente

Bibliografía

- Cobo, Bernabé. *Obras del P. Bernabe Cobo*, Madrid, Biblioteca de autores españoles, desde la formación del lenguaje hasta nuestros días, vol. 1, Madrid, Ed. Atlas. 1956.
- Del Busto Duthurburu. José A., *Siglo XVI-Historia interna. Historia Marítima del Perú,* Lima, t. III, vol. 1, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1986.
- ENAPU-PERU. *Puertos del Perú,* Lima, Empresa Nacional de Puertos del Perú. Lima, 1973.
- Flórez Nohesell, Miguel, *Los Puertos del Perú. Historia Marítima del Perú,* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Serie Monografías, t. 1, 1986.
- García y García, Aurelio, *Derrotero de la costa del Perú,* Lima, Imp. A. Alfaro, 1863.
- Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto del Callao*, La Haya, 1914.

Las islas del Callao en los albores del siglo XX: apuntes para su historia

Lic. José A. Hudtwalcker Morán

Introducción

Llamamos Islas del Callao al conjunto de islas e islotes que se encuentran al frente de las bahías de Miraflores y Callao, en el departamento de Lima. Las islas son dos, San Lorenzo y El Frontón, siendo la primera la más grande del grupo y del litoral peruano; los islotes principales son tres: Palominos, Cabinzas y La Horadada.

En el marco del Proyecto Arqueológico Isla San Lorenzo-MGP (PAISL-MGP), en esta oportunidad presentamos algunos alcances históricos principalmente de San Lorenzo y apuntes adicionales del Frontón y los otros islotes del grupo. El marco temporal del presente estudio abarca desde fines del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX (1890-1932). Comprende desde el período posterior a la Guerra con Chile hasta el gobierno de Sánchez Cerro.

El objetivo principal del artículo es difundir algunos hechos históricos acontecidos en las islas del Callao durante los albores del siglo XX, los mismos que servirán para enriquecer y ampliar el conocimiento de todos los interesados en la historia contemporánea de estas islas.

El artículo se organiza en dos partes. La primera referida a la isla San Lorenzo donde trataremos sobre personajes y paseos, concesiones y canteras, el guano, la investigación científica, la presencia naval, el proyecto Kraus y el presidio político. La segunda trata sobre las otras islas del Callao, incluimos apuntes sobre la isla El Frontón y los islotes Palominos, Cabinzas y La Horadada.

El corpus de la bibliografía para la presente investigación proviene principalmente de las revistas *Perú Ilustrado, Actualidades, Ilustración*



Imagen satelital de las islas del Callao. Tomada de Google Earth

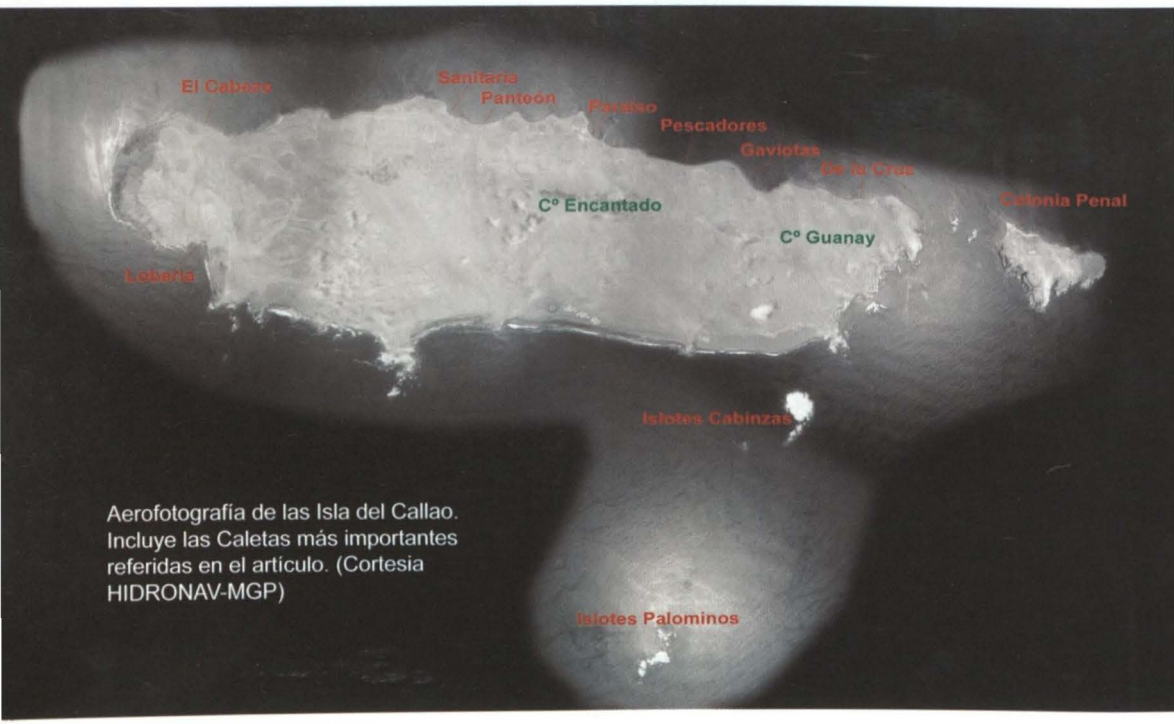
Peruana, Prima, Variedades y *Mundial.* Las revistas cuentan con un excelente registro gráfico, el mismo que constituye fuente principal y documento visual de trabajo del presente artículo. Por la mayor cantidad de información proporcionada, *Variedades* es la fuente principal y eje del estudio. La más antigua de mis fuentes es *Perú Ilustrado* y cronológicamente se ubica desde 1887 a 1892. *Prisma* es una publicación de los primeros años del siglo XX y cuya sucesora es *Variedades* (1908-1932). De *Actualidades* sólo revisamos ediciones del año 1907 y de *Ilustración Peruana* ediciones de los años 1911 y 1912. *Mundial* es una publicación de la tercera década del siglo XX (1920-30), fue competencia de *Variedades* durante la década de 1920 y se diferenciaba de ésta por su formato de mayor tamaño; asimismo, la información contenida en ambas se complementa y enriquece. El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú es la institución donde consultamos la casi totalidad del material bibliográfico y la complementamos con material de la Biblioteca Central y del Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Debido a la gran confusión en cuanto a los diversos nombres con que se refieren

actualmente a las playas, caletas, puntas, peñas y otras referencias geográficas de las islas del Callao, se incluye un mosaico aerofotográfico de la isla San Lorenzo, El Frontón e islotes del conjunto, con las toponimias referidas del plano levantado por la Comisión del Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú presidida por Carlos W. Sutton y a la información existente en el *Diccionario Geográfico del Perú* del Comandante Germán Stiglich.

La Isla San Lorenzo

Durante la ocupación chilena de Lima (1881-1883), la isla permaneció bajo el control del ejército invasor, sirviendo principalmente como apostadero naval, factoría y campo de concentración. Los chilenos ocasionaron grandes destrozos, saqueos e incendios de las principales viviendas existentes en la isla, principalmente en la caleta Paraíso. El tiempo posterior a la guerra representó una etapa de reconstrucción y cambios en cuanto al uso industrial de la isla. El fin del siglo XIX representó el ocaso de la familia inglesa Harris, familia hegemónica en la isla desde el cuarto final de dicho siglo. Los primeros años del siglo XX constituyeron el inicio de la presencia naval peruana en la isla, con el establecimiento en 1908 de los depósitos provisionales para explosivos. Esta presencia se reafirmó y amplió en 1926, con la inauguración de la Base Naval durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía.



Aerofotografía de las Isla del Callao. Incluye las Caletas más importantes referidas en el artículo. (Cortesia HIDRONAV-MGP)

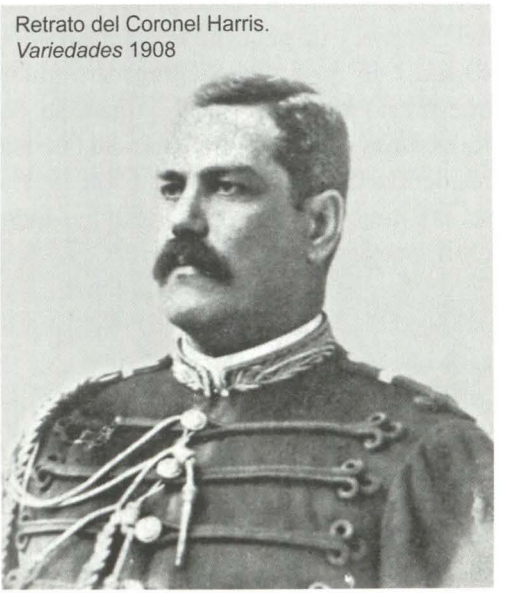
Personajes y paseos

En *Perú Ilustrado* encontramos una extraordinaria crónica de viaje a la isla escrita por José Félix Castro, titulada "Ojeada rápida: sobre la isla San Lorenzo"; exalumno guadalupano y colaborador de la revista, realizó una excursión a la isla en marzo de 1890, permaneciendo cerca de una semana en casa de la familia Harris. Su reportaje constituye un testimonio con gran valor documental, pues describe de manera detallada las actividades económicas y sociales ocurridas en la isla a fines del siglo XIX. La geografía y el paisaje de la isla están bien descritos. El autor pudo elaborar una idea aproximada de lo que la isla representaba para su época, realizó sus apuntes en base a informes privados, excursiones en la isla, incipientes observaciones científicas, y al trato diario con los habitantes y concurrentes a la pesca, y la consulta de una que otra obra. El artículo completo se puede leer en 16 entregas publicadas en dicha revista, desde diciembre de 1890 hasta setiembre de 1891. Se incluyen grabados realizados por F. Remy, donde se representan cinco distintas ilustraciones que incluyen una vista general de la caleta Paraíso, la casa del señor Harris, los hornos de fundición de los metales, el caldero de la Factoría y una gruta de la caleta del Infiernillo (caleta inmediatamente contigua al norte de caleta Paraíso).

Castro menciona que para marzo del año 1890 la población fija en la isla era reducida y no mayor a 30 personas, entre picapedreros, pescadores y empleados de la Casa y Factoría Harris. Dato que coincide con el censo del Callao, levantado en febrero de 1898, donde indica que la isla tenía una población permanente de 25 habitantes (Melo, 1900). Por el testimonio de Castro sabemos que la mayoría de sus habitantes fueron inmigrantes, con muy poca presencia de nacionales, encontró ingleses, franceses, italianos, suecos, chinos, de las islas Antillas y de Manila.

El artículo de Castro sirve como fuente principal de conocimiento de los principales personajes de la isla durante fines del siglo XIX, de todos ellos sobresalen el inglés Josiah Harris, el empresario peruano Tadeo Terry y el pescador y pulpero italiano Giovanni Solari.

Josiah Harris (¿?-1908). Conocido como Coronel Harris, fue un súbdito inglés quien en 1872 estableció en la caleta Paraíso, una Fundición y Factoría de tubos de cañerías a vapor, con sus respectivos



Retrato del Coronel Harris. *Variedades* 1908

talleres de carpintería, herrería y ensogue de metales. La Fundición Harris remplazó a la antigua Fundición Terry. Su suntuosa casa de dos pisos, traída desarmada desde la ciudad de Boston fue armada por Tadeo Terry, sirviendo de residencia familiar hasta la época de la guerra con Chile; en esa ocasión la casa fue desalojada, saqueado su lujoso mobiliario y entregada a la soldadesca, luego del retiro de las tropas chilenas, la casa muy deteriorada fue devuelta a la familia. En diciembre de 1883 el Sr. Harris era Alcalde de la isla, no hemos podido averiguar desde y hasta cuando ocupó dicho cargo, pensamos que dicha responsabilidad le fue otorgada luego de la retirada del ejército chileno. Para el tiempo de la visita de Castro a la isla, la Fundición era administrada por Juan J. Harris, hijo del Coronel y conocido como el Mayor Juan J. Harris. El Coronel Harris fallece en el año de 1908; en un obituario publicado en abril de ese año en la revista *Variedades* apreciamos el retrato del Coronel y un pequeño texto que refiere se trató de un antiguo agregado militar que prestó servicios en el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano. Su famosa residencia conocida como la Casa Harris se mantuvo en pie hasta 1926, siendo utilizada como Almacén para depósitos de explosivos de la Armada Peruana y residencia para oficiales de la Marina a cargo de los explosivos.

Tadeo Terry. Fue un próspero empresario peruano, quien a mediados del siglo XIX poseía en la caleta Paraíso una importante factoría a vapor, con talleres de carpintería y herrería, donde se torneaba, componía y fabricaba cualquier pieza de maquinaria para los vapores que realizaban el servicio de la costa; asimismo, obtuvo la concesión para construir y operar el primer dique flotante peruano y también tuvo a su cargo el faro de madera ubicado en la parte más elevada del cerro del Cabezo. Con relación al Dique flotante, éste se hundió a los pocos meses de inaugurado, en un trágico accidente ocurrido el 9 de octubre de 1860, en circunstancias en que la fragata *Apurímac* (rebautizada con el nombre *Callao*) entraba a dique para mantenimiento, la fragata fue reflotada en 1863 y puesta en servicio con su nombre originario. La pérdida del dique significó duro golpe para el empresario; a este incidente se sumó lo ocurrido luego del combate del 2 de mayo de 1866 contra la Armada del Sur, quienes en su retirada tomaron las instalaciones de la Factoría Terry, destruyéndola y utilizando su excelente madera de roble inglés en la reparación de sus buques, arrojaron las maquinarias de la factoría del piso alto sobre las instalaciones inferiores y con toda la madera sobrante emprendieron su retirada hacia sus colonias en Oceanía. Ya para tiempos de la visita de Castro, Tadeo Terry sólo tenía a su cargo el Faro de la isla, éste funcionó desde 1855 hasta julio de 1897, siendo remplazado por el faro en uno de los islotes Palominos.

Giovanni Solari (1832-19.05.1894). Conocido como el Anciano Solari poseía un solar en la caleta Paraíso; para el año 1890 contaba con negocios relacionados con la pesca, siendo conocido por su colección de redes y aparejos de pesca. Nació en La Spezia, Italia, sus padres

fueron Isaías Solari y Paubla Germi (1814-¿?). Casado con la italiana Manuela Raffo (1842-25.09.1894), hija de Nicolás Raffo y María Nicolini. El matrimonio tuvo cinco hijos: Ambrosio, María, Ángela Julia, Teresa y Pedro. En 1867 Solari adquirió su propiedad en la isla de manos de sus antiguos dueños Rudecindo Ferrer y Josefa Milla de Ferrer. En 1872 dicha propiedad la convirtió en hotel, el mismo que fue destruido por las tropas chilenas durante la guerra. Solari reconstruyó su propiedad en el año de 1884; al morir este su viuda amplió la casa en el año 1894; la señora Raffo falleció en la isla a los pocos meses de enviudar. La propiedad sirvió como depósito de explosivos de la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales desde 1908 hasta 1912, año en el cual empezó a ser utilizada por la Armada Peruana también como depósito de explosivos, esta situación prosiguió luego de varios años y por motivos de seguridad nacional, como fue la construcción de la Base Naval en la isla en 1926, la propiedad fue expropiada a los descendientes del señor Solari.

En el cuaderno copiador del Apostadero Naval San Lorenzo (años 1921-23) encontramos referencias de Vicente José Colacci, personaje dedicado a la industria de la pesca, quien poseía en el extremo sur de la caleta Paraíso dos casitas de madera con ramada, las mismas que fueron expropiadas por el gobierno de turno y entregadas al Apostadero Naval, por el Estado Mayor General de Marina. Colacci poseía también botes y útiles de pesca. Probablemente se trató de un italiano o descendiente de italianos, que radicaban en el Callao, pero también poseía pequeños solares en la caleta Paraíso, al respecto, en el mismo cuaderno copiador se puede apreciar el plano de ambas casitas.

En *Actualidades, Ilustración Peruana, Variedades* y *Mundial* encontramos reportajes gráficos de paseos, excursiones y fiestas que se realizaron a la isla durante las primeras décadas del siglo XX, como los siguientes:

El 20 de setiembre de 1907 la numerosa colonia de italianos en Lima realizó una excursión a la isla. En febrero de 1908, durante la visita al Perú de la Gran Flota Blanca de la marina de guerra norteamericana como parte de su travesía mundial, el tripulante del USS



Vista de la Caleta Paraíso (1911). Se aprecia la antigua Casa Harris en el extremo derecho.

Georgia, Milton Willard y varios de sus compañeros estuvieron en la isla jugando un partido de baseball el día martes 25 de febrero, probablemente en la caleta Paraíso. La visita en 1910 del Ministro de Italia (embajador) Ruffilio Agnoli junto con el Presidente de la Beneficencia Italiana, el Dr. Boero y la excursión en 1911 del mismo embajador en compañía de los miembros del club Canottieri. La excursión científica en 1912 por parte de la Facultad de Ciencias, a cargo de los doctores Napanga Agüero y Martínez. La excursión del 8 y 9 de setiembre de 1917 de la brigada de boy scout del colegio alemán (44 personas) a cargo del Dr. Maish. En 1923, el paseo organizado por los esposos Chiarella Fuller a los señores Juan y Carlos Lozano y Lozano, hijos del ilustre Ministro de Colombia (embajador) en el Perú. Visita de periodistas en 1928 a la Base Naval San Lorenzo a cargo del capitán de fragata Carlos Rotalde. En 1930 tenemos la fiesta organizada por la señorita Emma Mc Bride (Miss Perú) en honor de las compañeras de belleza, personal de redacción de La *Crónica* y *Variedades* y el paseo a la Base Naval San Lorenzo por parte de la Sociedad de Caballeros del Corazón de Jesús de San Lázaro y el Círculo de Empleados del club Sporting Association.

También encontramos en algunos números de *Variedades* reportajes sobre competencias de natación de fondo desde la isla hacia el Callao, algunas de estas tuvieron carácter de campeonato nacional, estos "raids" se realizaban en los meses de verano, destacando las nadadoras Delia Ramos y Lila Cárdenas del Olds Boys Club. Asimismo, también hubo competencias de natación de fondo desde la isla El Frontón hasta el balneario de La Punta.

Concesiones y canteras

La extracción de piedras para construcción de obras públicas fue una de las actividades económicas realizadas en la isla desde tiempos coloniales y continuada hasta las primeras décadas del siglo XX. Castro en su artículo menciona las excelentes canteras del Cabezo (extremo norte de la isla) explotadas por los franceses Honoré, asimismo, refiere que hacia el sur de la isla existe buena piedra para pavimentos, construcciones y para afilar.

En el plano de las islas San Lorenzo y Frontón (escalas 1/20000 y 1/10000) levantado por el Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú por la Comisión presidida por Carlos W. Sutton, probablemente durante los primeros años del siglo XX, encontramos referencias a concesiones pedidas y canteras entregadas a concesionarios particulares. El señor Troglia poseía concesiones en las caletas Chica, Pescadores (hoy playa Casino)



Canteras del Cabezo de la Isla.

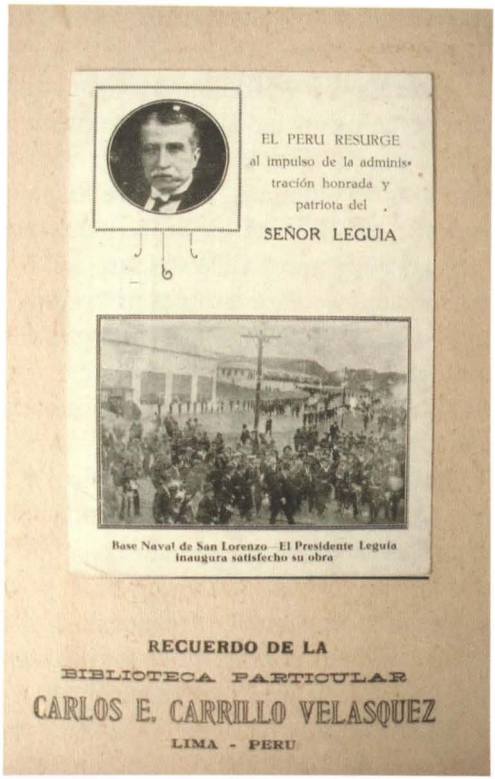
y Gaviotas, ubicadas al sur de la caleta Paraíso; asimismo, también poseía en la isla El Frontón, concesiones para cantera y terrenos para construcciones. El señor Menotti Biffi poseía concesiones de canteras de cuarcita en la isla El Frontón. En el mapa se indican las concesiones y afloramientos de dacita.

La isla tampoco escapó de los buscadores de oro, durante los primeros años del siglo XX, la caleta de La Cruz, ubicada en el extremo sur de la isla, era conocida como la caleta de Busquetto, apodo dado al señor Castellaro, "propietario de la mina de oro" en dicha caleta (Lissón, 1907). Probablemente las bocaminas y túneles de mina señalados en esta caleta, en el plano referido, corresponden a la mencionada "mina".

Al recorrer la isla, a lo largo del flanco que mira al Callao, encontramos gran cantidad de canteras (principalmente de areniscas) explotadas a lo largo del tiempo; tarea pendiente del PAISL-MGP será establecer la secuencia cronológica en el uso de las canteras y el análisis cualitativo de las mismas.

Guano

A diferencia de las islas Chinchas, la isla San Lorenzo no presenta condiciones como productora de guano sino en limitadas secciones que miran hacia el oeste. Existen dos zonas donde se aprecian terrazas y pequeñas plataformas de acopio, las más antiguas son de piedra y las más recientes son de concreto y piedras. La primera zona se ubica en las faldas del cerro Guanay en la caleta de La Cruz, en el extremo sureste de la



Cortesía A.H.M.

isla. La segunda, en la caleta Lobería o Piedra Gorda, correspondiente con la primera ensenadita desde el Cabezo de San Lorenzo y en el flanco expuesto (de afuera) de la isla, en el extremo noroeste.

En 1909, durante el primer gobierno de Leguía, la Compañía Administradora del Guano instaló oficinas y zonas de extracción en el extremo sur de la isla, en la caleta de La Cruz. Durante el segundo gobierno de José Pardo, en 1919, se construyeron terrazas y muros de contención para evitar deslizamientos del producto al mar, de esta manera se aisló los farallones y puntas de tierra, ampliando el área de sus operaciones. Posteriormente, durante mediados del siglo XX se realizaron algunas

ampliaciones y refuerzos en las terrazas y muros de contención existentes.

Terrazas y plataformas para la extracción del guano también se aprecian en la isla El Frontón y en los islotes Cabinzas y Palominos. Durante el tiempo republicano, la cuota global de guano de las islas del grupo Callao se logró con las producciones conjuntas de San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas y Palominos.

La investigación científica: Lissón y Uhle

La primera década del siglo XX representó el inicio de la investigación científica moderna en la isla, el ingeniero y geólogo peruano Carlos Lissón y el arqueólogo alemán Max Uhle constituyen las expresiones máximas de este impulso en el conocimiento y estudio de la isla.

Carlos I. Lissón, como profesor de Geología y Petrografía de los alumnos del tercer y segundo año de la Escuela de Ingenieros, realizó excursiones científicas a lo largo del flanco protegido de la isla durante setiembre de 1905. Realizó sus investigaciones principalmente en tres puntos de la isla: en el extremo norte de caleta de los Presos (zona noroeste de la isla), en la caleta Paraíso –en la zona de Punta Factoría, hoy Punta Gruta-(zona media de la isla) y en la caleta de La Cruz (zona sureste de la isla). Estudió la flora (helechos y plantas sin flores) y fauna (invertebrados –bivalvos y amonites) fósil de la isla, del periodo Cretácico –entre 60 y 25 millones de años. Su monografía *Contribución a la geología de Lima y sus alrededores* (1907), hoy en día, sigue siendo usada como fuente de consulta para los geólogos y paleontólogos estudiosos de los Andes centrales. Al presente, el PAISL-MGP viene apoyando los trabajos de investigación paleontológica sobre flora fósil cretácica en la isla por parte de un tesista de la Universidad Ricardo Palma, investigación que tiene como punto de partida los trabajos de Lissón.

Max Uhle, como director del Museo Nacional de Historia, realizó exploraciones y excavaciones durante los años 1906 y 1907 en la isla. Sus principales excavaciones fueron realizadas en el cementerio prehispánico Ichma, en caleta de La Cruz, correspondiente al período del Horizonte Tardío de nuestra cronología cultural (contemporáneo con el Tahuantinsuyo), recuperó una gran cantidad de objetos culturales -objetos de plata, cerámica, textiles, madera entre otros- los mismos que se encuentran almacenados en los depósitos del Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú (MNAAHP). De la Colección Uhle destacan los vasos retratos de plata y una gran tela de algodón, de más de 8 m de largo, pintada con representaciones de carácter probablemente mitológicas. Al



respecto, el PAISL-MGP viene realizando el estudio iconográfico de esta gran tela -única en su género- y espera pronto publicar los resultados de su estudio.

El PAISL-MGP, durante el año 2004, realizó excavaciones arqueológicas en el cementerio prehispánico y en el asentamiento temporal Ichma en caleta de La Cruz y en el año 2005 se inició la investigación de la Colección Uhle de la isla. Gracias al apoyo brindado por el MNAAHP durante los años 2005-2006 el proyecto revisó y fotografió una parte de la colección cerámica, de objetos de metal, textiles y muy pocos objetos de madera. Asimismo, durante el año 2007 el proyecto asesoró el estudio de los objetos de metal procedentes de la Colección Uhle, por parte de un alumno de pre-grado en arqueología de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. El PAISL-MGP tiene previsto continuar y poder concluir su estudio sobre la Colección Uhle.

Presencia naval: los depósitos de explosivos y la base naval. La estación sanitaria, el sanatorio militar y la estación cuarentenaria

La presencia naval en la isla se remonta hacia el año 1908, cuando se establecieron los primeros depósitos, de tipo provisional, para explosivos de la Armada Peruana en la caleta Paraíso. En 1911 el gobierno de Leguía nombró una comisión para examinar el estado de conservación de los depósitos de explosivos y su seguridad, el reportaje que publicó *Variedades* alertó respecto a la situación precaria de los depósitos y del riesgo que significaban para la seguridad de la zona; asimismo, el artículo incluye vistas de la caleta Paraíso. Durante el primer gobierno de Óscar Benavides, en noviembre del año 1914, se nombró una Comisión de Marina para analizar el estado de los depósitos de explosivos. Desde su establecimiento en 1908 hasta el año 1919, los explosivos eran almacenados en la antigua Casa Harris y en algunas casitas de playa, que la Armada primero alquiló y luego expropió a sus propietarios en la caleta. Los primeros seis almacenes para depósitos de explosivos, especialmente construidos y acondicionados para ese fin, fueron realizados por el ingeniero Augusto L. Unlauff, quien firmó contrato con la Armada en diciembre del año 1918, con el compromiso de entregar en un plazo de 90 días útiles los almacenes y el camino para camión. Los almacenes se ubicaron a una distancia de 500 a 300 m del antiguo muelle de la caleta.

Durante las primeras décadas del siglo XX, en la caleta Paraíso coexistieron los depósitos de explosivos de la Armada y los depósitos de explosivos de la Compañía Administradora de los Almacenes Fiscales. La situación cambió a partir del año 1926, con la inauguración de la Base Naval en la caleta, consolidando la presencia naval de manera exclusiva en dicha localidad.

En el mes de enero de 1909, como parte de su política sanitaria, el presidente Leguía inició la construcción de una estación sanitaria en la caleta denominada, para esa época, como caleta de los Presos (otra toponimia de la caleta Sanitaria), caleta contigua al norte de la caleta del Panteón. La Estación Sanitaria

se inauguró el 28 de julio de 1909 y de acuerdo con lo publicado en *Variedades*, fue la primera estación de ese tipo en el Pacífico. Es probable que la Beneficencia Italiana se encargara de apoyar con recursos económicos, la construcción y mantenimiento de la misma. En 1912 se realizaron trabajos de mejoramiento del muelle de la estación sanitaria y ese mismo año el presidente Leguía inauguró en la misma caleta el Sanatorio Militar y la Estación Cuarentenaria. Para el año de 1913, durante el gobierno de Guillermo Billinghurst, el sanatorio militar era considerado como "inútil" de acuerdo a lo publicado por *Variedades* en el reportaje de la visita a la isla por parte del presidente y su comitiva en el marco del proyecto de unir la isla con La Punta.

El diseño y la construcción de la Base Naval estuvo a cargo de la compañía norteamericana Electric Boat & Cia y fue inaugurada el 26 de setiembre de 1926 por el presidente Leguía. *Variedades* y *Mundial* presentaron reportajes sobre este gran acontecimiento, que colocó a la Marina de Guerra del Perú a la vanguardia frente a las armadas sudamericanas contemporáneas en la costa del Pacífico. En *Mundial* encontramos los discursos pronunciados el día de la inauguración por el Presidente de la República, el Ministro de Marina Celestino Manchego Muñoz y el Comandante Luis Aubry, ingeniero constructor naval a cargo de la obra y representante de la Compañía Electric Boat.

La propia necesidad de contar con almacenes adicionales para los explosivos de la Armada, llevó a que a partir de



Estación Sanitaria (primeras décadas del siglo XX). Archivo Currarino.

la segunda década del siglo XX las instalaciones sanitarias inauguradas por Leguía en su primer mandato empezaron a tener uso mixto, compartiendo la función de estación cuarentenaria a cargo del Ministerio de Fomento y depósito para explosivos a cargo de la Armada. Probablemente el uso mixto de la caleta Sanitaria siguió incluso con posterioridad a la inauguración de la base naval en la isla. Situación que cambió radicalmente en noviembre de 1931, cuando el gobierno entregó a la Marina de Guerra del Perú la isla en toda su extensión para fines estrictamente militares.

Proyecto Kraus

En 1913 el gobierno de Billinghurst se interesó en realizar obras de expansión portuaria en el Callao, con la intención de reemplazar las antiguas instalaciones del muelle y dársena. Al respecto, en el mes de junio de ese año se firmó un contrato con el ingeniero holandés J. Kraus con la intención de unir La Punta con San Lorenzo y realizar obras de puerto anexas, las que incluían la construcción de un dique seco en la caleta Gaviotas. En



Caricatura política referida al proyecto de unir San Lorenzo con La Punta (*Variedades* 1913).

este contexto el presidente realizó varias visitas a la isla entre los meses de mayo y junio de 1913, quedando éstas registradas en *Variedades*.

El proyecto Kraus representa el primer proyecto de inversión de gran envergadura presentado durante el siglo XX, cuya intención era unir San Lorenzo con La Punta y mejorar la actividad portuaria del Callao. Felizmente para la salvaguarda de las especies y recursos hidrobiológicos existentes en el frágil ecosistema de las islas del grupo Callao, el proyecto Kraus nunca se ejecutó.

Presidio político y humor político

En 1920 durante el segundo gobierno de Leguía, se habilitó como prisión política las antiguas instalaciones del Sanatorio Militar y de la Estación Cuarentenaria, ubicadas en la caleta Sanitaria. Estas eran instalaciones que fueron inauguradas durante su primer gobierno. Todo aquel que fuera considerado adversario político del régimen era enviado preso a la isla San Lorenzo. *Variedades* y *Mundial* publicaron los retratos de algunas de las personas apresadas.

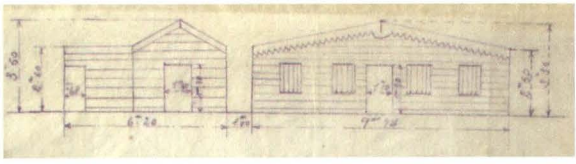
En mayo de 1932 a raíz del motín de la marinería de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* y luego de un proceso sumario, fueron fusilados ocho marineros en el antiguo cementerio republicano ubicado en la caleta Panteón. La corte marcial a los procesados se realizó en las instalaciones de la Base Naval, en la caleta Paraíso, mientras que ellos esperaban su sentencia en las antiguas instalaciones sanitarias que sirvieron como presidio político en tiempos de Leguía, en la caleta Sanitaria.

La isla como escenario geográfico tampoco escapó al humor político de la época, algunas carátulas de *Variedades* y *Mundial* presentan de manera humorística la coyuntura política y social de dichos tiempos. Dos fueron los temas principales expresados en las caricaturas políticas: la precaria situación de los depósitos de explosivos de nuestra Armada durante los

Presos políticos. Archivo Currarino.



primeros años de la segunda década del siglo XX (1911-1913) y el tema de los presos políticos durante los primeros años de la tercera década del siglo XX (1921-1924). Un asunto que ocupó también alguna caricatura política fue el proyecto de Billinghurst para unir San Lorenzo con La Punta.



Casas de los Colacci, en la caleta Paraíso, 1921. Archivo Histórico de Marina

2. La isla El Frontón y los islotes Palominos, Cabinzas y La Horadada

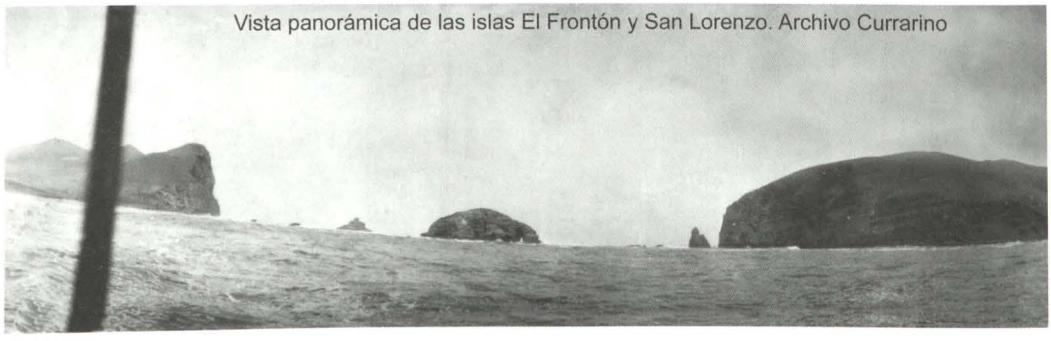
La historia contemporánea de estos islotes e isla complementan y enriquecen los hechos históricos acontecidos en la isla San Lorenzo. Al presente, todavía no se han realizado trabajos de investigación arqueológica e histórica en ninguno de ellos. A continuación, presentamos una serie de datos geográficos y apuntes históricos sobre ellos.

El Frontón: la colonia penal

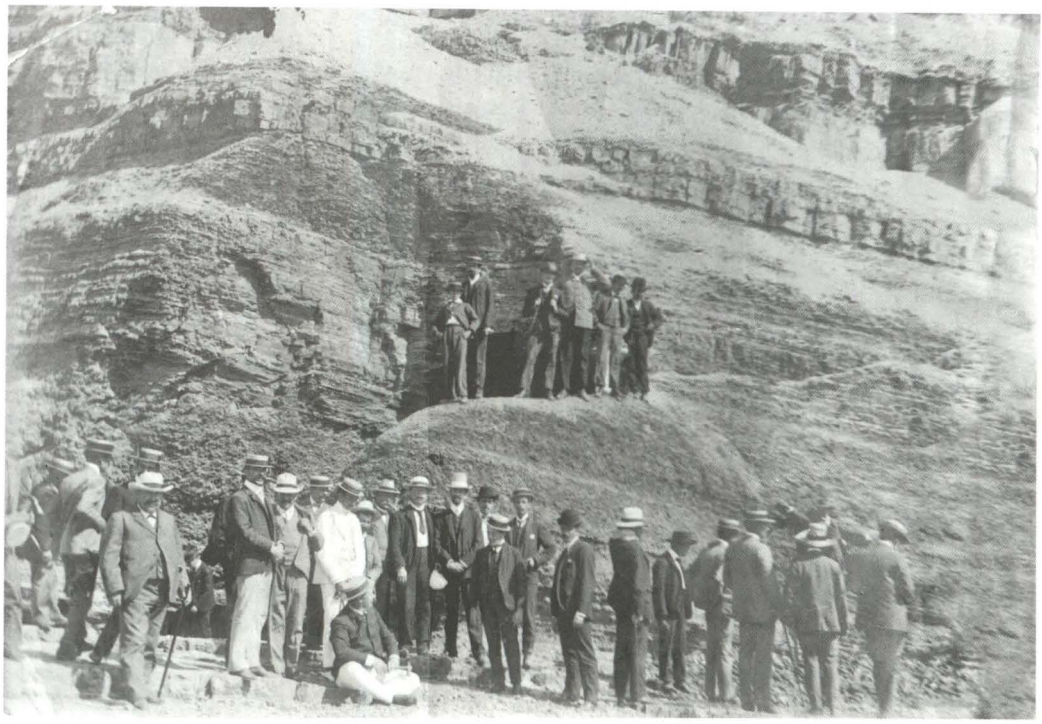
La isla El Frontón se encuentra al sureste de la isla San Lorenzo, separada de ésta por un canal estrecho de menos de un kilómetro y en donde afloran algunos peñones. Aunque de menores dimensiones que San Lorenzo, se le asemeja bastante. Otro nombre de la isla, dado por los pescadores del Callao, fue El Muerto. Alrededor de la isla se forman algunas pequeñas caletas por las que directa o indirectamente se embarca guano recolectado de las terrazas en la isla.

De todas las caletas de la isla, la única realmente abordable es la caleta Colonia Penal, ubicada al norte y que mira al Callao. El nombre asignado a la caleta corresponde a que en ésta se estableció durante el segundo gobierno de José Pardo la colonia penal del Frontón. La colonia penal se construyó en 1918 y los trabajos de construcción y alta dirección estuvieron a cargo del coronel Teobaldo González.

Al igual que en San Lorenzo, en la isla también se realizaron diversas actividades, las mismas que fueron reportadas por *Variedades* y *Mundial*. Se realizaron



Vista panorámica de las islas El Frontón y San Lorenzo. Archivo Currarino



Excursión del Cuerpo de Ingenieros de Minas (1905). Archivo Currarino.

excursiones de la Asociación Cristiana de Jóvenes (YMCA) con fiestas deportivas, donde los atletas reconocidos ejecutaron labores entre los reclusos. Por las revistas sabemos que en el año 1922 el director de la colonia era Manuel H. Higueras y que en 1931 el director fue el Dr. Alvariño. Han quedado registradas algunas celebraciones de carácter religioso como la Fiesta de la Cruz y la celebración de la Pascua del Preso. También se realizaron "raids" de natación Frontón-La Punta. Entre algunos presos "célebres" aparecidos en las revistas tenemos a Gabriel Castillo recluido por el asesinato en 1914 del sacerdote Sotil, antiguo capellán de la escuadra durante la guerra con Chile y a los espías chilenos Otto Khol y César Mispireta.

Asimismo, en la isla también hubo concesiones para canteras, como lo explicamos cuando nos referimos al tema en San Lorenzo. Los presos se encargaban de fabricar los adoquines de piedra para la pavimentación de las calles de Lima, trabajando en las canteras de la isla. Tarea pendiente del PAISL-MGP será establecer la cronología de las concesiones pedidas para canteras y su relación temporal con la colonia penal.

Cabinzas

Islotes que están detrás de San Lorenzo, hacia el lado de afuera. En las cartas inglesas se les indica como islas Wells. Otros nombres con los que se les conoce son Palomos o la Isleta, este último



Extracción de piedras en la isla El Frontón (1918). Archivo Currarino

asignado por los pescadores. Hacia el lado de afuera de Cabinzas están los pequeños islotes La Viuda y Arquillo.

El diccionario geográfico de Stiglich (1922) considera que de Cabinzas se extrajo gran cantidad de guano.

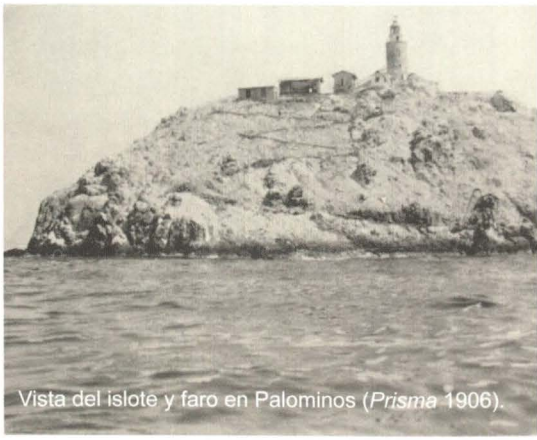
Palominos: el Faro

Los islotes Palominos son un grupo de cuatro y se encuentran a casi 2,5 km al sur de la isla San Lorenzo, hacia el lado de afuera. En los alrededores de Palominos, al noreste del islote mayor, está la roca ahogada Iquitos, llamada antes El Volatín, lo que hace de esta zona un lugar peligroso para las naves con un calaje mayor a los 16 pies de agua.

En el islote mayor se encuentra un faro de tercer orden establecido desde el mes de julio de 1897. Este faro reemplazó al faro de Terry, ubicado en la cima del Cabezo de la isla de San Lorenzo. Por su antigüedad y valor histórico, el faro de Palominos debería ser declarado patrimonio cultural de la nación.

Prisma, en su edición de abril del año 1906, publicó la historia de heroísmo de José Salvador Ureta (20 años), guardián a cargo del faro de Palominos, quien tuvo que nadar durante cuatro horas desde el islote al Callao, para traer una embarcación y rescatar a su amigo de apellido Sormani, quien sufrió una fuerte afección respiratoria, logrando evacuarlo y salvarle la vida.

En Palominos se aprecian terrazas guaneras, similares a las existentes en San Lorenzo y demás islas del Callao. Hoy en día, en Palominos habita la mayor colonia de lobos marinos en el departamento de Lima, visitada por gran cantidad de turistas extranjeros y nacionales.



Vista del islote y faro en Palominos (*Prisma* 1906).

La Horadada: terremoto en 1898

Es un conjunto de rocas o peñas ubicadas a poco menos de cuatro kilómetros al este de la llamada Cabecera del Frontón. Las rocas constituyen una buena referencia para la navegación, en especial cuando se está viniendo del sur en dirección al Callao.

Se trató de un islote horadado cuyo hueco miraba a la playa de la Magdalena del Mar, aproximadamente a una distancia

de 5,5 km del litoral. A raíz de un fuerte movimiento sísmico ocurrido el 20 de setiembre de 1898, se desplomó la especie de puente que formaba la bóveda del agujero, convirtiendo el islote en dos peñas. Este hecho hace recordar lo que ocurrió en la formación rocosa originada por la erosión del mar y el viento conocida como La Catedral, en la Reserva Nacional de Paracas, durante el fuerte sismo ocurrido el 15 de agosto de 2007, a consecuencia del cual se desplomó, originando un cambio rápido y radical del paisaje.

Stiglich refiere en su diccionario geográfico, que en estas peñas durante cierta época del año, los pescadores del Callao extraían el guano depositado en éstas, mediante andariveles y de contrabando.

BIBLIOGRAFÍA

- Revistas *Perú Ilustrado* (1890-1891), *Prisma* (1906), *Actualidades* (1907), *Ilustración Peruana* (1911-1912), *Variedades* (1908-1932) y *Mundial* (1920-1930). Consultadas en el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Cuadernos Copiadores del Apostadero naval y depósitos de explosivos (1913-1923). Archivo Histórico de la Marina.
- Alayza y Paz Soldán, Luis, *Las misteriosas islas del Perú,* Lima, 1951.
- Arrús M., Darío, *El Callao en la época del coloniaje, antes y después de la catástrofe de 1746,* Callao, 1904.
- Basadre, Jorge, *Historia de la República del Perú, El Comercio*, 2005.
- Flórez Nohesell, Miguel, *Los Puertos de Perú. Historia Marítima del Perú*, Serie Monografías, Tomo I, Lima, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, 1986.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, *Caleta Panteón. Un caso de arqueología histórica en la isla San Lorenzo.* Informe final al Instituto Nacional de Cultura de la primera temporada de excavaciones, Lima, 2003.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, *Cementerios en la isla San Lorenzo.* Informe final al Instituto Nacional de Cultura de la segunda temporada de excavaciones, Lima, 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, "Proyecto Arqueológico San Lorenzo 2003-2004", *Revista de Marina*, año 97, N° 2, 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, Evidencias de la inmigración china en la isla San Lorenzo, *Revista de Marina*, año 97, N° 3. 2004.
- Hudtwalcker Morán, José y José Pinilla Blenke, "Puerto y cementerio Ichma en el Complejo Histórico Arqueológico de Caleta de La Cruz, isla San Lorenzo", *Revista de Marina*, año 98, N° 2, 2005.
- Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto del Callao*, La Haya, 1914.
- Lissón, Carlos I, *Contribución a la geología de Lima y sus alrededores*, Lima, 1907.
- Melo, Rosendo, *Juicios críticos del Derrotero de la costa del Perú,* 3ª edición corregida y aumentada, 1913.
- Stiglich, Germán, *Diccionario geográfico del Perú,* segunda y última parte, Lima, 1922.

Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, su aplicación a través de la jurisprudencia y su impacto en la conducción de las hostilidades

Capitán de Fragata CJ*
Víctor Jesús Gonzáles Jáuregui

Introducción

A inicios del mes de marzo del año 2008, en la ciudad de Bogotá se realizó, organizado por la Delegación del Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) en Colombia, el lanzamiento de la versión en español del Estudio sobre el Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario, en adelante el *Estudio*, evento al cual asistieron diversos académicos y oficiales de las Fuerzas Armadas de diversos países de la sub región.

El citado Estudio fue publicado inicialmente en el año 2005, tras casi diez años de una investigación realizada por el CICR a petición de la Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, habiendo sido lanzado en distintas ciudades y difundido en idiomas diferentes al español. Desde entonces ha sido materia de consulta en aspectos referidos a la aplicación de las normas consuetudinarias que forman parte del Derecho Internacional Humanitario. La principal coincidencia que se pudo advertir de las participaciones realizadas durante el evento, estuvo referida a explicar que la importancia de realizar el *Estudio* era para superar *dos grandes problemas* que actualmente se presentan para la aplicación del Derecho Internacional Humanitario Convencional, *en primer lugar* porque los tratados sólo se aplican a los Estados que los han ratificado y *en segundo lugar* porque el Derecho Internacional Humanitario convencional no regula con suficiente detalle gran parte de los conflictos armados que se presentan en la actualidad, es decir, los conflictos armados no internacionales o internos, actuaciones bélicas donde a pesar de la existencia del artículo 3º Común a los

* Actualmente desempeña el cargo de Fiscal de la Sala de Guerra del Consejo Supremo de Justicia Militar Policial.

Cuatro Convenios de Ginebra de 1949 y del Protocolo Adicional II de 1977, estas normas convencionales han servido con poca eficacia para evitar el sufrimiento innecesario de las personas protegidas y tampoco han sido útiles, en gran medida, para limitar los métodos y medios de hacer la guerra. Este hecho fue ratificado por el invitado principal y coautor del *Estudio* Jean-Marie Henckaerts, asesor jurídico de la División Jurídica del CICR.

Ante la situación detallada las finalidades del *Estudio* estuvieron dedicadas a determinar *dos temas exclusivos; primero*, qué normas del Derecho Internacional Humanitario forman parte del Derecho Internacional Humanitario consuetudinario y en consecuencia son aplicables a todas las partes en un conflicto, hayan o no ratificado los tratados que contienen esas normas y, *en segundo lugar* determinar si el Derecho Internacional Humanitario consuetudinario regula los conflictos armados no internacionales de manera más detallada que el Derecho Internacional Humanitario convencional; estos objetivos, a criterio de quien escribe este artículo, fueron alcanzados plenamente, sin que ello signifique en modo alguno que el trabajo se haya concluido.

Pero antes de continuar, considero necesario explicar que el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia[1], define el derecho consuetudinario como "*una práctica generalmente aceptada como derecho*", y se acepta en general que para la existencia de una norma de derecho internacional consuetudinario se requiere la presencia de dos elementos, a saber, la práctica efectiva por parte de los Estados o elemento material (*usus*) y la creencia de que esta práctica se exige, se prohíbe o se permite, según la índole de la norma, como derecho (*opinio juris sive necessitatis*), es decir el elemento espiritual de la misma.

Fueron reconocidas luego de este exhaustivo proceso, Ciento Sesenta y Una (161) normas consuetudinarias de Derecho Internacional Humanitario, las mismas que son de suma importancia, ya que existe una diferencia fundamental en la aplicación de la norma de Derecho Internacional Humanitario según su origen, *las convencionales* por su naturaleza no auto ejecutiva, tienen primero que ser incorporadas como parte de la legislación interna de cada Estado, en cambio, respecto a *las consuetudinarias* cabría la posibilidad de ser aplicadas directamente en forma complementaria por los magistrados jurisdiccionales en la expedición de sentencias; si bien en las Fuerzas Armadas del Perú las normas convencionales son materia de estudio y forman parte de los diversos currículos de los centros de instrucción, es necesario que se reciba instrucción y entrenamiento sobre las normas consuetudinarias, evitando de ese modo incurrir en violaciones a las

1 Henckaerts Jean – Marie, "Estudio sobre el derecho internacional humanitario consuetudinario: una contribución a la comprensión y al respeto del derecho de los conflictos armados", en *International* Review of *the Red Cross*, volumen 87, número 857, Bogotá D.C., ed. Martinez marzo de 2005, p. 7

prohibiciones prescritas por el Derecho Internacional Humanitario, más aún si tenemos en cuenta que diversas normas originadas en la costumbre se encuentran también tipificadas en el artículo 8° del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional como crímenes de guerra.

El Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario y la conducción de las hostilidades - ataques indiscriminados

En relación a las normas consuetudinarias N° 11, N° 12 y N° 13 del Estudio, que regulan el Principio de Distinción, y específicamente la realización de ataques indiscriminados por parte de quienes participan en un conflicto, se ha determinado que la práctica de los Estados las establece como normas de Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario aplicable tanto en los conflictos armados internacionales como a los no internacionales, sustentando por separado cada una de ellas.

Norma 11°

"Quedan prohibidos los ataques indiscriminados"

Para el Conflicto Armado Internacional se demuestra su prohibición a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual, ello las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los Estados.
- El párrafo 4 artículo 51° del PAI
- La prohibición se encuentra incluida en muchos manuales militares.
- Existe múltiple legislación interna que la tipifica como delito.
- Las declaraciones oficiales y la práctica refrendan esta prohibición.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se prueba su existencia a través de lo siguiente:

- No esta incluida en el PAII, pero se puede deducir del Párrafo 2 del art. 13°
- Si ha sido ha incluida la prohibición en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales. (1996)
- Los Manuales militares las prohíben.
- Existe abundante legislación que la sanciona penalmente.
- Se han presentado alegatos ante la Corte Internacional de Justicia a través de los cuales se rechaza esta actitud y las Naciones Unidas la condenan.
- No existe práctica oficial estatal, más bien ha sido condenada.
- La Jurisprudencia del TIPY la reafirma.
- La Cruz Roja (Conferencia Internacional XXV) la deplora y recuerda que es un deber no perpetrarlos, igualmente el CICR ha recordado a las partes en conflicto no perpetrarlos.

Norma 12°

"Son indiscriminados los ataques:

a) que no están dirigidos contra un objetivo militar concreto;

b) en los que se emplean métodos o medios de combate que no pueden

dirigirse contra un objetivo militar concreto; o

c) *en los que se emplean métodos o medios de combate cuyos efectos no sea posible limitar como exige el derecho internacional humanitario; y que, en consecuencia puedan alcanzar indistintamente, en cualquiera de tales casos, tanto a objetivos militares como a personas civiles o bienes de carácter civil"*

Para el Conflicto Armado Internacional se demuestra que están prohibidos a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los estados.
- Párrafo 4 artículo 51° del PAI
- Su prohibición esta incluida en muchos manuales militares.
- Existe múltiple legislación interna que los tipifica como delito.
- Hay declaraciones oficiales y la práctica refrenda esta prohibición.
- La práctica de Estados que no son parte del PAI.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se reafirma su prohibición a través de:

- Su deducción del párrafo 2° del artículo 13° en el PAII, si bien no está incluida una definición en el citado Protocolo.
- Se ha incluido en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales (1996), con excepción del apartado c)
- Los manuales militares las contienen total o parcialmente.
- Hay jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia y del TIPY que prueba que la definición de ataque indiscriminado es consuetudinaria.
- La Corte Internacional de Justicia en la Opinión Consultiva sobre armas nucleares prohíbe el uso de armas que no distingan.
- No se ha propuesto otra definición y no existe práctica oficial contraria.
- La Cruz Roja (Conferencia Internacional XXIV) instó a no utilizar medios ni métodos que no puedan ser dirigidos contra objetivos militares y cuyos efectos no puedan limitarse y el CICR ha recordado a las partes no perpetrar estos ataques.

Norma 13°

"Quedan prohibidos los ataques por bombardeo, cualesquiera que sean los métodos o medios utilizados, que traten como un objetivo militar único varios objetivos militares precisos y claramente separados, situados en una ciudad, un pueblo, una aldea u otra zona en la que haya una concentración análoga de personas civiles o bienes de carácter civil".

En un Conflicto Armado Internacional está demostrada su prohibición a través de:

- La presencia del elemento material y espiritual las hace parte del Derecho Internacional consuetudinario y por lo tanto aplicable a los estados
- Están prohibidos en el párrafo 5 artículo 51° del PAI

- Su prohibición esta incluida en muchos manuales militares.
- Las declaraciones oficiales y la práctica refrendan esta prohibición.
- La práctica de Estados que no son parte del PAI.

En caso de Conflicto Armado No Internacional se demuestra la prohibición con:

- Su deducción del párrafo 2º del articulo 13º, aunque no esté incluida expresamente la prohibición en el PAII.
- Se ha incluido en el PII enmendado de la Convención sobre ciertas armas convencionales.(1996).
- Los manuales militares contienen prohibición de "bombardeos en zona"
- No existe práctica oficial contraria.
- La norma es consuetudinaria en los Conflictos Armados No Internacionales: los bombardeos de zona constituyen ataque indiscriminado y estos están prohibidos en los Conflictos Armados No Internacionales, por tanto cabe deducir que los bombardeos de zona están prohibidos en los Conflictos Armados No Internacionales.

Aplicación efectiva de las normas reconocidas como parte del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario

Para que las normas analizadas sean de aplicación efectiva por parte de los Estados es necesario que esbocemos algunas respuestas para preguntas que nos parecen de carácter obligatorio, entre ellas se deberá determinar: ¿Qué organismo estatal va a aplicar la sanción de las violaciones y transgresiones de estas normas? ¿Qué mecanismos se podrán utilizar para hacer efectiva la sanción? ¿Las Constituciones de América Latina permiten, de algún modo, la aplicación de sanciones a las violaciones de estas normas? ¿Cómo concretar jurídicamente el impacto del derecho consuetudinario en la conducción de las hostilidades?

América Latina: Constituciones y fuentes consuetudinarias del Derecho Internacional

La profesora Elizabeth Salmón[2], señala que ha detectado en América Latina cuatro tendencias constitucionales en relación con la fuente consuetudinaria del Derecho internacional, en decir cómo se reciben las normas de Derecho Internacional Humanitario consuetudinario, la primera trata de las constituciones que guardan silencio, la segunda son las constituciones que reconocen o declaran la obligatoriedad del Derecho Internacional general, la tercera son las constituciones que adoptan automáticamente el Derecho Internacional general pero sólo una vez que ha sido aceptado y aprobado como tal por el Estado; y la cuarta tendencia son las que se refieren a normas específicas de Derecho Internacional Consuetudinario.

En el Perú la Constitución Política de

2 Salmón Gárate, Elizabeth, Encuentros y desencuentros. *El Perú y el Derecho Internacional Humanitario*, Lima, Spectrum, 2001, p. 30.

1993 es de las que guardan silencio frente a la costumbre internacional, sin embargo no debe interpretarse como un rechazo u hostilidad al Derecho internacional general; eso lo apreciaremos más adelante cuando hagamos el comentario sobre la sentencia recaída en el caso Lucanamarca; debiendo ratificarse que las normas consuetudinarias se encuentran en el mismo plano que las convencionales, salvo disposición contraria, el reconocimiento cabal de este principio significaría un gran avance para logar una aplicación efectiva de las normas consuetudinarias de Derecho Internacional Humanitario.

Jurisprudencia con fuentes consuetudinarias y convencionales

En la línea del comentario en nuestro país la Sala Penal Nacional, que juzga casos de delitos de terrorismo, con fecha 13 de octubre del año 2006, ha expedido una aleccionadora sentencia en el caso Lucanamarca, mediante la cual condenó al líder del movimiento subversivo Sendero Luminoso, Abimael Guzmán Reynoso y a otros 22 miembros de la cúpula senderista.

La citada sentencia no sólo reconoció que en el Perú se había dado un Conflicto Armado No Internacional, situación que había sido determinada anteriormente en su informe por la *Comisión de la Verdad y Reconciliación*, pero sin carácter legal ni vinculante, sino que además reafirmó que el derecho aplicable al conflicto peruano estaba constituido por una norma imperativa o de *uis cogens* como es el artículo 3 común a los Convenios de Ginebra y que por otro lado también resultaban aplicables algunas disposiciones (del Protocolo Adicional II) que han alcanzado el carácter de normas consuetudinarias o reflejan principios de alcance universal, que deben aplicarse a cualquier situación de conflicto armado más allá de su característica jurídica[3].

Lo más rescatable es que afirma la aplicabilidad de normas consuetudinarias internacionales; es decir, normas que resultan de la práctica estatal y no de tratados que adquieren, por esta vía, carácter obligatorio incluso para aquellos que no sean parte de ellos[4], esto significa un avance importantísimo que a mi criterio reafirma la importancia que tienen los órganos jurisdiccionales para hacer efectivas las normas consuetudinarias que son parte del Estudio.

La Sala Penal Nacional al igual que la Comisión de la Verdad y Reconciliación formuló que no era aplicable el Protocolo Adicional II, porque a su criterio no se daba la existencia de un mando responsable en Sendero Luminoso capaz de hacer cumplir el Derecho Internacional Humanitario, sin embargo no excluyó la aplicación de algunas normas del Protocolo Adicional II, no por su origen

3 Sentencia Abimael Guzmán Reynoso y otros. Sala Penal Nacional, expediente acumulado 560-03. Fundamento 8vo.

4 Salmón Gárate, Elizabeth, "La Sala Penal Nacional y la calificación del conflicto armado interno. Una innovadora aproximación al Derecho Internacional Humanitario", en *Revista del IDEHPUCP*. Memoria Nª1, Lima, Gráfica Delvi SRL, 2007, p. 62

convencional que las hacía imperativas, sino que esas normas habían alcanzado el estatus de normas consuetudinarias, siendo por tanto capaces de ser aplicadas a conflictos, aunque estos no cumpliesen formalmente con los requisitos señalados en el Protocolo Adicional II.

La sentencia se encuentra en etapa de ejecución y no ha sido cuestionada desde el punto de vista constitucional a pesar que cómo señaláramos anteriormente, la Constitución peruana guarda silencio respecto a la recepción de normas de carácter consuetudinario, entonces, es posible la aplicación a través de la vía jurisdiccional de estas normas.

Vacíos del Derecho Internacional Humanitario en relación a los Conflictos Armados No Internacionales

Justamente las falencias del Derecho Internacional Humanitario convencional expresadas en su falta de rigurosidad para el tratamiento de los Conflictos Armados internos, mencionadas en la parte introductoria de este artículo, fue lo que quizás impulsó al Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el caso *Isayeva, Yusupova y Bazayeva versus Rusia,* a resolver un tema de conducción de hostilidades en el marco del enfrentamiento ruso – checheno bajo la óptica de los Derechos Humanos, dejando de lado el principio establecido por la Corte Internacional de Justicia respecto a la relación de lex especialis entre el derecho internacional de los Derechos Humanos y el Derecho Internacional Humanitario[5].

¿Que decidió al Tribunal Europeo a no hacer referencia del Derecho de la Guerra? ¿Es que este ha perdido el atractivo de la especificidad que sí tiene respecto a los Conflictos Armados Internacionales? Bueno, pienso que la difusión y aplicación del *Estudio* en lanzamiento servirá para superar estos vacíos que se presentan en los Conflictos Armados internos. Hasta hace poco la especialista Elizabeth Salmón se preguntaba qué normas del Protocolo Adicional II han alcanzado el estatus de normas consuetudinarias. Ahora ya tenemos la respuesta: a través del *Estudio* se han determinado cuáles son esas normas de Derecho Internacional Humanitario que tienen origen consuetudinario, razón por la cual los Estados se encuentran obligados a respetarlas.

Conclusiones

Las Fuerzas Armadas en el específico ámbito latinoamericano tienen claro que frente a las ventajas militares que pudieran obtener de los enfrentamientos armados, prima el respeto de las normas N° 11, N° 12 y N° 13 sobre ataques indiscriminados, sin interesar la calificación jurídica del conflicto como internacional o no internacional, y si esta situación, la de conflicto, haya sido reconocida o no por el Estado involucrado.

---

5 Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion. I.C.J. Reports, 1996,p. 226 en Salmón Gárate Elizabeth. ob. cit., p. 66.

La aplicación de las normas consuetudinarias provenientes del Estudio servirá para terminar con la poca especificidad del Derecho Internacional Humanitario respecto a los casos de Conflictos Armados Internos, evitando que se siga quebrantando el principio de lex especialis derogat lex generali, con la aplicación de normas de los derechos humanos en desmedro del Derecho Internacional Humanitario.

Los magistrados de los órganos jurisdiccionales en los ámbitos nacional e internacional, al emitir sus sentencias, tienen un papel vital para lograr la eficacia en la aplicación de las normas del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario.

Los Estados y los organismos internacionales, en ocasiones y sin ser conscientes de ello, a través de la práctica estatal y la *opinio juris*, van impulsando el desarrollo del Derecho Internacional Humanitario Consuetudinario.

La Fuerza de Submarinos de la Armada Argentina en la crisis de 1978

Ricardo Burzaco (*)

El 8 de febrero de1978 los cuatro submarinos de la Armada Argntina -ARA Sante Fe *(S-21); ARA* Santiago del Estero *(S-22); ARA* San Luis *(S-32) y ARA* Salta *(S-31), zarparon de la Base Naval Puerto Belgrano con rumbo sur, tal vez irían a la guerra.*

Ya en aguas abiertas los comandantes de cada una de las naves abrieron los sobres secretos con la impartición de órdenes de operaciones. Las mismas incluían una zona de patrulla para cada submarino y la orden más incómoda que puede recibir un comandante de submarino: "No disparar sus armas si no es atacado previamente".

Esta orden es ambigua. Como primera medida un submarino convencional opera al acecho y su éxito reside en atacar antes de ser descubierto. Además, queda a criterio del comandante qué significa ser atacado. Bien podría ser cuando una nave enemiga emite su sonar, con lo cual desde el submarino, si bien se percibe la onda sónica, ningún comandante puede saber si realmente ha sido detectado y será atacado. Otra posibilidad es esperar a que le sean lanzadas armas antisubmarinas por parte del oponente, sin embargo para cualquier submarino, ello es casi suicida.

Los viejos Guppy al Pacífico

El submarino *Santa Fe* recibió como orden patrullar la Bahía Cook, al noroeste de Cabo de Hornos. Esta profunda bahía, además de ser el principal acceso occidental del Canal Beagle, permite en sus canales adyacentes disponer en forma discreta las naves y a su vez concentrar a la flota chilena para una rápida salida hacia las aguas abiertas del extremo sur

* Director de la revista argentina *Defensa y Seguridad* - DEYSEG (www.deyseg.com.ar)

del continente. El *Santiago de Estero* por su parte fue destacado a una zona al sudeste de Bahía Cook en aguas intermedias al Cabo de Hornos y al Falso Cabo de Hornos

El *Santa Fe*, al igual que el *Santiago del Estero* estaba armado con unos pocos –no más de seis- torpedos Mk-14 de corrida recta diseñados en 1931. El funcionamiento de estos viejos torpedos era con motores de combustión y por lo tanto dejaban en su corrida una nítida y delatora estela. No se los tenía como arma confiable. El armamento se completaba con torpedos buscadores Mk-37 antisubmarinos, con cierta capacidad antisuperficie que tampoco eran del agrado de los submarinistas.

Ambos submarinos pertenecían a la clase Guppy. Esta clase fue desarrollada por la US Navy modificando sumergibles "Flota" de la Segunda Guerra Mundial, que los convirtieron en submarinos con el agregado del snorkel, mejoras hidrodinámicas y la incorporación de un generoso domo sonar debajo de la proa. Los Guppy, de los que hubo varias versiones, fueron la punta de lanza submarina de la armada de los EE.UU. durante la primera etapa de la Guerra Fría mientras sus astilleros construían los modernos submarinos nucleares. Cuando la Armada Argentina los incorporó en 1971, estas naves mostraban sin vergüenza las huellas de más de 25 años de prolongadas campañas a través del Atlántico y Pacífico norte. Los Guppy prestaron servicio en muchas armadas occidentales, una vez que la US Navy los pasaba a situación de reserva

Extraña decisión

Para aquel verano "caliente" de 1978, la Armada Argentina contaba con dos modernísimos submarinos de la clase 209 –incorporados en 1974- armados con torpedos filoguiados SST-4 que se completaban con los MK-37. Sin embargo, el Comandante de la Fuerza de Submarinos despachó a las zonas de mayor peligro a los viejos Guppy.

El porqué de esta decisión hoy es muy difícil de explicar. Si bien los Guppy tenían aún valor militar residual por su vejez, sus tripulaciones casi triplicaban a la de los 209 (88 contra 36). Así que imaginar el análisis de los altos comandos de la época resulta sumamente complicado.

Cierto es que cuando los submarinos 209 llegaron a Mar del Plata recién incorporados, se produjo una absurda fractura entre oficiales y tripulaciones submarinistas. El *Salta* y el *San Luís* solo podían ser abordados por su propia tripulación, prohibiéndose la visita a los mismos de cualquier otro oficial que no tuviera la "especialidad 209", tal era su misterio y su secreto. Cuando los oficiales se graduaban como submarinistas su suerte se sellaba de acuerdo al destino que les tocaba. Si este era uno de los 209, se ingresaba a una especie de élite naval de submarinistas de moderna concepción; si en cambio el destino era a uno de los Guppy eran mirados con desdén por sus pares de los revolucionarios submarinos alemanes.

Además los Guppy variaban con el tiempo su jerarquía como comando, algunos años fueron Comando de tercera

(Capitán de Corbeta) y unos pocos de Comando de segunda (Capitán de Fragata). No sería extraño que estos prejuicios pudieran haber tenido incidencia en aquella decisión estratégica.

A diferencia de lo que ocurriría en 1982 que el submarino *San Luís* zarpó a la batalla con una tripulación recién incorporada y apenas una corta navegación como "equipo", en 1978 las tripulaciones tenían unos 100 días de navegación y esa experiencia se tradujo en un eficaz desempeño. En realidad, el rechazo del gobierno de facto argentino al laudo arbitral de la corona británica en mayo de 1977, abría una cierta posibilidad de solucionar la vieja disputa por la vía de la armas. Por ello, a diferencia con el conflicto por las Islas Malvinas, las fuerzas armadas y, en este caso, ambas marinas de guerra, tuvieron tiempo de adiestrarse por más de un año.

Antes de continuar, es importante que el lector recuerde que la actividad de un submarino convencional es exasperadamente lenta a ojos de quien no es submarinista. Los sonidos de naves que se detectan por el sonar pasivo, pueden provenir de decenas de kilómetros de distancia o a varias horas de navegación. A su vez el submarino en patrulla se desplaza a 5 ó 6 nudos de velocidad (unos 10 km/h). Es lenta la posibilidad de clasificar un blanco; es lenta la posibilidad de interceptarlo y solo la pericia, arrojo e intuición del Comandante puede ubicarlo en una situación favorable para atacar y tener posibilidades de poner a su nave y tripulación a salvo una vez consumado un ataque. Si a ello agregamos que con torpedos de corrida recta como los Mk-14 la distancia de lanzamiento no debería superar los 2000 metros para esperar algún impacto, se puede observar que se trata de una guerra muy distinta a las que se libran con otros sistemas de armas. Por ello, lo que se detalla a continuación son infinitas horas del juego del "gato y el ratón", donde la adrenalina de cada uno de los tripulantes, se fue derramando en forma permanente y no cedió hasta el regreso a aguas propias una vez enfriada la posibilidad del conflicto armado.

Entre 1957 y 1961 las armadas de Argentina, Brasil y Chile, al igual que muchas Armadas del mundo, recibieron, en préstamo y arriendo de la US Navy, sumergibles de la Clase Balao, todos veteranos de la Segunda Guerra Mundial. La cesión de estos sumergibles se hacia a través del MAP (Military Aid Program) y era por cinco años renovables, teniendo por objeto mantener tripulaciones aliadas entrenadas de modo tal que en caso de necesidad, pudieran intervenir conformando una Fuerza Multinacional contra el bloque soviético.

Entre 1971 y 1973 los Balao fueron reemplazados por los Guppy (Greather Underwather Propulsion Program), una versión muy modernizada de los Balao, llevadas a cabo en EE.UU., básicamente entre1948 y 1954 y de los que Brasil y Argentina recibieron varios, mientras que la Armada de Chile se quedó con sus viejos *Thompson* y *Simpson* con solo modificaciones en su vela para mejorar la hidrodinamia en inmersión. (Vale aclarar que para 1978 la ARCh ya contaba con dos submarinos modernos

de la Clase Oberón británica). Si bien los sumergibles debían emerger totalmente para cargar su batería, esta maniobra solo se debía realizar de noche por cuestiones de discreción. Esta situación se debía al hecho de que los Clase Balao no habían recibido el Snorkel.

La campaña de los Guppy

A 30 años de aquella peligrosa campaña, las anécdotas superan a los relatos operativos, sin embargo se pueden ejemplificar algunos detalles para ilustrar:

Las turbulentas aguas del Cabo de Hornos dificultaban tremendamente la recarga de baterías mediante el empleo nocturno del snorkel. En efecto, este artefacto que asoma algo más de un metro sobre la superficie, admite el ingreso de aire fresco del exterior y con él, además de ventilar el interior de la nave permite la puesta en funcionamiento de los motores diesel que recargan las baterías. El snorkel posee una válvula que se cierra automáticamente si una ola lo supera, de manera de evitar el ingreso de agua dentro de la nave. Si ello ocurre, se produce en el interior del submarino una enorme presión negativa debido a la voracidad de los motores diesel –que se detienen- con un muy desagradable efecto sobre los oídos de la tripulación. Por ello, las baterías se recargaban a veces en forma muy limitada y la renovación de la atmósfera interior era muy pobre. Con seguridad la TIS (tasa de indiscreción en superficie) debe haber sido forzosamente baja.

Cada vez que se detectaba un rumor hidrofónico en las proximidades, más allá de la clasificación del oído de los sonaristas, el comandante ordenaba pasar a profundidad de periscopio a fin de investigar a la nave de superficie detectada. No obstante, esta maniobra podía complicarse mucho ya que el fuerte oleaje podía hacer aflorar al submarino sobre la superficie y por ende dificultar el paso a plano profundo con el riesgo de ser detectado.

En los prolongados tiempos donde se ordenaba "silencio de combate", los tripulantes que no cubrían roles debían acostarse para disminuir el consumo de oxígeno. Además se apagaban los sistemas de aire acondicionado con la finalidad de ahorrar la preciosa electricidad acumulada en la batería y a los pocos minutos el interior del frío casco resistente comenzaba a gotear en forma persistente por efecto de la condensación de la actividad biológica y de la temperatura emanada por los equipos en funcionamiento. El interior de la nave solo se iluminaba por unas pocas y tenues luces rojas de bajo consumo. El agua potable se racionó a menos de un litro por día por tripulante y las posibilidades de baño se limitaban, cuando se podía, a hacerlo con agua salada. Las barbas comenzaban a crecer.

Las furiosas corrientes, producidas por el encuentro de ambos océanos en el Drake, a veces hacían rolar a los submarinos a 50 metros de profundidad tal como si estuvieran en superficie hasta unos 30º. En cierta oportunidad el comandante del *Santiago del Estero* ordenó subir a plano de periscopio para "dar un vistazo" y con una mezcla de desesperación y sorpresa

observó una inesperada montaña a escasa distancia de su nave. En otro momento se encontraron a 10 millas náuticas de la isla Diego Ramírez, muy al Sur de donde calculaban estar. Ciertamente, si se pudiera observar hoy esa carta de navegación, se encontrarían en ella curiosos "saltos".

El primitivo sistema de posicionamiento satelital, denominado Magnavox, era útil únicamente si coincidía el paso del satélite cuando el submarino asomaba su antena. Por otra parte no se contaban con computadoras que graban las "firmas" de naves, esto es los rumores emitidos de las hélices, que a modo de huella digital es única de cada barco. Solo se contaba con la pericia y buena memoria de los sonaristas.

Un tripulante del submarino *Santa Fe* enfermó de apendicitis durante la campaña. La enfermedad fue agravándose con el correr de los días y no había posibilidad alguna de evacuar al paciente. Su estado de salud llegó al tal punto que el enfermero de la nave pidió autorización para operarlo de urgencia. El Comandante no autorizó la intervención quirúrgica. Sin embargo, la medicación administrada hizo efecto y el tripulante mejoró lo suficiente como para llegar en aceptable estado de salud al fin de la campaña.

Al borde de la guerra

Sin poder precisar las fechas ambos Guppys estuvieron muy cerca de comenzar la guerra, al interpretar, afortunadamente, sus órdenes en buen criterio. Avanzado el mes de diciembre el submarino *Santa Fe* patrullaba la boca de Bahía Cook navegando a 50 metros de profundidad. Los sonaristas advirtieron ruidos de hélices de naves de guerra en aproximación. El Comandante del S-21 tocó alarma de combate, la tripulación ocupó sus puestos y se alistaron todos los tubos lanzatorpedos. Los rumores de los blancos se fueron sumando hasta convertirse en "una flota". La escuadra chilena se abría a aguas abiertas del Pacífico sur pasando justo por arriba del "S-21".

Tres, cuatro, seis..., 13 fueron las naves contabilizadas por los sonaristas. Algunas de hélices "pesadas", crucero por ejemplo, y la mayoría de hélices "livianas" como destructores.

Sin embargo, la flota chilena navegaba "sin emitir", esto es sin actividad de los sonares activos de los buques de escolta. La decisión de un Comandante de Escuadra de navegar sin emitir puede tener varios razonamientos, como por ejemplo no estar buscando ningún blanco submarino; que prefiera ser más discreto, ya que las emisiones de sonar se propagan a gran distancia y son detectadas por los equipos de contramedidas de los submarinos, advirtiendo su rumbo o derrota, etc.

No es difícil imaginar los momentos de gran tensión vividos por la tripulación del *Santa Fe*. Prácticamente suspendidos en silencio a decenas de metros bajo el Pacífico, esperando la actitud del contrincante, con las armas listas para ser lanzadas si llegado el caso alcanzaran una posición táctica adecuada para atacar.

No obstante, la flota chilena se internó en aguas abiertas alejándose del "S-21". De acuerdo a sus órdenes, el Comandante

no consideró actitud hostil la de la Escuadra, máxime en momentos que no había declaración de guerra formal. El *Santa Fe* navegó en alejamiento hasta un lugar apropiado, buscó profundidad de periscopio y asomando su antena de comunicaciones, rompió su silencio de radio para trasmitir a sus superiores la actividad, el número de barcos y el rumbo de los mismos al momento de haberlos detectado.

En esta campaña por primara vez en la historia de la Fuerza se utilizaron "claves especiales" para submarinos y se embarcaron en las cuatro unidades –con apenas preparación y adiestramiento de los operadores– sendos equipos criptográficos de última generación. Este nuevo conjunto de criptosistemas fue la base de la implementación –también por primera vez– del novedoso sistema de comunicaciones de submarinos. Este sistema con los necesarios cambios tecnológicos se mantiene aún en vigor dado la performance alcanzada en esa campaña y las sucesivas muestras de su eficiencia en los años futuros.

Días después recibió la orden de destacarse a Isla de los Estados con la finalidad de encontrarse con su buque madre, el buque pesquero *Arancena* (se trataba de un barco factoría civil requisado al efecto), en las tranquilas aguas de alguna de las caletas de la isla de caprichosa geografía, al que le dejó un incómodo recuerdo al momento de su arribo. Amadrinado al pesquero se encontraba el submarino *San Luís*. La tripulación del *Santa Fe* pudo al fin distenderse, bañarse y reaprovisionar la nave de víveres y agua fresca. La Navidad y el Año Nuevo se festejarían aún en inmersión.

El *Santiago del Estero* y un peligroso encuentro

El Comandante del "S-22" recibió la orden de patrullar un sector comprendido entre el Cabo de Hornos y el Falso Cabo de Hornos. El tránsito por el Atlántico sirvió para realizar ejercicios y preparar la nave para una prolongada campaña en inmersión.

En proximidades de Isla de los Estados el *Santiago del Estero* pasó en inmersión y se dirigió a su zona de patrulla. Los días pasaron en silencio de combate, reconociendo por periscopio algunos contactos o intentando observar su propia posición, ya que las corrientes movían al submarino con rapidez.

En cierta oportunidad el sonarista detecta rumor de hélices livianas. El Comandante ordena pasar a plano de periscopio y observa a lo lejos a un submarino navegando a luz del día en superficie. El *Santiago de Estero* maniobró en aproximación mientras el Comandante tocaba "cubrir puestos de combate" y ordenaba el alistamiento de dos torpedos Mk-37. Con el contacto más cerca, el Comandante volvió a izar el periscopio y pudo reconocer a la nave como uno de los sumergibles tipo "Thompson" que empleaba la Armada de Chile. Mientras continuaba con su aproximación táctica, el Comandante del "S-22" sabía que si le lanzaba los torpedos ello era una lisa y llana declaración de guerra. No obstante, si el sumergible enemigo pasaba

rápidamente a inmersión, sería una clara señal que el "S-22" había sido detectado y su Comandante no hubiera tenido alternativa.

Cuando vuelve a sacar el periscopio con la finalidad de actualizar los datos de tiro, el Comandante del *Santiago del Estero* puede observar que el sumergible chileno tiene abiertas algunas tapas de la cubierta en el sector de las tuberías de inducción y que en esas condiciones era totalmente imposible que pudiera pasar a inmersión de inmediato. Era muy probable que se encontraran en superficie para solucionar algún tipo de avería.

Mientras ello ocurría el sonarista advierte un rumor hidrofónico de hélices livianas en aproximación, posiblemente para acercarse al viejo sumergible, ya que este navegaba con rumbo Sur. Tal vez al *Simpson* (luego se determinaría que se trataba de esta nave) se le haya tomado uno foto a través del periscopio para luego el "S-22" retirarse del lugar.

Poco después en la central de comunicaciones del *Santiago del Estero* se recibe la orden de dirigirse a la Isla de los Estados. La mediación del Vaticano en la mañana del 22 de diciembre de 1978, había puesto fin al peligro de una guerra inminente.

Los IKL 209

Con algo más de tres años de incorporados a la Armada Argentina, los 209 eran los submarinos convencionales más modernos del mundo. Estaban equipados con una computadora de control tiro VM8/24, para el lanzamiento y guiado de torpedos filoguiados que de acuerdo a la posición de los blancos, podría atacar a tres naves en forma simultánea. Su arma principal era el torpedo filoguiado SST-4 con unos 25 kilómetros de alcance. Contaban además con sonar activo, sonar pasivo, sonar interceptor DUUG, telémetro acústico pasivo DUUX, analizador espectral, analizador de energía electromagnética, detector de cavitación y dos periscopios. Sus líneas habían sido diseñadas para navegar en inmersión y podía alcanzar en esta condición una velocidad de 20 nudos por breves períodos. Sin embargo en superficie, la forma de su casco lo hace muy poco marinero. Aún conservando el espíritu submarinista de los alemanes, los 209 tienen una escasa habitabilidad. Solo el comandante posee un pequeño camarote propio y ni siquiera dispone de literas ni asientos para sus 36 tripulantes. Los dos submarinos 209 habían realizado en 1975 una exitosa campaña en inmersión de 50 días como prueba de aptitud de la nave.

Horas más tarde después de zarpar el 8 de diciembre, ambos 209, el *Salta* y el *San Luís* pasaron a inmersión una vez que la sonda indicó una profundidad de unos 60 metros y en esa condición navegaron hacia el Sur. El submarino *San Luís* había sufrido una seria avería en uno de sus motores diesel a pocos meses de su incorporación. La reparación requería el cambio o una reparación mayor del motor en cuestión, que hubiera hecho necesario el corte de su casco resistente y en la Argentina no estaba disponible aún la tecnología para el corte y soldado del acero aleado HY-80, metal especial

constitutivo de dicho casco. Con ello, el "S-32" tenía una merma del 25% de rendimiento al momento de recargar su batería.

Mientras el *San Luís* se encontraba en tránsito en al Atlántico hacia la zona de patrulla ordenada, otro de sus motores diesel sufre una avería. Sus tripulantes maquinistas ponen todo su empeño para repararlo, sin embargo, se necesitaban repuestos que no se poseían y trabajar en puerto. El Comandante informa a sus superiores del percance y recibe como respuesta un cambio de su área de patrulla a un lugar menos riesgoso ubicado en una zona próxima a la boca del Estrecho de Magallanes. La falta del 50% de la capacidad de recarga de la batería incrementaba al menos en un 100% la Tasa de Indiscreción para tal operación.

En esta condición, el "S-32" transcurrió sus días en patrulla hasta que el Comando de la Fuerza le ordena trasladarse a Isla de los Estados para encontrarse con el *Aracena*.

El *Salta* y una incógnita

Pocos días después de su zarpada, el *Salta* tuvo su primer sobresalto mientras recargaba su batería con el snorkel, al Este de Isla de los Estados, en tránsito hacia el área de patrulla asignada. En esa época del año y en esas latitudes, la penumbra domina largas horas del atardecer y amanecer, dejando un breve lapso entre ellas a la oscuridad de la noche. De pronto, el mástil del submarino fue localizado por un avión S-2 Tracker de la propia Armada perteneciente a la Escuadrilla Naval Antisubmarina, el cual de inmediato bajó su altitud y sembró sonoboyas en el área con la finalidad de localizarlo, mientras que el S-31, alertado por su antena de contramedidas, pasaba rápidamente a plano profundo.

Es interesante saber que los pilotos de la Escuadrilla Naval Antisubmarina sólo conocían las áreas de patrulla de los submarinos propios, no así su ruta o derrota de tránsito. Además tenían orden de atacar a cualquier submarino no identificado en aguas jurisdiccionales. Con estas aclaraciones podemos afirmar que el ágil 209 se ocultó rápidamente entre las capas batitérmicas y escapó a tiempo para no ser detectado y atacado con cargas antisubmarinas o un torpedo buscador lanzado por sus propios camaradas.

El *Salta* alcanzó su área de patrulla en la zona de Cabo de Hornos y a partir de allí comenzó su lenta navegación en inmersión dentro de su área de responsabilidad, con similares alternativas en cuanto a las corrientes submarinas y las dificultades para cargar la batería por el oleaje imperante en la zona. A ello se sumaba la actividad de un radar chileno en tierra cuya emisión era detectada por la antena de contramedidas. Si bien las olas incrementan la discreción de los mástiles escasamente asomados sobre la superficie, dentro del submarino la señal electromagnética detectada era toda una molestia.

Los días transcurrieron hasta la llegada del día "D" -1. El día "D" era la flecha clave del Operativo Soberanía en el cual, entre otras operaciones militares, una fuerza de tareas de la Infantería de Marina

Argentina procedería a desembarcar sobre las islas Lenox, Picton y Nueva por ser los puntos clave del conflicto del Beagle, lugares donde seguramente encontrarían atrincheradas a las tropas chilenas.

El *Salta* navegó expectante a esta situación. En una de las maniobras de carga de batería, momento en que además del snorkel el submarino aprovecha para izar las antenas de comunicaciones, de contramedidas y el periscopio, llega un extenso mensaje cifrado a la central de comunicaciones del submarino. El mismo, además de su extensión, no se había recibido muy claro debido, posiblemente, a una mala propagación a causa del clima y se tornaba dificultoso descifrarlo. Casi de forma simultánea, un oficial con sus ojos puestos en el periscopio, observa un submarino en superficie. Sobre la cubierta del mismo se alcanzan a divisar a dos tripulantes por delante de la vela, sin embargo no se distingue el característico domo sonar sobre la proa que caracteriza a los submarinos de la clase "Oberon".

Informado el Comandante, este ordena de inmediato "*¡Finalizar snorkel en emergencia! ¡Cubrir puestos de combate! ¡ Preparar tubos Mk-37!*". Mientras el submarino recarga su batería, el ruido ocasionado por los cuatro motores diesel funcionando, aunque disminuido por los silenciadores, impide al sonarista recibir los rumores acústicos del exterior. Posiblemente por ese motivo la nave chilena no haya sido detectada con anterioridad. Sin embargo, ni bien el *Salta* pasa a plano profundo y sin el molesto ruido de los motores atmosféricos, el sonarista advierte el característico rumor de los venteos de los tanques de lastre que indican sin duda que el submarino chileno pasa a inmersión. Ello evidencia que la nave argentina podría haber sido detectada.

Mientras el "S-31" cobra profundidad se arma la mesa de ploteo por sonido para detectar y predecir las maniobras mutuas. Momentos más tarde el 2do Comandante habla con el Comandante por el intercomunicador y le indica: "*Señor, estamos en solución, sugiero lanzar.*" Con interminable silencio de por medio el 2do Comandante reitera su apreciación: "*Estamos en solución, sugiero lanzar*". El Comandante responde y no autoriza el lanzamiento de los torpedos Mk-37, él de alguna manera estaba interpretando sus órdenes. En esos momentos no estaban en aguas jurisdiccionales argentinas.

Con tiempos intermedios de gran tensión imposibles de precisar, de pronto el sonarista advierte: "*¡Alarma de torpedo!*". En estos submarinos solo el sonarista tenía contacto con la realidad que interpretaban sus oídos acerca los rumores acústicos. El *Salta* maniobra en evasión, pero a continuación el rumor de las hélices de un torpedo en corrida se desvanece. Con el transcurrir de los minutos la calma de la tripulación se recupera.

Desaparecido el peligro, el oficial de comunicaciones tiene por fin tiempo para descifrar el mensaje que le había quedado pendiente. Entre otros conceptos el mismo ordenaba el repliegue de la unidad hacia Isla de los Estados a causa de la aceptación de la mediación papal. Varias horas después el *Salta* emergía dentro de una caleta protegida para encontrarse

con el BP *Aracena* y el *Santiago del Estero*. Allí celebrarían la nochebuena y podrían relajarse luego de tantos días de patrulla de guerra. Hasta el día de hoy no se ha podido comprobar si realmente el submarino *Simpson* lanzó un torpedo Mk-37 contra el *Salta*. La incógnita solo se resolverá si alguna vez las autoridades navales o algún jerarquizado protagonista del submarino chileno lo revelaran.

El sonarista de "S-31" era un experimentado suboficial. Ello hace poco probable, aunque no imposible, que pueda haber confundido un rumor tan característico como las hélices de un torpedo en plena corrida. Por otra parte también se sabe que el Mk-37, al menos las partidas llegadas a este lado del continente, no era un arma demasiado confiable. Dentro de las posibilidades de un lanzamiento fallido, estas podrían ser: que el torpedo se haya trabado en el tubo –el MK-37 es del tipo que se lanza por su propia propulsión (swim out)- aunque ya hubiera activado sus hélices; que el torpedo se hubiera desactivado luego de la corrida inerte de seguridad (unos 400m); o que al ser el Mk-37 un torpedo de corrida en espiral con cabeza buscadora, el torpedo debe ser previamente graduado para "buscar" entre, por ejemplo, 60 y 80 m de profundidad. Aquí podría haber habido un error en la graduación y el torpedo al no encontrar un blanco, finalmente inactivo, va a para al fondo del mar.

El más viejo contra todos

El libro *La Escuadra en Acción* (Santiago de Chile, Edit. Grijalbo, 2005) de los historiadores chilenos Patricia Aranciabia Clavel y Francisco Bulnes Serrano, relata la actividad militar y política del conflicto centrándose en la Armada de Chile. Si bien el trabajo es poco técnico en cuanto a los medios empleados, es muy interesante, entre otras cosas, en cuanto a la actividad general de la Escuadra al Sur de Chile.

De este importante testimonio se desprende que, la Fuerza de Submarinos chilena estaba compuesta por el sumergible de la clase Balao *Simpson* (SS-21) y los modernos para la época submarinos de la clase británica Oberón denominados *Hyatt* (SS-23) y *O´Brien* (SS-22. Según esta fuente el *O´Brien* se encontraba "*en dique*" al momento del conflicto y el *Hyatt* debió interrumpir el tránsito hacia el Sur y retornar a su base de Talcahuano por "avería mecánica". El otro sumergible de la clase Balao, el *Thompson* (SS-20), ni siquiera es mencionado. Posiblemente ya estuviera radiado, habida cuenta de su vejez. De hecho, las armadas de Brasil como de la Argentina los habían retirado de servicio al comenzar la década de los años 70 al recibir los Guppy.

Sin lugar a dudas el *Simpson* no estaba tecnológicamente a la altura de las circunstancias, sin embargo se las ingenió para cumplir su trabajo. El viejo sumergible debía salir a la superficie para cargar sus baterías exponiéndose peligrosamente a los radares y periscopios argentinos y, por el desgaste lógico de los años, no sería extraño que esa actividad la debiera realizar con una frecuencia mayor a la normal. El *Simpson* fue detectado en dos ocasiones en esa situación por otros

tantos submarinos argentinos que no le lanzaron sus torpedos. Sin embargo, es posible que el Comandante del *Simpson* Rubén Scheihing, haya intentado atacar, aun sabiéndose en inferioridad de condiciones. Además, el comandante chileno debió cargar sobre sus espaldas con la responsabilidad y el prestigio de la Fuerza de Submarinos de su país.

Conclusiones

Han transcurrido 30 años de una guerra que no fue. Imaginar cualquier "juego de guerra" para intentar resolver un posible resultado es un absurdo, ya que ni la Argentina ni Chile estaban en condiciones de llevar una campaña militar que pudiera superar la definición de "enfrentamiento armado limitado", por más vidas que hubiera costado.

Con cierto doble sentido el General Perón había alguna vez sentenciado: "*prefiero dinamitar esos islotes que entrar en guerra con Chile*". Si bien de alguna manera se arrogaba la autoridad para dinamitarlos, era claro que prefería mantener la hermandad que imaginar algún tipo de conflicto.

Afortunadamente no podemos pensar el costo en vidas y material que hubiera acarreado semejante conflicto, sin embargo es casi seguro que ambos países hubieran salido perdedores.

No obstante esta sintética apreciación, cierto es que las fuerzas armadas de Argentina y de Chile se movilizaron mientras se llevaban a cabo las gestiones diplomáticas. Oficiales, suboficiales y soldados de las tres armas vivieron días de gran tensión, dependiendo de su lugar de despliegue.

En definitiva, ellos estaban allí para pelear y seguramente lo hubieran hecho. Por tal motivo, esperamos que esta nota sirva como reconocimiento, en este caso a los submarinistas de ambos países, que supieron navegar al borde de una guerra.

Síntesis de la campaña Comandante de la Fuerza de Submarinos CN Raúl Marino

Submarin	Comandante	Zarpa BNPB	MN navegadas	Horas en inmersión	Regreso BNMP
Santa Fe S-21	CF Alberto Manfrino	8 dic 78	3955	629	10 ene 79
Santiago de Estero S-22	CF Carlos M. Sala	8 dic 78	4012	708	13 ene 79
Salta S-31	CF Eulogio Moya	8 dic 78	4573	750	16 ene 79
San Luis S-32	CF Félix Bartolomé	8 dic 78	3384	876	16 ene 79

¿Para qué se arman?

Contralmirante (r)
Julio E. Uriarte

"Toda verdad pasa por tres etapas: primero es ridiculizada; segundo, sufre una oposición violenta; y tercero, es aceptada como auto evidente"
Arthur Schopenhauer

Luego de la Segunda Guerra Mundial, todo académico había escuchado o leído algo relacionado con una nueva disciplina: geopolítica. Pero a la luz de los acontecimientos y resultado de la gran contienda, la discutida ciencia tuvo que enfrentar el desprestigio por su aplicación en manos de quienes mal la utilizaron para argumentar y definir estrategias de colonización, razón por la cual fue, y es aún en algunos ambientes, calificada como una pseudociencia promotora de conflictos armados.

Hoy, cuando la preocupación de la humanidad converge en temas de vital importancia para la preservación del planeta y la supervivencia de la especie, como son; (a) los dramáticos cambios y eventuales daños en el ecosistema, producto de la galopante alteración climática causada por la cada vez mayor erosión de la capa de ozono y por la acelerada deforestación de la tierra; (b) la próxima y aparentemente inevitable escasez de agua, petróleo y alimentos en el mundo; (c) la aparición y expansión de regionalismos recalcitrantes a lo largo y ancho de todo el orbe; y (d) la moderna globalización; se hace presente en toda su magnitud el accionar geopolítico de algunos países sobre áreas de especial interés, en demanda de asegurarse la delantera en la búsqueda y posesión de futuros escasos recursos naturales.

Así, vemos cómo: (a) el petróleo existente en los países árabes y en el Polo Norte; (b) los abundantes y variados recursos naturales descubiertos en la Antártida; (c) la fauna y los minerales en aguas internacionales y en mares nacionales; y (d) la Amazonía, como pulmón y reserva alimentaria para un mundo cada día más contaminado y hambriento, se han convertido en

objetivos principales de campañas políticas, económicas, diplomáticas y hasta militares por parte de países con mayores posibilidades en detrimento de otros más débiles.

Pero esto es sólo el principio. Una preocupante alerta sobre el futuro del espacio vital para la humanidad, que se ve seriamente amenazado por el contraste existente entre un crecimiento demográfico hasta ahora sostenido de casi 100 millones de personas por año, y una calidad geográfica cada vez menor, que merma la esperanza de vida en el planeta.

La génesis

Existe un sinnúmero de evidencias que nos permite encontrar los orígenes de conceptos surgidos por la relación hombre-tierra. Desde Herodoto -el padre de la Historia- quien en el año 436 A.C. citaba de Ciro: "las tierras risueñas producen hombres afeminados, no pudiendo dar a la vez frutos óptimos y guerreros valerosos"[1], una serie de pensadores dieron origen a lo que hoy conocemos como geopolítica.

El geógrafo alemán Friedrich Ratzel (1844-1904) es considerado por no pocos intelectuales como el primer inspirador de ideas geopolíticas al ser pionero en afirmar que la historia contiene dos elementos permanentes: el hombre y el terreno, ambos en constante interacción. Ratzel fue iniciador de la Escuela Determinista, integrante de la Escuela Geopolítica Alemana, y creador de las "leyes del crecimiento espacial de los Estados", y de conceptos tales como; "organismo territorial", "espacio político" y "grandes zonas". Propugnaba la influencia de los elementos geográficos sobre la conducta de los Estados, a los que asignaba ciclos de vigencia como de organismos vivos; nacimiento, crecimiento y desaparición.

De otro lado, el científico y político inglés Sir Halford John Mackinder (1861-1947) expuso conceptos de gran importancia para la época en su conocida obra *Geographical pivot of History*. Con ideas acerca de; (a) que los hechos políticos tienen repercusión mundial; (b) la existencia de un *Heartland* (área pivote); (c) que el ambiente natural mantiene una definitiva influencia sobre el individuo y su quehacer; y (d) que el control de las grandes zonas continentales permitiría el dominio del mundo; se convirtió en el creador de la primera teoría geopolítica inglesa y de la llamada "Escuela del Poder Terrestre"

Sin embargo, la mayoría de los entendidos coinciden en aceptar al geógrafo, jurisconsulto, político conservador y destacado profesor universitario sueco Rudolf Kjellen (1864-1929) como el fundador de la geopolítica, porque fue quien utilizó por primera vez dicho término en su libro *Staten Som Lifsform* (*El Estado como forma de vida*).

Kjellen sostenía que durante su ciclo vigente, ese "organismo biológico vital" que es el Estado se debate en conflictos en dos ámbitos: su territorio y la raza

1 José Zárate Lescano, *Introducción a la Geopolítica*, Lima, Editorial Horizonte, 1970, p. 17

de su pueblo. El estudio del primero, al que llamó geopolítica, incluyó el análisis de cuatro aspectos: (1) características geográficas; (2) posición geográfica; (3) relaciones temporales de poder –real y potencial- frente a los Estados vecinos; y (4) la historia de la propia geografía, y la de otros Estados, en atención a la influencia que esta ejerce sobre las relaciones políticas con aquellos.

Más adelante, el general alemán Karl Haushofer desarrolló las teorías de Ratzel, proyectándolas a problemas estratégicos. Su interés principal se centraba en el Lebesraum, o "espacio vital", área geográfica que requiere de poder suficiente para autoabastecerse de recursos y así satisfacer sus necesidades. Fue considerado el creador de la geopolítica alemana, aquella disciplina académica que lamentablemente fuera distorsionada por el nacional socialismo hasta convertirla en aval para su expansión por Europa, génesis de la Segunda Guerra Mundial.

Al final del conflicto la derrota germana y sus consecuencias condenaron a la geopolítica al descrédito y al olvido.

El aporte

En el ámbito intelectual la geopolítica ha sido considerada una ciencia particular, una rama de la ciencia política, y hasta una escuela o doctrina dentro de esta última. Pero el hecho es que constituye un importante conjunto de conocimientos que por medio de algunas ramas de la geografía y de la historia analiza la constante búsqueda del equilibrio y la armonía entre el individuo y el ambiente como factores condicionantes en el futuro de los Estados.

Del gran número de definiciones existentes, Roberto Antonio Garay Saravia[2] realiza la siguiente interesante agrupación, que a criterio del suscrito cubre lo medular de la más amplia gama de las mismas. Garay señala tres conjuntos de conceptos que han sido utilizados por los principales entendidos del tema a lo largo del tiempo para definir en geopolítica:

1. Es la ciencia que considera al Estado como un organismo vivo.
2. Es (a) la geografía aplicada a la política o (b) la política orientada por la geografía o (c) el estudio de la influencia de la geografía sobre la política.
3. Es (a) la geografía, combinada con otras ciencias, aplicada a la política o (b) el estudio de la influencia múltiple de la geografía, la geohistoria y otras ciencias relacionadas con la geografía, sobre la política.

Estos conjuntos de conceptos sumados a las experiencias conocidas a través de la historia universal permiten enfocar con meridiana claridad lo medular del aporte de esta ciencia; constituirse en una herramienta eficaz de asesoramiento del gobernante para la evaluación y conducción política y estratégica del Estado en beneficio de los objetivos nacionales propios, y para

2 ¿Qué es Geopolítica? – www.monografias.com

colaborar con el establecimiento de una sana convivencia mundial.

Las escuelas

La geopolítica presenta una estructura conceptual común para casi todos los entendidos; la "teoría geopolítica", pero con matices que pueden llegar a representar "doctrinas geopolíticas" dirigidas a situaciones particulares de cada país y sus proyectos. Son estas doctrinas las que dan origen a diversas escuelas de pensamiento de esta ciencia y que intentan explicar la distribución del poder en diferentes espacios geográficos, así como la relación entre estos y aquel. Entre estas escuelas han predominado la norteamericana, la alemana y la francesa.

La escuela norteamericana, con Mahan y Spkyman como principales representantes, considera la expansión territorial, vía la economía de mercado, y la fuerza militar como garantía de seguridad de las inversiones.

Mahan propugnaba que: (a) el Poder Marítimo era el soporte del poder económico; (b) la fuerza del poder económico se encuentra en la bolsa de valores y en la política exterior; (c) la nación que quiera conquistar el mundo debe ser rica. Y Spykman sostenía que los EEUU debían apoyar a los países del Rimland –zonas periféricas de Rusia- para que sirvan de contrapeso al Heartland soviético.

La escuela alemana, inspirada en Halford John McKinder y Karl Haushofer, cuyas visiones geopolíticas hemos ya mencionado, marcó de alguna manera y en gran medida los destinos del mundo occidental en el siglo XX.

La Escuela Francesa -o Posibilista- de Vidal de la Blanche, quien proponía estudiar los fenómenos geográficos en la vida del Estado y la actividad humana, nace como contrapeso de la Escuela Determinista de Ratzel y es hoy mayoritariamente aceptada por los autores. Vidal de la Blanche niega el sometimiento de los Estados a la geografía, porque aceptarlo significaría desconocer la capacidad de los pueblos del uso de su razón y de la aplicación de su voluntad.

Así, en lo que podría llamarse un círculo virtuoso, las llamadas escuelas geopolíticas contribuyen a la 'teoría', desarrollando 'doctrinas' para circunstancias concretas.

El mejor ejemplo

A partir de la intervención norteamericana en la Segunda Guerra Mundial, Nicholas J. Spykman conceptuó lo que debía ser un período postconflicto favorable para su país. El principal objetivo de EE.UU. debía ser evitar la formación de coaliciones europeas hostiles a sus intereses, lo que traducido geopolíticamente significaba que el 'Rimland" euroasiático –conjunto de países situados en zonas marginales de Rusia, principalmente China, Alemania y Japón-, debía ser apoyado para servir de contrapeso al 'Heartland' soviético, evitando que aquella surgiera como potencia predominante en la llamada Eurasia. Pero, durante la Conferencia de Yalta, cuando se definió el mundo de la

postguerra, Rusia accionó hábilmente geopolíticamente hablando, asegurándose una importante área de influencia en Europa Oriental.

Ya en 1947 y ante un escenario diferente, George Kennan ideó y propugnó la llamada política de la "contención" -geográfica, económica e ideológica- de la URSS, concepto que se plasmara en pactos militares con diversos países de interés. Sin embargo, esto no fue suficiente pues el Kremlin optó por una política de no confrontación, compensando dichas alianzas con su llamada "irradiación" de influencias -diplomáticas, económicas, ideológicas y militares sin uso de la fuerza- en países como Cuba, Siria y China, formando un bloque de países socialistas por medio de tratados favorables a sus intereses, En consecuencia, la geopolítica soviética de expansión le permitió contar con libertad de acción para incrementar su poder y proyección, promoviendo el surgimiento de un modelo bipolar en el mundo.

Más tarde la situación comenzó a cambiar; (a) los nacionalismos en el llamado Tercer Mundo; (b) la revolución cubana; (c) otros movimientos revolucionarios a lo largo del globo; (d) el incremento del poder soviético; y (e) una declinación del poder relativo norteamericano en la economía mundial; provocaron mayor complejidad en las relaciones entre Estados y, como consecuencia, un renacer de la concepción geopolítica. Un elemento clave para ello fue el uso que Henry Kissinger le dio al término, asociándolo con los intereses nacionales permanentes en búsqueda de un poder mundial equilibrado.

Con Richard Nixon de Presidente, EE.UU. apostó por un equilibrio entre las principales potencias como condición básica para la seguridad del mundo. Se buscaba entonces la implantación de un escenario multipolar, posición que fuera ratificada en diversas oportunidades por otros líderes norteamericanos como Zbigniew Brzezinski, quien en 1979 propuso una amplia cooperación internacional, sentenciando que la URSS "*o se integra como socio responsable de un sistema global o se limita a defender su seguridad exclusivamente con su poder militar y a dominar a pocos clientes.*"

En un enfoque eminentemente geopolítico[3], Brzezinski contrastó el 'Heartland" y el "Rimland', renovando el criterio de que "*cualquiera que controlara Eurasia, dominaría el mundo*". Además sostuvo que otro fundamento geopolítico para prevalecer se encontraba en la preponderancia en el espacio exterior, afirmación que no pocos analistas relacionan con la llamada 'Guerra de las Galaxias', proyecto militar norteamericano cuyo desafío no pudo ser soportado por la Unión Soviética y que aparentemente precipitó su derrumbe. Brzezinski también anunció la necesidad de un cambio en la estrategia de su país hacia la promoción y explotación de las debilidades políticas y sociales del pueblo soviético, nacidas por sus conflictivas relaciones con países de su ámbito de influencia.

3 *El juego estratégico*, Buenos Aires, Grupo Editorial Planeta, p. 3l

A partir de 1985 la geopolítica expansiva soviética cambió radicalmente por el esfuerzo que le demandaba su frente interno donde existían profundos problemas que a la larga fueron causa de la debacle soviética según los analistas. Con Gorbachov la influencia agresiva fue reemplazada por una presencia pacífica interesada en obtener ayuda de sus otrora enemigos. Más adelante, en 1991, el nacimiento de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) replanteó la cohesión del territorio soviético, no sólo con los países que aceptaron formar parte sino también con los Estados multinacionales de la propia Rusia.

En 1988 el Presidente Reagan, en el documento "National Security Strategy of the United States", y más adelante, en 1990, el Presidente Bush, en el "Informe anual sobre Estrategia de Seguridad Nacional de los Estados Unidos", ratificaban el principal objetivo geopolítico estadounidense: no dejar Eurasia y mantener allí un indispensable equilibrio para evitar el surgimiento de un Estado dominante.

Desde el colapso de la Unión Soviética, dejó de existir el enfrentamiento bipolar y los norteamericanos perdieron interés en su tan promocionada multipolaridad, replanteando su accionar hacia un mundo unipolar. Así, con libertad de acción para intervenir en cualquier parte del mundo sin el riesgo de reacciones soviéticas, se avocaron a establecer y mantener influencia en regiones con recursos naturales estratégicos o con redes geoviales importantes o que constituyeran focos de tensión susceptibles de extenderse o que les permitieran mantener y ampliar su mercado de exportación.

Actualmente, la humanidad ve con preocupación un eventual y nuevo período de congelamiento de las relaciones entre estas dos grandes potencias mundiales gracias a conflictos reales y potenciales, como los del Medio Oriente, Irak, Kósovo, Georgia, Irán, Ucrania, Osetia, etc. Todos basados en intereses geopolíticos; de los EEUU por una parte, en demanda de mantener y asegurar su posición en el concierto mundial futuro; y de Rusia por otra, en búsqueda de renovarse como un importante dirimente en el quehacer del mundo.

En América del Sur

El nacer geopolítico de América del Sur fue influenciado por las ideas de Ratzel, Haushofer y Vidal de la Blanche. Pero es desde la fundación de la Asociación Latinoamericana de Estudios Geopolíticos e Internacionales, en 1979, que la región se vuelve muy receptiva al estudio y práctica de la geopolítica, a tal punto que muchos países han incorporado esta ciencia al proceso del establecimiento de sus objetivos nacionales.

Lo básico del pensamiento geopolítico implica la existencia de influencias que en mayor o menor grado, y desde siempre, ejerce la naturaleza a través de alguno de sus elementos[4] o de un grupo de estos sobre la formación y decisiones políticas

4 Clima, espacios terrestres, recursos naturales (minerales, flora, fauna), montañas y pasos, selvas, ríos, lagos, espacios marítimos -estrechos y canales-, islas y geovías.

de los Estados. A lo largo de los años los países de nuestra región no han sido ajenos a decisiones guiadas por intereses sustentados en influjos geopolíticos. Nuestra historia es depositaria de constantes tensiones, conflictos y hasta guerras entre naciones hermanas en razón de tales intereses:

PARTICIPANTES	OBJETIVO	INFLUJO GEOPOLÍTICO
Argentina - Gran Bretaña	Las Malvinas	Islas - Mar
Argentina - Chile	Laguna del Desierto - Campo de Hielo Sur	Espacios terrestre y marítimo
Bolivia, Brasil y Uruguay - Paraguay	El Chaco	Via fluvial - Tráfico
Bolivia y Perú - Chile	Salitre - territorio	Recursos, espacio terrestre
Colombia - Perú	Leticia	Espacio terrestre
Colombia - Venezuela	Golfo de Venezuela - Lago de Maracaibo	Recursos - Tráfico
Ecuador - Perú	El Amazonas	Vía fluvial
Guyana - Venezuela	El Ezequibo	Espacio terrestre

En este orden de ideas, si bien es cierto que la eventualidad de conflictos armados en la región es de baja probabilidad lo es también que existen demandas de algunos países en búsqueda de modificar su posición geopolítica frente a otros, con la natural carga de riesgo que tal situación conlleva pues los enfrentamientos bélicos aún no han desaparecido de la historia de la humanidad como forma de dirimir diferencias aparentemente irreconciliables para preservar los intereses de cada Estado. Por ello, pese a que hasta hoy no podemos hablar en sentido estricto de escuelas geopolíticas sudamericanas, nos debe llamar a interés y reflexión las líneas generales del estar y quehacer de nuestros vecinos, más aún si comparten frontera con nuestro territorio.

Para ensayar acercarnos a un más certero escenario geopolítico en nuestra región, nos es útil identificar; (1) la definición geopolítica de los países que la conforman; (2) los temas dominantes en la mutua y múltiple relación regional; y (3) los principales focos de eventuales conflictos: Así:

(1) Según la versada opinión de Javier del Rey Morató[5]; (a) su extensión territorial; (b) su posición geográfica en la región; (c) su mayor o menor número de fronteras; (d) sus alianzas económico-estratégicas; (e) sus necesidades energéticas y acuíferas; (f) sus diferentes poderes económico y militar; (g) el nivel de su "preocupación geopolítica" por zonas fuera de su territorio; y (h) sus

5 *Escuelas geopolíticas en América Latina*, Blog de archivos, Safe Democracy Foundation, sept. 2007

pendientes diferendos limítrofes; son los principales factores que en la actualidad definen a los países de este lado del continente, aunque señala que "si el axioma de la geopolítica es el de Spykman -ningún país que no tenga una influencia superior a su extensión geográfica tiene destino-, podemos decir que la mayoría de los países latinoamericanos no tienen destino: se lo imponen otros".

(2) De acuerdo al útil comentario[6] del Dr. Ph. Phil Kelly de la Emporia State University existen cinco temas dominantes en la región: (1) la expansión territorial brasileña; (2) la colonización y seguridad fronteriza; (3) la integración regional; (4) la planificación y desarrollo nacionales; y (5) los objetivos nacionales extranjeros.

(3) En la actualidad se pueden identificar hasta cuatro eventuales escenarios que pueden ser catalogados como focos de tensión en América del Sur; (1) la presencia y el accionar de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) en las fronteras de Ecuador, Perú y Venezuela; (2) el antiguo anhelo de Bolivia por recuperar el mar, y sus costas, que perdió ante Chile durante la llamada Guerra del Pacífico; (3) la delimitación marítima pendiente entre el Perú y Chile, y (4) la inestabilidad política de Venezuela.

¿Geopolítica en el Perú?

Hace ya más de una década en el Perú se viene utilizando la versión del mapamundi que se muestra a continuación[7], destacando nuestra privilegiada posición en el contexto geográfico mundial. Esta nueva, o primera, visión geoestratégica de nuestro país nos permite ensayar la identificación de aquellos conceptos que de acuerdo a la ciencia geopolítica tradicional le darían sustento. Analicemos en consecuencia lo que sostenemos, a la luz de lo que se conocen como influjos geopolíticos.

PERÚ PAÍS MARÍTIMO, ANDINO, AMAZÓNICO, BIOCEÁNICO Y CON PRESENCIA EN LA ANTÁRTIDA



6 Comentario bibliográfico. Revista La Onda Digital, www.laondadigital.com

7 Jaime Castro Contreras, *Una visión del Perú y sus posibilidades*", Lima, JRCC Estudios y Proyectos Sociales EIRL, 1994

¿Por qué país marítimo?

Desde que años atrás en la historia el fenómeno del desarrollo galopante de la economía a nivel mundial vino a alterar el statu quo, se puso en evidencia el potencial de riqueza, seguridad y prosperidad que representa el mar en sus reconocidas condiciones de: (a) la mejor frontera natural; (b) la mayor fuente de recursos del planeta; y (c) una vía de intercambio comercial de proporciones casi ilimitadas. Por ello, uno de los influjos geopolíticos más importantes en la historia de los pueblos ha sido y es aún, sin duda, el mar y la posesión de extensas y buenas costas.

El Perú no escapa a tal influencia por lo que en su oportunidad declaraba su soberanía sobre las 200 millas marinas allende sus costas, y sobre la totalidad de ingentes recursos naturales que este espacio marítimo contiene, buscando garantizarse el acceso a los mismos.

Además, como vía de intercambio comercial con los países de la Cuenca del Pacífico la importancia del mar para el Estado peruano es vital.

¿Por qué país bioceánico?

Las relaciones económicas modernas, ampliadas por la globalización, son de una importancia medular para los Estados. Todo país quiere contar con la seguridad de no depender de la eventual arbitrariedad de sus vecinos, que limite, condicione o imposibilite su comercio marítimo. Por ello, siempre tratan de llegar al mar y tener acceso a las costas donde encontrar buenos puertos. En este caso, el influjo geopolítico es también el mar, pero en su condición de geovía para el comercio internacional con países de la Cuenca del Amazonas y la del Plata.

¿Por qué país andino?

En adición a la mayor o menor existencia de recursos naturales, cualquier región montañosa, y más aún de las dimensiones de la Cordillera de los Andes, constituye un natural y estupendo límite político, cultural y económico. La natural dificultad de tránsito en sí misma representa una separación cultural e idiomática, y resguarda de la penetración por poblaciones vecinas.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que existen también algunos factores negativos -cuanto más altas montañas, más significativos aquellos- que son fácilmente palpables en nuestra realidad nacional, como limitaciones en la constitución de unidades estatales mayores debido a la dispersión y consecuente aislamiento de poblaciones entre sí por tiempo prolongado.

¿Por qué país amazónico?

Las selvas de dimensiones considerables, como las regiones montañosas, son poco pobladas y no fomentan la formación de unidades políticas. Pero al constituir un difícil obstáculo natural para el tránsito son consideradas también excelentes fronteras. Su principal influencia radica en constituir un factor climatológico vital

al fomentar significativamente las lluvias. Los recursos que en ellas abundan en cantidad y variedad representan una importante reserva, que estamos en la necesidad y obligación de mantener y preservar.

La selva en nuestro país no se puede desligar de la importante red fluvial que contiene, y que constituye un sistema de geovías natural, antiguo e importante para el tránsito y transporte, trascendente para la seguridad y para el desarrollo comercial. Sus orillas ejercen fuerte atracción para la instalación de grupos humanos mayoritarios, y su impulso económico tiende a unir a poblaciones de ambos lados, que crecen en relación directa a la extensión y condiciones favorables para la navegación.

¿Por qué país en la Antártida?

El destino de la Antártida es de una importancia geopolítica extrema, pues como bien afirma el General Edgardo Mercado Jarrín[8], esta revaloriza su importancia "*para constituirse en un tema de cooperación o confrontación...*" en base a su doble condición de; (1) fuente natural de ingentes recursos minerales e hidrobiológicos; y (2) de posición geográfica privilegiada para el eventual control de pasos marítimos.

Privilegiando la cooperación frente a la confrontación, el 1 de diciembre de 1959, en Washington, se firma el Tratado Antártico a fin de preservar el medio ambiente y los recursos naturales allí existentes. Este establece que: "*No se disputan ni se afirman reclamos territoriales vigentes a la firma del Tratado, ni se admiten nuevos reclamos mientras el Tratado esté en vigencia*". Sin embargo, a la fecha existen siete miembros consultivos que mantienen reclamos de soberanía -no reconocidos por la mayoría de los otros países ni por las Naciones Unidas-. Entre aquellos, Argentina y Chile, que reconocen mutuamente sus reclamos, y denominan al conjunto de estas áreas como Antártida Sudamericana.

Por su parte, el Perú, como miembro consultivo, es decir con voz, voto y veto en la toma de decisiones sobre el espacio austral, tiene natural y especial interés en el continente antártico y particularmente en participar de un eventual y futuro reparto territorial del mismo.

El espacio geográfico hoy

En contraste con lo hasta ahora expresado, para la línea de pensamiento que busca depreciar el valor político de los territorios argumentando que el poder nacional ya no requiere apoyarse en una base geográfica, existen dos conceptos supuestamente válidos; la importancia decreciente del sector primario de la economía y, por ende, del territorio; y la globalización, conceptos estos que fueran promovidos por los Estados más poderosos, y que han influenciado cultural, económica, política y socialmente a buen número de países en los que han ido creciendo la vulnerabilidad y dependencia en detrimento de su propia soberanía.

8 *La Geopolitica en el Tercer Milenio*, Lima,IPEGE, 1995, p. 78

"Sin embargo, mientras estas ideas se difundían, el Presidente Reagan se alarmaba porque los países de la OTAN iban a depender del gas soviético; Henry Kissinger afirmaba que Siberia era una 'joya de materias primas' cuya explotación aguardaba la llegada de la tecnología occidental; los minerales del subsuelo amazónico despertaban un gran interés en las potencias industrializadas del hemisferio norte; la flota de Islandia enfrentaba a flotas europeas por la riqueza pesquera de sus aguas jurisdiccionales; Japón y Estados Unidos organizaban grandes reservas de petróleo para poder atravesar períodos de interrupción en el suministro; las tierras agrícolas de Europa continuaban dependiendo de los fosfatos importados; el gobierno de Sudáfrica amenazaba con embargos de cromo; Japón amenazó con seguir capturando ballenas; los malvinenses gestionaban la exploración de petróleo; los satélites registraban e informaban sobre la magnitud de las cosechas del hemisferio sur, satisfaciendo intereses especulativos en el hemisferio norte; la década de 1980 presenció la fuerte presión para que el sistema antártico fuese abierto permitiendo la exploración y explotación económica; continúa avanzando la exploración de los fondos marinos por sus inagotables riquezas minerales..."[9].

De otra parte, durante los últimos años; (a) diversos países presentan una fuerte resistencia a lo occidental. Entre ellos, algunos islámicos donde el rechazo religioso se asocia al rechazo político; (b) la fragmentación territorial de algunos Estados ha servido para rescatar identidades culturales; (c) los mercados regionales se enfrentan a la presión comercial global; y (d) se levantan mayores barreras contra la migración.

En conclusión, por lo aquí expuesto, se observa que la realidad ha puesto en evidencia la falacia de aquellos conceptos tendientes a relegar a los países menos poderosos a la simple imitación y consentimiento. Por ello, el nuevo atractivo político de los recursos naturales revaloriza geopolíticamente los territorios de los Estados, es decir prioriza la imperiosa necesidad de su conservación y organización.

Al respecto, Mabel González Bustelo[10], en sendos artículos publicados el presente año (2008) en la versión virtual de la prestigiada revista de la Safe *Democracy Foundation*, nos proporciona dos sentencias de vital interés y actualidad geopolítica:

(1) *"La abundancia de recursos naturales ha contribuido a alimentar conflictos armados en un buen número de países en desarrollo... La comunidad internacional ha sido cada vez más activa a la hora de reconocer este papel de los recursos en el inicio, intensidad y duración de los conflictos y, en ocasiones, ha calificado el fenómeno de amenaza para la paz y la seguridad internacional."*

(2) *"Los efectos del cambio climático amenazan la paz y estabilidad en amplias regiones del mundo, especialmente en aquellas donde vienen a sumarse a una situación de fragilidad estatal, gobiernos*

9 Hugo Gastón Sarno, *"Ideas y Hechos Geopolíticos"*, www. monografias.com

10 Periodista, analista internacional y profesora en universidades europeas. Investigadora y consultora. en Colombia, Ecuador, Angola, etc.

débiles, problemas económicos e inestabilidad. Su combinación con los problemas socioeconómicos y políticos pueden agravar tensiones ya existentes y dar lugar a la escalada de las mismas e incluso a conflictos armados".

Los nuevos escenarios

Ante lo señalado, existe la más amplia demostración del resurgimiento de la geopolítica en las grandes potencias, principalmente los EE.UU. cuyos líderes han retomado con vigor el clásico proyecto norteamericano de ejercer dominio sobre importantes áreas ricas en recursos naturales. El mejor ejemplo es la guerra en Irak, que ha reconfigurado el escenario geopolítico del mundo, alterando las relaciones entre EE.UU., Europa y el Medio Oriente. Según muchos entendidos, esta guerra ha puesto en evidencia que el nuevo eje central de la competencia mundial es el centro-sur de Eurasia.

Pese al esfuerzo desplegado para la implantación de una nueva concepción política internacional de responsabilidad plena e individual de cada país por sus actos y decisiones, EE.UU. se enfrenta a nacientes poderes que podrían complicar su papel hegemónico. Esta situación concuerda con el pensamiento de quienes afirman que el mundo unipolar de fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, con EE.UU. como hegemón, se encuentra en camino de terminar: "*La economía creciente puede trasladarse igualmente a la geopolítica. China e India juegan asertivamente sus intereses en el Medio Oriente y África, y es muy probable que el ejército chino desafíe el dominio de los Estados Unidos en el Pacífico*"[11].

Si esto es así, seremos entonces testigos del inicio de un nuevo ciclo, de una nueva lucha entre los Estados más poderosos por ocupar el trono mundial o, en su defecto, por lograr una posición importante en el contexto del poder internacional, que les brinde fundadas expectativas en demanda de tal objetivo.

Dados los acontecimientos de los últimos años, creemos no equivocarnos en afirmar que el escenario de las relaciones políticas entre los Estados durante el presente siglo presentará la siguiente serie de condicionantes, en curso o por venir.

- Unipolaridad militar, con los Estados Unidos como potencia hegemónica.
- Multipolaridad económica y tecnológica, con EE.UU., la UE y el bloque asiático como principales representantes.
- Debilitamiento de organismos supranacionales, supuestos custodios de la paz.
- Globalización, con riesgo de intensificar diferencias entre países ricos y pobres.
- Búsqueda de mayor espacio y peso políticos por parte de Rusia, China e India.
- Conocimiento y tecnología como protagonistas principales del desarrollo, con riesgo de deshumanización.
- Nuevas formas de conflicto por razones religiosas, raciales o culturales
- Crecimiento y diversificación del crimen organizado.

11 Pete Engardio, *Chindia*, MacGraw Hill, 2008, p. 18

- Multiplicación y mayor injerencia de Organizaciones No Gubernamentales en asuntos de Estado como nuevos contendores por espacios políticos, con riesgo de imposición de derechos individuales frente a la sociedad en su conjunto.
- Alteraciones del ambiente natural del planeta por el cambio climático.

Estos condicionantes globales sin duda tendrán determinado impacto en cada país de América del Sur al ejercer sus influencias geopolíticas en los ambitos nacional y regional. Pero existen otros factores importantes para las relaciones entre países sudamericanos, como:

- Reducción de la prioridad de la región en el interés de las potencias
- Esfuerzos principalmente individuales por integrar el mundo globalizado
- Incremento de gobiernos de corte socialista
- Mantenimiento de recelos fronterizos
- Brasil como potencia media dominante
- Presencia de potenciales fuentes de conflictos regionales
- Amenaza creciente del narcotráfico
- Sustantivo incremento de la presencia política y económica del Perú.

Reflexión

La competencia geopolítica o, lo que es lo mismo, la contienda por poseer y controlar territorios, recursos naturales y posiciones geográficas importantes, ha sido motor en la política mundial para acuerdos y desacuerdos entre Estados durante toda la historia de la humanidad. Quizá en esta verdad encontremos la respuesta a esa tan difundida pregunta: "*¿para qué se arman los... países?*".

Hoy es una realidad que la geopolítica se ha reinventado, logrando su mejor nivel en los países de cultura política desarrollada, que buscan alcanzar óptimos niveles de vida para sus pueblos, y dirimir sus pretensiones con otros Estados. Por ello, en esta nueva era, cuando el conocimiento se lanza mayormente al dominio de la naturaleza, la supervivencia del planeta dependerá del oportuno, equitativo y pacífico establecimiento de una agenda geopolítica mundial, a la cual nuestro país no será ajeno por una sencilla razón: ¡no puede serlo!

En consecuencia, debemos recapacitar en nuestro pasado y en lo que queremos para el futuro, y reevaluar seriamente nuestra posición como Estado frente a la geopolítica. Esa probada ciencia, cada día más vigente, cada día más utilizada, que ha demostrado constituir una útil herramienta en el complejo mundo del análisis, decisión y accionar de los pueblos.

Intentos los hay. Pero es necesario institucionalizarlos para evitar repetir errores de los que hasta el día de hoy nos arrepentimos y para crear las condiciones de Seguridad que nos exige el Desarrollo que hoy disfrutamos. Nuestra clase intelectual, nuestra clase dirigente y nuestras Fuerzas Armadas deberían desarrollar en conjunto un propio pensamiento geopolítico –y por qué no una escuela geopolítica–, que obligue al planeamiento a largo plazo, a la previsión y a la acción decidida y coordinada en demanda del cumplimento de nuestros Objetivos Nacionales. ¡Salvo mejor parecer!

Recordando al maestro con cariño C. de C. (EF) Raúl Pardón García

Capitán de Navío (r)
Jorge F. Portela Roca

Un diario importante capitalino, *El Comercio* del 31 de octubre, en la primera página, señala la profunda crisis del deporte que se hace más evidente tras los últimos Juegos Olímpicos de Beijing 2008.

El Comercio trae a la memoria el récord nacional de los 100 metros planos al registrar 10 s 2 c. Fue el 4 de octubre del año 1969, hace 39 años, en Quito. Mala gestión pública y un presupuesto recortado han conducido a esta situación.

El deporte peruano, el atletismo en particular, está atrapado en el tiempo hace casi 40 años; tres de los principales récords en atletismo: 100, 200 y 400 metros planos no han sido superados. Fernando Acevedo, el hombre de aquellas marcas, repitió que no está orgulloso con esta dramática situación. Hoy como preparador de nuevos atletas, Acevedo busca una explicación al desfase deportivo en el país y propone un proceso de formación con la mira en los próximos diez años. El hecho que nadie supere sus récords demuestra que no hemos avanzado, dice la "Saeta de ébano". Sin un presupuesto óptimo y sin planes serios para los deportistas con proyección de alto rendimiento es difícil pensar que esta historia cambie.

¿Educación Física?

El curso de Educación Física en los colegios y en la U.N.M.S.M. proporcionaron un gran semillero deportivo en décadas pasadas. Otra gran fuente de atletas fue la Escuela Naval del Perú.

Otro aspecto importante es la competencia interna, tal como se celebraba



Preparando a los atletas para entrar en competencia

en la Escuela Naval del Perú y en las Olimpiadas Inter Escuelas Militares. A diferencia de otros países donde los deportistas mejoran constantemente sus marcas (porque siempre hay otro detrás que busca ese puesto), el atleta peruano carece de competencia. Por eso muchos se conforman con ir a los Juegos. Por ello desde hace cuarenta años Fernando Acevedo sigue siendo el hombre más rápido del Perú.

En setiembre del presente año se realizó el campeonato sudamericano de atletismo, categoría Sub 23, al que el autor de esta nota tuvo ocasión de atender en el campo de la Videna, donde el Perú obtuvo cuatro medallas de oro, plata y bronce. Esto hizo la cosecha nacional en competencia con Brasil, Colombia, Chile y Ecuador.

Dentro de esto contexto cabe reflexionar: ¿Cómo se puede dejar de enseñar este curso, desde el año de 1985 que se retiró del currículo escolar? Pues bien, de las canteras de la Escuela Nacional de Educación Física de Arequipa y de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos surgió el recordado Maestro Raúl Pardón García quien nació en Arequipa el 24 de mayo de 1911. Hizo sus estudios en la Escuela nacional de Educación Física de Arequipa en 1940. Profesor en Educación Física en la Escuela Naval del Perú como empleado civil en 1941. De instructor de Cultura Física cambió de situación a la de Teniente Primero Asimilado en 1945, Profesor de Educación Física y Kinesiólogo en la Escuela Naval del Perú. Delegado de la Marina a la Federación Deportiva Militar en 1951. Director Técnico del Seleccionado de la Fuerza Armada de Cadetes al torneo Sudamericano de Atletismo en 1959. Delegado de la Escuela Naval ante la Federación Deportiva Militar en 1960. Profesor de Educación Física (en situación de auxiliar) en la ENP como personal civil contratado en 1963. Jefe de equipo de la Federación Peruana de Remo amateur en 1972. Profesor de Educación Física en 1982 en la Escuela Naval del Perú. Por sus grandes méritos obtuvo la Condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval.

Falleció el 15 de Agosto de 1994, causando mucho dolor entre sus familiares y deportistas que lo conocieron.

Dado que recibí las enseñanzas impartidas por el mencionado Maestro cuyas instrucciones constribuyeron en gran medida en mi formación física y moral, es un motivo de gran satisfacción escribir estas palabras de recordación.

Raúl Pardón García, como preparador físico de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, tuvo una gran visión con el potencial de los jóvenes Cadetes Navales, elevándolos al ámbito nacional en base a los entrenamientos físicos rigurosos, sin tregua. Creando bases sólidas tanto físicas, técnicas y humanas. ¿Cómo no recordar las olimpiadas Inter escuelas militares de 1940?

En el Día del Recuerdo organizado por la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, versión XXIV del año 2006, fue muy grato tomar conocimiento que en la relación de homenajeados, se leyó el nombre del lamentablemente desaparecido Capitán de Corbeta (EF) Raúl Pardón García, dentro de la reunión de aquellos Cadetes Navales que celebraron 60 años de ingreso a la Escuela Naval del perú.

Pardón le dio gran impulso al atletismo nacional, se extraña el aporte de personas como ¡Raúl Pardón García!

Ahora que en setiembre del presente año se ha creado en el Congreso Nacional una Comisión que buscará canalizar el apoyo que puede brindar ese poder del Estado a las divisiones menores de voleibol, sería oportuno crear una Comisión de apoyo al atletismo. Sería el mejor homenaje a la memoria del Maestro Raúl Pardón García.

Cabe mencionar que el Centro Médico Naval del Callao, creó un área denominada "Complejo Deportivo Raúl Pardón García" para la práctica de varios deportes bajo su atenta mirada.

El autor expresa su reconocimiento a la Escuela Naval del Perú por el aporte de los datos biográficos de Raúl Pardón García.



Con la posta de 4 X 400 metros, ganadora en 1942



El Perú tiene un banco
El Banco de la Nación

Un Banco que piensa en el desarrollo y progreso de todos los peruanos, comprometido con el futuro y las necesidades de la población, utilizando un sistema de banca moderna e innovadora que le permite llegar a las regiones donde ningún otro banco lo hace.

Somos el banco de todos los peruanos, somos el Banco de la Nación.

El Banco de la Nación
43 años
1966 - 2009

Banco de la Nación

EL PERU AVANZA

multiRed

www.bn.com.pe

Generadores de ruido para la guerra antisubmarina

Teniente Primero
Pedro Iriarte Chávez

Los buques de superficie, ya sean con capacidad anti-submarina o no, deben dirigir sus esfuerzos hacia la disminución de su radio de indiscreción, es decir, deben reducir el nivel de ruidos irradiados en el agua. Deben igualmente evitar ser identificados por el análisis espectral que podría hacer el adversario de sus ruidos irradiados; es decir "hacer triviales" sus firmas acústicas. En forma más directa y agresiva, a los buques de superficie les faltan capacidades de presentar señuelos y efectuar perturbaciones.

En ese campo, demasiado tiempo descuidado, debemos realizar una acción concertada en disciplinas sumamente diversas en la arquitectura naval, formas y estructuras de casco, aparatos de maniobrabilidad; desafío de tal nivel que las simples soluciones clásicas no serán quizás suficientes y deberán realizarse innovaciones tecnológicas más actuales y reales.

El torpedo es la principal arma antisuperficie. De tal manera que las contramedidas deben ser destinadas a contrarrestar esta arma, especialmente en el momento que se encuentre en modo pasivo. Estas contramedidas crean una fuente de ruido más fuerte que la generada por las hélices del buque. De esta manera, el torpedo buscador pasivo es mantenido libre del buque y dirigido hacia el decoy (engaño). Existieron en nuestra Marina el MK-4 (FXR), MK-5 (HARP) y MK-6 (FANFARE). El último de los nombrados fue el más común.

Tácticamente para operar con un generador de ruido, el buque debe aproximarse al dato a una velocidad menor de 24 nudos para que no sufra algún daño. Asimismo, deberán ser lanzados con orden del OCT o cuando haya una acción inminente submarina (o ataque submarino). El tiempo ideal no deberá pasar de dos minutos entre que se

conoce la existencia de un submarino y el momento que esté operando en el agua.

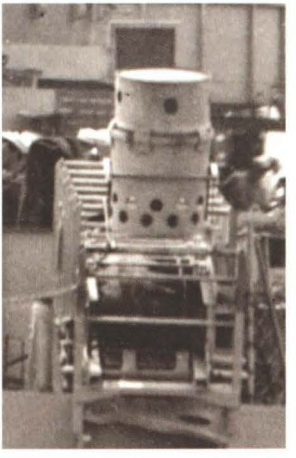
Si el buque no cuenta con generadores de ruido, o si estas contramedidas están inoperativas, hay varios generadores de ruido de emergencia que pueden ser usados para desviar al torpedo buscador pasivo. Puede dejarse caer una carga de profundidad o una granada hidrostática de mano, o como último recurso se podría disparar aun los cañones contra el agua.



AN-SLQ 25 *US. Navy*

Consideremos ahora los diferentes tipos de contramedidas de torpedos:

- T MK-4. También llamado FXR o FOXER, fue el generador de ruido mecánico de la Segunda Guerra Mundial. Tenía un peso de 60 a 90 libras de plomo y era remolcado por un cable de alambre de 3/16´´. El ruido era generado por dos roletes de acero de 30´´ colocados dentro de unos alojamientos de jebe, los cuales con la presión y flujo del agua hacían resonar juntos. El FXR era remolcado 200 yardas a popa y a velocidades arriba de 30 nudos sin peligro que se rompa el cable. Sus desventajas eran que no podía ser desconectado, generando ruido hasta cuando se cobraba. En la foto de la derecha se observa el dispositivo con los orificios del Foxer a bordo del USS "Inch" (DE-146). Operaba mínimo a 8 nudos, inclusive de esa manera los roletes se desgastaban rápidamente.



- T MK 5. Comúnmente llamado ARPA. Era similar al FXR. Tenía un peso de 120 lbs, 50 pulgadas de largo, se remolcaba a popa del buque, el ensamblado del generador de ruidos

estaba en la cola y era igual al del FXR, con dos barras de acero de 30".

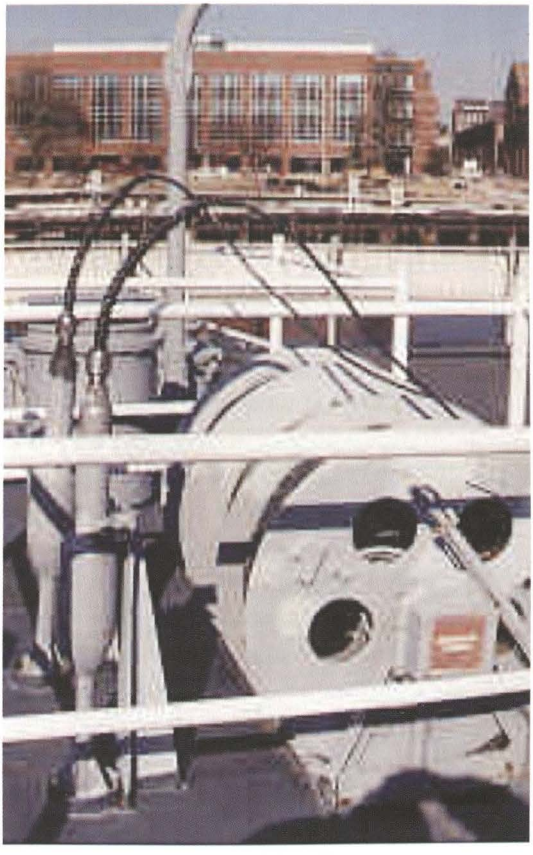
El Arpa tenía una gran ventaja sobre el FXR. Podía ser puesto en posición de funcionamiento o sin funcionar a cualquier velocidad entre 8 y 20 nudos. Esto significaba que se le podía tener arriado y en posición de listo, sin necesidad que funcionase y sin interferir con el equipo de sonar. En otras palabras, mediante una barra secundaria, en su posición apropiada evitaba el flujo de agua entre los roletes de acero de tal manera que no se generaba ruido. Para actuar al generador de ruidos, esta barra tenía que ser desembragada por otra unidad.

El Arpa era empleado soltándolo por la popa, se largaba cable hasta unos 550 pies en la posición OFF. El generador era activado al dejar salir los 50 pies de cable restante, esta acción de sacar el seguro, sacaba a las barras de su posición paralela y permitía que ellas vibrasen. Sin embargo el Arpa tenía algunas desventajas. Una era que el generador de ruidos no podía ser remolcado con seguridad por encima de los 24 nudos, aun si era desconectado. Otra, que el sistema de encendido-desconectado (ON-OFF) no era totalmente controlable. Las barras algunas veces se juntaban o se pegaban entre sí y el generador se silenciaba.

- T MK 6. Llamado "Fanfare". Este dispositivo es un poco diferente de las anteriores. Aproximadamente era remolcado a 600 yardas a popa. Para los propósitos de remolque, se requiere 800 pies de cable eléctrico blindado cubierto de nylon. El cable de nylon es a su vez recubierto con jebe para evitar que se dañe con el agua.

La operación es completamente eléctrica, accionado por un motor de 1/3 HP que rota a una velocidad de 7800 RPM. La potencia eléctrica se envía desde el buque a través del cable. Conforme el motor gira, unos roletes acanalados inciden contra el alojamiento del pescado produciendo un ruido alto. Este es controlado mediante el empleo de un panel de control ubicado en el sonar.

Sus ventajas sobre los anteriores son:



la habilidad de regular los voltajes y así los periodos de ruido y silencio, la intensidad del sonido generado por el generador puede ser regulado por un control de poder que controla el voltaje aplicado al motor, no blanquea la recepción en la pantalla del sonar como con los generadores de ruidos anteriores. Es puesto en el agua con seguridad si es que el buque no está procediendo a velocidad menor de 4 nudos o más de 27 nudos. La velocidad recomendable de arriado fluctúa de 5 a 20 nudos. En la fotografía de la derecha se observa el Fanfare en el winche eléctrico a popa del USS *Barry* (DD-933). En la actualidad aún existen buques con esta capacidad operacional.

- AN/SLQ-25 NIXIE. Forma parte del Surface Ship Torpedo Defense (SSTD), versión mejorada del Fanfare construido por Aerojet ElectroSystems desde 1960, es la contramedida ("Softkill") anti-torpedo más usada actualmente. Posee transmisión por cable coaxial y fibra óptica, lo que permite una menor pérdida de la señal. Su modo de operar consiste en recibir la frecuencia del sonido del torpedo en ataque, la amplifica 2 a 3 veces, y la envía nuevamente al sensor simulando frecuencias superiores de ruido que las hélices o máquinas del buque, para captar la atención del torpedo en vez del buque blanco. Usualmente es utilizado en pares o separadamente. Tiene dos versiones (SLQ-25A y SLQ-25B). El SLQ-25B en adición a las capacidades deceptivas cuenta con un display con información de fibra óptica, alarma de torpedo y un pequeño arreglo de sonar. Esta fibra óptica debe ser empleada con mucho cuidado debido a la fragilidad que representa en la maniobra del winche en el arriado, izado y remolque. Se recomienda operar con no más de 15 nudos de velocidad.

Este dispositivo es utilizado en la



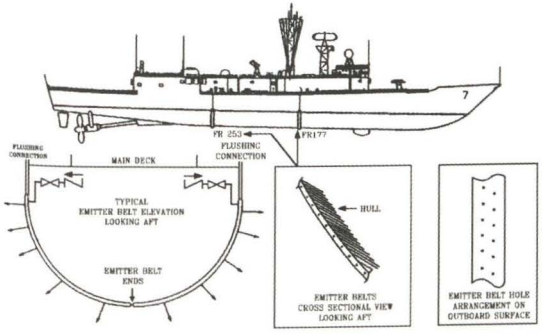
mayoría de buques aliados como los del tipo Asagiri, Atago, CG 47 (VLS), CG 47 Ticonderoga, CVN 68 Nimitz, DD 963 Spruance, DDG 51 Flight I, DDG 51 Flight II, DDG 51 Flight IIA, DDG 993 Kidd, Durand de la Penne, F100 Alvaro de Bazan, F70 AA, F70 , SM, FF 1052 Knox, FFG 7 Oliver Hazard Perry, Garibaldi, Halifax, Hobart, Iroquois, Jacob Van Heemskerck, Karel Doorman, KDX-I, Kongo, Kortenaer, LHA 1 Tarawa, LHD 1 Wasp, LPD 17 San Antonio, LPD 4 Austin, LSD 41 Hidbey Island, LSD 49 Harpers Ferry, Maestrale, MEKO 200, Minerva, Murasame, Principe de Asturias, Suffren, Takanami, Ulsan y Vittorio Veneto. En Canadá existe un dispositivo muy

similar denominado "CAT" (Counter-Acoustic Torpedo). En la imagen de la izquierda se observa el Nixie a bordo del USS "Iowa" (BB-61) en la cubierta de popa.

El costo aproximado del modelo SLQ-A es de USD$ 1 millón y el SLQ-B es de USD$ 6 millones aproximadamente según fuentes de información abiertas.

Por otro lado, este dispositivo de contramedidas antisubmarina es empleado con el denominado "Prairie Masker", el cual es un dispositivo situado a lo largo del casco de los buques antisubmarinos que produce micro-burbujas a gran presión, con lo que enmascaran el paso del barco y lo confunde con los ruidos propios de la mar; de esta manera disminuye la probabilidad de impacto del torpedo.

En el gráfico se observa cómo va colocado el sistema en la obra muerta.



MASKER AIR EMITTER BELTS

En resumen, estos dispositivos de contramedidas anti-submarinas simulan una señal de ruido a frecuencias similares que las hélices y máquinas de un buque, dificultando no tanto al submarino en la detección, sino al torpedo con homming acústico únicamente (excepto contra el MK-14, por ejemplo), permitiendo tener una contramedida antisubmarina efectiva ante un ataque inminente con torpedos, con poco costo, siendo probado en combate desde la Segunda Guerra Mundial. Actualmente Armadas como la canadiense, estadounidense, francesa e inclusive la chilena cuentan con este tipo de dispositivos que no representan un alto costo de inversión comparado con el alto valor militar que se puede ganar.

Nuestra Marina actualmente no cuenta con ningún dispositivo capaz de engañar al torpedo ante un eventual ataque, habiendo existido únicamente a bordo de los antiguos destructores holandeses clase "Friesland", que por su capacidad antisubmarina, contaban con fanfare en la cubierta de popa. Este dispositivo constituía una medida deceptiva y defensiva ante un probable ataque submarino en esa época. En el mundo actual, el AN-SLQ-25 Nixie es la contramedida de mayor significancia para los buques de superficie ante un torpedo, representando un costo asequible comparado con lo que sería la baja de un buque en un conflicto. Ahora bien, con los avances existentes y logros obtenidos en investigación y desarrollo de nuestra Marina, y después de leer este artículo, ¿se animaría en empezar el proyecto?

Bibliografía:

- http://www.de220.com
- http://www.fas.org
- http://www.janes.com
- http://www.deagel.com
- http://www.globalsecurity.org
- El Oficial Antisubmarino del Centro de Entrenamiento Naval (1967)
- Apuntes Guerra Anti-Submarina (1985)



TE OFRECEMOS EL PRÉSTAMO QUE NECESITAS

PRÉSTAMO FINMAR

El préstamo más conveniente para la familia naval

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Hasta 12 meses 13.5% TCEA* y 13 a 72 meses 16.0% TCEA*

SIN GASTOS, COMISIONES NI PORTES

(*) Tasa de costo efectivo anual vigencia de campaña hasta el 31 de marzo de 2009

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
Cel. 99038-4614 RPM #302359

Estación Naval La Perla
Cel. 99639-3957 RPM #999453

Base Naval de Ancón
Cel. 99639-4133 RPM #999458

Hospital Naval
Cel. 99639-4034 RPM #999457

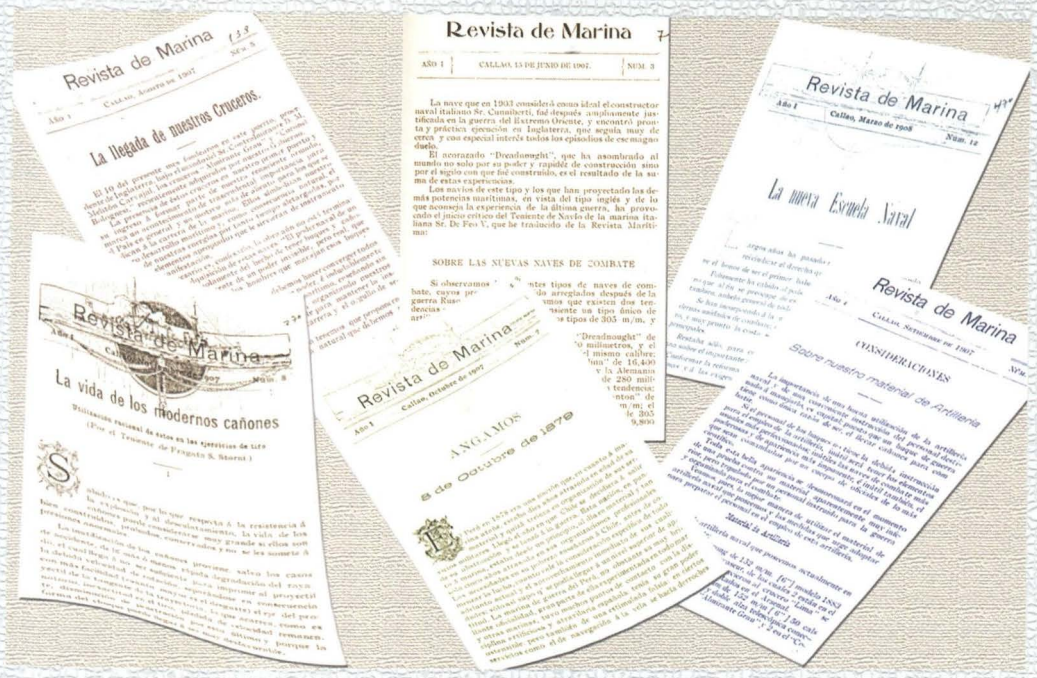
Agencia Arequipa
Cel. 956-2587 RPM #250362

Iquitos
Cel. 6596-38456 RPM #301113

BANCO DE COMERCIO

Por tu progreso y el de tu familia

por ejemplo, el 15/01/2009 se desembolsa un préstamo por convenio Finmar Promocional de S/. 10,000 a 72 meses, a una TCEA de 16%, al cliente se le realizará el cargo de la cuota la planilla del mes de febrero y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/03/2009, siendo su cuota de S/. 213.81 (para la primera cuota: pital S/. 18.15 Interés S/. 195.66). En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20% es decir, e para la cuota de S/. 213.81, considerando 30 días de vencimiento, el interés compensatorio sería de S/.2.66 y moratorio de S/. 3.27 , aumentando la cuota a S/. 219.74, estas Tasas cobrarán a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. *TCEA: Tasa de Costo Efectiva Anual en base año de 360 días. **Para préstamos hasta 30,000. ***Sujeto a evaluación crediticia. Se aplica el 0.06% por concepto de ITF a cada transacción realizada. Tasas sujetas a evaluación crediticia. Para mayor información sobre 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 información se realiza de conformidad con la Ley N° 25857. Resolución SBS N° 1765-2005.



Sucedió hace un siglo

Teniente Primero
Jessica Alvarado Chávez

Crónica extranjera

Estados Unidos

Buques de instrucción. Los Estados Unidos cuentan con cuatro buques de instrucción, todos ellos de vela que se llaman *Boxer*, *Camberland*, *Intrepid* y *Severn*, todos ellos de construcción moderna. El primero es un pequeño bergantín de 38 metros de eslora y 346 toneladas de desplazamiento, que actualmente se encuentra estacionado en Newport. El *Camberland* y el *Intrepid* son gemelos, tienen 64 metros de eslora, 1800 toneladas, con aparejo de barca y 336 personas de tripulación, entre oficiales y marineros.

El *Severn* tiene casco de acero con forro de madera, el cual, a su vez, está forrado en cobre. Su construcción data de 1899 y ahora sirve como buque-escuela de los cadetes de Annapolis en donde está de estación, su desplazamiento es de 1175 toneladas, el casco resulta muy fino y se le conceptúa de muy buena marcha, pues llega a las 12 millas con vientos regulares y desahogados.

El aparejo es de fragata y su artillería se compone de 6 cañones de 100 m/m T.

4 de 6 libras, 2 de una libra y otros dos de igual sistema de 6 m/m.

Años pasados se creía aun en los Estados que los cadetes de marina debían recibir su instrucción práctica de mar en buque de vela, para lo cual hacían largos viajes. Actualmente (hace un siglo) en razón de los cambios enormes que se han verificado en modo de ser de los buques, ya que las máquinas han sustituido por completo a todo lo antiguo, se ha transformado

De este modo los alumnos se van informando de lo que son en realidad los buques de guerra, y por lo que toca a su instrucción marinera, les basta con lo que aprenden en los cruceros semanales en Chesapeack. Contribuyendo, por otra parte, a darles un conveniente descanso a sus faenas intelectuales.

Francia

Proyectiles de la marina. El Almirante de la escuadra francesa del Mediterráneo ha declarado obligatorio el uso de granadas semi-perforantes desde el comienzo de una acción naval. Esta medida ha sido tomada después de una serie de experimentos llevados a cabo en la flota con varios tipos de proyectiles en uso en la marina. La mayor parte de los comandantes tienen más confianza con los resultados obtenidos con los proyectiles semiperforantes. Dicen ellos que estos últimos hacen unos agujeros que pueden taparse y que no siempre explotan en el momento del choque debido a la acción retardada de la espoleta. Se han dado pasos para proveer a los buques de ganadas que contengan una carga de melinita más pesada que aquella que hasta ahora han llevado las granadas semi-perforantes. Las nuevas granadas son de ojiva "alourdis", más pesadas, en un tercio de peso de los proyectiles sustituidos. El mayor peso se obtiene alargando la granada, lo que tiene sus inconvenientes, pues hace más frágiles las balas y aumenta el ángulo formado por el eje de la bala con la trayectoria.

Inglaterra

Colisión. En la tarde del 25 de Abril durante una tempestad de nieve, ocurrió una colisión cerca de Jarmouth Isla de Wight entre el transatlántico americano *St. Paul* que acababa de salir de Southampton y el crucero *Gladiator* en viaje de Portland a Porthsmouth. El *Gladiator* recibió el choque al medio, por la banda de estribor hundiéndose inmediatamente, pudiendo el *St. Paul* llegar a Southampton y entrar a dique.

Los daños sobré la línea de flotación del transatlántico eran comparativamente pequeños, pero a medida que se fue secando el dique aparecieron las averías en toda su magnitud.

La roda estaba completamente cortada y una plancha de la cubierta proyectriz del *Gladiator* había hecho un hondo corte en la obra viva paralelamente a la línea de flotación, permaneciendo incrustada allí. A babor la plancha de un mamparon del *Gladiator* estaba firmemente incrustada y al juzgar por las señales que se han examinado, el *St. Paul* debe haber penetrado en el *Gladiator* hasta cerca de la mitad de su manga.

El *St. Paul* fue construído en Filadelfia, U.S.A., en 1895 por la casa Cramps y

es de 16 000 toneladas de desplazamiento, el *Gladiator* era un crucero de 2ª clase de 5 750 toneladas, 320 pies de eslora, 58 de manga y 21 de puntal.

Brasil

Se continúa lentamente en Inglaterra la construcción del acorazado *San Pablo* a consecuencias de que todo el trabajo lo absorbe el acorazado británico *Vanguard*, de manera que no será lanzado al agua sino después de este.

Tanto el *San Pablo* como su gemelo, que se construye en los astilleros de Elaswick, despiertan interés pues hay curiosidad por saber cuál será el destino final de estos acorazados. Se afirma que no le convendría a Inglaterra, porque su construcción no se ajusta a las reglas fijadas por el almirantazgo británico que a este respecto es muy exigente.

Crónica nacional

Viaje del Crucero *Almirante Grau* a San Francisco de California

El 20 de Marzo, zarpó el *Almirante Grau* con rumbo a Acapulco (México), puerto al que llegó sin novedad el 29 del mismo mes, a las 5 p.m. En ese lugar se encontraba la escuadrilla de torpederas norteamericanas que poco antes visitara el Callao.

El 2 de abril, y después de haber hecho provisión de carbón y víveres frescos, el *Grau* se hizo a la mar a las 9 y 30 a.m con rumbo a San Francisco de California, donde largó ancla el 12 de ese mes, en la mañana, permaneciendo fondeado en la rada hasta el 17, en que fue llevado, por remolcadores, al dique de Hundred Point donde se procedió a rascar y pintar los fondos y se recorrieron las diferentes tomas de agua, operaciones que duraron hasta el 21, fecha en que regresó a su fondeadero.

El 1º de mayo emprendió el *Grau* su viaje de regreso, fondeó en Acapulco el 5, volviendo a zarpar el 13, para fondear en el Callao, el 21 del mismo mes, a las 7 y 30 de la noche.

La velocidad económica con que ha realizado el viaje, tanto a la ida como al regreso, ha sido de 11 a 12 millas por hora, solo en la última travesía, de Acapulco al Callao, el 18 de mayo, y aprovechando un cambio de calderas, se navegó durante una hora, con ocho calderas alcanzando el buque una velocidad de 19'4 millas.

Las últimas regatas

El 26 de julio se efectuaron en la bahía unas grandes regatas organizadas por el entusiasta Club Unión conmemorando el 87º aniversario de la Independencia Nacional.

A las 3 y 30 p.m se efectuó la 1ª Regata entre chalupas de la Armada Nacional, distancia 2 millas; obtuvo la victoria la chalupa del transporte *Iquitos*.

La 2ª. Regata entre los Clubs Unión y Canottieri había despertado mucho entusiasmo, pues ambos Clubs tomaban parte por primera vez con embarcaciones iguales, obtuvo el triunfo con facilidad el antiguo Unión (distancia 2 millas).

La 3ra. Regata entre falúas de la Armada Nacional fue ganada por la falúa de la *Lima* entrando en segundo lugar la de

Iquitos (distancia 3 y ½ millas).

La última Regata era entre el Canottieri y el Unión, también obtuvo la victoria el Unión probando una vez más la superioridad de su boga y tripulaciones (distancia 1 milla).

La 2ª y 4ª Regata inter club despertó muchísimo entusiasmo, pues se cruzaron apuestas que pueden calcularse alrededor de S. 12.000 a S. 14.000.

Las tribunas del Club organizador y muchísimas embarcaciones como también la playa se encontraba repleta de espectadores.

Asistieron al local del Club Unión el señor General Ministro de Guerra y Marina y el diputado por el Callao y casi la totalidad de la oficialidad de la Armada, los que fueron atendidos por el Presidente y socios del Club.


Estamos de aniversario.
Vamos a celebrar!
145
AÑOS
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

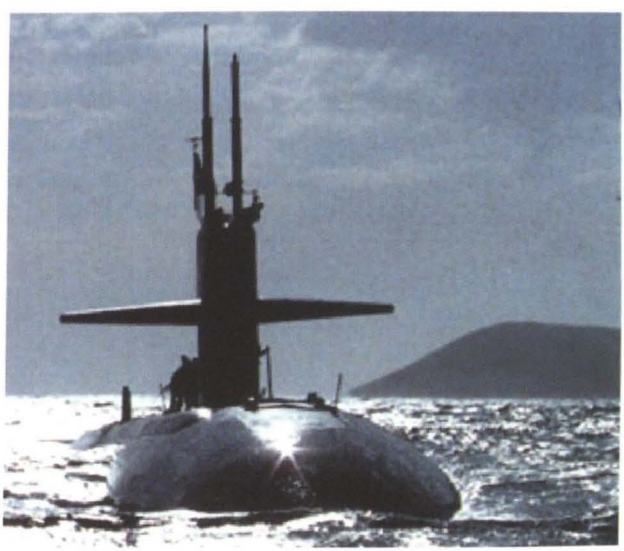
BRASIL

Odebrecht participará en la construcción de submarinos adquiridos a Francia

La empresa brasileña Odebrecht participará en la construcción, junto a DCNS, de los cinco submarinos franceses adquiridos por Brasil, bajo un acuerdo que incluye transferencia de tecnología.

Al mismo tiempo, la empresa deberá aportar asistencia técnica en el diseño y construcción de las partes no nucleares para un submarino de propulsión nuclear, además de su participación en la construcción de un astillero para el ensamblaje de los submarinos.

El contrato de los submarinos, valorizado en siete mil millones de euros, firmado en el mes de diciembre, forma parte de un plan de modernización de la flota naval brasileña y ha sido visto como punto crucial para la defensa que incluye las grandes reservas de petróleo en aguas profundas del mar territorial de Brasil.



COLOMBIA
Modernización de submarinos

Los astilleros alemanes HDW han firmado un contrato con el Ministerio de Defensa colombiano, para el suministro de dos paquetes de materiales para el mantenimiento y la modernización de los dos submarinos de la Armada. La empresa HDW construyó los dos submarinos en Kiel (1970) y desde entonces han sido objeto de dos programas de modernización en los astilleros alemanes. Este nuevo proyecto de modernización se llevará a cabo en Colombia por la empresa estatal de astilleros COTECMAR en Cartagena. El alcance de la entrega por HDW comprende además del material, el apoyo a COTECMAR con conocimientos y asesoramiento técnico. El astillero de Colombia tiene previsto concluir el proyecto antes de finales del 2011.



Se suman a proyecto de Patrullero de Zona Marítima Regional

Representantes de la Armada Nacional de Colombia confirmaron durante el desarrollo de EXPONAVAL 2008 en Valparaíso, Chile, que el gobierno de ese país ha autorizado el financiamiento para la construcción de dos patrulleros de alta mar bajo el diseño OPV-80 del constructor alemán FASSMER. De acuerdo a la información, el astillero naval COTECMAR ya suscribió un acuerdo con la firma germana, que proporcionará el diseño básico de ingeniería y el soporte técnico al proceso de construcción, que tendrá lugar en las instalaciones de COTECMAR en Cartagena de Indias.

Con la adopción del mismo diseño básico que está siendo empleado en la construcción de los PZM en Chile y de los Patrulleros Oceánicos Multipropósito (POM) en el astillero Río Santiago en Argentina, Colombia se está sumando al Proyecto del PZM Regional en Sudamérica. El primero de los dos patrulleros de alta mar construidos por COTECMAR será entregado el 2011, en tanto que la entrega de la segunda unidad tendrá lugar en el 2012.



COREA DEL SUR
Nuevo suministro de submarinos *Tipo 214*

Los astilleros alemanes HDW han firmado a finales del mes de diciembre, con la autoridad del DAPA (Defense Acquisition Program Administration), un contrato para el suministro de seis submarinos tipo 214 que serán construidos en Corea del Sur. Estos submarinos se suman a otros tres ordenados en el 2000. Los dos primeros fueron entregados a la Armada en el período 2007-2008, y el tercero se encuentra en fase final de construcción. Esta nueva serie de submarinos será similar a la anterior y estarán equipados también con un sistema de propulsión independiente del aire (celdas de combustible)

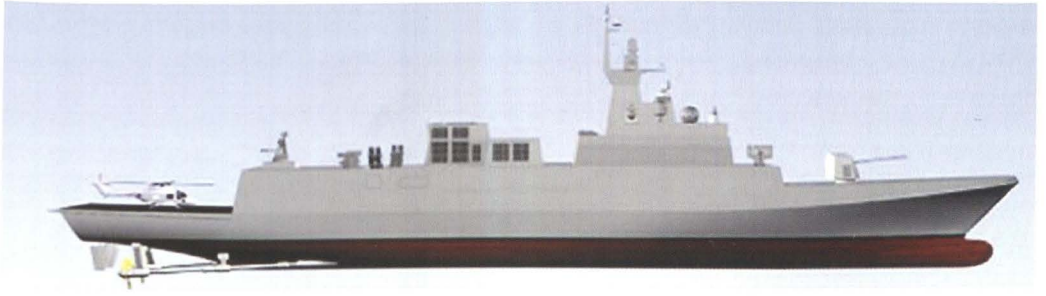


Contrato para la fabricación de Fragatas FFX

Los astilleros coreanos Hyundai Heavy Industries han ganado el contrato para la construcción de la primera fragata FFX para la Armada de Corea del Sur, que deberá de entrar en servicio en el 2011.

Las seis primeras fragatas FFX deberán estar fabricadas antes del 2015 y reemplazarán a las nueve fragatas clase Ulsan actualmente en servicio.

Se espera construir un total de 24 a 27 buques para el 2020, que permitan reemplazar también a las fragatas clase Donghae y a las corbetas clase Pohang. Las FFX desplazarán 3200 toneladas, contarán con un cañón de 127 mm, un lanzador RAM, sistema de defensa puntual Goalkeeper y un helicóptero ASW Lynx.



CHILE
Armada comprará segundo lote de SA-365F Dauphin II

La Armada de Chile estaría en avanzadas conversaciones para adquirir cuatro helicópteros Eurocopter/ Aerospatiale SA365 F Dauphin II de segunda mano, para complementar cuatro aparatos similares comprados y recibidos entre los años 2005 y 2006. El valor de la compra de esas cuatro aeronaves no está aún definido, pero se estima entre USD 35 y 40 millones de dólares. Los SA365F ex-irlandeses están especialmente configurados para tareas de control y rescate marítimo.

Los planes de la Armada chilena consideran la adquisición de entre 10 y 12 Dauphin II, con el fin de asignar aeronaves de este tipo a cada uno de los distritos navales, además de embarcarlos en los dos nuevos patrulleros de zona marítima (PZM) construidos por ASMAR bajo el proyecto Danubio IV. Los PZM cuentan con cubierta de vuelo y hangar.



Plan de renovación de aviones de ala fija

Respecto del material aeronaval de ala fija, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo Codina ha expresado que los planes están encauzados a reemplazar los antiguos P-3 Orión, Embraer P-111 y CASA C-212 mediante la incorporación de ocho nuevos aviones CASA C-295.

Explicó que el proyecto tendrá dos fases, y que en la primera de ellas el gobierno chileno ya ha financiado la compra de tres aeronaves equipadas con sensores, misiles anti-buque y torpedos antisubmarinos, que reemplazarán a los P-3 Orion de Exploración y ataque marítimo. Después vendrá una segunda fase, en la que se van a adquirir otros cinco aviones –incluyendo tres equipados para patrullaje marítimo y uno en configuración básica de carga- que reemplazarán a los restantes a más tardar en el año 2010.



Nuevos tanques ligeros para Infantería de Marina

El Almirante Codina también ha informado que se recibirán 14 tanques ligeros Scorpion, de construcción británica, adquiridos en España para el Cuerpo de Infantería de Marina de la Armada de Chile. Los blindados que hasta fecha reciente eran empleados por la Armada del Cuerpo de Infantería de Marina de España, se sumarán a un número similar de tanques Scorpion adquiridos en el Reino Unido entre los años 1994 y 1995.



CHINA
Lanza fragatas de la clase Jiangkai

EL astillero Huangpu lanzó para la Armada de Liberación Popular de China (PLAN) la tercera fragata de la clase tipo 054 Jiangkai, una versión modificada de la clase rusa conocida como tipo 054A.

La nueva fragata tiene mejores características que la anterior. Sus dos radares MINERAL-ME1 (activo) y MINERAL-ME2 (pasivo), proveen la designación de objetivos para el misil antibuque YJ-83 (Saccade). El ME1 trabaja en Banda I y está habilitado para búsqueda simultánea de 30 objetivos a más de 250 kilómetros, mientras que el ME2 puede localizar 50 objetivos trabajando cruzado con bandas I.G,E,F, y D hasta los 450 kilómetros y puede trabajar en soluciones de lanzamientos para 10 diferentes objetivos.



ECUADOR
Transferida segunda fragata adquirida en Chile

Con la transferencia de la ex *Almirante Lynch* –rebautizada *Comandante Morán Valverde* (FM-02)-, segunda de dos fragatas de la Clase Leander británica adquiridas en marzo pasado, la Marina del Ecuador está completando el Proyecto "Guayas" de modernización de sus unidades oceánicas. Las dos fragatas reemplazan dos naves más antiguas, del mismo diseño británico, compradas al Reino Unido a principios de la década de los años 90.



MALASIA
Primer submarino clase *Scorpene*

La Armada malaya recibió en la localidad francesa de Toulon el primer submarino de la clase Scorpene, desarrollado por Navantia y DCNS, de los dos adquiridos en junio del 2002. El submarino entregado ha sido bautizado como *Tunku Abdul Rahman,* y su puesta a flote se celebró en Cheburgo (Francia) en octubre del 2007.

Se trata de un acontecimiento importante para la RMN (Royal Malasian Navy) al haberse desarrollado con éxito las pruebas realizadas sobre las capacidades operacionales y del sistema de combate del submarino. Estos tests incluyeron lanzamientos de torpedos pesados Black Shark y misiles.

Está previsto que el *Tunku Abdul Rahman* llegue al país malayo en el segundo semestre de este año. El segundo de la serie, el *Tun Razak*, cuya puesta a flote fue celebrada en Cartagena en octubre del 2008, se entregará a finales de este año.



RUSIA
Continúa construcción de submarinos convencionales

El *Sebastopol* será el tercer submarino del proyecto 677 que la oficina de diseño "Rubín" construye para la Marina rusa. Actualmente se vienen construyendo dos submarinos: el *Kronstadt*, que empezó en el verano del 2005 y el *Petrozavodsk* cuya construcción comenzó a inicios del 2008. El submarino *San Petersburgo*, otro submarino convencional, actualmente se encuentra en pruebas en el Mar Báltico. El *Kronstadt* se incorporará a la Marina a finales del 2009 y el *Sebastopol* en el 2010.

Los submarinos de esta clase pasarán a constituir el grueso de la flota de submarinos no atómicos de Rusia, caracterizándose por su elevado poder de combate, gran autonomía y bajo nivel de ruido. Estos submarinos desplazan 1765 toneladas en superficie y 2650 en inmersión. Están dotados de seis tubos lanzatorpedos con capacidad para transportar 18 torpedos, misiles de crucero y minas.



Actualidad Naval Nacional

Lic. Tatiana Figueroa López

SIMA-PERU S.A. recertificó en ISO 9001:2000

A 163 años del inicio de las Reparaciones y construcciones navales en el Perú y con 58 años de actividad empresarial, SIMA-PERU S.A. (Servicios Industriales de la Marina S.A.), se ha constituido en una de las organizaciones más importantes del país dada su valiosa contribución al desarrollo y defensa nacional.

Durante las actividades de la Semana de la Calidad 2009 recibió de la Sociedad Nacional de Industrias y de su Comité de Gestión de la Calidad el reconocimiento por haber recertificado por cuarta vez consecutiva su Sistema de Gestión de la Calidad, bajo los estándares de la Norma ISO 9001:2000, cumpliendo 10 años con esta certificación y manteniendo el puesto 17 en el Perú en haber optado por esta norma de gestión

Este reconocimiento es otorgado anualmente a las empresas que en el periodo han logrado certificar sus sistemas de calidad y en el presente año se ha distinguido también a las empresas que han logrado obtener más de dos certificaciones.

La distinción otorgada a SIMA-PERU S.A. involucra la recertificación de la Dirección Ejecutiva y nuestros Centros de Operación SIMA-CALLAO y SIMA-CHIMBOTE, ampliando esta vez el alcance al Centro de Operación SIMA-IQUITOS; esto incluye todos los procesos identificados y que soportan a sus líneas de negocio reparaciones navales, construcciones navales, fabricación de estructuras metal mecánicas, investigación, desarrollo, fabricación, instalación, modernización, mantenimiento y reparación de sistemas de armas y electrónica.

El SIMA-PERU actualmente se encuentra trabajando para lograr la certificación ISO 14001:2005 Gestión Ambiental y OHSAS 18001:2007 Gestión de la Seguridad y Salud Ocupacional, teniendo como objetivo para el próximo año certificar en la norma Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), ISO 27001:2005 Gestión de la Seguridad de la Información y optar por la norma ISO 25001:2005 Responsabilidad Social.



El Director Ejecutivo del los Servicios Industriales de la Marina, Contralmirante Jasón Saavedra Paredes, fue el encargado de recibir la recertificación ISO 9001:2000

Marina de Guerra del Perú conmemoró 187° aniversario de creación y 129° aniversario del Combate de Angamos

En la histórica Plaza Grau del Callao, en la mañana del 8 de octubre, con la asistencia del Presidente de la Republica, Alan García Pérez, se inició el acto central de la conmemoración del 187° aniversario de Marina de Guerra del Perú y el 129° aniversario del Combate de Angamos.

El acto contó con la presencia del titular de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza y los integrantes del Gabinete Ministerial, así como del primer Vicepresidente de la República, Luis Giampietri Rojas, el Presidente del Congreso, Javier Velásquez Quesquén, entre otras altas autoridades civiles.

Asistieron también el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Aste Daffós, y los comandantes generales del Ejército, Edwin Donayre Gotzch; de la Fuerza Aérea, Pedro Minaya Torres y de la Marina, Carlos Gamarra Elías.

Seguidamente, se entonaron las notas del Himno Nacional del Perú y la ceremonia continuó con la colocación de ofrendas florales ante el monumento del "Caballero de los Mares", por parte de representaciones diplomáticas extranjeras, instituciones representativas del primer puerto, así como entidades patrióticas y culturales.

Cuando los relojes del Perú marcaban las 9:50 de la mañana, se guardó un minuto de silencio en memoria del Gran Almirante Miguel Grau Seminario, quien precisamente a esa hora, el 8 de octubre de 1879, perdió la vida defendiendo a la patria.

En esta oportunidad, se contó con la participación de una delegación de cadetes de la Escuela Naval "Almirante Padilla" de la República de Colombia, la que estuvo conformada por un grupo de Gaiteros que presentaron el homenaje del pueblo de Colombia al Almirante Grau mediante el toque del minuto de silencio.

Como se recuerda, el Almirante Grau se inmoló en defensa de la bandera peruana en el puente de mando del monitor *Huáscar* durante el Combate Naval de Angamos, librado contra la escuadra chilena el 8 de octubre de 1879.



En la plaza Grau del Callao se rindió homenaje al Caballero de los Mares y se conmemoró el 187 aniversario de fundación de la Marina de Guerra del Perú

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías pronunció la proclama dirigida al personal naval, en la que resaltó que la Marina ha cumplido misiones y desempeñado roles claramente definidos, tomando forma y carácter como Institución a través de diversas acciones derivadas del proceso del Perú en su consolidación como estado; actuando siempre en resguardo y defensa de la integridad de los territorios con que surgimos a la vida independiente.

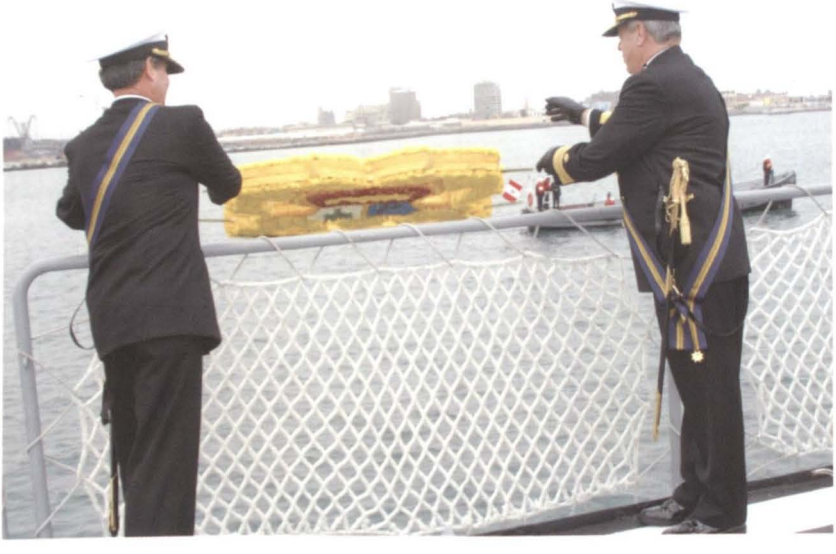
Por su parte, el Presidente de la República, Alan García Pérez, destacó la grandeza moral del héroe de Angamos, a quien recordó también como padre ejemplar y respetuoso de los derechos humanos. "Su vida es la mejor educación que pueden recibir nuestros hijos", agregó.

A continuación, el batallón de la compañía Juan Fanning de Infantería de Marina realizó una serie de demostraciones sincronizadas para el deleite de las autoridades, invitados y demás asistentes al homenaje.

Finalmente se realizó el desfile de los diferentes destacamentos navales. El que se inició con el suave sonido de las gaitas de los miembros de la Escuela de Oficiales Navales de Colombia, que marcharon entonando nuestro Himno Nacional.

Junto con destacamentos de la Marina, el Ejército, la Aviación y la Policía Nacional, desfiló también la "Brigada Azul y Oro", integrada por oficiales, suboficiales y grumetes con impedimentos físicos ocasionados durante sus labores de defensa y pacificación nacional.

Al término de la ceremonia el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Comandante General de la Marina, abordaron la fragata misilera BAP *Palacios* (FM-56), desde cuya cubierta lanzaron al mar una simbólica ofrenda floral en homenaje al héroe de Angamos.



El Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Comandante General de la Marina, lanzaron una ofrenda floral al mar en homenaje al Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario

En la Academia Naval de los Estados Unidos de América se develó busto del Gran Almirante del Perú

El 8 de octubre, en una memorable ceremonia, la Marina de Guerra del Perú hizo entrega del busto del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, a la Academia Naval de los Estados Unidos de América en Annapolis.

El acto contó con la presencia del Embajador del Perú en los Estados Unidos de América, Felipe Ortiz de Zevallos; el Consejero para Asuntos de Mantenimiento de Paz en la Representación Permanente del Perú en la Organización de las Naciones Unidas, Vicealmirante Luis Ramos Ormeño; el Cónsul General del Perú en Washington, Ministro Fernando Quirós Campos; el Agregado de Defensa y Naval del Perú, Contralmirante Jorge Moscoso Flores, el Comandante del Regimiento de Cadetes de la Academia Naval, Capitán de Navío Matthew L. Klunder, oficiales de dotación, cadetes navales, entre otros.

Durante los discursos de orden, el Embajador y el Agregado de Defensa y Naval del Perú coincidieron en resaltar la ilustre figura del Gran Almirante del Perú, su relevancia en la historia, su ejemplo y la admiración de todo un pueblo, que lo llevó a ser considerado el Peruano del Milenio.

El representante de la Academia Naval de los Estados Unidos agradeció el gesto de la Marina de Guerra del Perú, recordando la importante presencia de cadetes navales peruanos en este centro de formación desde 1942, manifestando que la presencia del Almirante Miguel Grau en la Academia Naval de Annapolis será para toda la vida.

La develación del busto del Caballero de los Mares estuvo a cargo del Embajador del Perú, Felipe Ortiz de Zevallos y del Comandante del Regimiento de Cadetes de la Academia Naval, Capitán de Navío Matthew L. Klunder.

Bajo el busto del Gran Almirante Grau, en una placa se pueden leer las célebres palabras del ex presidente de los EE. UU., Theodore Roosevelt en 1913: "El más famoso y recordado buque de guerra que alguna vez existió y en el cual los más grandes actos de heroísmo nunca vistos en un buque de guerra o en una Nación del mundo fueron llevados a cabo...".



En presencia de autoridades diplomáticas del Perú y Estados Unidos se develó el busto al Gran Almirante Miguel Grau en la Academia Naval de los EE.UU. en Annapolis

Autoridades navales de la Armada de Brasil realizan visita profesional y protocolar en nuestro país

El Sub Jefe de Inteligencia Operacional del Comando de Operaciones Navales de la Marina de Brasil, Contralmirante Carlos Augusto De Moura Resende y el analista de inteligencia de países del Arco Andino, capitán de Navío (FN-RM1) Jeferson Barbosa Ramos, del 13 al 17 de octubre, realizaron una vista oficial a nuestro país, con el fin de intercambiar experiencias profesionales e incrementar los lazos de amistad y camaradería entre ambas armadas.

A su llegada, presentaron su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor de la Marina, Vicealmirante Rolando Navarrete Salomón y al Comandante General de Operaciones del Pacifico, Vicealmirante Alberto Lozada Frías, con quienes intercambiaron presentes recordatorios.

Posteriormente, visitaron la Fuerza de Submarinos, la fragata misilera B.A.P. *Aguirre*, la corbeta misilera B.A.P. *Larrea* y el buque insignia, B.A.P. *Almirante Grau*.

Los oficiales visitante tuvieron una grata experiencia de navegación a bordo de la fragata misilera BAP *Carvajal*, donde estuvieron acompañados por el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado y el Comandante de la II Zona Naval, Contralmirante José Gavidia Arrascue.

Culminaron sus actividades protocolares con una visita y exposición en la Dirección de Inteligencia de la Marina.



El Sub Jefe de Inteligencia Operacional del Comando de Operaciones Navales de la Marina de Brasil, Contralmirante Carlos Augusto De Moura Resende, y el analista de inteligencia del Arco Andino, capitán de Navío Jeferson Barbosa Ramos, durante su visita recorrieron unidades y diferentes dependencias de la Marina de Guerra

Dirección de Hidrografía y Navegación participa en Ejercicio de Comunicación que pondrá a prueba Sistema de Alerta para Tsunami

Teniendo como objetivo evaluar el nivel de eficacia del Sistema de Alerta de Tsunamis en el ámbito internacional, ante la posible ocurrencia de un evento de este tipo en el Océano Pacífico, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), realizó del 28 al 30 de octubre, el Ejercicio de Comunicación Internacional en caso de tsunami denominado "Exercise Pacific Wave 08".

Este ejercicio simuló un tsunami destructivo a lo largo del Pacífico producido por un sismo hipotético de 9.2° en la escala de Richter, que se generó en el fondo oceánico en las cercanías de Japón, ante lo cual se emitió la Alerta correspondiente a la espera de las respuestas a los mensajes y boletines del Sistema Internacional de Alerta del Pacífico.

Este evento es el segundo que se realiza en los últimos años, el primero tuvo lugar en mayo del año 2006, que tuvo similar propósito en comprobar la vigencia de las líneas de comunicación operativas así como evaluar los procedimientos de alerta de tsunamis y atención de las alertas en cada uno de los países participantes.

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, como organismo responsable del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis, asumió el Punto Focal Nacional para el desarrollo del presente evento, el que fue coordinado con el Instituto Nacional de Defensa Civil, la Empresa Nacional de Puertos, la Autoridad Marítima Nacional, la Autoridad Portuaria Nacional y el Gobierno Regional del Callao, con el fin de que se ejecute a través de este ejercicio una prueba del Sistema de Alerta Nacional, lo que permitió evaluar los actuales estándares de respuesta ante un suceso de este tipo, buscando a su vez fortalecer las capacidades necesarias para enfrentar una situación de peligro en nuestras costas.



Ejercicio de Comunicación Internacional en caso de Tsunami denominado "Exercise Pacific Wave 08" tuvo como objetivo evaluar el nivel de eficacia de los procedimientos de alerta de tsunamis.

Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile visitó el Perú

El Comandante en Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile, Contralmirante Federico Niemann Figari, arribó a nuestro país en visita oficial, con la finalidad de incrementar los lazos de profesionalismo, amistad, camaradería y confianza mutua entre ambas armadas.



El Comandante en Jefe de la Escuadra de la Armada de Chile, Contralmirante Federico Niemann Figari, visitó nuestro país y compartió con sus homólogos peruanos.

Desde el 26 de octubre, fecha de su arribo, la alta autoridad naval chilena desarrolló actividades que lo llevaron a conocer de cerca la labor de la Marina de Guerra, entre ellas destacan la presentación de su saludo protocolar al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Rolando Navarrete Salomón y al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo.

Posteriormente, realizó una visita de trabajo a la Fuerza de Superficie, donde fue recibido por su comandante, el Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado. Seguidamente, se trasladó al buque insignia B.A.P. *Almirante Grau*, recibiendo la bienvenida por parte de su comandante, el Capitán de Navío Percy Zuazo del Águila.

Finalmente, visitó la Escuela de Submarinos, los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Director del Arsenal de Marina de Río de Janeiro arribó a nuestro país en visita oficial

Del primero al ocho de noviembre, el Director del Arsenal de Marina de Río de Janeiro, Vicealmirante César Pinto Correa arribó al Perú en visita oficial para conocer las capacidades de los Centros de Operación de los Servicios Industriales de la Marina S.A. (SIMA-Perú S.A.) e iniciar conversaciones de índole comercial vinculadas a la industria naval.

La autoridad naval brasilera presentó su saludo protocolar al Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, al Sub – Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Fernando Palomino Milla y al Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones del Pacifico, Contralmirante Ernesto Lermo Rengifo, con quienes

intercambió presentes recordatorios.

Continuando con su programa de actividades, visitó las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, acompañado por su Director, el Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, donde tuvo la oportunidad de conocer la cripta del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario, y la galería de héroes notables, donde se encuentra el busto al patrono de la Marina de Brasil, Almirante Joaquim Marques de Lisboa.

El 4 de noviembre recorrió las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina S.A., acompañado de su Director Ejecutivo, el Contralmirante Jasón Saavedra Paredes. Durante su estancia en esta dependencia naval recibió una exposición en la que se le mostró el trabajo que se realiza en SIMA- PERU. Finalmente, visitó el Astillero SIMA – Callao y el Servicio de Armas Electrónicas.

Como parte de las actividades programadas en durante su visita al Perú, el 5 de noviembre, el Vicealmirante Cesar Pinto Correa realizó una visita oficial a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía en Iquitos, donde fue recibido por el Comandante de la Quinta Zona naval, Contralmirante Víctor Pomar Calderón, y el Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, Capitán de Navío Jorge Paz Acosta.

Durante su permanencia en esa ciudad, visitó el Buque Museo "América". Posteriormente, recorrieron las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina – Iquitos, donde apreciaron la implementación de la cañonera fluvial *Clavero*. Asimismo, el Capitán de Navío Ernesto Colunge Pinto, Jefe del SIMA Iquitos, ofreció una exposición en la que dio a conocer las funciones, actividades y proyectos que se realizan, y su participación en el desarrollo de la región Loreto.

El 6 de noviembre se trasladaron a la Base Naval de Iquitos, en donde visitaron las instalaciones de la Escuela de Operaciones Ribereñas, donde recibieron una conferencia sobre las actividades que realiza la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, su área de responsabilidad, las diferentes actividades en zona de frontera, como combate de ilícitos, control fluvial, seguridad territorial, entre otros.

Finalmente, apreciaron una demostración de supervivencia en selva a cargo del personal de Batallón de Infantería de Selva Nro 1.



El Director de Arsenal de Marina de Río de Janeiro, Vicealmirante César Pinto Correa, visitó la Escuela Naval del Perú donde tuvo la oportunidad de conocer la cripta del Almirante Grau y la galería de los héroes notables, donde se encuentra el busto al patrono de la Marina de Brasil, Almirante Joaquim Marques de Lisboa

Marina de Guerra condecoró a tenor peruano Luis Alva

En una especial ceremonia realizada el 10 de noviembre en el salón Iquique de la Comandancia General de la Marina, se impuso la condecoración Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, en el Grado de Gran Cruz Distintivo Blanco, al tenor Luís Ernesto Alva Talledo.



El Comandante General de la Marina condecorando al tenor peruano Luis Alva Talledo

Tras la lectura de la Resolución Suprema que otorga la condecoración al reconocido tenor por haber contribuido en forma excepcional a la Marina de Guerra del Perú, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, impuso la presea formulando votos "porque la lleve siempre con legítimo orgullo". Asimismo, expresó que esta distinción es un justo reconocimiento a su "gran talento como tenor y por su tesonera labor que desarrolla para impulsar el arte lírico en nuestro país", tal como el pueblo peruano lo reconoce en los diversos homenajes que le tributa en estas fechas, con ocasión de su larga y gran trayectoria artística internacional.

En la ceremonia de condecoración estuvieron presentes la esposa del tenor nacional y sus hijos, así como Almirantes, Oficiales Superiores, ex Ministros de Marina, ex Comandantes Generales de la Marina e invitados.

Cabe resaltar que el tenor Luís Alva ingresó a la Escuela Técnica de la Armada (hoy CITEN), y en 1941 a la Escuela Naval, ocupando el 5to. puesto en el proceso de admisión. Como Cadete integró el grupo de coro por tres años, retirándose luego para dedicarse al canto guiado por su maestra Rosa Mercedes Ayarza de Morales. Durante su carrera llegó a presentarse en los grandes escenarios de Milán, en las décadas de los años 50 y 60, etapa en que fue considerado el tenor lírico ligero más importante de su generación.

B.A.P. *Ferré* ¡Bravo Zulu!

Después de haber flameado durante 35 años el Pabellón Nacional por aguas nacionales e internacionales, el 25 de noviembre en el Muelle Antedique de la Base Naval del Callao, se llevó a cabo la Ceremonia de Arriado Definitivo del Pabellón del B.A.P. *Ferré* (DM-74), la cual fue presidida por el Ministro de Defen-

sa, Ántero Flores-Aráoz Esparza, quien estuvo acompañado por el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías.

Durante la ceremonia se dio lectura al dispositivo legal de Baja del Servicio del BAP. *Ferré* y se efectuó el tradicional acto de arriado del Pabellón Nacional. A continuación el Ministro de Defensa pronunció un breve discurso destacando la trayectoria de esta unidad naval, los gloriosos episodios y la actividad fructífera que ha tenido.

A su turno, el Comandante de la Fuerza de Superficie, Contralmirante Raúl Vásquez Alvarado, refirió que el B.A.P *Ferré* significó una nave de importancia capital y de gran valor militar que cumplió su misión a cabalidad al servicio del país y, con su lema "Fuerza *Ferré*", destacó participando en todos los ejercicios y operativos anuales en los que ha tomado parte, tanto con unidades propias como con unidades extranjeras y especialmente durante los conflictos con el Ecuador en los años 1981 y 1995. "El B.A.P *Ferré* es la unidad más longeva en nuestra



El BAP *Ferré* estuvo al servicio de la Nación por 35 años, surcando por mares nacionales e internacionales.



Fue arriado definitivamente el Pabellón Nacional del destructor misilero BAP *Ferré* en una significativa ceremonia presidida por el Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz

Fuerza de Superficie y con mucha nostalgia y gratitud a través de esta ceremonia significativa, estamos presentes al último arriado de su pabellón".

El Contralmirante Vásquez culminó su discurso agradeciendo y felicitando a todos los comandos y dotaciones que pertenecieron al B.A.P. *Ferré* por ese profesionalismo demostrado a través de 35 años de servicio a la Nación: "Estamos seguros que la tradición forjada sobre sus cubiertas perdurará como un gran ejemplo en la memoria de nuestra Institución Naval, de la Fuerza de Superficie y de todas las futuras generaciones".

Es de destacar que el B.A.P. *Ferré* fue una unidad del tipo destructor misilero clase Daring que adquirió el Perú para la Marina de Guerra, incorporándose oficialmente a la escuadra en 1973, año en que se llevó a cabo el afirmado del pabellón nacional. Su construcción para la marina británica se inició en 1946 y culminó en 1949 en los astilleros Yarrow, Inglaterra, siendo comisionado en la Real Marina Británica el 28 de abril de 1953.

I Simposio Marítimo contra el narcotráfico en América

En la ciudad de Cartagena de Indias – Colombia, del 19 al 21 de noviembre, se realizó el "I Simposio Marítimo contra el Narcotráfico en el Continente Americano", organizado por la Armada Nacional de Colombia y con el auspicio del Comando Sur de los Estados Unidos de América.



Representantes de 25 países estuvieron presentes en el I Simposio Marítimo Contra el Narcotráfico en el Continente Americano.

En este importante evento participaron representantes de Armadas, Servicios de Guardacostas y Servicios de Seguridad de 25 países: Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Jamaica, Marruecos, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Reino Unido, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Asistieron como observadores la Junta Interamericana de Defensa y la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

El Almirante Guillermo Barreda Hurtado, Comandante de la Armada Nacional de Colombia, tuvo a su cargo las palabras de bienvenida e inauguración del Simposio, manifestando que este importante evento surgió de una iniciativa presentada por su Armada Nacional en el Simposio Marítimo Mundial celebrado en Newport, EE.UU., en septiembre del año 2007.

El Simposio respondió a la necesidad de aunar esfuerzos en la Región para combatir la amenaza transnacional del tráfico de drogas y otros ilícitos por vía marítima.

Durante tres días se analizaron y evaluaron las diferentes estrategias marítimas que los países del continente americano vienen aplicando en el combate al narcotráfico, particularmente en las zonas de tránsito entre los países productores y consumidores, con la finalidad de construir y formular estrategias comunes que permitan combatir este tipo de actividades ilícitas y concertar mecanismos que faciliten y garanticen una efectiva cooperación internacional.

Dentro de los diferentes conferencistas invitados, estuvieron presentes Sergio Jaramillo, Viceministro de Defensa de Colombia y Enrique Obando, quien tuvo a su cargo la Conferencia sobre "El tráfico ilícito de drogas en el Perú".

Por otro lado, las Armadas de Colombia, Chile, México, República Dominicana y Perú expusieron la situación en sus países. La exposición de la Marina de Guerra estuvo a cargo del Contralmirante César Prada Ugás, Director Ejecutivo de la Dirección de Capitanías

y Guardacostas, quien habló acerca de: ¨La participación de la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo¨.

El simposio finalizó el 21 de noviembre, y fue clausurado por el Ministro de Defensa de Colombia, Juan Manuel Santos Calderón. Asimismo, se emitió un comunicado de los participantes en el que se destacó la iniciativa de la Armada Nacional de Colombia de crear un Centro Internacional para la Interdicción del tráfico de drogas y otros tráficos ilícitos por vía marítima y fluvial, con sede en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia, y de la Armada de República Dominicana de organizar el Segundo Simposio durante el último trimestre del 2009.

Dirección General de Capitanías y Guardacostas realizó XIV Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima del Perú, del 9 al 11 de diciembre, realizó en la ciudad de Lima la XIV Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM), y hará la transferencia de la Secretaría General de dicha Red, cargo que ocupó durante el bienio 2007-2008.

En la citada reunión participaron Autoridades Marítimas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Asimismo se contó con la presencia del Jefe de la Sección de América Latina y el Caribe de la División de Cooperación Técnica, de la Organización Marítima Internacional (OMI), del Coordinador Técnico Regional del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y representantes del Acuerdo de Viña del Mar.



En Lima se llevó a cabo la XVI Reunión Ordinaria de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM).

La XIV Reunión Ordinaria de la ROCRAM se desarrolló en Lima, siendo inaugurada por el Director General de Capitanías y Guardacostas, Contralmirante Fergan Herrera Cuntti, en su condición de Autoridad Marítima del Perú y Secretario General de la ROCRAM, habiéndose considerado en el temario varios puntos presentados por miembros de la red, relacionadas con la seguridad marítima, la protección del medio marino, la formación marítima y pesquera, asistencia técnica y sobre asuntos institucionales.

El 11 de diciembre se efectuó la transferencia de la Secretaría General de dicha Red a la Autoridad Marítima de Argentina, en la persona del Prefecto Nacional Naval, Prefecto General Óscar Adolfo Arce y se dio por clausurada la XIV Reunión Ordinaria de la ROCRAM.

Cabe destacar que durante el período 2007 -2008 se capacitó a 200 funcionarios de los 13 países que conforman la ROCRAM y de un país invitado, en actividades relacionadas con el fortalecimiento de la seguridad y protección marítima, la protección del medio ambiente marino y la adhesión a los convenios internacionales adoptados en el seno de la OMI, contándose para tal fin con la participación de 22 instructores de la ROCRAM y 9 de la OMI.

Asimismo, entre las actividades de asistencia técnica realizadas en la región figuran: el Seminario Taller Regional sobre la implantación por el Estado de Abanderamiento FSI, en Lima; el Taller Regional sobre la implantación de medidas especiales para fortalecer la Protección Marítima, en Río de Janeiro, Brasil; el Curso Regional para instructores de inglés marítimo, en Viña del Mar, Chile; el Taller Regional sobre enmiendas al Anexo II del MARPOL en Puerto La Cruz, Venezuela, el Seminario Regional sobre el transporte en las hidrovías y la protección del medio ambiente fluvial y lacustre conexo, en Manaos, Brasil; y el Seminario Regional para la ratificación e implementación del Protocolo de Cooperación SNPP, en La Habana, Cuba.

Flamantes Oficiales de Marina se gradúan en tradicional ceremonia naval

En el marco de la tradicional ceremonia de graduación de Oficiales y clausura del Año Académico 2008 de la Escuela Naval, presidida por el Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, 85 Cadetes de 4to. Año se graduaron como Alfereces de Fragata, tras culminar satisfactoriamente cinco años de preparación en dicho centro superior de estudios de la Marina de Guerra del Perú.

Durante el desarrollo de la ceremonia de clausura, realizada el 10 de diciembre, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, antes de presentar a los Alfereces de Fragata

graduados, agradeció la presencia del Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, y al Ministro de Defensa, Ántero Flores-Aráoz Esparza. A continuación dijo que los flamantes Oficiales de Marina han recibido la espada como símbolo de mando y su respectivo despacho, ostentando ellos valiosos valores, como lo son la disciplina, la lealtad y el profesionalismo, y un gran espíritu de sacrificio por la patria cuando esta la demande, siguiendo el ejemplo del Gran Almirante Grau. Asimismo, describió el nutrido programa académico del año 2008 y los convenios firmados con la Universidad de Piura y la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau.



El Ministro de Defensa y el Primer Vicepresidente de la República estuvieron presentes en la ceremonia de graduación de 85 Alfereces de Fragata.

Las palabras de clausura del Año Académico 2008 estuvieron a cargo del Vicepresidente de la República, Vicealmirante (r) Luis Giampietri Rojas, quien previamente hizo entrega de la Espada de Honor al Alférez de Fragata Ronald Palacios Quiñones, quien obtuvo el primer puesto en el orden de mérito general. En su breve discurso hizo notar su satisfacción de representar al Presidente de la República, Alan García Pérez, y expresó que ser Oficial de Marina es un compromiso sin retribución de ninguna clase.

En el curso del acto de graduación el Director de la Escuela Naval, Contralmirante Ernesto Sarmiento Oviedo, manifestó que los 85 nuevos Alfereces de Fragata, entre ellos un Cadete de Panamá, tuvieron un alto nivel de formación que contó con el apoyo del Comandante General de la Marina, la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, la Fuerza de Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales. Asimismo, señaló que por primera vez los Cadetes de 4to. Año desarrollaron su tesis de grado y realizaron proyectos de inversión pública, además de llevar a cabo acciones cívicas. Tras felicitar a los graduados, dijo que ellos son hombres y mujeres de bien y de honor, dignos herederos del Almirante Grau.

El Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Gamarra Elías, hizo entrega de las respectivas medallas y espadas a los nuevos Oficiales de Marina, en tanto que diversas instituciones, Agregados Navales y Castrenses acreditados en el Perú, otorgaron premios y distinciones al Alférez de Fragata Ronald Palacios Quiñones.

Quinientos ochenta y cuatro Oficiales de Mar se gradúan durante clausura del año académico en el Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN)

El 18 de diciembre, en la explanada principal del Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, se realizó la Ceremonia de Clausura del Año Académico 2008 y la Graduación de 584 alumnos. El acto fue presidido por el Director General de Educación de la Marina, Contralmirante Oleg Kriljenko Arnillas, quien estuvo acompañado por el Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram.

Como parte de la ceremonia, el Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina, Capitán de Navío (r) Jorge Guerrero Lang, entregó la Medalla de Honor Pro Marina, en el Grado de Caballero, al alumno Nilton César Coronel Arrieta por haber ocupado el primer puesto en el cuadro de mérito general de su promoción. Asimismo, agregados, auxiliares castrenses y representantes de los países acreditados en el Perú, entregaron premios y diplomas a los alumnos que ocuparon las más altas calificaciones académicas, disciplinarias y de carácter militar.

Luego de graduarse y recibir sus títulos en nombre de la Nación, se llevó a cabo la Juramentación de los nuevos Oficiales de Mar a cargo del Director de dicho centro de instrucción, Capitán de Navío Jorge Saz Fernández.

A continuación, el Oficial de Mar más antiguo de la Promoción 2008, agradeció la presencia de las autoridades navales y resaltó: "la profesión naval contempla esencialmente el cumplimiento del deber mediante el cultivo de las tradiciones navales: el valor, el coraje, el espíritu de triunfo, la voluntad y la decisión, valores que desde hoy serán inseparables de ustedes".

El acto culminó con un desfile de honor a cargo de los Oficiales de Mar recién graduados y contó con la asistencia de los familiares de los flamantes egresados.



El Director General de Educación de la Marina entregó certificados a nombre de la Nación a los Oficiales de Mar graduados

Ministro de Defensa impone condecoración "Orden Cruz Peruana al Merito Naval" a altas autoridades civiles.

En el salón Grau de la Comandancia General de la Marina, en la Estación Naval de La Perla, el 20 de diciembre se llevó a cabo la ceremonia de imposición de la condecoración "Orden Cruz Peruana al Merito Naval", a destacadas personalidades del país.

El Ministro de Estado en el despacho de Defensa, Ántero Flores – Aráoz Esparza, en su calidad de Canciller de la Orden, colocó la presea, en el grado de "Gran Cruz Especial", al Congresista de la República Jorge del Castillo Gálvez y en el grado de "Gran Cruz" al Ministro de Relaciones Exteriores José García Belaunde, al Viceministro - Secretario General de Relaciones Exteriores Gonzalo Gutiérrez Reinel y a Rafael Rey Rey.



En una significativa ceremonia la Marina de Guerra condecoró a congresistas y ministros con la Orden Cruz Peruana al Merito Naval en el grado de Gran Cruz Especial

El Ministro de Defensa, acompañado del Almirante Carlos Gamarra Elías, Comandante General de la Marina, felicitó a los condecorados, destacando su reconocida labor de contribución al engrandecimiento y progreso de la Marina de Guerra y los comprometió a seguir coadyuvando desde sus posiciones al alcance de los objetivos comunes que permitan el progreso del país.

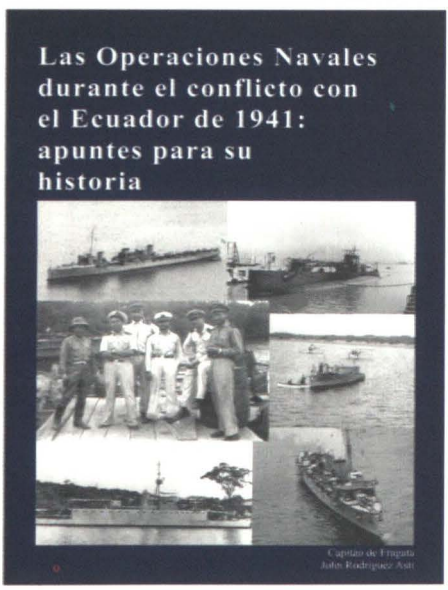
El congresista de la República Jorge del Castillo Gálvez hizo uso de la palabra, en representación de los condecorados, expresando su agradecimiento por la distinción, que llevarán con orgullo por el mérito que simboliza, presea que fortalece aún más el compromiso contraido de aportar al desarrollo nacional.

Finalmente, las autoridades navales asistentes, familiares e invitados procedieron a dar el saludo respectivo a los condecorados.

Comentarios de Libros y Revistas

Esperanza Navarro Pantac

Rodríguez Asti, John
Las operaciones navales durante el conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia
Callao, Marina de guerra del Perú, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
151 pp., ilus., retratos



El año 1941 el conflicto entre el Perú y Ecuador por un diferendo limítrofe, llevó a ambos países hasta la confrontación armada. Las operaciones bélicas desarrolladas en la frontera terrestre por el Ejército y la Aviación peruanos le dieron la supremacía en la contienda. El rol de la Marina de Guerra apoyando las acciones terrestres no había sido hasta ahora suficientemente evaluado. Hoy, este trabajo objetivo y riguroso confronta fuentes primarias y acude a los testigos presenciales, para darnos una visión precisa del rol contundente de la Marina para el éxito de las operaciones, y nos permite también reconstruir los acontecimientos para apreciar la problemática logística, el planeamiento, las operaciones y los enfrentamientos que tuvieron los marinos tanto en el teatro de operaciones Norte como en el teatro de operaciones Nor Oriente.

Los antecedentes del conflicto se remiten al diferendo sobre fronteras entre el Perú y el Ecuador. Desde comienzos del siglo XX se venía buscando un arreglo satisfactorio para ambas partes. Se había solicitado el arbitraje del rey de

España, pero finalmente el monarca se inhibió de intervenir en noviembre de 1910. Las negociaciones continuaron en la vía diplomática, aunque en la práctica perseveraba la tensión a ambos lados de la frontera, con denuncias de ambas partes sobre infiltraciones en territorio vecino. El año 1940 se agudizaron los problemas. Frente a una permanente actitud de hostilidad ecuatoriana, se tomaron medidas ante una posible agresión militar, para lo cual se creó el Agrupamiento del Norte. A la Armada se le encomendaron dos tareas generales: la acción local con la Flotilla de Patrulleras en la zona fronteriza de los esteros del departamento de Tumbes, y el uso de las unidades de la escuadra para asegurar la libre navegación y, en caso de llegar a una actuación ofensiva, interceptar las comunicaciones marítimas de la provincia de El Oro con Guayaquil, bloqueando el litoral ecuatoriano. En la práctica las tareas que cumplió la Marina fueron más amplias y se proyectaron también a la región amazónica.

Las hostilidades se iniciaron el 5 de julio, cuando, según la versión ecuatoriana, civiles peruanos cruzaron la frontera entre Huaquillas y Chacras, batiéndose a tiros con la patrulla ecuatoriana. La versión peruana indicaba que ese día las fuerzas ecuatorianas habían atacado los puestos peruanos de Aguas Verdes, Pocitos, Las Palmas y Lechugal, siendo repelidas por las peruanas. Prosiguieron las hostilidades cuando las tropas ecuatorianas atacaron la guarnición de El Lechugal. Ante ello, el mando del Agrupamiento Norte inició el día 23 una acción ofensiva a gran escala en un frente de 50 km, la Batalla de Zarumilla, acción decisiva por sus resultados estratégicos a favor del Perú, en la que el Ejército y el Cuerpo Aéreo tuvieron un rol protagónico, pero que las fuerzas navales peruanas, en el ámbito marítimo y fluvial consolidaron cortando las comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en los puestos fronterizos de la zona de los Esteros, así como desalojando tropas invasoras del territorio amazónico peruano. Este trabajo se centra precisamente en estas acciones y su repercusión en los resultados finales de la campaña.

Hace una comparación de las fuerzas navales de las que el Perú emerge largamente superior, haciéndose evidente la formación de la Misión Naval Americana, cuya impronta hizo de la Marina peruana una organización ejemplar y moderna. En lo naval la ventaja era ostensiblemente favorable para el Perú.

El área de operaciones de la Armada comprendía tres zonas: el área marítima, que abarcaba el litoral frente al golfo de Guayaquil hasta el puerto de Paita; la zona de los Esteros, asignada a la Flotilla de Patrulleras, zona de canales e islas, con abundante vegetación de mangle. La tercera zona, la Amazonía, de intrincada red fluvial, encomendada a la Flotilla de Cañoneras.

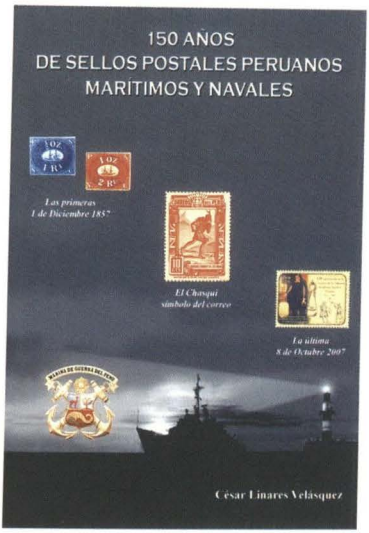
En el área marítima la superioridad de nuestra escuadra permitió un rápido dominio y control de aguas enemigas. Cabe recordar que estábamos en plena Guerra Mundial, por lo que había una presen-

cia permanente de unidades navales en el Norte, de importancia estratégica para los aliados por ser la zona de producción y refinación de petróleo más importante del Pacífico Sur. Sobre la intervención en Jambelí, reclamada por los ecuatorianos como gloriosa acción naval, el autor la reduce a su real intrascendencia; desmitifica los hechos y esclarece que el incidente, ocurrido el 25 de julio de ese año, no fue propiamente un combate, sino el encuentro del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* con el destructor peruano *Villar* cuando navegaba hacia el Canal de Jambelí. Un intercambio de disparos, y la huida del Calderón por el estero de Santa Rosa hacia puerto Bolívar, con sus máquinas averiadas fue toda la gloria del encuentro.

Las Patrulleras tuvieron un protagonismo más intenso en los Esteros de Tumbes; a pesar de sus limitaciones cumplió su misión impidiendo el avance ecuatoriano y recuperando territorio. En cuanto a la Flotilla de Cañoneras en el Nororiente, contaba con los elementos necesarios, mientras los ecuatorianos carecían de embarcaciones de valor militar. Nuestra flotilla cumplió apoyando a las tropas peruanas para desalojar las tropas ecuatorianas invasoras del territorio amazónico peruano.

Es sumamente interesante tener al fin una clara exposición de hechos de los que hasta ahora no existía una secuencia ordenada, y ver con satisfacción que la Marina cumplió su misión a cabalidad, pese a las deficiencias logísticas, o de comunicación, como expone el comandante Rodríguez en sus convincentes y claras conclusiones.

Linares Velásquez, César
150 Años de sellos postales peruanos marítimos y navales
Lima, Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2008.
122 pp., ilus.



Nos dice el autor, capitán de navío César Linares Velásquez, que siendo el Perú, por su geografía e historia, un país esencialmente marítimo, por lo cual el mar reviste una importancia sustancial en la vida de sus pueblos la filatelia registra los sucesos, personajes, recursos y todo lo que constituye el acaecer de una nación, y no escapa a ello el destino marítimo del Perú.

Desde el nacimiento postal del Perú el año 1857, los sellos postales han exhibido la riqueza histórica y cultural, y, cómo no, la temática marítima, desde embarcaciones de diferentes tipos, como las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra; asimismo, los personajes relacionados al quehacer marítimo y naval, dando cuenta de expediciones y descubrimientos, así como las grandes gestas y batallas que se dieron en la mar; y el avance, desarrollo y facilidades en las actividades marítimas: puertos, pesca, faros, construcción naval y otros.

Todo este bagaje que refleja el destino marítimo del Perú registrado en las estampillas que han ido apareciendo a lo largo de ciento cincuenta años aparece ahora a manera de catálogo ilustrado e historiado, producto de un paciente y amplio trabajo de investigación del filatelista comandante César Linares, quien manifiesta que se sintió motivado a continuar el trabajo del distinguido oficial naval, el vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo, que en el año 1988 publicara su libro *Estampillas y Buques en la Historia Marítima del Perú*, referida exclusivamente a aquellos sellos emitidos que mostraban embarcaciones de diferentes tipos, desde las artesanales y naves mercantes, hasta las unidades navales de nuestra Marina de Guerra, documento pionero en la filatelia marítima.

Esta vez la obra del comandante Linares registra no solo naves, sino abre un amplio espectro de la filatelia peruana en lo que atañe a la vida marítima: los buques y motonaves movidos a vapor, que en la segunda mitad del siglo XIX habían relegado a un segundo plano a los orgullosos que conquistaron el Pacífico. Aparecen luego los monumentos de temas marinos, el Gran Almirante Miguel Grau y los personajes notables relacionados a la mar; los centros de formación naval, los puertos, la Guerra del Pacífico,

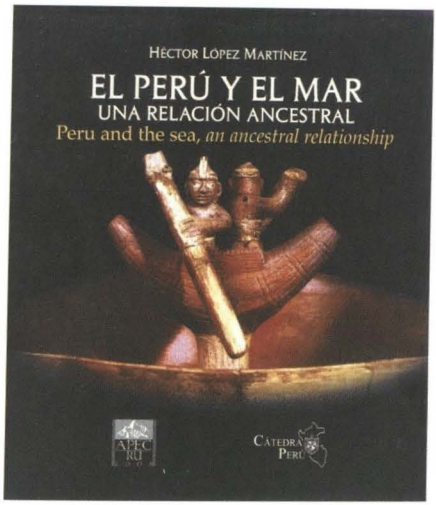
los descubrimientos geográficos, las maravillas marítimas, la pesca, los buques de la Armada peruana, la historia naval, las embarcaciones prehispánicas, la cultura marítima del Perú antiguo, las relaciones internacionales, la Antártida, la seguridad en la navegación y la náutica deportiva.

Después de una primera etapa, que consistió en reunir los sellos y clasificarlos, continuó con la exigente tarea de investigación individual de cada sello, tanto en su aspecto técnico, descripción visual y, lo más importante, historiar el sello, de acuerdo a fuentes autorizadas. Ha prestado atención a las series conmemorativas referidas a aniversarios de creación o fundación de entidades, así como a acontecimientos históricos y a las series de Homenajes.

El autor había venido investigando sobre el tema desde hace varios años. A comienzos del 2008, cuando la Dirección de Intereses Marítimos e Información le encomendó la tarea de elaborar un Catálogo Ilustrado de Sellos Marítimos Postales y Navales que cubriera los 150 años de emisión de estampillas de la temática marítima, pudo plasmar en un libro el rico repertorio de sellos marítimos que había ubicado y estudiado a lo largo del tiempo. Esta concurrencia de positivas intenciones a favor de nuestro acervo histórico marítimo filatélico, nos permite ahora contar con un valioso catálogo, aporte de primera categoría para la filatelia y, por qué no, para la historia marítima del Perú.

La carátula de la obra presenta las dos primeras estampillas que salieron a la venta el 1° de diciembre de 1857, mostrando las siluetas de los dos primeros buques a vapor de la Pacific Steam Navigation Company, y la última estampilla, emitida el 8 de octubre del 2007, que muestra la imagen de Francisco Ruiz de Lozano, director de la Primera Academia Náutica Peruana, fundada en Lima el año de 1657. Se puede apreciar que estas ilustraciones, por feliz coincidencia, se ubican en la temática marina y, valga la oportunidad para señalar que el diseño de esta última estampilla es de la autoría del comandante Linares, quien la presentó a SERPOST el año 2005 como parte de un proyecto que proponía 36 nuevas emisiones postales del tema marítimo.

López Martínez, Héctor
El Perú y el mar, una relación ancestral
Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2008.
216 pp., ilus.



Con ocasión de la reunión del Foro de Cooperación Asia – Pacífico que ha tenido esta vez como sede el Perú, aparece esta obra, en versión bilingüe, español-inglés, como una carta de presentación de nuestro país ante los ojos del mundo, con su Gran Personaje, el mar, profundamente ligado al destino del hombre peruano desde los tiempos aurorales. En una magnífica presentación, haciendo gala de un derroche de espectaculares imágenes que recorren el tiempo para mostrar la cultura marítima del Perú, nos remite a nueve mil años atrás, cuando diferentes pueblos se establecieron al lado del mar y organizaron su vida en función de lo que este ofrecía. Los testimonios prueban que hubo una activa explotación de los recursos marítimos; que se desarrolló un arte y una industria de la pesca tan elaborados que no tienen parangón con otras culturas de América. La recolección de mariscos y crustáceos en gran escala, la pesca y conservación de peces, y la caza de lobos marinos estuvieron tan desarrollados que su producción, consumo y distribución alcanzó un progreso comparable a su portentoso desarrollo agrícola. Desde los albores de Chavín, las representaciones artísticas muestran la importancia del mar. La cultura Mochica representa la variedad de peces, las balsas y caballitos de totora. La cerámica Nasca abundan en diseños de peces, moluscos, aves marinas y el dios Kon, monstruosa deidad marina. Se encuentran motivos marinos en los mantos de Paracas, los murales de Chimú y Pachacámac, y en las culturas andinas como la Inca.

Durante el virreinato se perdió conexión con el Mar: el interés de la administración colonial estaba puesto en el oro y la plata; el mar era la ruta que llevaba a la lejana metrópoli, no era ya el mar nutricio, la Mamacocha. Sin embargo, por el mar vino la Expedición Libertadora de José de San Martín. Y nació el Perú como República independiente.

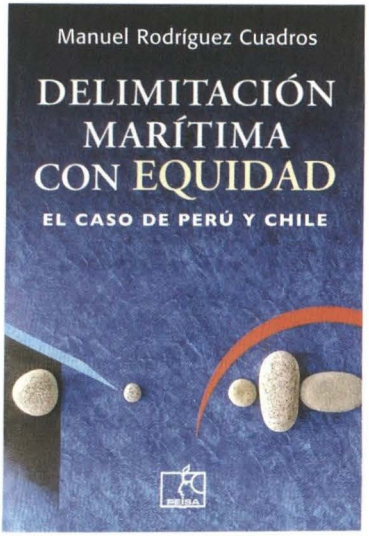
Nuestro mar, el más rico del mundo, nos deparaba aún sorpresas. Un humilde pececillo había gestado desde tiempos inmemoriales un riquísimo tesoro en las islas de nuestro litoral. La anchoveta, comida y digerida por las aves marinas, era el guano que los incas utilizaban para fertilizar sus tierras. Cuando el Perú se afianzaba como República debatiéndose en dificultades hacendarias, el descubrimiento de las propiedades

del guano a mediados del siglo XIX, trajo una etapa de bonanza que Basadre denominó "prosperidad falaz", pero que ayudó a la consolidación económica de la República y a colocar al Perú a la vanguardia del progreso y la prosperidad en Sudamérica, hasta la infausta contienda con el país vecino, que sumió al país en la bancarrota. Lentamente, en el siglo XX el país emergió y tuvo nuevamente presencia dentro de la comunidad de naciones. Una nueva prosperidad proveniente del mar le esperaba al Perú. La Segunda Guerra Mundial abría una oportunidad a los países americanos para abastecer productos derivados de la pesca. Se iniciaba la industria de exportación pesquera: en 1940 se despachaba a EE.UU. más de 200 toneladas de hígado de bonito.

En la década de los años 60 el Perú dirigía su mirada hacia el Gran Personaje, el Mar, como fuente de riqueza per se; como lo expresara Luis Banchero Rossi, la marcha era hacia el Oeste, el futuro estaba en el mar, había que "ocupar" las 200 millas, proclamadas por José Luis Bustamante y Rivero quince años antes. Surgía poderosamente la pesquería nacional, convertida de artesanal y local en industrial y en negocio internacional.Y se produjo el 'boom' pesquero del Perú, como la fiebre del oro en California: "las fábricas de harina surgían como los hongos bajo la lluvia". Audaces empresarios privados crearon de la nada una floreciente industria. Miles de peruanos acudieron a la cita; encontraron empleo y aportaron al país tributos y divisas. Las sedentarias y sosegadas caletas se convirtieron de la noche a la mañana en populosos emporios, con barcos y fábricas, como el caso de Chimbote. La pesca le daba al Perú presencia y prestigio internacional como el mayor productor del mundo de harina de pescado y primer país pesquero. Luis Banchero Rossi era el líder indiscutible. En 1960, a los treinta años de edad era el primer productor pesquero del Perú y después el primer productor de harina de pescado del mundo. El gran peligro residía en la depredación del recurso y la intervención de un gobierno estatista. Cuando el 1° de enero de 1972 Banchero fue asesinado, como una aciaga señal, su desaparición marcó una vuelta de página para la pesca peruana: se confirmaron los pronósticos de estatización y, por otra parte, la anchoveta empezó a desaparecer. Los años 70 marcaron la gran caída. La sobreexplotación disminuyó el stock de anchoveta. En mayo de 1973 el gobierno estatizó las fábricas y embarcaciones privadas que, aunado a la disminución de la especie, llevó a la ruina la pesquería peruana. Para 1978 la especie seguía disminuyendo, y en 1983 el Fenómeno de El Niño redujo a su mínima expresión la presencia de la anchoveta.

La obra, que nos presenta ante los ojos del mundo como país esencialmente marítimo, manifiesta que aún el porvenir se encuentra en el Mar. La harina de pescado encuentra un nuevo destino en la acuicultura con el elemento proteico de crecimiento que lo hace insuperable como alimento; sigue siendo el segundo producto de exportación que proporciona más divisas, y la acuicultura se ofrece como una alternativa para evitar el exceso de explotación de los recursos. Además, su apertura al mundo globalizado del tercer milenio se da a través de este Mar generoso, el Océano Pacífico Suroriental.

Rodríguez Cuadros, Manuel
Delimitación marítima con equidad: El caso de Perú y Chile.
Lima, Peisa, 2007.
416 pp.



La controversia marítima entre el Perú y Chile enfocada a la luz de sus componentes y características jurídicas, es analizada dentro de los parámetros del derecho internacional de la delimitación marítima, el cual sustenta la noción de la equidad de los resultados como el principio fundamental para la solución de estos casos.

El Perú y Chile sostienen un desacuerdo manifiesto y objetivo, una oposición de tesis jurídicas e intereses en tres situaciones esenciales: el Perú sostiene que no existen límites marítimos entre los dos países, que en ningún instrumento jurídico se ha establecido dicho límite, razón por la cual deben fijarse en aplicación de los principios equitativos y las normas del derecho internacional vigente. La tesis chilena afirma que el límite estaría establecido por la Declaración de Santiago de 1952 y el convenio sobre Zona Especial Marítima Fronteriza de 1954 en el paralelo 18°21'00". El Perú afirma que esos tratados en ninguna de sus cláusulas establecen límite marítimo alguno. Además, derivada de este diferendo está la oposición de intereses respecto al punto de inicio de la frontera marítima. El último componente de la controversia, explica, estriba en la pretensión del gobierno chileno de desconocer la soberanía peruana y ejercer facultades jurisdiccionales sobre lo que considera alta mar al amparo de la tesis del denominado mar presencial.

El Perú apeló a las negociaciones diplomáticas directas para la solución de la controversia, agotadas las cuales, se ha visto en la necesidad de acudir a la instancia judicial presentando su demanda ante la Corte Internacional de La Haya, considerando que, en este caso específico, corresponde aplicar los principios, normas y métodos referidos a la delimitación marítima contenidos en el derecho internacional convencional y el consuetudinario, que las engloba y desarrolla.

Se manifiesta que, como el derecho de la delimitación marítima, en sus principios, instituciones y normas se encuentra aún en formación, y continúa siendo, esencialmente, un derecho consuetudinario todavía en desarrollo, es la casuística, es decir, la adaptación de las reglas de la delimitación a cada controversia la que se viene aplicando en cada caso; por tanto, el derecho de delimitación marítima es, en estas perspectivas, esencialmente un de-

recho jurisprudencial.

Empero, la Corte Internacional de Justicia ha indicado que las disposiciones del artículo 15 de la Convención forman parte del derecho consuetudinario, y en ese sentido se aplica en todos los estados, independientemente de que estos hayan o no suscrito la convención. Así, la Corte ha consagrado la norma aplicable a la delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva que se resume en la fórmula "equidistancia-circunstancias especiales", y ha reiterado de manera coherente y persistente que la norma consuetudinaria es aplicable al arreglo entre las partes.

El embajador Rodríguez Cuadros, quien ha sido canciller de la República desde diciembre del 2003 a agosto del 2005, en el gobierno del presidente Alejandro Toledo, conoce de cerca la temática de la controversia. Su libro apareció el año 2007, cuando aún se esperaba agotar las negociaciones diplomáticas directas para llegar a un acuerdo sensato y justo. El día 16 de enero del 2008 el gobierno del Perú presentó oficialmente ante la Corte Internacional de La Haya, su demanda contra la República de Chile sobre la controversia marítima de carácter jurídico entre los dos países. El Perú acude a la Corte buscando la vía "civilizada y sensata", ante la inexistencia de un tratado con Chile sobre la materia, aunque el Gobierno chileno considera zanjado el tema en virtud de los acuerdos pesqueros de 1952 y 1954, suscritos también por el Ecuador.

La denuncia del Perú tiene dos vertientes: por un lado, el asunto de la "delimitación de la frontera marítima de los dos países en el Océano Pacífico". Por el otro, "el reconocimiento en favor de Perú de una zona dentro de las 200 millas náuticas de la costa peruana" que Chile considera como una parte de alta mar. En la demanda el Perú sostiene que la línea divisoria con Chile parte del punto en la orilla del mar denominado Concordia, por lo que pide a la Corte que "determine la frontera de acuerdo al Derecho Internacional". Asimismo, mantiene que la frontera marítima con el país del sur debe ser fijada por una línea equidistante a las costas de los países, y no paralela, ya que considera que esta delimitación le resta territorio marítimo. Chile alega que los límites marítimos bilaterales fueron fijados en tratados suscritos en la década de 1950, que según la posición oficial del Perú sólo son acuerdos pesqueros.

Los argumento jurídicos del Perú, nos dice el embajador Rodríguez Cuadros, son sumamente sólidos y están respaldados por la propia jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia, y en ese sentido es previsible que la demanda sea objeto de un fallo de la Corte favorable a los intereses del Perú. En todo caso, hemos dado el primer paso de un contencioso que podrá durar aproximadamente cinco años.


MARINA DE GUERRA DEL PERU