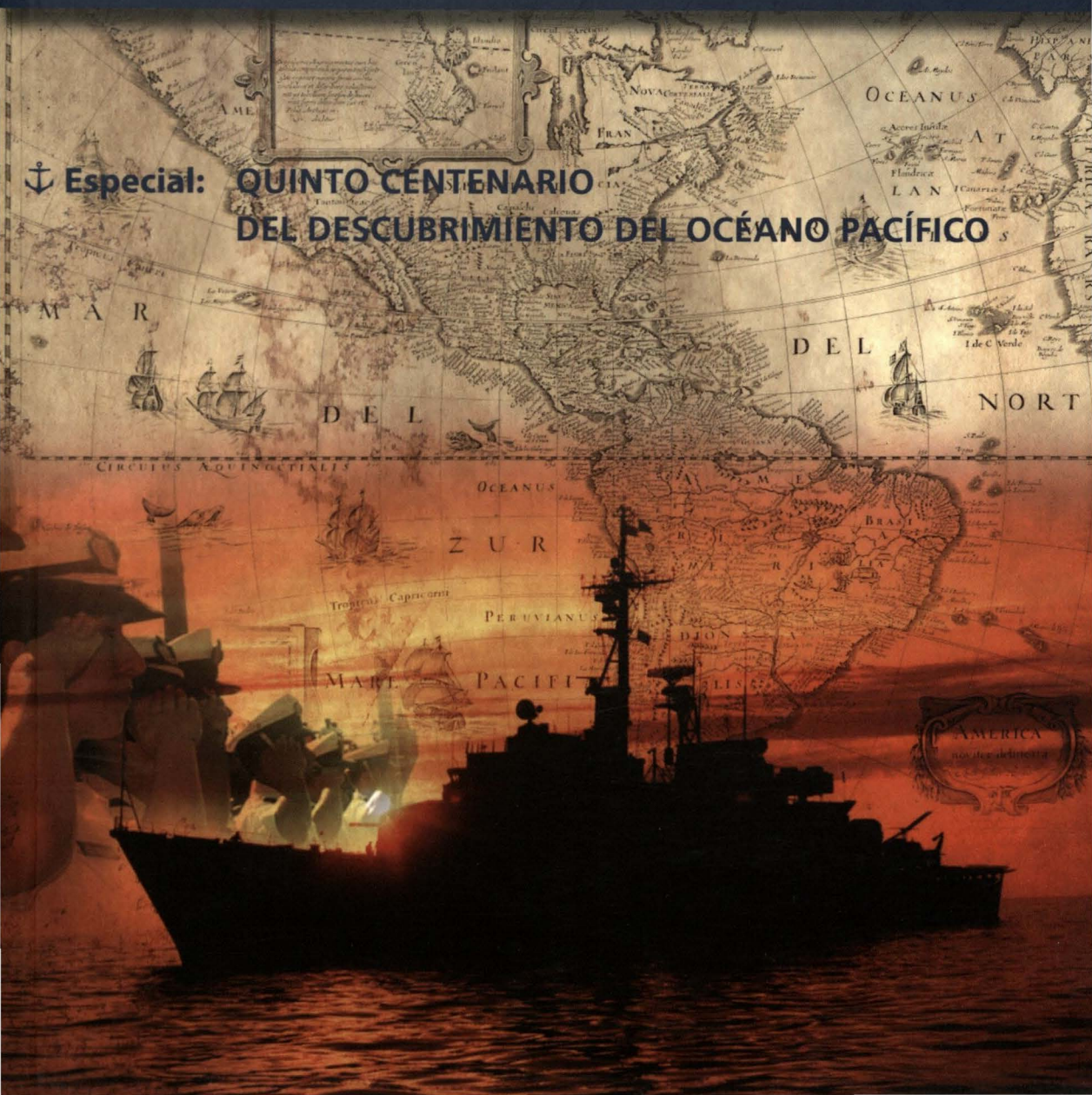
Año 106 / número 2 - 2013

REVISTA DE MARINA



⚓ Especial: QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 2 - 2013

REVISTA DE MARINA

Año 106 / número 2 - 2013

Dirección
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda

Asesoría editorial y coordinación
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios
C. de N. Jhon Rodríguez Asti
C. de N. Luis Rodríguez Pomareda
C. de C. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2010, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 2078900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

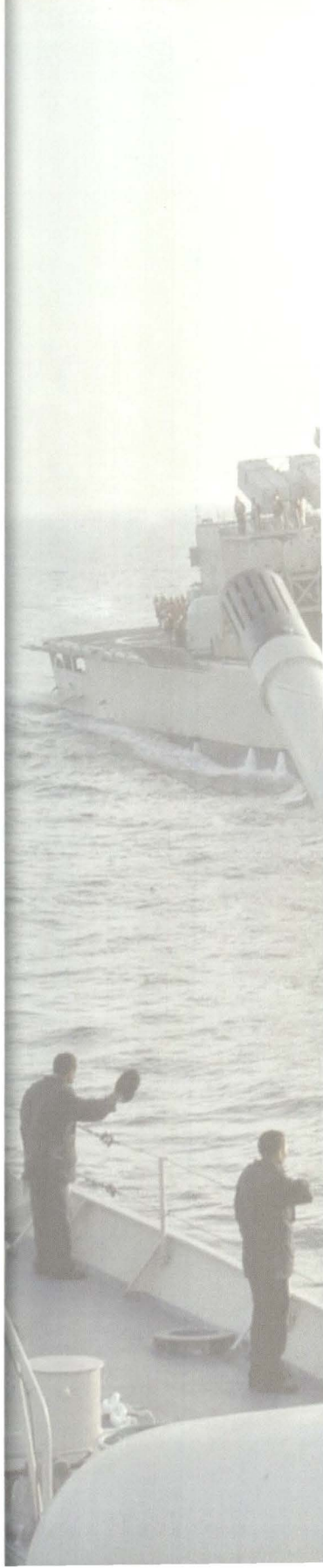
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nº 1995-1033
Tiraje: 3.000 ejemplares

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara
Diseño y diagramación: Fabiola Odiaga Pinto
Impresión: Creativos Perú

Todos los derechos reservados.
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.

El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones.

Para sugerencias y comentarios escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 Contralmirante Javier Gaviola Tejada / Director

ESPECIAL / QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCEANO PACÍFICO

9 EL QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO

Doctor en Historia Héctor López Martínez

23 LA CONVENCIÓN DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL PACÍFICO

Contralmirante Jorge Brousset Barrios

39 EL OCÉANO PACIFICO Y EL HOMBRE EN EL PERÚ: DOCE MIL AÑOS DE HISTORIA

Ph. D Candidate Department of Antropology Yale University Oscar Prieto Burmester

55 EL OCÉANO PACIFICO Y SU PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. EL CASO DE PERÚ

Magíster en Arqueología Marítima Carlos Ausejo Castillo

65 CHOQUE DE IMPERIOS EN EL PACÍFICO NORTE: INTERESES COMERCIALES DE GRAN BRETAÑA Y ESPAÑA EN LA COSTA NOR OCCIDENTAL DE AMÉRICA A FINALES DEL SIGLO XVIII: NOOTKA / NUTKA

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

79 EL MAR PERUANO EN LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA

Reverendo Padre Armando Nieto Vélez

INFORMATIVO

95 ENTREVISTA AL VICEALMIRANTE LUIS GIAMPIETRI ROJAS

Revista Oficial APEC PERÚ 2008

101 IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE AYUDA HUMANITARIA A TRAVÉS DE MEDIOS NAVALES

Capitán de Navío Oscar Torrico Infantas

109 50 AÑOS DE LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

115 DECÁLOGO DE LA CALIDAD

Capitán de Navío Jorge Benzaquen de Las Casas

PANORAMA

119 LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA: DESARROLLO E IMPACTO POSITIVO EN EL BIENESTAR DEL PERSONAL Y LA FAMILIA NAVAL

Teniente Primero Rosario Pajares Mac Leod.

127 EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ ANTE LA ESCASEZ DE AGUA Y ALIMENTOS EN EL SIGLO XXI

Capitán de Corbeta Pedro Iriarte Chávez

HISTORIA

133 AYSEN. CÓMO UN IMPULSO IRREFLEXIVO PUEDE COMPROMETER LAS RELACIONES INTERNACIONALES

Contralmirante Juan Polo Wood

145 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: REMEMBRANZAS DE UN DIRECTOR

Vicealmirante Fernando D'Alessio Ipinza

155 HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL

Capitán de Fragata Edgar Martínez García

163 HISTORIA DE UN 8 DE OCTUBRE: ANGAMOS

Licenciado en Derecho Rodrigo Murillo Bianchi

169 HISTORIA DE LA FOTOGRAFÍA DE GUERRA: DE CRIMEA (1854 – 1856) A LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA (1936 – 1939)

Licenciado en Comunicaciones Renzo Babilonia Fernández Baca

NACIONAL

179 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

195 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Victor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

203 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Señora Esperanza Navarro Pantac



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Este año, específicamente el 25 de setiembre, cumplimos 500 años desde que en 1513 el explorador español Vasco Núñez de Balboa se convirtió en el primer europeo en ver el Océano Pacífico desde la orilla americana, quien, tras cruzar el istmo de Panamá tomó posesión de sus aguas en nombre de los Reyes de España con el nombre de Mar del Sur. Unos años más tarde, el navegante portugués Fernando de Magallanes durante su expedición a Filipinas y las Molucas al servicio de la Corona de España, le dio el nombre de Pacífico por encontrarse con aguas tranquilas durante la mayor parte de su viaje.

Esta segunda edición de la Revista de Marina, año 2013,tiene un apartado especial dedicado a recordar, desde las más diversas perspectivas, el Quinto Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico. La trascendencia de este hecho fue tan grande, que el escritor austriaco Stefan Zweig no dudó en calificarlo como uno de los momentos estelares de la historia de la humanidad.

El océano Pacífico es el de mayor dimensión en el planeta, ocupa la tercera parte de su extensión, pudiendo considerarse como una superficie circular que se extiende entre las costas de Asia y América y a su vez entre las latitudes de ambos círculos polares, Ártico y Antártico, cuyo centro está significativamente situado en la línea equinoccial. Con sus mares costeros, ocupa casi la mitad de la superficie total marítima: 180 millones de kilómetros cuadrados, sobre un total de 360 millones. Es el más profundo de los océanos y donde se han sondado las mayores profundidades conocidas: 11,524 metros en la fosa de Mindanao.

A través de los siglos ha sido el camino de notables hazañas descubridoras, varias de las cuales, en los siglos XVI y XVII, partieron del Callao o de Paita. Hernando de Magallanes, en 1520, encontró el Estrecho que lleva su nombre y, posteriormente, no solo ingresaron o salieron por él navíos procedentes de España, o que iban a ella, sino también el corsario Francis Drake, al que siguieron muchos piratas y bucaneros de diversas nacionalidades europeas, quienes hostigaron continuamente las costas del Virreinato del Perú y de la Nueva España, causando grandes pérdidas a la metrópoli.

Gracias al llamado Galeón de Manila, que iba a China por mercancías y después las llevaba al puerto de Acapulco, para luego proseguir hasta el Perú, fue posible comerciar muy tempranamente –pese a las prohibiciones de la Corona española– con China y

otras regiones asiáticas. Ya en el siglo XIX, y gracias a la firmeza y talento del Capitán de Navío Aurelio García y García, nombrado por el presidente Manuel Pardo, ministro plenipotenciario ante los monarcas de Japón y China, el Perú fue el primer país hispanoamericano que tuvo tratados de amistad y comercio con esos por entonces míticos y remotos imperios.

La fundación de Panamá, poco después de que Vasco Núñez de Balboa descubriera el que llamó Mar del Sur, se convertiría en el punto desde el cual se organizaron las principales expediciones de la época, entre las cuales destacó la de Francisco Pizarro, que terminaría con la conquista del Imperio Incaico. Aunque difícil y peligroso el camino que unía Panamá con el puerto de Nombre de Dios (hoy Colón), permitió una nueva ruta que enlazaba el Pacífico con el Atlántico. En el siglo XIX se construyó un ferrocarril que facilitó grandemente el tránsito por esa ruta; sin embargo, la obra trascendental de comunicación entre los Océanos Pacifico y Atlántico lo constituiría la construcción del canal de Panamá, tránsito de buques inaugurado en 1914. Es precisamente, el año entrante, en que conmemoraremos el centenario de la inauguración del Canal de Panamá, una obra realmente extraordinaria, que actualmente está sometida a trabajos de modernización para permitir el paso de los buques llamados Post-Panamax.

Durante el Virreinato, hasta 1776, el Callao era el único puerto de América del Sur con licencia para comerciar con España. Las reformas borbónicas le quitarían ese privilegio que, de hecho, había sido constantemente violado por innumerables contrabandistas.

En el Perú, en el siglo XIX, gracias al guano depositado en nuestras islas, el Perú tuvo una gran riqueza que, desgraciadamente, solo produjo la "prosperidad falaz", como la llamó Jorge Basadre, pues aquellas incontables sumas de dinero no se invirtieron en el progreso material y espiritual de nuestra patria. Más tarde, ya a mediados del siglo XX, se comenzaría a explotar nuestras grandes riquezas de especies marinas, sobre todo la anchoveta, llegando a convertirse el Perú en el primer productor mundial de harina de pescado.

Finalmente, quiero referirme a que día a día la importancia del Océano Pacífico se agranda y los geopolíticos están de acuerdo con que el Océano eje del siglo XXI es sin duda el Pacífico, por las riquezas que encierra y porque une a países asiáticos como China, Japón y Corea, cuya industrialización y avances tecnológicos son cada vez mayores, con países americanos como los que integran la Alianza del Pacífico (México, Colombia, Chile y el Perú), que también están en un proceso acelerado de desarrollo,pese a los grandes vaivenes económicos que actualmente afectan a Europa y a los Estados Unidos. No dudamos que en el corto y mediano plazo, la influencia del Océano Pacífico será cada vez más gravitante en la economía global.



Especial:

Quinto centenario del descubrimiento del Océano Pacífico


DON BARTHOLMEO
COLON
L Adelantado.
Tropicus Cancri
CIRCUIUS ÆQUINOCTIALIS
Tropicus Capricorni
MAR DEL ZUR
OCEAN
PERU
MARE PAC
AMERICA
PARS
TERRA
AUSTRALIS
I de Pascares
Ide los Tiburones
I d S Pedro
La Vezina
Las Mugeres
La desgraciada
C del Engano
C California
I Amblado
Roca Partida
I de Cedros
B d Trinidad
P S Anthony
P S Lucia
Tabellam hanc seorsim sub:
junximus ex qua quanta
pars orbis australis versus
in hunc usque diem nat
latuerit perspicuum est.

El quinto centenario del descubrimiento del Océano Pacífico



Doctor en Historia
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ



Cristóbal Colón.

Cuando se leen las cartas que Cristóbal Colón envió a los Reyes Católicos dándoles cuenta del hallazgo de nuevas tierras, que él creyó eran las Indias, se nos pinta un panorama geográfico, humano, de la flora y fauna realmente extraordinarios, jamás visto. Pero hay un asunto sobre el cual vuelve una y otra vez: la abundancia de oro. Por eso, tuvo singular éxito al reclutar voluntarios que lo acompañaron en el segundo de sus viajes al que sería llamado "Nuevo Mundo". Como en tantas otras ocasiones, a lo largo de la historia de la humanidad, el oro se convirtió en un atractivo irresistible.[1]

Mas la realidad muy pronto se abrió paso. Existía oro, sí, pero en muy pequeñas cantidades, y había que conseguirlo en los ríos de la isla Española (que actualmente comparten la República Dominicana y Haití), gracias al trabajo forzado de los aborígenes, debiendo soportar los españoles, a cambio de ello, infinitas penalidades de todo orden. En la isla Española, el hermano del Almirante, el Adelantado Bartolomé Colón, fundó en 1496 la primera ciudad del Nuevo Mundo, Santo Domingo, que se convertiría en el punto de llegada de una corriente migratoria restringida, pues estaba reservada, teóricamente, a los súbditos de Castilla. En la práctica, aunque no en gran número, arribarían hombres de otros reinos.[2]

Lo cierto es que la isla Española, gobernada por Cristóbal Colón, luego por Francisco de Bobadilla, por Nicolás de Ovando y, finalmente, por el hijo del descubridor, Diego Colón, devino en el punto de partida de diversas expediciones descubridoras que irían dando forma al que se convertiría en un gigantesco imperio, donde nunca se ponía el sol.

Ocaso de Colón y búsqueda de Tierra Firme

El 30 de mayo de 1498 zarpaba Cristóbal Colón de San Lúcar de Barrameda en su tercer viaje a las Indias. Había prometido a los Reyes Católicos descubrir la Tierra Firme y asegurar el dominio de las islas ya conocidas. En Canarias dividió su flota. Tres navíos, al mando de Pedro de Arana, navegaron directamente a Santo Domingo. Colón, con otros tres, siguió a Cabo Verde y de allí navegó al suroeste. De haber continuado en esa dirección, hubiera tocado el continente en las costas del Brasil, pero no se atrevió a navegar hasta el hemisferio austral "por el mudamiento del cielo y las estrellas", confesando con ello su impericia, pues Juan de la Cosa y Vicente Yáñez Pinzón navegaron en 1500 por esos mares, determinando la posición de la nave mediante la declinación o altura solar.[3]

El 14 o 15 de agosto del mencionado 1498, Colón estaba ya frente a Sudamérica. Recaló en la isla de la Trinidad, frente a la desembocadura del Orinoco, donde situó el Paraíso Terrenal. El Almirante creía estar en las fuentes de los ríos Indo y Ganges. Prosiguió entre las Bocas del Dragón y la costa continental. Pensó que la península de Paria era una isla, a la que llamó de "Gracia". Al abandonar la actual costa venezolana, rumbo a la Española, Colón va tomando conciencia de que no ha descubierto una isla sino Tierra Firme. Aquello era un desconocido conti-

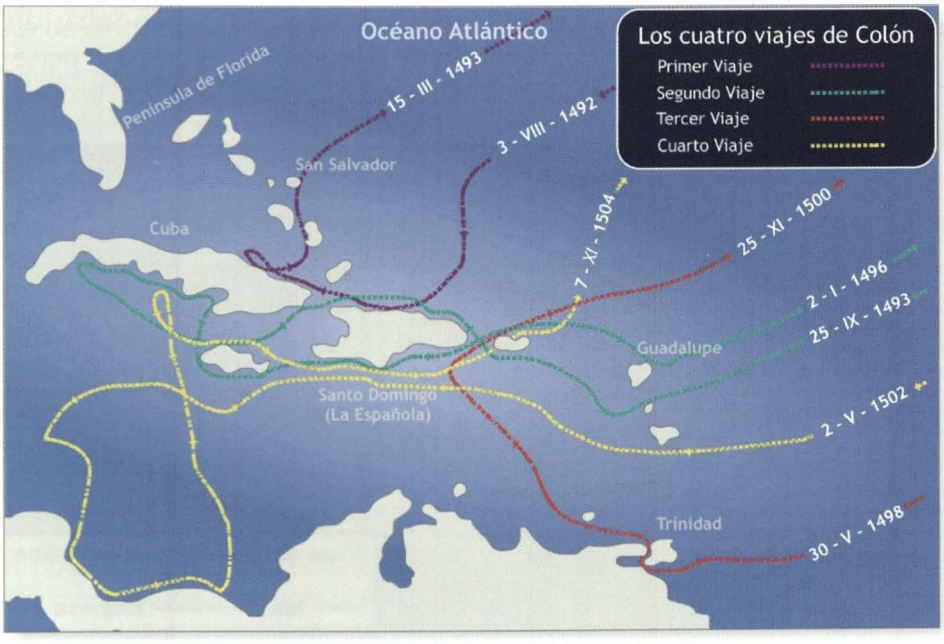


Preparativos de la salida de Colón.

nente austral; el paso buscado más al norte y poniente, estaba entre esa masa nueva y Asia. Ese era el paso que buscaría en su cuarto y último viaje.[4]

Encontrar el camino, "un corto y fácil pasaje" hacia las Indias Orientales y el Catay (China) descrito por Marco Polo, era una idea más antigua que el descubrimiento mismo del Nuevo Mundo, y fue esta esperanza la que motivó todos los exaltados proyectos de los primeros viajes a tierras americanas que, pese a constituir inicialmente un fracaso en cuanto a los objetivos previstos, sirvieron en cambio para lograr un mayor conocimiento de la geografía continental, de lo que entonces empezó a llamarse Nuevo Mundo y, por ende, al afianzamiento del programa colonizador propuesto por la Corona española en sus recién adquiridas posesiones.[5]

El fracaso del cuarto viaje de Colón en la búsqueda del estrecho no desalentó a los Reyes Católicos.[6] El calculado riesgo que habían asumido en 1492, y que culminó con el descubrimiento de un puñado de islas, dio buenos resultados pero no satisfizo sus aspiraciones. De ahí que la Corona, decidida en el proyecto, estimuló más tarde a Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a proseguir la obra iniciada. Al primero le concedió las tierras que se extendían desde el Cabo de la Vela hasta el Golfo del Darién, bautizadas como "Nueva Andalucía" y, al segundo, desde ese mismo punto hasta el Cabo de Gracias a Dios, región que fue conocida muy pronto como "Castilla del Oro", por el mineral que se

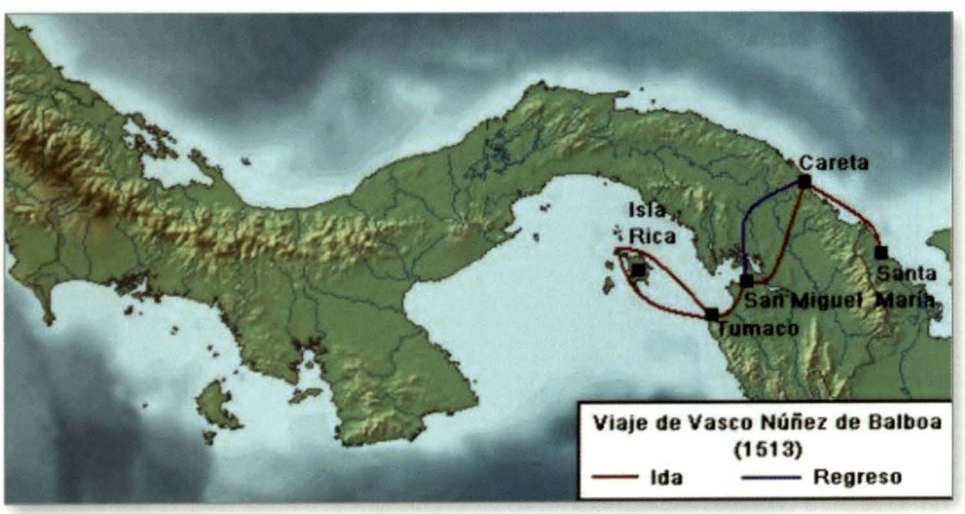


había obtenido de los nativos y cuya abundancia hacía sospechar la proximidad de ricos yacimientos. El desconocimiento geográfico generó en este, y en muchos otros casos, graves problemas entre los capitanes o gobernadores que obtenían estas mercedes.[7]

Ojeda, Nicuesa y Balboa

Las ya mencionadas jurisdicciones de Ojeda y Nicuesa quedaban divididas por el Río Grande del Darién. Ambos jefes contaban con la isla de Jamaica como base para penetrar en Tierra Firme. En noviembre de 1508 los dos capitanes partieron de la Española para hacerse cargo de sus respectivas gobernaciones. Con Ojeda marchaba un mílite que respondía al nombre de Francisco Pizarro. Su lugarteniente, el bachiller Martín Fernández de Enciso, debía seguirlo de inmediato con otras embarcaciones y refuerzo de hombres, armas y alimentos. La empresa de Ojeda no se presentó con buenos augurios. Había mucha confusión geográfica y los nativos de esas tierras eran sumamente belicosos.

Ojeda desembarcó en Turbaco, cerca de la actual Cartagena de Indias, siendo violentamente rechazado por los excelentes flecheros aborígenes. En ese lugar perdió la vida, junto con otros hombres más, el gran navegante Juan de la Cosa. Ayudado por Nicuesa, Diego de Ojeda dejó Turbaco y marchó al golfo de Urabá, donde en febrero de 1510 fundaría la localidad de San Sebastián, que abandonó muy pronto por lo insano de la región. La desgracia lo perseguía implacablemente. Los refuerzos y alimentos que debía llevarle el bachiller



Enciso no aparecían. Los indios flecheros los acosaban día y noche. Ante una situación tan desesperante, Ojeda, herido en una pierna, decidió partir hacia la Española en busca de refuerzos. Dejaba a los sobrevivientes bajo el mando de Francisco Pizarro. Ojeda partió en mayo de 1510, y en Santo Domingo, preso de una crisis de conciencia, ingresó en un convento, donde moriría años después.[8]

No menos desdichada fue la expedición del bachiller Martín Fernández de Enciso, personaje culto pero sin dotes de mando. El navío en el que iba naufragó a la entrada del Golfo de Urabá, y, aunque se salvó la gente, se ahogó el ganado, perdiéndose también armas y víveres. Los hombres entraron en pánico. Aparece entonces la figura de Vasco Núñez de Balboa. En páginas posteriores nos ocuparemos de su origen, trazando una breve biografía a la luz de las investigaciones más recientes.

"Balboa ganó mucha experiencia participando en las expediciones en busca de oro organizadas por Bastidas, explorando grandes extensiones de tierras desconocidas para los europeos, entre el Cabo de la Vela hasta el Golfo de Urabá. Fueron "entradas" muy crueles donde "aperrearon" a gran número de indios, antes de volver con su botín a la isla Española".

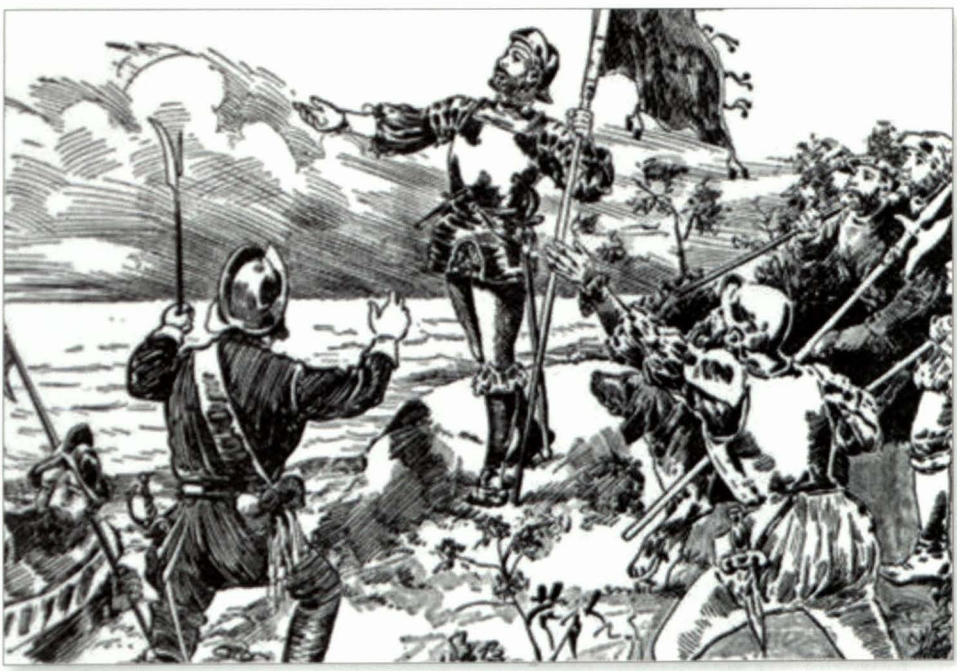
Núñez de Balboa había pasado al Nuevo Mundo en 1501, en la expedición dirigida por Rodrigo de Bastidas, con la cooperación de Juan de la Cosa. Balboa ganó mucha experiencia participando en las expediciones en busca de oro organizadas por Bastidas, explorando grandes extensiones de tierras desconocidas para los europeos, entre el Cabo de la Vela hasta el Golfo de Urabá. Fueron "entradas" muy crueles donde "aperrearon" a gran número de indios, antes de volver con su botín a la isla Española. Allí, Balboa obtuvo una encomienda en Salvatierra de la Savana, posiblemente después de participar en la conquista de Xaragua (1503-1504). Convertirse en sedentario encomendero dedicado a la agricultura no era compatible con el temperamento de Balboa: audaz, aventurero, carismático y cruel. Por otra parte, no prosperaba económicamente y tuvo que solicitar diversos préstamos para seguir llevando una vida mediocre.

Al bachiller Enciso le costaba mucho trabajo conseguir hombres para marchar en pos de Ojeda. Había una orden muy estricta indicando que aquellos que tuvieran deudas pendientes no podían embarcarse en ninguna expedición. Precisamente tal era el caso de Vasco Núñez de Balboa. Ayudado por no se

sabe quién, se hizo conducir a una de las dos embarcaciones de Enciso. Algunos dicen que dentro de un tonel vacío, y otros, dentro de unos velámenes de repuesto. Esta última posibilidad parece ser la más verosímil.

Cuando el barco llegó a alta mar, Balboa salió de su escondite y se presentó a Enciso, que en un primer momento lo recibió indignado, llegando a amenazarlo con que lo abandonaría en la primera isla que encontrara en su camino. Pero después, reflexionando con calma, escuchó el consejo de sus hombres que le decían que Balboa podría serles muy útil por su valor y destreza en el manejo de las armas. Finalmente, terminó admitiéndolo como uno de sus acompañantes, dándole puesto de preferencia muy poco después.[9]

Cuando estuvieron en Urabá, la situación de los hombres de Enciso se deterioró rápidamente. El bachiller no tomaba decisiones y muchos de los expedicionarios querían abandonar la "entrada" a cualquier precio, para salvar la vida. Hubo un hombre que no perdió la cabeza y adquirió singular liderazgo: Balboa. Este supo ganarse la admiración de sus compañeros y los trasladó a un lugar de la costa más seguro, la orilla occidental del Golfo de Urabá, donde comenzaron a edificar un poblado junto a un pequeño río. Los indígenas seguían atacándolos, pero los españoles lograban derrotarlos invocando du-



Vasco de Balboa.

rante el combate la protección de la Virgen de La Antigua, que se venera en la Catedral de Sevilla, dándole ese nombre a la población que no tardó en aumentar sus habitantes al llegar a ella algunos miembros de la expedición de Nicuesa, a cuya jurisdicción correspondía esa zona.

Las nulas dotes de gobernante del bachiller Enciso movieron a los españoles a destituirlo, nombrando como alcalde mayor de la incipiente colonia a Balboa. Al bachiller se le formó proceso, permitiéndosele trasladarse a la Española. El mando de Balboa era provisional, en tanto tomara alguna decisión el virrey Diego Colón, cuya sede de gobierno era Santo Domingo, o el mismo rey de España.[10]

> "Cuando el barco llegó a alta mar, Balboa salió de su escondite y se presentó a Enciso, que en un primer momento lo recibió indignado, llegando a amenazarlo con que lo abandonaría en la primera isla que encontrara en su camino. Pero después, reflexionando con calma, escuchó el consejo de sus hombres que le decían que Balboa podría serles muy útil por su valor y destreza en el manejo de las armas".

Precisamente esta etapa de gobierno de Balboa en el Darién, que iba a durar poco más de tres años, constituye la época más fecunda de su vida y en la que alcanzó mayores logros. Su gestión en todos los órdenes sería tan positiva que, señalando un ejemplo a seguir, dio lugar a que una gran historiadora norteamericana escribiera: "De la escuela de Vasco Núñez salieron los capitanes y demás hombres famosos para todas las empresas posteriores"[11]. El cronista Antonio de Herrera lo describió físicamente de la siguiente manera: "Era hombre de 35 años, bien alto y dispuesto de cuerpo, de buenos miembros y fuerza y de gentil rostro y pelo rubio, y muy bien entendido y sufridor de trabajos"[12].

Cuando Nicuesa llegó a La Antigua le vedaron la entrada, pues Balboa y todos los moradores del pueblo se habían juramentado para no recibirlo. Diego de Nicuesa tuvo que reembarcase en una frágil embarcación que se hundió en el Caribe. Aquí, ya Balboa cometía un delito. Encabezaba a un grupo de hombres que no admitían ninguna tutela que no viniera directamente de la Corona. Por eso Balboa envió

"Los caballos y los perros fueron las armas europeas indispensables en estos nuevos territorios, pues inspiraban terror entre los indígenas que no estaban acostumbrados a ellos".

procuradores a España para que le gestionaran una gobernación. El virrey Diego Colón, enterado de estos sucesos, y actuando pragmáticamente, favoreció a Balboa, nombrándolo su lugarteniente en Tierra Firme. Inmediatamente, en 1511, comunicó al rey lo acontecido a Ojeda y Nicuesa y su decisión sobre el particular. El rey aprobó lo hecho por Diego Colón y dictó una real cédula nombrando a Balboa capitán y gobernador interino del Darién. Lo primero que hizo Núñez de Balboa al tener noticia de esos poderes, fue reunir en La Antigua a la gente que había en Nombre de Dios. De este modo, los españoles que entonces vivían en el continente se concentraron en una sola localidad.[13]

Orígenes de Núñez de Balboa

Jerez de los Caballeros, o Jerez de Badajoz, era una avanzada en la frontera con Portugal cuando Vasco Núñez de Balboa vino al mundo en ese lugar en 1475. Al parecer su padre fue el hidalgo Nuño Arias de Balboa y su madre perteneció a la familia de los Vázquez Rubio, también hidalgos.[14] Vasco Núñez de Balboa entró desde niño al servicio de don Pedro Portocarrero en calidad de paje, cosa muy usual en esa época. Cuando nuestro personaje era ya un hombre, es posible que estar al servicio de Portocarrero hubiera sido el motivo de su viaje al Nuevo Mundo, pues se embarcó en la expedición de Bastidas junto con Alonso Pardo y Rodrigo de San Lúcar, vecinos de Moguer, que también estaban al servicio de Portocarrero.

El ánimo de lucro que caracterizó la expedición de Bastidas de 1501-1502 empujaría a Balboa al Golfo de Urabá de nuevo en 1510, y al Mar del Sur en 1513. Siguiendo el ejemplo de Bastidas, Balboa esperaba que los frutos que produjera su atrevimiento le fuesen de utilidad para conseguir la aprobación real. Vasco Núñez adoptaría una política con los indígenas en la línea de la de Bastidas y de los gobernadores de la Española, Francisco de Bobadilla y Nicolás de Ovando: una mezcla de cooperación, intimidación y brutalidad. Los caballos y los perros fueron las armas europeas indispensables en estos nuevos territorios, pues

inspiraban terror entre los indígenas que no estaban acostumbrados a ellos. Aunque los defensores de la "leyenda negra" afirmarían más tarde que Pedrarias Dávila fue quien introdujo en el idioma castellano el verbo "aperrear", definido por el cronista Bartolomé de las Casas como "echar a los perros bravos", el propio dominico defensor de los indios usó la palabra para describir una de las campañas de Balboa, que tenía un animal famoso por su fiereza, el perro "Leoncico". Fuera quien fuese quien inventara el término "aperrear", ni Pedrarias ni Balboa crearon dicha táctica.[15]

"Los nativos que sirvieron a Balboa durante el tiempo en que fue el hombre fuerte del Darién, pronto se dieron cuenta de que era el deseo de oro, más que cualquier otra cosa, lo que movía al rubio aventurero y a sus hombres".

Los nativos que sirvieron a Balboa durante el tiempo en que fue el hombre fuerte del Darién, pronto se dieron cuenta de que era el deseo de oro, más que cualquier otra cosa, lo que movía al rubio aventurero y a sus hombres. Aprovechándose de su obsesión por el oro, algunos caciques indígenas dirigieron a los españoles hacia territorios lejanos, mientras que otros los utilizaron contra enemigos locales. Refiriéndose a Balboa, el historiador panameño Alfredo Castillero Calvo ha escrito:

> "Su afamada habilidad para ganarse a la indiada —fama probablemente justificada— se basaba en una política de mano dura, y a veces terriblemente cruel, cuando se enfrentaba a indios que le ofrecían resistencia y no se sometían a sus demandas o con el pretexto de que eran comunidades sodomitas. Algunas de sus 'entradas' consistieron en verdaderas masacres donde arrasó con todo el pueblo"[16].

Hemos llegado al momento de abordar la gran hazaña de Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur, que sería llamado más tarde Océano Pacífico. Por espacio de casi cuatro años, los españoles se habían sostenido a duras penas en la Tierra Firme. Balboa ejercía una autoridad interina y, como tal, sospechaba que en cualquier momento otro jefe lo reemplazaría. Para colmo, tuvo noticia de que sus procuradores, Juan de Caicedo y Rodrigo de Colmenares, lo habían traicionado y conspiraban para derrocarlo. Vasco Núñez tenía que actuar de inmediato. Con los refuerzos recibidos de Santo Domingo,

la colonia de Santa María disponía de unos 400 hombres inusualmente bien alimentados. Balboa había enviado repetidas cartas al rey dándole cuenta de sus actos de gobierno, pero necesitaba realizar una gran hazaña para reforzar su figura ante el monarca y obtener un nombramiento definitivo. Debía cruzar las montañas hasta llegar al otro mar del cual le habían hablado los indios en más de una oportunidad. Sus hombres estuvieron de acuerdo. Balboa les habló de grandes recompensas, de títulos de hidalguía, de oro y gloria. Una columna de guías y porteadores indios iría por delante preparando el avance del grupo principal.

En pos del Mar del Sur

Balboa, gracias a sus aliados indios, conocía la topografía de la zona y, además, esos mismos aliados le proporcionaron una ayuda decisiva alojándolo junto a sus hombres en sus poblados, y dándoles provisiones. Balboa tardó veintidós días en alcanzar el Mar del Sur, pero invirtió casi dos semanas en operaciones de apoyo.



El jueves 1° de setiembre de 1513, Balboa con 190 compañeros y gran cantidad de indios porteadores embarcaron en nueve canoas y un galeón, que los aguardaban en la desembocadura del río y zarparon a las tierras amigas del cacique Careta, a unos 30 km de distancia, donde luego fundarían la villa de Acla. Por mar arribaron hasta el puerto de Careta y desde ahí se adentraron, según el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, a través de "un estrecho de tierra y no de agua"[17].

"Balboa, gracias a sus aliados indios, conocía la topografía de la zona y, además, esos mismos aliados le proporcionaron una ayuda decisiva alojándolo junto a sus hombres en sus poblados, y dándoles provisiones. Balboa tardó veintidós días en alcanzar el Mar del Sur, pero invirtió casi dos semanas en operaciones de apoyo".

El anhelado paso fue hallado, pero era terrestre y no una vía acuática, como se esperaba. Balboa decidió establecer en Careta su campamento base, dejando a la mitad de sus hombres para luego proseguir su marcha a la provincia del cacique Ponca, con solo 92 hombres de guerra y dos sacerdotes. El objetivo inmediato del viaje consistía en cruzar las tierras bajas del río Balsas y luego dirigirse hacia el sudeste, a las tierras de Quareca, cuyo cacique Torecha estaba en guerra con Ponca. Esta fue, sin duda, la etapa más dura de toda la travesía. Los españoles tardaron cuatro días en recorrer solo diez leguas de tierras abruptas y desconocidas. Finalmente, el 24 de setiembre de 1513, alcanzaron el lugar.

Se desconoce la ubicación exacta de la sierra de Quareca, aunque se sospecha que debió de situarse al este del río Sabanas, justo en frente de los ríos Subcurtí y Mortí. Los indios, muy fieros, pues se les consideraba caribes, o sea antropófagos, aguardaban a los españoles, pero fueron derrotados. Los españoles entraron al poblado y en la casa del cacique, según explica el cronista-humanista Pedro Mártir de Anglería, encontró Vasco Núñez de Balboa "un recinto de nefanda voluptuosidad; halló al hermano del cacique en traje de mujer, y a otros muchos acicalados y, según testimonio de los vecinos, dispuestos a usos licenciosos de sodomitas. Entonces mandó echarles los perros que destrozaron a unos cuarenta"[18].

Una vez arrasada Quareca, los de Balboa descansaron aquella noche en el poblado y, al día siguiente, 25 de setiembre, continuaron su marcha. Por un error en las anotaciones del cronista Oviedo, se ha venido conmemorando esta fecha como la del descubrimiento del Pacífico, pero si se tiene en cuenta la distancia recorrida, resulta a todas luces imposible. Kathleem Romoli la ha sustituido muy atinadamente por la del 27 de setiembre.[19] Balboa dejó otro retén en la aldea de Torecha y partió con el resto —los 67 de la fama— hacia la cumbre de la sierra que se divisaba a lo lejos.[20] La mañana del martes 27 estaba reservada para ser testigo del magno descubrimiento. Balboa hizo un alto en la marcha cuando ya casi conquistaba la cima. Se adelantó sin ninguna compañía hacia la cumbre y clavó su mirada en el horizonte hacia el otro lado. A sus pies se extendía el inmenso Océano Pacífico.

La toma de posesión del Océano por Balboa y una escogida escolta de solo 26 hombres, fue una de las más bellas y emocionantes que el mundo americano pudo contemplar. Llevando en una mano el pendón real, donde también se había pintado una imagen de la Virgen María y los escudos de Castilla y Aragón, y en la otra una espada desnuda, entró en el agua, que le llegaba hasta las rodillas, y comenzó a caminar al mismo tiempo que decía:

> "Vivan los altos y poderosos monarcas Fernando y Juana de Castilla, León y Aragón, en cuyo nombre y en pro de la Real Corona de Castilla, yo tomo verdadera, corporal y perpetua posesión de todos estos mares, tierras, costas, golfos e islas... en nombre de los Reyes de Castilla, de cuya propiedad son, ahora y para todos los tiempos, mientras perdure el mundo y hasta el día del juicio final".

Era el 29 de setiembre de 1513[21]. Por vez primera hombres europeos abordaban el Pacífico, por occidente, después de que Vasco da Gama lo hubiera encontrado contorneando África.

Por razones de espacio no es posible que nos ocupemos de los sucesos políticos que culminaron con la ejecución de Vasco Núñez de Balboa por orden del gobernador Pedrarias Dávila. Por mucho tiempo se sostuvo en estudios históricos y en numerosas biografías noveladas que el primero fue una víctima de la ambición y crueldad del segundo. Investigaciones actuales, sobre todo la estupenda de Bethany Aram, tienen un enfoque diferente, más objetivo. Ni Balboa fue una víctima inocente, ni Pedrarias abusó del poder que le otorgó la Corona. Pedrarias era un hombre endurecido por la guerra en Europa, África y América, cumplidor fidelísimo de lo que correspondía a un hidalgo: lealtad absoluta a su soberano.

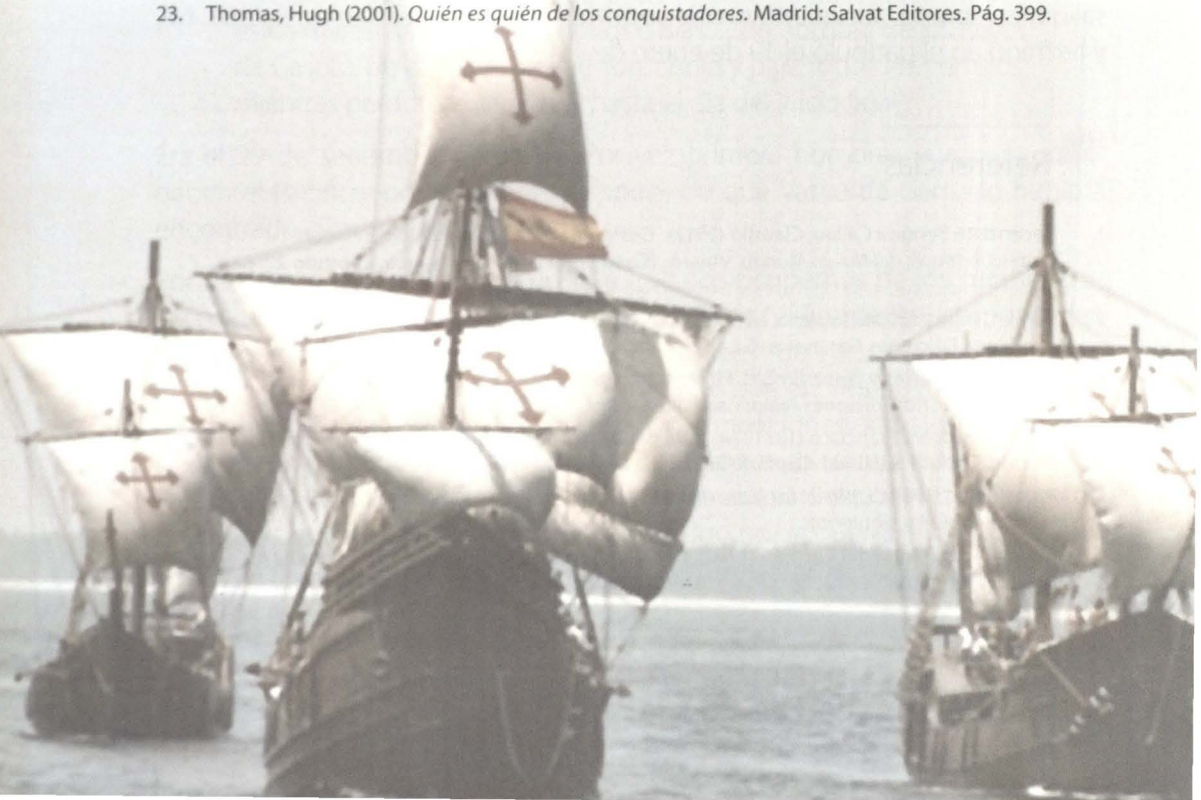
Balboa, por su parte, demostró su incapacidad para comprender la auténtica naturaleza del servicio a la Corona. Sus aventuras americanas le habían enseñado a entender la lealtad como algo personal. Nunca pudo comprender ni asumir el código de valores de un gobernador educado en la Corte castellana y que tenía el mandato de imponer la autoridad del rey en las fronteras de un imperio en expansión. El inevitable choque entre estas dos mentalidades incompatibles pudo ser retrasado, y de hecho lo fue, durante casi cinco años. En lo que a Pedrarias se refiere, Balboa había demostrado, definitivamente, que constituía una amenaza directa contra su sucesor y en último término contra la autoridad de la Corona en América. Por su parte, Balboa parece que murió sin admitir o comprender que sus rechazos a las decisiones del monarca constituían un acto de traición que merecía la pena capital.[22]

La vida de Vasco Núñez de Balboa nos permite, finalmente, un par de reflexiones. El descubrimiento del Océano Pacífico impulsó a los españoles a continuar en el mismo empeño durante 20 años más, teniendo como uno de sus frutos mayores la conquista del Imperio incaico, con sus inmensas riquezas de oro y plata. La expedición de 1513 —de la cual conmemoramos 500 años— demostró, más allá de toda duda, que el Nuevo Mundo era un continente. Por otra parte, Balboa sería el modelo para las futuras decisiones de Hernán Cortés al momento de la conquista de México. Ambos confiaron que los frutos de sus exitosas expediciones justificarían la usurpación del poder. Cortés tuvo éxito y salió bien librado, aunque tuvo que soportar innumerables juicios. Balboa, no, y terminó en el patíbulo el 19 de enero de 1519.[23]

Referencias

1. Becerro de Bengoa Callau, Claudio (2012). *Cristóbal Colón y Martín Alonso Pinzón. Codescubridores del Nuevo Mundo.* Vinarós (Castellón): Editorial Antinea. Capítulo 22, pág. 141.
2. Kamen, Henry (2004). I*mperio. La forja de España como potencia mundial.* Madrid: Santillana Ediciones Generales. S.L., Capítulo II, pág. 144.
3. Verlinden, Charles y Pérez-Embid, Florentino (1967). *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América.* Madrid: Ediciones Rialp, Capitulo X, págs. 122-123.
4. Morales Padrón, Francisco (1971). Historia del Descubrimiento y Conquista de América. Madrid: Editora Nacional. Capítulo III, págs. 113-114.
5. Polo, Marco (1984). *Libro de las Maravillas.* Madrid: Ediciones Generales Anaya. Primer Libro, pág. 124 y siguientes.
6. Mena García, María del Carmen (1992). *La ciudad en un cruce de caminos. (Panamá y sus orígenes urbanos).* Sevilla: Centro de Estudios Andaluces. Pág. 27.
7. Ibídem.

8. Altolaguirre y Duvale, Ángel (1914). *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: Imprenta de los Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares. Capítulo I, pág. XV.
9. Ruiz de Obregón y Retortillo, Ángel (1913). *Vasco Núñez de Balboa*. Barcelona: Casa Editorial Maucci. Capítulo I, pág. 26 y 27.
10. Bullón de Mendoza, Alfonso (1976). *Vasco Núñez de Balboa* en su quinto centenario. Badajoz: Edición privada. Capítulo II, pág. 33.
11. Romoli, Kathleen (1967). *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: Espasa Calpe. Pág. 21.
12. Herrera, Antonio de (1935). *Historia General de las Indias*. Madrid: Edición de la Academia de la Historia. Tomo III, pág. 211.
13. Morales Padrón, Francisco. Ob. Cit. Capítulo V, pág. 167.
14. Aram, Bethany (2007). *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América*. Pedrarias y Balboa. Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia. S.A. Capítulo I, pág. 48.
15. Aram , Bethany, Ob. cit. Capítulo I, pág. 51.
16. Castillero Calvo, Alfredo (1995). *Conquista, Evangelización y Resistencia. ¿Triunfo o fracaso de la política indigenista?* Panamá. La Nación. 1995, pág. 42.
17. Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo (1944). *Historia General y Natural de las Indias*. Asunción del Paraguay: Editorial Guarania. Tomo VII, Libro X, Capítulo III, pág. 92 y 93.
18. Mártir de Anglería, Pedro (1944). *Décadas del Nuevo Mundo*. Buenos Aires: Editorial Bajel. Década III, Libro I, pág. 199 y 200.
19. Romoli, Kathleen. Ob. cit. pág. 185.
20. Mena García, Carmen (2011). *El oro del Darién. Entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1504-1526)*. Sevilla: Fundación Pública Andaluza. Centro de Estudios Andaluces. Capítulo II, pág. 182-183.
21. López Martínez, Héctor (2008). *El Perú y el mar. Una relación ancestral*. Lima: Cátedra Perú. Capítulo II, pág. 64 a 67.
22. Aram, Bethany. Ob. cit. Capítulo IV, pág. 139.
23. Thomas, Hugh (2001). *Quién es quién de los conquistadores*. Madrid: Salvat Editores. Pág. 399.



La Convención del Mar y su influencia en el Pacífico



Contralmirante
JORGE BROUSSET BARRIOS



Los Chimú heredaron de sus antepasados, la maestría del dominio del mar, lo que les permitió comercializar con otros pueblos cercanos.

El Perú, país marítimo[1] ubicado en una ventajosa posición geoestratégica en el continente sudamericano, frente al océano Pacífico, tiene una gran dependencia económica de los espacios marítimos bajo su jurisdicción.

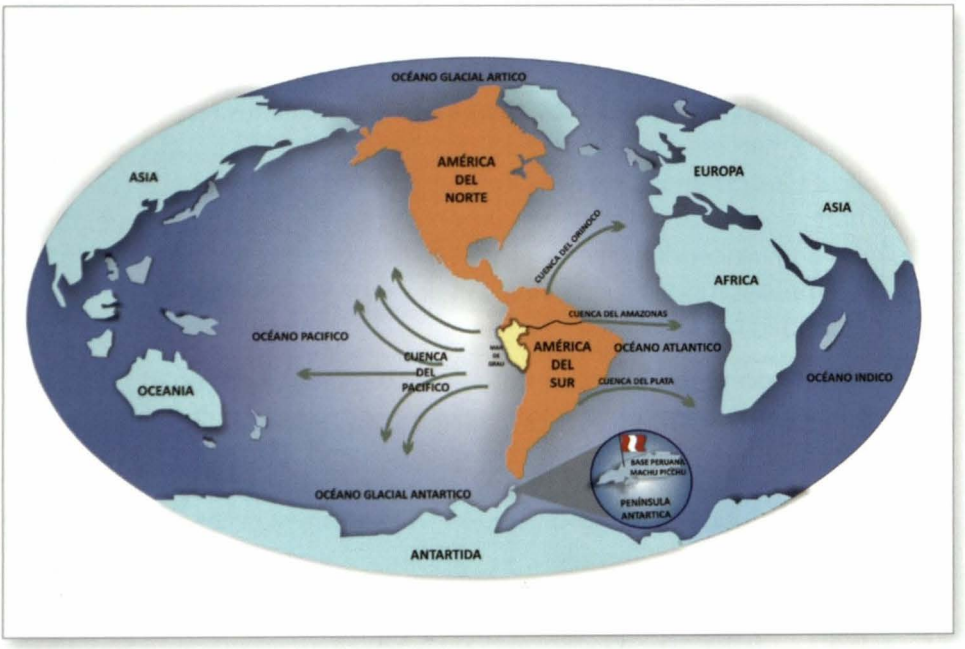
A lo largo del tiempo, los océanos, mares, ríos y lagos, y sus respectivas zonas de influencia, han ido incrementando progresivamente su importancia en el desarrollo de los pueblos. En un inicio, jugaban un limitado papel en beneficio del hombre; en la actualidad tienen una connotación especial; y en el futuro adquirirán una trascendencia gravitante. Los Intereses Marítimos han sido, son y serán elementos fundamentales para el desarrollo y la formación de nuestra propia identidad nacional.

Desde el período prehispánico, los Intereses Marítimos han jugado un papel protagónico en muchos aspectos políticos, económicos y culturales, que han regido como una constante en el devenir peruano. El medio marítimo del océano Pacífico propició uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia, que habría de sellar en forma determinante nuestro destino: la integración de las culturas nativas y europea, para dar origen al mestizaje, que identifica al Perú como Nación. Sin embargo, no obstante la importancia

desempeñada por los Intereses Marítimos en nuestra historia, es paradójico que en el país aún no exista una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

Desde su creación, la Marina de Guerra del Perú ha realizado permanentes esfuerzos para que los Intereses Marítimos constituyan elementos importantes en el logro del bienestar y seguridad nacionales. No obstante, no todo el trabajo realizado se ha podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes; ello se ha debido, principalmente, a la ausencia de políticas coordinadas a nivel nacional, y puede claramente apreciarse cuando se examinan los usos que se hacen del medio acuático, al que concurren de manera aislada diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales. Entre estos sectores se puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo, el transporte marítimo, la pesca y acuicultura, la minería marítima, la industria naval, el turismo, el medio ambiente, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos, entre otros.

En el siglo XXI las naciones se verán en la imperiosa necesidad de contar con mayores recursos para solucionar sus problemas. Así, como producto del aumento de la población mundial, que se estima ha de duplicarse en el año 2030 hasta alcanzar 14.000 millones de personas, la situación de la alimentación se



tornará crítica. Es probable que el medio marino, las aguas interiores y/o continentales y sus respectivas zonas de influencia, constituyan para la humanidad el último escenario dónde encontrar los recursos que aseguren su subsistencia y crecimiento. Si ello es así, las actividades destinadas a aprovechar estos espacios habrán de incrementarse ostensiblemente, y solo las naciones que hayan desarrollado en forma óptima sus Intereses Marítimos tendrán la capacidad de lograr beneficios para sus pueblos.

La cuenca del Pacífico[2] une tres importantes continentes: el continente americano, el continente asiático y Oceanía; además, incluye a un conjunto de Estados insulares a lo largo y ancho del Pacífico sur. Esta cuenca está conformada por más de 60 Estados, entre los continentales e insulares, los cuales tienen una creciente población que supera los 2.000 millones de habitantes, y en las últimas décadas vienen alcanzando un notable desarrollo económico. En el presente siglo las emergentes economías del Pacífico vienen logrando una posición de predominio con sus enormes mercados potenciales.

Este espacio oceánico constituye cerca del 35% de la superficie de la Tierra, y equivale a casi el doble del área del océano Atlántico. En sus riberas están presentes las naciones más poderosas del mundo, entre las cuales podemos citar a los países del bloque asiático como China, Japón y Rusia, y en América a los Estados Unidos y Canadá, países con los cuales Perú realiza la mayor parte de su intercambio comercial.

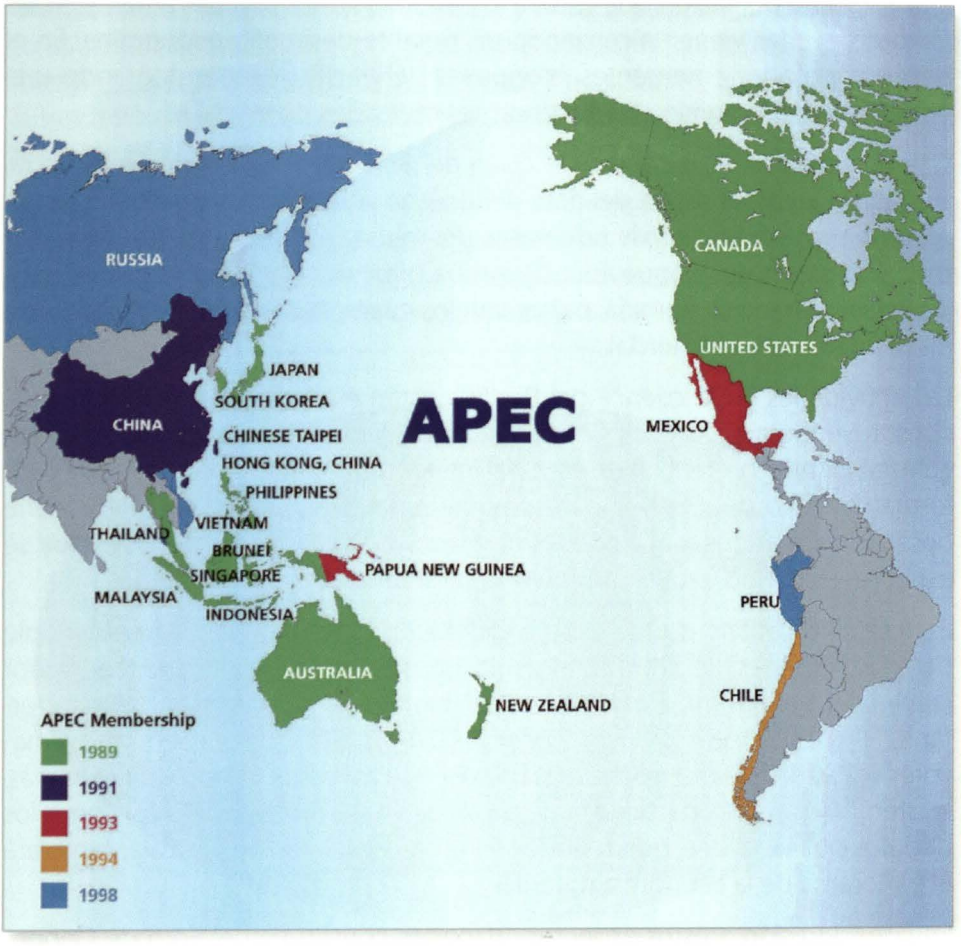
Las actividades en la cuenca del Pacífico están evolucionando rápidamente, constituyendo actualmente un espacio vital en lo político, social, económico, cultural, científico, etc., con un especial interés geopolítico. Los países que conforman el Arco del Pacífico han tomado conciencia de ello y el Perú viene desarrollando intensas actividades para aprovechar las oportunidades que se están presentando, proyectándose más allá de su Dominio Marítimo.

Es en este escenario donde existen los mayores intereses de diferente índole para las naciones del mundo, no solo porque se está generando el mayor crecimiento económico del planeta, sino también porque es la más importante reserva de recursos vivos y no vivos. En sus costas se encuentran las mayores industrias pesqueras, entre las cuales figuran las de nuestro país; además, existen importantes cantidades de recursos en los fondos marinos, como los nódulos polimetálicos, que cuando se inicie su explotación a escala, cambiará el panorama de la economía mundial.

En consideración a estos aspectos, 21 países constituyen el Foro de Cooperación Económica Asia - Pacífico, APEC (Asia - Pacific Economic Cooperation),

compuesto por: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur; Taipei Chino, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam.

APEC reúne a las economías más dinámicas e importantes del Asia Pacífico. Sus miembros constituyen un porcentaje bastante significativo de la población mundial, comercio internacional y PBI global. Además, la cuenca del Pacífico es la región para la cual se proyecta el mayor crecimiento económico en este milenio. Por lo tanto, participar en APEC implica no solo estrechar aún más los vínculos con sus demás miembros, sino acelerar nuestro desarrollo.



Nuestra participación en este foro se da desde la ventaja de ser el único miembro de la Comunidad Andina en APEC. Por otro lado, desde el punto de vista geográfico, el Perú está muy bien ubicado para convertirse en el puente (HUB) del flujo comercial entre Asia y Sudamérica.

La Convención del Mar vigente de 1982 (Convemar), es el tercer esfuerzo internacional para "codificar" las normas que regulan los usos y costumbres en los mares y océanos en el mundo desde el siglo XVI (*mare clasum y mare liberum*). Fueron los EE. UU., con la declaración de Truman, en 1945, los que inician la extensión hasta las 200 millas, con el fin de resguardar básicamente los recursos naturales en provecho del Estado ribereño; luego lo hicieron otras potencias marítimas, a las cuales se sumaron en 1947 Perú y Chile.

La Convemar no se opone a la Tesis de la zona de 200 millas; por el contrario, la recoge y la reconoce, tal cual como plantearon los Países del Pacífico sur desde 1952, para la defensa de los recursos naturales allí existentes.

Ciento cincuenta países de las diferentes regiones del mundo, negociaron la Convemar de 1982 durante más de 14 años; el Perú tuvo una singular participación en este período. La Convención ha entrado en vigor desde noviembre de 1994, y a la fecha son 163 Estados Parte de la Convemar, lo cual hace que este instrumento se haya convertido en "costumbre internacional". Esto implica que así no seamos Parte, debemos cumplir con sus normas; es decir, tenemos obligaciones internacionales, pero no podemos gozar de sus derechos. La cotidiana realidad de los usos y costumbres marítimas así lo registran. Es más, nuestra legislación recoge en diferentes regulaciones internas las normas de la Convemar; no hay una sola norma que se oponga. La ONU se ha pronunciado aclarando que existe un país que ha establecido un dominio marítimo de 200 millas, sobre el cual se respetan las libertades de navegación internacional; por lo tanto, las Naciones Unidas concluyen que no se refiere a un mar territorial de 200 millas.

Últimamente, en el litigio sobre los límites marítimos con Chile ante la Corte Internacional de Justicia, el Perú, en el fundamento legal de la Demanda, menciona expresamente, entre otros, a la Convemar y sus normas para la delimitación marítima entre Estados con costas adyacentes, cuando dice:

1. "Los principios y normas del Derecho Internacional consuetudinario sobre delimitación marítima, tal como se encuentran reflejados en las disposiciones relevantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar), y desarrollados por la jurisprudencia

de la Corte Internacional de Justicia y de otros tribunales, constituyen las principales fuentes de Derecho aplicables a la presente controversia".

2. "El principio rector principal sobre delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes, recogido en los Artículos 74 y 83 de la Convención, es que la delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del Derecho Internacional, a que hace referencia el Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa. Según ha sido interpretado por la reciente jurisprudencia de la Corte, este principio es básicamente similar al que rige la delimitación de los mares territoriales de los Estados con costas adyacentes, conforme al Artículo 15 de la Convención, consistente en aplicar la equidistancia, teniendo en cuenta circunstancias especiales cuando las hubiere".

En esta afirmación legal que hace el Perú en su Demanda, deja en claro el reconocimiento expreso de los distintos espacios marítimos (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental) que conforman las 200 millas de los Estados ribereños; por lo tanto, el Perú NO refiere, una vez más, a un mar territorial de 200 millas.

Las 200 millas son para todos los Estados ribereños. Estas 200 millas se dividen en diferentes espacios, con distintos alcances de soberanía y jurisdicción:

- El mar territorial preexistente desde el siglo XVI, alcanza hasta las 12 millas y comprende las aguas, el suelo, el subsuelo y espacio aéreo; en este espacio solo se aplica la restricción del paso inocente.

- La zona económica exclusiva (ZEE) hasta las 200 millas, donde se reconoce las libertades de comunicación internacional y otras obligaciones comunes a todos los Estados, lo cual ha configurado lo que se conoce como soberanía modal; sin embargo, la soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales es exclusiva del Estado ribereño;

- Finalmente, la plataforma continental, que comprende el suelo y subsuelo debajo de la ZEE, donde los recursos naturales son de plena soberanía y jurisdicción del Estado ribereño.

La Constitución Política del Perú, en su artículo 54, define el dominio marítimo, cuyo espacio conforma el territorio del Estado, el cual se extiende hasta las 200 millas marinas. Sin embargo, lo que viene creando gran confusión es la incompleta lectura de este artículo, el cual establece que "[...] en su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las

libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado". De la lectura de este párrafo y el que se refiere al espacio aéreo que cubre el dominio marítimo, entenderemos que hay una armoniosa compatibilidad entre la Constitución y la Convemar, ya que como veremos más adelante, el concepto de dominio marítimo que el Perú estableció desde 1947, ha sido un hito fundamental en el derecho del mar, que en palabras del Embajador Gonzalo Fernández Puyó, constituye el punto de partida de nuevos criterios del Derecho Internacional, que se basan fundamentalmente en las necesidades de los pueblos. Es decir, la soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, para la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales en beneficio del Estado ribereño.

"El concepto de dominio marítimo que el Perú estableció desde 1947, ha sido un hito fundamental en el derecho del mar, que en palabras del Embajador Gonzalo Fernández Puyó, constituye el punto de partida de nuevos criterios del Derecho Internacional, que se basan fundamentalmente en las necesidades de los pueblos".

Las Constituciones de varios Estados, como Brasil, Colombia y Venezuela (estos dos últimos no son Parte de la Convemar), y el derecho interno de otros, como Argentina, Chile y Uruguay, tienen expresamente integrado al territorio de sus países, los espacios marítimos que universalmente define el derecho del mar: como mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental; no obstante, en ninguno de ellos ha existido el temor de que se estaría mutilando el territorio, al reconocer estos espacios marítimos, sobre los cuales la Convemar establece de manera expresa, soberanía y jurisdicción. Es importante tener en cuenta que nos referimos a un espacio diferente al terrestre, donde las condiciones de vida y vinculación geográfica tienen particulares connotaciones para toda la humanidad.

El espacio marítimo, cuya base fundamental es el agua de los océanos, tiene una dinámica particular producida por los vientos, corrientes y mareas, lo cual hace que las aguas de los mares circulen permanentemente y vinculen los espacios marítimos de diferentes Estados ribereños; igualmente, los recursos vivos no tienen límites artificiales, y su desplazamiento se produce en función

de las características de las masas de agua, que también se mueven en el tiempo y espacio. Si a estas particularidades le sumamos la conexión libre y permanente de la superficie de los océanos utilizada por el hombre para la navegación, la cual ha devenido en la transculturación y el comercio global, tendremos como resultado un espacio singular, que nos ha permitido a los seres humanos vinculación y progreso.

Por lo tanto, debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas, donde el Perú tuvo una destacada participación en la defensa de las 200 millas, tesis asumida por el bloque sub-regional de los países del Pacífico sur oriental, y recogida básicamente en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (Convemar).

Al término de las negociaciones, en 1982, la delegación peruana firmó *"ad referendum"*, el texto de la Convemar; sin embargo, han pasado más de 30 años de intensos estudios y arduas discusiones, habiéndose concluido por parte del Ejecutivo la necesidad de formar Parte de este instrumento universal; razón por la cual, mediante Resolución Suprema N° 231-RE, del 28 de mayo de 2001, el Gobierno de transición del Doctor Valentín Paniagua remitió al Congreso de la República para su aprobación, los estudios y conclusiones que sustentan la necesidad de que el Perú se adhiera, y de esta forma sea Parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la misma que está en vigor desde noviembre de 1994, para establecer un [3]régimen global, comprehensivo de todos los aspectos jurídicos que plantea la delimitación jurisdiccional y desarrollo de actividades en una superficie que cubre las 2/3 partes del planeta.

La Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República emitió un dictamen en el cual se concluye:

- "A la luz de lo expuesto en el presente dictamen la Comisión considera que, al no ser parte el Perú del orden jurídico internacional del océano representado por la Convención del Mar, sus intereses marítimos están desprotegidos, por lo que no podría aprovechar las ventajas que este instrumento internacional ofrece.
- En tal virtud, la Comisión opina favorablemente a la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y al Acuerdo de Aplicación de la Parte XI de dicho instrumento, pero precisando que su aprobación requiere el mismo procedimiento de una reforma constitucional".

Como podemos apreciar, tanto el Ejecutivo como el Legislativo, después de largos años de estudio, han llegado a la conclusión de que es conveniente para el Perú ser Parte de la Convención del Mar.

Sin embargo, a nuestro juicio, la supuesta interpretación sobre la necesidad de modificar el mandato constitucional, porque la soberanía en el dominio marítimo es de "carácter estricto", al igual que en el espacio terrestre, no es una conclusión compatible con lo expresado en la propia Constitución, la cual reconoce limitaciones a la soberanía en favor de las libertades de comunicación internacional. Estas actividades relativizan universalmente la soberanía de parte del espacio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre, en beneficio de la humanidad, y que según el Derecho comparado de otros países sudamericanos, en idénticas circunstancias constitucionales y legales, no ha presentado problemas de incompatibilidad.

> "Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

El ya desaparecido Embajador Juan Miguel Bákula, nos ha reiterado la decisión de las Asambleas Constituyentes de 1979 y 1993, de rechazo a las propuestas de mencionar un mar territorial de 200 millas, en las respectivas Constituciones; más bien, confirma que con la finalidad de facilitar la adhesión del Perú a la Convención del Mar, se habla de "dominio marítimo", y no de "mar territorial". Finalmente, el ilustre Embajador afirma una vez más que con la Convención del Mar el Perú no pierde ningún derecho, ni una milla, ni un centímetro de mar. No solo no pierde, sino que gana.

El dominio marítimo del Perú

La Tesis de las 200 millas expresadas en el Decreto Supremo N° 781 del 1 agosto de 1947, *no amplió* el "mar territorial", sino que dio origen al "dominio marítimo", para ejercer la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales".

La Declaración de Santiago de 1952, compromiso regional de los países del Pacífico sur, tampoco declaró "mar territorial" de 200 millas. En defensa de la Tesis de las 200 millas, afirmó internacionalmente el deber de los Estados, de

impedir que la explotación indiscriminada ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de las riquezas que poseen en sus mares adyacentes a sus costas los países del Pacífico sur.

Es por estas razones que las Constituciones de 1979 y de 1993 no definen un "mar territorial" de 200 millas; más bien establecen un *dominio marítimo* donde el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional. La posición del Perú frente a la Convención del Derecho del Mar fue interpretada por las Naciones Unidas en el Informe Anual del Secretario General de esa Organización, del 5 de octubre de 1998, en el cual precisa:

> "Un Estado latinoamericano, no Parte de la Convención, reclama un área singular de 200 millas náuticas, denominada 'dominio marítimo', reconociendo expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo más allá de las 12 millas. Por esta razón, el área marítima de dicho Estado está considerada en una categoría especial como otros, en lugar de ser clasificado como un mar territorial que se extiende más allá de las 12 millas".

Estudios del Ministerio de Relaciones Exteriores definen al "dominio marítimo" como una institución privativa del Derecho peruano, usada para caracterizar al espacio marítimo nacional o "Mar de Grau", el mismo que como parte del territorio del Estado, constituye el complemento natural del espacio terrestre y aéreo, desde una perspectiva geográfica, política, económica, social y ecológica, donde el Perú, según mandato constitucional, artículo 54, ejerce soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas náuticas, de acuerdo con la ley y en concordancia con los tratados de los que es parte.

En síntesis, el dominio marítimo es un concepto incorporado en nuestra legislación desde 1947, no recogido por el Derecho Internacional, y por tanto, sujeto en cuanto a su contenido y alcances a lo que la doctrina interprete, más aún cuando la legislación interna aludida no lo define. Precisamente, esta doctrina y la ratio legis que motivó su incorporación al texto constitucional nos señala que la noción de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial, sino que se trata de un espacio de 200 millas marinas donde el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción. Esta definición que se deriva del texto constitucional, resulta siendo bastante flexible, pues permite su armonización con los diversos espacios marítimos que hoy en día consagra el Derecho Internacional consuetudinario y convencional del mar (mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental), sobre los cuales reconoce derechos de soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas marinas.

Las libertades de comunicación

Ahora examinaremos el significado de las libertades en el uso de los mares y océanos, las cuales resumen las actividades marítimas que pueden realizar los seres humanos en este ámbito. Estas libertades se clasifican en:

- Libertad de navegación
- Libertad de sobrevuelo
- Libertad para el tendido de cables y tuberías submarinas
- Libertad para construir islas artificiales y otras instalaciones
- Libertad de pesca
- Libertad para la investigación científica.

De todas estas libertades que básicamente se aplican en alta mar, las tres primeras constituyen lo que se denomina libertades de comunicación internacional, como derechos de todos los Estados sobre los nuevos espacios de jurisdicción del Estado ribereño, más allá del mar territorial. Estos son: la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Libertad de navegación: es el principio que domina toda la construcción jurídica alcanzada en la evolución de la libertad del mar; esta se ha afirmado con el correr del tiempo, debido a que mantiene el intercambio comercial entre los pueblos del mundo. En el caso del Perú, el comercio marítimo alcanza más del 95% del intercambio de mercaderías. Por lo tanto, este principio es fundamental en el uso de los mares y océanos, y supera a cualquier otra actividad por su trascendencia.

Libertad de sobrevuelo: es una actividad moderna que se relaciona con el tráfico aéreo sobre el espacio marítimo.

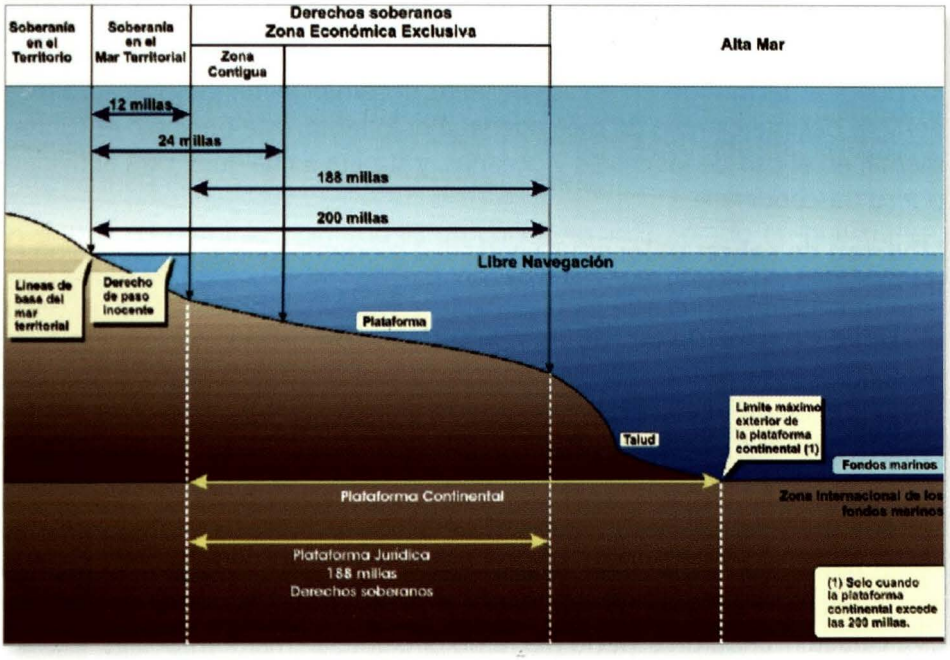
Libertad de tendido de cables y tuberías submarinas: ha cobrado nuevamente auge en la intercomunicación universal, a raíz del uso de la fibra óptica como vía de transmisión del espectro electromagnético, ya que permite mayor velocidad de transmisión, mayor volumen por el ancho de banda y gran seguridad, por ser líneas físicas que discurren en el fondo de los océanos y, por consiguiente, de difícil interceptación.

Por lo tanto, cuando la Constitución reconoce expresamente esta restricción a la soberanía sobre el dominio marítimo y su correspondiente espacio aéreo, está caracterizando un espacio marítimo diferente al "mar territorial".

Los espacios marítimos

A la luz del reconocimiento universal de los diferentes espacios marítimos, el dominio marítimo establecido por la Constitución Política del Perú comprende los siguientes espacios, que se miden a partir de las líneas de base divisorias entre el espacio terrestre y el marítimo:

- En primer lugar, tenemos el mar territorial de 12 millas, en el cual se incluye la columna de agua, el suelo y subsuelo y el espacio aéreo, donde se reconoce el derecho de paso inocente a favor de terceros;
- La zona económica exclusiva, la cual se extiende más allá del mar territorial, hasta las 200 millas, y comprende solo la columna de agua, donde se reconoce las libertades de navegación y sobrevuelo;
- La plataforma continental, que se inicia fuera del mar territorial y comprende el suelo y subsuelo marino, hasta el pie del talud de su zócalo continental o las 200 millas, donde se reconoce la libertad de tendido de cables y tuberías submarinas;



- La alta mar, que está fuera de la jurisdicción de los Estados ribereños a partir de las 200 millas, y comprende las aguas oceánicas, donde se aplican todas las libertades del mar; y
- La zona o fondos marinos, situada más allá de la jurisdicción de los Estados ribereños, declarado patrimonio común de la humanidad.

El ambiente marino y los recursos naturales

Los artículos 66 al 68 de la Constitución establecen que los recursos renovables y no renovables son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano de su aprovechamiento y promueve el uso sostenible de los recursos naturales y la conservación de la diversidad biológica.

Estos principios constitucionales están plenamente protegidos por las disposiciones de la Convención del Mar, en diferentes capítulos y normas específicas que guardan su espíritu. La Convención dispone que el Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, para lo cual determinará soberanamente la capacidad de captura y dará acceso a otros Estados sobre los excedentes por él definidos, cuando no tenga capacidad propia de explotarlos; sin embargo, esto se sujetará plenamente a las reglas que para tal fin fije el Estado ribereño, entre las cuales se incluyen diversas técnicas de protección. Sin embargo, esta obligación es inaplicable en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de determinados recursos vivos, como el caso de la anchoveta en el Perú.

Es importante señalar que los derechos soberanos no pueden ser sometidos a ninguna controversia internacional, al igual que las facultades discrecionales relacionadas con la captura permisible, capacidad de explotación, asignación de excedentes, modalidades y demás condiciones establecidas por sus leyes y reglamentos.

Los derechos soberanos sobre los *recursos no vivos* son de carácter exclusivo; es decir, que si el Estado ribereño no explota los recursos naturales de la plataforma continental, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento del propio Estado ribereño.

La Convención establece la obligación fundamental de los Estados de proteger y preservar el medio marino, así como de cooperar regional y global-

"Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

mente en la formulación de normas para este fin. Por lo tanto, es deber del Estado de bandera de una nave exigir el cumplimiento de las reglas para el control de la contaminación desde embarcaciones, sin importar el lugar donde se encuentre la nave. Para lo cual, el Estado del puerto tiene la facultad de exigir los estándares internacionales. Además, el Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos tiene facultades discrecionales para evaluar los riesgos de impacto ambiental y actuar en consecuencia para evitar daños ambientales que surjan a raíz de la actividad minera.

Los Estados también son pasibles de ir a juicio por los daños que sean causados por sus empresas o contratistas bajo su bandera. Otro aspecto de gran importancia en el manejo del medio ambiente marino es la investigación científica. Para ello, la Convención del mar establece que todos los Estados tienen derechos y deben fomentar la investigación científica, únicamente con fines pacíficos, mediante una efectiva cooperación internacional, pero con el debido respeto a la soberanía de los Estados ribereños y con el espíritu de alcanzar beneficios mutuos. E tal sentido, los Estados ribereños dictarán sus propias normas que regulan la investigación dentro de sus espacios marítimos y la obligatoriedad de terceros de compartir los resultados. Asimismo, existe una serie de normas que obliga a la transferencia de tecnología marina en los diversos campos de la actividad marítima.

Conclusiones

- Es inaudito que el Perú, nación marítima por excelencia, pueda mantenerse al margen de la Convemar, la cual se ha constituido, gracias a los 163 Estados Parte que la conforman, como un instrumento universal, considerado como la Constitución de los mares que regula todos los aspectos de propiedad y diversos usos de los océanos, ya que establece un equilibrio entre los diferentes intereses presentes en la utilización del medio marino,

en especial para la protección de los recursos económicos del Estado costero mediante beneficios derivados de la mayor seguridad jurídica que implica la aplicación de sus disposiciones. La Tesis de las 200 millas que el Perú reclamó desde 1947, nunca tuvo la intención de extender el espacio conocido como "mar territorial"; la demanda de su espíritu estuvo signada por la defensa de los recursos naturales que se generan en el mar adyacente a sus costas, así como las riquezas del suelo y subsuelo marino; situación que hace del "Mar de Grau" uno de los más ricos y productivos del mundo y un ámbito privilegiado por la dimensión de sus reservas pesqueras, fuente de recursos importante en nuestra economía nacional. La globalidad de la Convención no significa que en ella se encuentre respuesta última a todos los conflictos que pueda plantear la utilización del espacio marino; su propósito es establecer un equilibrio de intereses, mediante un régimen de reparto jurisdiccional y utilización de los mares aceptable para el conjunto de todos los Estados. Un ejemplo de la dimensión ética de la Convemar es el tratamiento de patrimonio común de la humanidad a la "zona"; es decir, los fondos marinos de alta mar.

> "Debemos considerar a los mares y océanos, en un particular y complejo conjunto de normas que sistematicen los derechos y obligaciones de los Estados; esto es lo que particularmente se dio durante los más de 10 años de negociación a través de las Naciones Unidas".

- La asignación de nuestros excedentes pesqueros dentro de la denominada zona económica exclusiva, no es una práctica nueva para el Perú, ya que en el pasado, por el interés nacional, se ha permitido la operación de diversas flotas pesqueras (cubana, rusa, japonesa, coreana, española y otras); más bien, mediante una norma de carácter universal la Convemar regula y reconoce la legítima y soberana administración de los recursos por parte del Estado ribereño hasta las 200 millas. La pendiente delimitación marítima del "Mar de Grau" con Chile, sometida ante la Corte Internacional de Justicia, está fortalecida por las disposiciones emanadas de la Convemar, las mismas que permitirán iniciar el establecimiento de los nuevos espacios marítimos, conceptualmente diferentes a la zona marítima de 200 millas. Las normas internas e internacionales que transitoria-

mente han sido aplicadas desde 1947, hacen referencia a diferentes formas de medir la extensión de nuestro dominio marítimo, pero han sido superadas por métodos justos y equitativos, los cuales son aplicados universalmente para trazar los diferentes límites exteriores hasta las 200 millas; igualmente, se han definido criterios de equidistancia y un principio de equidad para definir las fronteras marítimas con los países vecinos.

- Finalmente, se ha demostrado que no es necesario ni conveniente modificar la Constitución Política del Perú, ya que la expresión de dominio marítimo no es sinónimo de mar territorial. Además, como afirma el internacionalista Ulloa, "resulta claramente que la naturaleza, el fundamento y el ejercicio de la soberanía sobre el territorio marítimo, son enteramente distintos del territorio terrestre".

Referencias

1. Brousset Barrios, Jorge. "Los Intereses Marítimos del Perú. Una visión Resumida", en: Agenda Internacional, Año V N° 11, IDEI, Lima, 1998.
2. Gamarra Elías, Carlos. *Trabajos sobre conceptos para el estudio de la Realidad.*
3. Oficina de Asuntos Jurídicos, División de los Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la ONU.



El Océano Pacífico y el Hombre en el Perú:
Doce mil años de historia



OSCAR PRIETO BURMESTER
Ph. D Candidate
Department of Antropology
Yale University



A 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico por los aventureros españoles, cabe reflexionar el uso que le hemos dado a tan importante recurso que baña nuestras costas de extremo a extremo. Y es que si bien es cierto hoy celebramos cinco siglos del "descubrimiento" del no tan pacífico océano, este ya había sido descubierto, estudiado y explotado por las civilizaciones que se desarrollaron a lo largo de las costas del continente americano, por lo menos desde hace unos doce mil años.

Podríamos asegurar que incluso el poblamiento mismo del continente americano está asociado directamente con el Océano Pacífico. Las teorías del poblamiento de esta parte del globo coinciden en señalar que en el extremo norte, a través del estrecho de Bering, los primeros pobladores bordearon las costas del Océano Pacífico, y, debido al congelamiento de ese sector, poblaciones de cazadores–pescadores lograron cruzar del Asia en dirección a lo que es hoy América del Norte (Canadá y Estados Unidos). Por otro lado, recientes investigaciones sugieren que otro grupo de migrantes entraron al continente americano desde la Patagonia por medio de embarcaciones que también usaron al Océano Pacífico como medio para llegar a nuevas tierras. Cualesquiera que hayan sido las causas del poblamiento de América (probablemente la

combinación de varios factores), lo cierto es que el océano y sus costas cumplieron un rol esencial para la adaptación, desarrollo y consolidación de una de las civilizaciones más fascinantes del mundo antiguo: la Civilización Andina.



Complejo Arqueológico del periodo inicial de Las Aldas al sur del valle de Casma.

Y cuando me refiero a la Civilización Andina implica no solo las sociedades que se desarrollaron en las cumbres y valles de la sierra, sino también a las numerosas poblaciones de la selva peruana y las sociedades de la costa del Perú, dado que los Andes nacen en el Océano Pacífico y forman también parte de la selva y llanura amazónica del Perú.



Zona Doméstica del sitio del periodo inicial Gramalote, costa del valle de Moche.

En el caso de la costa, y especialmente del litoral peruano, existen miles de asentamientos arqueológicos, los cuales van desde simples campamentos estacionales de recolectores y aldeas de pescadores, hasta complejos centros ceremoniales de carácter monumental. Dado que el mar peruano, enriquecido por la corriente de Humboldt, ha sido una fuente inagotable de recursos alimenticios, permitió el sustento y desarrollo de muchas sociedades a lo largo de la historia prehispánica.

Descubriendo las costas y explotando los recursos marinos

(10000 – 3500 años antes de Cristo)

Gran parte del litoral por donde caminaron los primeros pobladores de la costa peruana se encuentra actualmente sumergida en el océano (Richardson, 1981). Sin embargo, en algunos sectores de la costa esta se ha mantenido

(con algunas variaciones) tal como hace diez mil años antes de Cristo, permitiendo a los científicos registrar e identificar el modo de vida de aquellos primeros pobladores. Al parecer, los pobladores tempranos de las costas del extremo sur del Perú se dedicaron a una actividad económica mixta, asociada al aprovechamiento de los recursos marinos y la cacería en las punas de la sierra inmediata. Este patrón trashumante generaba que dichos grupos se desplacen constantemente entre la costa del Océano Pacífico y las punas de los Andes, generando un proceso de familiarización de su geografía, paisaje y ecosistemas. Los trabajos que se han realizado en la costa sur del Perú, han permitido identificar a una cultura de cazadores-pescadores que aprovecharon los recursos marinos del Océano Pacífico de una forma sistemática. En el sitio de quebrada Tacahuay, ubicado a unos 15 km al sur de Ilo, con una antigüedad promedio de 8.500 años antes de Cristo, se registró evidencia del procesamiento de carne de aves marinas, especialmente del guanay cormorán *(Phalacrocorax bougainvillii)* (deFrance 2005). Este sitio pareció ser una estación en la que el hombre prehispánico procesaba la carne de aves marinas, desmembrando las partes no comestibles y utilizando las partes con mayor carne para el consumo humano. Al parecer, hubo varios métodos para cazar las aves, predominando posiblemente el uso de redes y proyectiles de piedra arrojadas con boleadoras hechas de fibras vegetales. Quebrada Tacahuay debió ser uno de varios campamentos utilizados por los hombres tempranos de esta parte del territorio nacional.

No solo las aves fueron objeto de explotación marina durante esta fase tan temprana de la historia de la civilización andina. En sitios cercanos, como "El Anillo", ubicado inmediatamente al norte de quebrada Tacahuay, se hallaron densos conchales en los que se registraron diversos tipos de moluscos, peces y mamíferos marinos (Sandweiss et al. 1998). Del mismo modo, en el sitio de quebrada de los Burros, recientemente Danielle Lavalle ha registrado un extenso campamento que fue usado por varios miles de años para la explotación de los recursos marinos y de la fauna y flora del sistema de vegetación de Lomas, ubicada en las cercanías del campamento. Este sitio ubicado también en la costa sur del Perú, permitió además determinar que dichos pobladores tempranos se dedicaron a la pesca y cacería, así como al procesamiento de implementos de pesca a partir de los huesos de aves y mamíferos marinos.

Para el caso de la costa central, se sabe, gracias a los trabajos de Frederic Engel y Edward Lanning (1965), que grupos de cazadores-recolectores-pescadores ubicados en la zona de la bahía de Paracas (Ica) y al norte de Lima (en la zona de Ancón y Ventanilla), desarrollaron un patrón de trashumancia desde los

"se puede concluir que la etapa comprendida entre el diez mil antes de Cristo y el tres mil quinientos antes de Cristo, fue una etapa de experimentación y familiarización con el medio ambiente y sus patrones climáticos, biológicos e incluso sociales".

cerros con vegetación de Lomas, punas hasta la orilla del Océano Pacífico, donde se explotaron múltiples recursos marinos depositados posteriormente en los basurales y conchales (Lanning, 1965; Engel, 1966).

En la costa norte del Perú se ha registrado evidencia de la explotación marina en los asentamientos ubicados en las quebradas secas de las primeras estribaciones andinas. El avance del mar y, consecuentemente, la desaparición de sitios cercanos al litoral costero de hace diez mil años antes de Cristo, impide en esta zona de la costa peruana poder estudiar los asentamientos de sus primeros pobladores. Sin embargo, el hallazgo de huesos de especies de peces como la corvina y restos de moluscos en los campamentos de la sociedad paijanense, indican que el Océano Pacífico fue objeto de explotación y fuente de alimento, como se ha confirmado en la zona del extremo sur del Perú (Chauchat, 2006).

En general, se puede concluir que la etapa comprendida entre el diez mil antes de Cristo y el tres mil quinientos antes de Cristo, fue una etapa de experimentación y familiarización con el medio ambiente y sus patrones climáticos, biológicos e incluso sociales, la cual aún requiere de mayor estudio para comprender a cabalidad los procesos por los cuales los primeros pobladores del actual territorio nacional se adaptaron al mar peruano y a su explotación sistemática. Los escasos datos disponibles sugieren que estas sociedades no dependieron al 100% del mar y que efectuaban una economía mixta en la que se combinaba caza y recolección de productos terrestres, sin una dependencia marcada de un recurso en particular. Los pocos sitios documentados de esta etapa tan temprana sugieren que dichos asentamientos fueron utilizados de una forma estacional, posiblemente en la temporada de verano, que es cuando prolifera la abundancia de pescado cerca de la orilla del mar, así como los moluscos y crustáceos. Del mismo modo, el clima es más favorable en verano y permite una estancia agradable en la costa. El uso estacional de los asentamientos tempranos de la costa del Perú (probablemente en verano) podría explicar entonces la explotación en abundancia de especies marinas y el paulatino proceso por el cual los antiguos habitantes de esta parte del territorio comenzaron a identificarse con el mar.

Desarrollando la tecnología de pesca, embarcaciones y el inicio de la religión marina

(3500 – 200 años antes de Cristo)

Hacia el 3500 antes de Cristo, en varios puntos del territorio nacional se dio un cambio dramático en la forma de vida de las sociedades prehispánicas (Burger, 1992). Estos cambios se manifestaron en el inicio de las construcciones de tipo monumental (plataformas, pirámides), las cuales fueron levantadas por sociedades organizadas, con un grado de complejidad superior. Un cambio notable entre las sociedades que se desarrollaron entre el 3500 y el 200 antes de Cristo y las precedentes es que las primeras se establecieron permanentemente en un espacio determinado. Esto propició que pudieran explorar y explotar de una forma más sistemática sus recursos naturales inmediatos, generando una suerte de "especialización" en ciertos productos y medio ambientes. En el caso específico de la costa peruana, un ejemplo claro de este proceso es el sitio de El Paraiso, en valle del Chillon, al norte de Lima. Este enorme asentamiento que viene siendo investigado desde la década de 1950 (Stumer, 1954; Engel, 1966; Quilter, 1985) y que ha sido recientemente afectado por el avance urbano de Lima, es uno de los mejores ejemplos de arquitectura monumental del periodo Preceramico. Sin embargo, son las investigaciones arqueológicas efectuadas por el Dr. Jeffrey Quilter las que nos han dado luces sobre la economía y modo de vida de los pobladores que habitaron este enorme complejo de pirámides y zonas residenciales. En los basurales que formaron las poblaciones de El Paraiso, se halló evidencia de una economía mixta basada en la explotación primaria de productos marinos, complementados con productos del valle y del sistema de vegetación de Lomas (Quilter y Stocker, 1983). Esto significó que sus pobladores se especializaron en las actividades marítimas, enfatizando la pesca y recolección de mariscos. Del mismo modo, el uso de importantes recursos como los mamíferos marinos (especialmente los lobos marinos) y las aves marinas, permitió contar con alimentos ricos en proteínas y prestos para producir huevos, aceites, pieles y plumas.

Los trabajos que se vienen realizando en el valle de Supe, y específicamente en los sitios de Caral (ubicado en el valle medio) y el del Áspero (ubicado frente al mar), indican que hacia el 3500 antes de Cristo, el sitio de El Paraíso no estaba solo, y que por el contrario existían múltiples manifestaciones de complejidad social a lo largo de la costa peruana. Caral y Áspero son otro claro ejemplo de manifestaciones sociales complejas en las que una comunidad o

sociedad organizada elaboró plazas, pirámides escalonadas y complejos arquitectónicos para realizar ceremonias y festividades religiosas. Esto quiere decir que los actos religiosos y los rituales comenzaron a definirse e institucionalizarse en espacios arquitectónicos cada vez más elaborados. Aunque se ha propuesto para este periodo el origen del estado y la ciudad (Shady, 2006) nosotros nos inclinamos más por creer que se trata en realidad de complejas manifestaciones sociales en las que la religión tuvo un rol central y decisivo para agrupar a las poblaciones locales (Burger, 1992 y 2009). En ese contexto, el mar jugó aparentemente un rol crucial en el ámbito económico.

Desde la década de 1970, se propuso que los recursos marinos propiciaron la emergencia de la complejidad social en la costa peruana (Moseley, 1975), en vez de la tradicional agricultura, como se había sugerido para otras partes del mundo (Trigger, 2003). Esta propuesta sugería que la abundancia de los recursos del mar peruano permitieron a las sociedades complejas del periodo Precerámico (3500 – 1800 antes de Cristo) acumular excedentes productivos que a su vez generaron la acumulación de riqueza por parte de ciertos líderes en las comunidades.

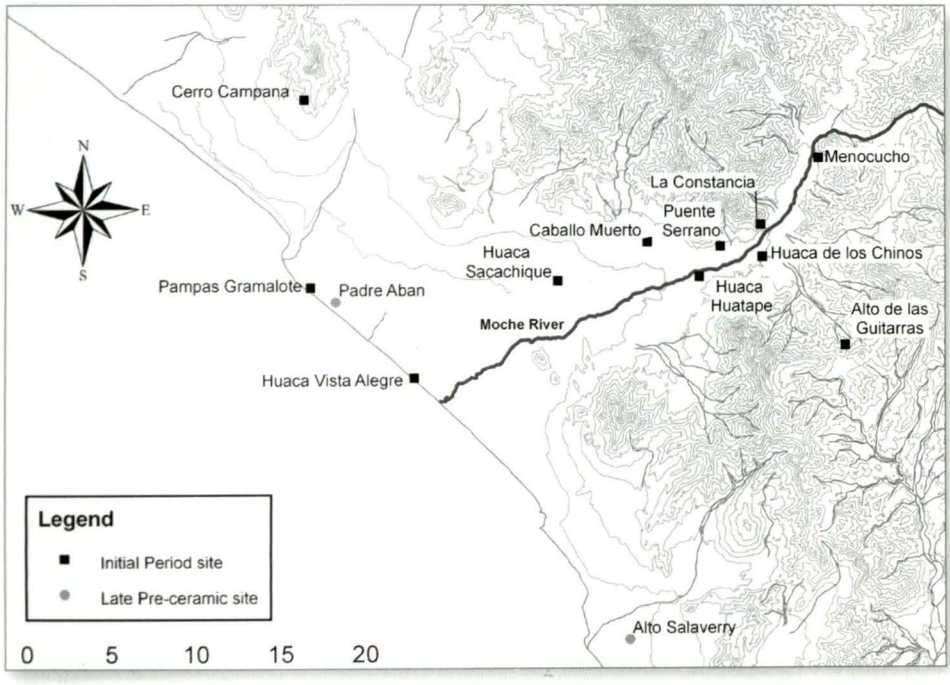


El Aspero, un sitio ceremonial del periodo Precerámico del valle de Supe.

Bajo esta perspectiva, Michael Moseley, quien propuso esta idea, innovaba las ciencias antropológicas al establecer una nueva forma de emergencia de sociedades complejas en base a la explotación los productos marinos, especialmente los abundantes cardúmenes de anchovetas y sardinas existentes en el mar peruano. Es interesante contextualizar la propuesta de Moseley desde dos ángulos: uno teórico y otro circunstancial. En 1970, Robert Carneiro había publicado su famoso artículo en la revista Science sobre "A Theory of the Origin of Ancient States", en la cual proponía que la emergencia de las formas complejas de organización social se debían al efecto del *"environmental circumscription"* (circunscripción ambiental), debido a la falta de tierras de cultivo; es decir, que sobrepasaban el *"carrying capacity"* (capacidad productiva o de carga), producto de las crecientes tasas demográficas que causaban estrés en la producción de estas áreas. La presión ejercida sobre los recursos y su correcto manejo, trajo consigo la emergencia de las primeras formas complejas de organización social (Carneiro, 1970: 169). Bajo esta perspectiva, Moseley (1975: 57) enfatizó que la presión demográfica (Meadors and Benfer, 2009: 120) (en vez de las causas climáticas propuestas por Lanning en 1965) causó el agotamiento de los recursos de lomas, forzando a las poblaciones a buscar fuentes de aprovisionamiento más estables y que demanden una mínima inversión de esfuerzo y tiempo. Bajo su perspectiva, fue la abundancia de recursos marinos lo que propició el cambio de una dependencia de lomas a una economía basada en la especialización de la pesca. Así, la creciente población costeña pudo encontrar una buena fuente de aprovisionamiento en los productos marinos. La abundancia de recursos permitió el desarrollo de los primeros excedentes productivos, y con ello el surgimiento de líderes políticos, la construcción de arquitectura monumental, etc. En este proceso, la presión sobre los recursos era uno de los fundamentos de Moseley, por lo que es evidente la influencia de Carneiro y su propuesta teórica. Desde el punto de vista circunstancial, Moseley desarrolla su idea durante el *boom* de la pesca industrial en el Perú. Durante la década del 60 y 70, el Perú se convirtió en uno de los primeros productores mundiales de harina y aceite de pescado obtenido de la pesca indiscriminada de la anchoveta y la sardina, dos especies críticas para el mantenimiento de las cadenas tróficas en esta parte del Océano Pacífico. Los índices más altos de pesca se registraron en la zona comprendida entre los valles de Supe, al sur, y Virú, al norte. Coincidentemente, en la propuesta de Moseley esa misma zona fue donde surgió la complejidad social y el inicio de la arquitectura monumental que señalaba procesos de organización más complejos que el de una simple banda, y más bien se hablaba de grupos asociados a la emergencia de cacicazgos y estados prístinos (Feldman, 1980).

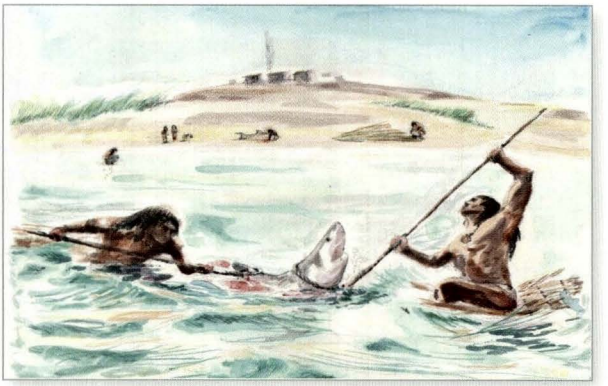
En términos generales, es para este periodo donde tenemos la mayor diversidad de aparejos de pesca e implementos asociados que se han conservado en los contextos arqueológicos, los cuales suman anzuelos, arpones, redes y posiblemente los primeros indicios del uso de embarcaciones pequeñas para actividades marinas extractivas.

Es en un sitio ligeramente más reciente, ubicado en las costas del valle de Moche, donde hemos registrado indicio del uso de las primeras embarcaciones de totora de las costas del Perú. Se trata del sitio de Gramalote, ubicado en el poblado de Huanchaquito, al sur del balneario y antiguo puerto de Huanchaco. En ese lugar, nuestras investigaciones han logrado definir la actividad doméstica y productiva de una antigua comunidad de pescadores, fechada entre el 1550 y 1250 antes de Cristo. Este sitio pertenece al periodo conocido como "Periodo Inicial", porque a partir de ese momento (aproximadamente) las sociedades prehispánicas comienzan a producir y utilizar la cerámica. Gramalote es contemporáneo con otros asentamientos de pescadores y agricultores, así como centros monumentales en otras partes del valle de Moche. Este sitio fue excavado en la década de 1970 y posteriormente en 1987 y 2005, pero es con nuestros trabajos que por primera vez fuimos capaces de observar en su



Mapa de los sitios del periodo inicial del valle de Moche.

extensión la complejidad y dinamismo del sitio (Pozorski y Pozorski, 1979; Velásquez, 1987; Briceño y Billman, 2008).



Recreación de la pesca de tiburones por los pescadores del sitio de Gramalote.

Se ha logrado determinar que la comunidad de pescadores de Gramalote tuvo una extensión de 2.5 hectáreas y que esta estuvo conformada de casas de piedra, las cuales estaban separadas por espacios públicos, en los que se realizaban actividades productivas asociadas al procesamiento de recursos marinos. En algunos sectores abiertos (es decir, sin arquitectura doméstica) se han hallado gran cantidad de valvas de almejas y acumulaciones de choros, los cuales fueron abiertos con herramientas de piedra o hueso para extraer su carne. En otros sectores se hallaron restos descartados de huesos de aves, como si se tratase de un área especial para desplumar, cortar y filetear carne de estas aves. Pero lo que más ha sorprendido de este sitio, es que casi el 50% de su dieta estuvo basada en carne de tiburón azul *(Prionace glauca)*. Las excavaciones en Gramalote han registrado más de 21.000 restos de vértebras y dientes de este tiburón, los cuales, en base a las estimaciones hechas con dichos restos, debieron tener una longitud de aproximadamente 1.8 a 2.5 metros y un peso bruto de 150 a 200 kilos cada uno.

Datos actuales del IMARPE indican que uno de los puertos con mayor desembarco de tiburón azul en el Perú es Pucusana, al sur de Lima, y Salaverry, al sur de Trujillo (Romero y Bustamante, 2007). Esta especie, junto con otras de tiburones, son vendidas luego en los mercados pesqueros de manera furtiva como carne de tollo (*Mustelus sp.*), un tiburón pequeño que tradicionalmente se come en las costas del Perú por el agradable sabor de su carne. Esto quiere decir que al menos esta especie de tiburón no es de aguas calientes, y que más bien abunda en la costa peruana.

Durante la vigencia de Gramalote (1550 a.C.), los tiburones debieron proliferar en zonas cercanas a las costas, siendo fácilmente alcanzados por los pescadores. La caza de estos enormes escualos debió implicar necesariamente el uso de algún tipo de embarcación para poder capturarlos, dado el riesgo de

mordeduras al momento que los tiburones se defendían, y también su posterior transporte a tierra. En este contexto, el uso del caballito de totora o alguna embarcación parecida debió destinarse a capturar efectivamente y sin riesgo a los tiburones. Es posible que dichas embarcaciones hayan sido más grandes que las actuales, posiblemente similares a las que fueron representadas en la cerámica Moche algunos milenios después.



Caballito de Totora del período Moche, costa norte del Perú. Cortesía del Museo Rafael Larco Herrera, Lima, Perú.



Anzuelos de hueso de Gramalote.

Posiblemente, los primeros caballitos de totora debieron ser embarcaciones de tres cuerpos, siendo los cuerpos laterales más pequeños que el cuerpo central, funcionando como mecanismos estabilizadores, tipo catamarán. Esto debió permitir mayor dominio en el agua al momento de tener que lidiar con un tiburón de 200 kilos de peso y con una fuerza superior a la humana. Así, es posible también que dichas embarcaciones debieran tener capacidad para dos personas, haciendo más fácil el trabajo de la pesca de los tiburones. Si bien es cierto que no se han hallado estas embarcaciones de totora en el sitio de Gramalote, sí se han recuperado sogas similares a las actuales, denominadas "guanganas" y "quiranas", que son dos tipos de soguillas usadas para amarrar los atados de totora que conforman las embarcaciones. Por otro lado, la mayoría de los cuerpos masculinos de humanos adultos hallados en el sitio presentan indicadores de intensa actividad con los brazos y pectoral. Este patrón físico se asimila al que se observa en los pescadores actuales que usan caballitos de totora.

El desarrollo y proliferación en el uso de las embarcaciones abrió una nueva frontera para los habitantes de la costa peruana y permitió la aproximación hacia las islas adyacentes y a un conjunto de especies marinas que antes no podían ser explotadas por falta de la tecnología apropiada.

Los pescadores de Gramalote también se dedicaron a pescar corvinas, rayas, cocos, lornas, tollos y otras 15 especies, las cuales se capturaron utilizando redes de fibra de algodón y anzuelos tallados de hueso.



Ofrenda ceremonial hallada en el sitio de Gramalote conformada por valvas de choros, colmillos de lobos marinos y huesos de aves.

Otro aspecto importante de Gramalote es que se registraron un conjunto de ofrendas rituales enterradas o depositadas dentro de las viviendas del sitio. Estas ofrendas estuvieron conformadas por valvas de almejas, colmillos de lobo marino, dientes de tiburón e incluso fósiles. En algunos casos se incluyeron pescados completos junto a huesos de aves, entre ellas halcones, águilas y cóndores.

Estas ofrendas dedicadas probablemente en el contexto de rituales domésticos familiares enfatizan algunos de los productos más importantes de la economía del sitio de Gramalote, y subsecuentemente es posible plantear que dichos rituales hayan estado orientados a garantizar la continuidad y productividad de dichos recursos. Es decir, que las sociedades andinas de la costa peruana comenzaron a utilizar los recursos marinos y el mar no solo como una fuente de alimentos sino como un ente sagrado, generador de vida y bienestar. Esta ritualizacion marina debió estar íntimamente ligada al ciclo biológico de ciertas especies y las condiciones medioambientales.

Institucionalizando la Religión Marina: Importancia del Mar en la Ideología Andina

(200 antes de Cristo – 1532 después de Cristo)

Si los dos periodos previos fueron de experimentación, sistematización y explotación sostenida de los recursos marinos, esta etapa que abarca más de 1700 años fue un periodo en el que el mar no solo cumplió un rol económico y social, sino que muchas de las religiones de la costa (si no todas) observaron su ideología en torno a aspectos o elementos marinos. Esto es cierto para la sociedad Moche en el norte, Lima en el centro y Nasca al sur. Las representa-

ciones plásticas de estas tres sociedades muestran claramente cómo el mar fue parte integral de su ideología y narrativa religiosa. En el caso de Moche es bastante evidente al representarse balsas de diversos tamaños y formas, las cuales fueron utilizadas aparentemente para temas religiosos y ceremoniales. En las botellas de cerámica estilo Moche IV se pintaron grandes embarcaciones de totora, las cuales eran utilizadas para llegar hasta las islas guaneras para hacer sacrificios y también para explotar el guano y otros recursos de esa zona. Estas balsas de totora debieron ser muy similares a las que los pescadores actuales de Huanchaco utilizan en la festividad de San Pedro hacia finales de junio. La influencia del mar no solo se deja sentir en el arte mueble, sino que en los templos se representaron a pescadores, sus embarcaciones, olas y otros recursos marinos. Del mismo modo, los Nasca representaron en sus extensos geoglifos figuras de especies marinas como peces, ballenas y aves.



Balsa de totora contemporánea utilizada por los pescadores de Huanchaco en las festividades de San Pedro y San Pablo.



Pescadores con red tipo chinchorro en los relieves de Huaca de la Luna, valle de Moche. Cortesía del Proyecto Arqueológico Huaca de la Luna.

De hecho, el origen de varios estados y sus dinastías están ligados al mar como fuente de procedencia. El caso más emblemático es el de Tacaynamo para las costas del valle de Moche o Naymlap para las costas de Lambayeque. Según ambas leyendas, dichos personajes llegaron del mar con grandes balsas y sus séquitos para fundar e instaurar la cultura y la civilización. ¿Qué tan ciertos y antiguos son estos mitos? Eso es algo que no podemos contestar, pero indican claramente la intención de sacralizar y divinizar al mar. En la costa central, numerosos mitos refieren al mar y su rol en la ideología andina (Rostworowski, 2004).

Quizá es por esta razón que hacia el final de la era prehispánica, dos de los asentamientos costeños más grandes e importantes del mundo andino fueron

construidos frente al mar: Pachacamac, al sur de Lima, y Chan Chan, al norte de Trujillo. En estas ciudades sagradas el mar fue el centro y destino de su ideología y posiblemente direccionó la historia y dinámica de sus habitantes. Esto se materializa en los abundantes murales y relieves que muestran elementos marinos prolijamente diseñados. Hacia el final de la secuencia cultural, la llegada de los Incas propició, más que un reemplazo de culto, la adopción del mar y sus 10.000 años de historia y religión en el sistema religioso Inca, llamándole "Mama Cocha" o madre de todas las aguas de los Andes. Este proceso de sacralización del mar, no impidió que se sigan desarrollando las artes de la pesca y sobre todo de la navegación. De hecho se sabe que para el periodo Intermedio Tardío e Inca (1100 – 1532 después de Cristo) los Chincha, Chancay y Chimú habían desarrollado grandes balsas de madera que podían llegar hasta el Ecuador y quizá más al norte, adonde llegaban para intercambiar mercancías, especialmente la afamada y exótica concha *Spondylus*. El mar entonces fue el medio por el cual las sociedades andinas y las más norteñas entraron en contacto directo a través de un incipiente comercio marítimo (Rostworowski, 2004).



Escenificación teatral del arribo de Tacaynamo a las costas del valle de Moche.

De hecho, el primer contacto entre españoles y andinos se produjo en el mar, cuando los ibéricos interceptaron una de las balsas que posiblemente venían desde Chincha hacia el Ecuador para intercambiar productos.

El legado prehispánico marino hoy: las comunidades de pescadores contemporáneas

Nuestra rica historia marina no se pierde con la llegada de los españoles. En otra ocasión (Prieto, 2011) hemos demostrado el complejo sistema por medio del cual los españoles adaptaron las creencias locales costeñas a los santos e iconos católicos que más se ajustaban a la realidad indígena. En la mayoría de los casos, esta mixtura de creencias ha quedado grabada en las festividades religiosas cristianas contemporáneas, y su estudio puede aproximarnos a las antiguas creencias prehispánicas costeñas (Prieto, 2011).



Caballito de totora contemporáneo en la playa de Huanchaco, valle de Moche. Cortesia Elias Rodrich Calderón.

Hoy en día, muchas comunidades de pescadores de la costa peruana aún guardan en una palabra, en un implemento, en una embarcación, parte de un legado que se inició hace casi 10.000 años, cuando los primeros pobladores llegaron a esta parte del continente. Una de esas comunidades es Huanchaco, donde sus pescadores aún mantienen sus apellidos y el uso del caballito de totora. Sin embargo, es su modo de vida y la forma en la que ven el mundo lo que ha cautivado a antropólogos y sociólogos. En ese conocimiento ancestral que se usa la luna y las estrellas para predecir mareas, o la presencia de un ave o la forma en la que vuela para predecir una buena o mala pesca, están los últimos rezagos de una tradición milenaria que supo explotar sostenibleme su medio ambiente marino y que vivió en armonía con sus especies, al punto de divinizarlas y sacralizar el espacio marítimo en el que se desarrollaron.

Bibliografía

- Briceño, Jesús y Brian Billman (2008). "Gramalote y el Periodo Inicial en el Valle de Moche. Nuevos Datos de un viejo sitio de pescadores". Revista del Museo de Arqueología, Antropología e Historia de la Universidad Nacional de Trujillo. Nro. 10. Pp. 175-208. Facultad de Ciencias Sociales. Trujillo, Perú.
- Burger, Richard (2009). *Los Fundamentos sociales de la arquitectura monumental del Periodo Inicial en el valle de Lurín*. In: Arqueología del Periodo Formativo en la Cuenca Baja de Lurín. Richard L. Burger and Krzysztof Makowski, editors, pp. 17-36. Colección Valle de Pachacamac, Volumen 1, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Burger, Richard (1992). *Chavin and the Origins of Andean Civilization*. Thames and Hudson Ltd., London.
- Carneiro, Robert (1970). *A Theory of the Origin of the State*. Science, New Series, Vol. 169, No. 3947 (Aug. 21, 1970): 733-738.
- Chaucat, Claude (2006). *Prehistoria de la costa norte del Perú: El Paijanense de Cupisnique*. Con la colaboración de Elizabeth Wing. Traducción de Santiago Uceda. Instituto Francés de Estudios Andinos.
- DeFrance, Susan (2005). "Late Pleistocene marine birds from southern Peru: distinguishing human capture from El Niño-induced windfall". Journal of Archaeological Science 32: 1131-1146.
- Engel, Frederick (1966). "Le Complexe Preceramique d' El Paraiso". Journal de la Societe des Americanistes 55(1): 43-96.
- Feldman, Robert (1980). *Aspero, Peru: Architecture, Subistence Economy and Other Artifacts of a Preceramic Maritime Chiefdom*. Ph.D. Thesis. Anthropology Department, Harvard University. Cambridge, Massachussets.
- Lanning, Edward (1965). "Early Man in South America". Scientific American 213 (4): 68-76.
- Meador, Sara and Benfer, Robert (2009). *Adaptaciones de la Dieta Humana a nuevos problemas y oportunidades en la Costa Central del Perú*. In: Arqueología del Periodo Formativo en la Cuenca Baja de Lurín. Richard L. Burger and Krzysztof Makowski, editors, pp. 119-159. Colección Valle de Pachacamac, Volumen 1, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Moseley, Michael (1975). *The Maritime Foundations of Andean Civilization*. Cummings Archaeology

Series, C.C. Lamberg-Karlovsky and Jeremy A. Sabloff, editors. Harvard University.

- Pozorski, Sheila y Pozorski, Thomas (1979). "An Early Subsistence Exchange System in the Moche Valley, Peru". Journal of Field Archeology, Vol. 6, No. 4, pp. 413-432. Boston University.
- Prieto, Gabriel (2011). "Las Fiestas Anuales y Quinquenales de la Virgen Candelaria del Socorro de Huanchaco: expresión religiosa de los Pescadores de la Costa Norte del Perú". Arqueología y Sociedad 23: 193- 222.
- Quilter, Jeffrey (1985). "Architecture and Chronology at El Paraiso". Journal of Field Archaeology 12(3): 279-297.
- Quilter, Jeffrey y Stocker, Terry (1983). "Subsistence Economies and the Origins of Andean Complex Societies". American Anthropologist Vol. 85, No. 3: 545-562.
- Richardson, James (1981). "Modeling the development of sedentary maritime economies on the coast of Peru: A preliminary statement". Annals of Carnegie Museum 50: 139-150.
- Romero, Miguel y Bustamante, Manuel (2007). *Estudio de Tiburones con fines de conservación y uso sostenible.* Lima: IMARPE.
- Rostworowski, María (2004). *Costa peruana prehispánica.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos (IEP).
- Sandweiss, Daniel; McInnis, Heather; Burger, Richard; Cano, Asunción; Ojeda, Bernardino; Paredes, Rolando; Sandweiss María del Carmen y D. Glascock, Michael (1998). "Quebrada Jaguay: Early South American Maritime Adaptations". Science 281 (5384): 1830-1832.
- Shady, Ruth (2006). "America's First City? The Case of Late Archaic Caral". In: e. William Isbell and Helaine Silverman, *Andean Archaeology III. North and South* (pp. 28-66). Springer.
- Stumer, Louis (1954). "The Chillon Valley of Peru. Excavation and Reconnonnaissance 1952-1953". Archaeology 7: 171-178; 220-228.
- Trigger, Bruce (2003). "Understanding Early Civilizations. A comparative study". Cambridge University Press.
- Velásquez, P. (1987). *Recursos Marinos y Vegetales Durante el Formativo Temprano en el Sitio de Gramalote, Sector Huanchaquito: Valle de Moche. Unpublished Licenciate Thesis, National University of Trujillo.* Trujillo, Perú.



El Océano Pacífico y su Patrimonio Cultural Subacuático

El caso de Perú



Magíster en Arqueología Marítima
CARLOS AUSEJO CASTILLO



Introducción

Los océanos y mares de nuestro planeta, desde finales de la última glaciación hasta la actualidad, han sido considerados como las grandes autopistas utilizadas por el hombre, a través de las cuales se transportaron personas y mercancías a lo largo de la historia. Por otro lado, la abundancia de recursos disponibles en el mar y sus costas fue un atractivo desde tiempos muy tempranos. A lo largo del tiempo, las tecnologías utilizadas para hacer uso de los mares, y para explotar sus recursos, han ido haciéndose más elaboradas y eficientes, con un menor uso de energía mientras más complejas y grandes se volvían las sociedades usuarias.

El Océano Pacífico no escapa a esta situación. Considerada la mayor extensión de aguas oceánicas de la Tierra, y ocupando la tercera parte de su superficie, baña las costas orientales del continente americano, las costas occidentales de Asia y toda la Oceanía. Se extiende por el norte desde el mar Ártico y el de Bering; por el sur, hasta el mar de Ross en la Antártida; sus puntos más extremos: por el este a Colombia y por el oeste a Indonesia. El uso por parte del hombre de este espacio marítimo específico ha sido tanto extenso como intensivo en las distintas costas que baña, no solo como espacio de tránsito sino también como fuente de recursos alimenticios y suntuarios.

A 500 años de ser avistado y reclamado para la Corona española como Mar del Sur, por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, el Océano Pacífico en las costas americanas es actualmente el repositorio de miles de años de tradiciones de navegación prehispánica, de cientos de años de navegación hispano-americana e internacional, así como de evidencias actualmente sumergidas del poblamiento y asentamientos más tempranos de nuestro continente, los cuales constituyen el Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) del Océano Pacífico en sus costas americanas.

En este artículo vamos a concentrarnos en nuestra porción del Pacífico, teniendo a los Andes Centrales como foco de civilización, donde la agricultura y la explotación de los recursos marinos jugaron un rol crucial para el desarrollo de sociedades complejas; estas últimas, en especial, convirtieron al mar, así como a otros espacios acuáticos, en uno de los pilares ideológicos de las culturas prehispánicas. Por ello, nuestra costa presenta una gran cantidad de sitios arqueológicos ubicados cerca al mar que, a pesar de su fragilidad, han logrado sobrevivir a través del tiempo, y del mismo modo las tecnologías asociadas a su uso se han integrado en el registro arqueológico, histórico y etnográfico.

Por otro lado, Lima, como la capital colonial española, y el puerto del Callao, por su estratégica ubicación como centro nodal del tráfico marítimo en las costas sudamericanas, jugaron un rol importante no solo en tiempos coloniales sino también republicanos. En ese sentido, nuestro litoral contiene evidencias de naufragios de distintos tipos de embarcaciones correspondientes a diferentes nacionalidades.

¿De qué patrimonio hablamos?

Mucho antes de la llegada de los españoles a las costas del Pacífico, ya sea a través de Panamá o por el extremo sur del continente, existía un uso extensivo de canoas y balsas de distintos tamaños, formas y materiales, utilizados por comunidades a lo largo de las costas del Pacífico de Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica. Pese a existir innumerables fuentes de carácter histórico y etnográfico, hay pocas evidencias arqueológicas directas, es decir, un naufragio propiamente dicho en cualquiera de sus tipos. Sin embargo, en los últimos tiempos se están reportando algunos hallazgos de canoas en el sur de Chile.

En el caso de Perú, después de revisar las distintas fuentes, podemos identificar al menos cuatro tipos de embarcaciones definidas por su material de construcción, aunque en todos los casos podemos hablar de balsas:

Desafortunadamente, aunque todos estos tipos de embarcaciones aparecen en los registros históricos, aún no existe ninguna evidencia de estas en el registro arqueológico tanto terrestre como subacuático, a excepción de representaciones en la cerámica, textiles o murales. Quizás las características de los materiales no han permitido localizar estas embarcaciones; sin embargo, es probable que la carga que estas pudieron transportar pueda aún encontrarse bajo el agua.

La llegada de los europeos a tierras americanas trae consigo la introducción de nuevas tecnologías de navegación. Si bien las tradiciones locales no son abandonadas por completo, estas se van perdiendo a lo largo del tiempo. Es en realidad a fines del siglo XIX y durante el siglo XX que las tradiciones locales terminan prácticamente por desaparecer. Sobreviven únicamente algunas, como el uso del caballito de totora y la balsa de palo pequeña.



Centro de estación de acopio de guano de época republicana cerca de Punta de Bombón. (Foto: Carlos Ausejo).

"Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos".

Considerando que las naves que surcaban nuestros mares se construían en astilleros en Guayaquil y algunos en el Callao, es importante mencionar que hasta la fecha no tenemos investigaciones arqueológicas sobre este tipo de embarcaciones que nos muestren sus características constructivas y tecnológicas.

Las rutas comerciales que pasan frente a nuestras costas no han dejado de ser accidentadas. En ese sentido, existe una cantidad importante de naufragios, desde tiempos coloniales hasta tiempos republicanos, sin dejar de mencionar aquellos relacionados con la "época de oro" de extracción del guano alrededor de las islas guaneras, y aquellos vinculados con nuestra independencia, como el navío "San Martín", hundido frente a Chorrillos. Del mismo modo, debemos mencionar la importancia de los naufragios, de ambos bandos, relacionados con la Guerra del Pacífico.

El desarrollo e importancia del puerto del Callao, desde tiempos coloniales hasta republicanos, ha dejado sus huellas en el fondo marino próximo a la costa. En ese sentido, las zonas marinas próximas al Callao contienen una gran cantidad de materiales culturales, tales como anclas, botellas y otros materiales sueltos que son importantes para la reconstrucción de nuestra historia, y son también parte de nuestro patrimonio cultural subacuático; esto se extiende a los principales y más antiguos puertos de nuestras costas.

Por último, queda mencionar la posibilidad de hallazgos relacionados con asentamientos tempranos que han quedado sumergidos durante el incremento del nivel del mar posterior a la última glaciación. De confirmarse, estos serían una fuente única de información sobre los primeros habitantes de nuestras costas.

Legislación

En términos generales, casi todos los países, dentro de su normativa de protección del patrimonio cultural, incluyen un cierto nivel de protección a su patrimonio sumergido. Sin embargo, en los últimos años se ha dado mayor énfasis en normar específicamente la protección y los procedimientos de intervenciones en los espacios subacuáticos marítimos.

Existen a nivel internacional dos documentos importantes: el primero lo constituye la Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático, preparada y ratificada por la 11ra. Asamblea General del ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) el año 1996 en Sofía, Bulgaria, cuya intención es promover la protección y el manejo del PCS, y es suplementaria de la Carta para la Protección y Manejo del Patrimonio Arqueológico del año 1990; el segundo documento es la Convención de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la Unesco, firmado en el 2001, la cual maneja cuatro ejes fundamentales: la obligación de preservar el patrimonio subacuático, la preservación *in situ* como primera opción, la no explotación comercial del PCS y el entrenamiento e intercambio de información. Asimismo, la convención adopta la Carta de ICOMOS sobre el PCS como un anexo de prácticas éticas. Los países signatarios de estos instrumentos garantizan la protección de todo resto o evidencia de actividad humana que se encuentre sumergida, por un mínimo de 100 años.

En el caso del Perú, la protección del patrimonio cultural subacuático está garantizada por la Ley General de Patrimonio Cultural, Ley N° 28296, su reglamento, específicamente el Capítulo 7, y el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas en su primer artículo. Según estos documentos, se considera por patrimonio cultural subacuático lo siguiente:

> "[...] todos aquellos bienes que tengan la importancia, valor y significado referido en los títulos II y III del Título Preliminar de la Ley, que se encuentren sumergidos bajo el agua, ya sea el mar territorial peruano, los espacios lacustres, ribereños y otros acuáticos del territorio nacional, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 50 años...".

Si bien es cierto que la normativa protege de manera general el PCS, desde el punto de vista del Reglamento de Investigaciones Arqueológicas no había nada específico en relación a cómo realizar los proyectos de carácter subacuático.

Esto último ha cambiado en los últimos años, con la ejecución de proyectos arqueológicos vinculados al desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura portuaria en el país, casos en los cuales el Ministerio de Cultura ha tenido que irse adaptando a estas nuevas necesidades metodológicas. Por tales motivos, el Ministerio de Cultura viene exigiendo que los proyectos de este tipo sean dirigidos por profesionales especializados en arqueología marítima o subacuática, y, en última instancia, viene trabajando en normativa específica a la ejecución de proyectos arqueológicos relacionados con el PCS.

Problemática

Los principales problemas que enfrenta el PCS son los relacionados con la imagen formada en el imaginario colectivo de los grandes tesoros que se transportaban en tiempos coloniales. Los buscadores de tesoros constituyen un gran problema, principalmente por sus cuestionables metodologías de trabajo y sus políticas de repartición de los hallazgos de metales preciosos. Este es un problema común que enfrentan las naciones del Pacífico, ya que, pese a que las leyes no permiten la extracción y comercialización del PCS, muchos



Estructura de madera del dique flotante hundido en 1860 en el área de Caleta Paraíso - Isla de San Lorenzo, ubicada por el Proyecto de Investigación Arqueológica sin Excavaciones del Perímetro Subacuático de la Caleta el Paraíso (Foto: Carlos Ausejo).

de estos buscadores de tesoros disfrazan sus ansias comerciales bajo la forma de proyectos serios y científicos, bajo la premisa de que el PCS se encuentra en riesgo de destruirse en los ambientes marinos. Por tal razón, la comunidad internacional de investigadores mantiene constante comunicación a fin de prevenir este tipo de situaciones.

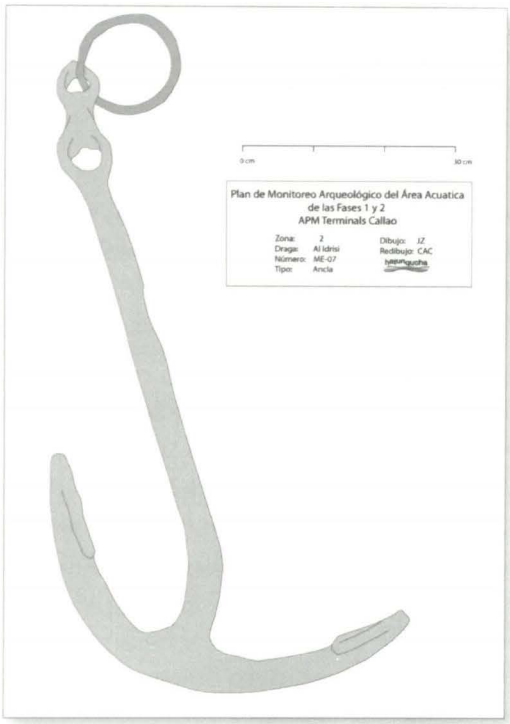
Asimismo, y no menos importante, es el "chatarreo" ocasional de los naufragios. Habitualmente es realizado por pescadores o buzos artesanales que recuperan materiales metálicos que suelen tener buen precio de venta, generalmente en épocas en que la pesca no es particularmente redituable.

Otro de los principales problemas es la falta de un inventario o catastro del PCS. Aunque muchos países vienen trabajando en ello, la falta de un inventario hace difícil la eficiente asignación de recursos y esfuerzos para su protección, investigación, difusión y puesta en valor. Esto último nos lleva al problema de la normativa vigente y su aplicación. Habitualmente, son los organismos encargados de la cultura quienes hacen cumplir esta normativa, con el apoyo de las fuerzas policiales. Sin embargo, en el mar la situación es distinta, y en ese sentido correspondería a las fuerzas navales el apoyo a los organismos de cultura en el patrullaje y protección del PCS.

Un último punto corresponde a la implementación de las capacidades de los profesionales. El número de especialistas en el tema es muy disparejo, y, a excepción de los Estados Unidos y México, el resto de países tiene un número muy bajo de especialistas en PCS. En ese sentido las posibilidades de investigación efectiva son muy pobres; aunque esta situación está cambiando en los últimos años, aún sigue siendo un problema importante. En el Perú la situación es similar; sin embargo, ha cambiado en los últimos años, como se podrá ver en el siguiente punto.

Balance y perspectivas en el Perú

La arqueología marítima y subacuática en el Perú se encuentra dando sus primeros pasos. Hasta el año 2006 las experiencias existentes fueron realizadas por aficionados, buscadores de tesoros o buzos entusiastas. Bajo esta modalidad se han realizado diversos hallazgos: la goleta "Covadonga" al norte de Lima, en Chancay; el navío "San Martín" frente a la ciudad de Lima, en la playa La Herradura; una embarcación probablemente del siglo XVII, en el sur, cerca del Puerto de Matarani, por mencionar algunos ejemplos. Sin embargo, todos



Dibujo técnico de ancla de metal recuperada en el marco del proyecto de Monitoreo Arqueológico del Área Acuática de las Fases 1 y 2 del Terminal Multipropósito Norte – APM Terminals. (Dibujo: Josué Zaré – Redibujo Carlos Ausejo).

estos hallazgos han sufrido por la recuperación indebida de objetos, afectando la integridad del sitio y contexto arqueológico. Solo recientemente los proyectos han sido realizados por arqueólogos. El año 2006 se realiza el primer proyecto formal de arqueología subacuática en la caleta Paraíso – isla de San Lorenzo, cuyo objetivo fue localizar e identificar con éxito un dique flotante hundido en la zona el 9 de octubre de 1860; dicho proyecto fue realizado por arqueólogos del ex Instituto Nacional de Cultura (INC), apoyados por un grupo de buzos entusiastas en la protección del patrimonio subacuático, el IDPCS (Instituto de Defensa del Patrimonio Cultural Subacuático). Más adelante, en el año 2007, se realizó el primer proyecto de evaluación arqueológica subacuática, en donde actualmente se encuentra la concesión portuaria de Muelle Sur. Asimismo, en el año 2012 se realizaron proyectos de evaluación y monitoreo arqueológico en el área de concesión de APM Terminals Callao. Del mismo modo, se espera que se realicen proyectos similares en la ampliación y renovación de la infraestructura portuaria en nuestras costas.

En el plano académico, en los últimos dos años se ha realizado el Proyecto de Investigación "Epic Battles on the South Sea: Nautical Archaeology on the Peruvian Coast", dirigido por el Dr. Jorge Ortiz Sotelo, el cual ha logrado localizar los restos de dos naufragios, el galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" de la Armada del sur, en las costas de Cerro Azul.

Por último, el año 2010 se formó el Centro Peruano de Arqueología Marítima y Subacuática, institución formada por arqueólogos especialistas en temas marítimos y subacuáticos, el cual viene trabajando en la formación y capacitación de arqueólogos, así como apoyando al Ministerio de Cultura en la protección

del PCS. Asimismo, viene desarrollando proyectos de investigación, entre ellos la continuación de las investigaciones de los naufragios del galeón "Santa Ana" y el patache "San Francisco" en Cerro Azul.

Uno de los retos más importantes lo constituye el poder confirmar el hallazgo de asentamientos tempranos en contextos arqueológicos subacuáticos. Del mismo modo, constituye un reto localizar evidencias arqueológicas relacionadas con la navegación prehispánica en contextos subacuáticos o terrestres, que confirmen las evidencias indirectas halladas hasta el momento.

Es evidente que aún hay mucho trabajo por realizar y, aunque tenemos muchas falencias en preparación, el Perú va por muy buen camino hacia la protección y uso responsable del Patrimonio Cultural Subacuático.

Bibliografía

- Cordy – Collins, A. (1990). *Fonga Sigde, Shell Purveyor to the Chimu Kings*. In: Moseley, ME, Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco, M, Moseley, ME. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Cordy – Collins, A. (1999). *La sacerdotisa y la Ostra: ¿Queda resuelto el enigma del Spondylus?* In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Del Busto Duthurburu. J. A. (1986). "Siglo XVI. Historia interna". Historia Marítima del Perú. T. III. Vol. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Florez Nohessell, M. (1986). "Los Puertos del Perú". Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. T. 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- Heyerdahl, T. (1995). *Chapter 1*. Heyerdahl, T., Sandweiss, D., Narváez, A. (eds). *Pyramids of Túcume: The quest for Peru's forgotten city*. London: Thames and Hudson.
- Hocquenghem, A. M. (1999). *En torno al Mullu. Manjar Predilecto de los Poderosos Inmortales*. In: Cordy-Collins, A. et. al., 1999. *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz*. Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Hudtwalcker, J., Pinilla, J. (2006). La historia cultural de la isla San Lorenzo. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 20-21.
- ICOMOS, Carta de Protección y Manejo del Patrimonio Cultural Subacuático – 1996.
- Kubler, G. (1948). Towards Absolute Time: Guano Archaeology. *American Antiquity* XIII/4, 29-50.
- McClelland, D. (1990). *A maritime passage from Moche to Chimu*. In:
- Meltzer J, D. (2009). *First Peoples in a New World*. Los Angeles: University of California Press.
- Moseley, M. E., Cordy - Collins, A. (eds.), Rostworowski de Diez Canseco; Moseley, M. E. (organizers). *The Northern dynasties: kingship and statecraft in Chimor: a symposium at Dumbarton* Oaks, 12th and 13th October 1985. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection.
- Ortiz, J. (2013). *De los Botes y la Mar en la costa peruana*. Lima: Editora Cartolan.
- Ortiz, J. (2006). Tecnología de exportación. *Gaceta Cultural del Perú* 22, 12-13.

- Ortiz, J. (2003). Navegación en la Zona Sur Andina. *Derroteros de la Mar del Sur* 123 -135.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1981). *Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowski de Diez Canseco, M. (1989). *Costa peruana prehispánica.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Rostworowsky, M. (1999). *Intercambio Prehispánico del Spondylus.* In: Cordy-Collins, A. et. al. (1999). *Spondylus: ofrenda sagrada y símbolo de paz.* Lima: Fundación Telefónica, Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera.
- Shimada, I., (1987). *Horizontal and Vertical Dimensions of Prehistoric Status in Northern Peru.* In: Hass, J.; Pozorsky, S.; Pozorsky, T. (eds.). *The origins and development of the Andean state.* Cambridge: Cambridge University Press.
- UNESCO (2001) Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.
- Ley General de Protección del Patrimonio Cultural N° 28296 (2004).
- Reglamento de la Ley N° 28296 – D.S. N° 011-2006-ED.
- Reglamento de Investigaciones Arqueológicas – Ministerio de Cultura.



Choque de imperios en el Pacífico Norte:

Intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

"El que domina el mar, domina todas las cosas".
(Temístocles)

Introducción

Durante el siglo XVIII[1], el norte del Océano Pacífico fue escenario de la expansión comercial y territorial de los imperios ruso, francés, inglés y español; que buscaron explotar las cotizadas pieles de nutria y castor, que se adquirían mediante transacción con los nativos de la costa noroccidental de América a un precio sumamente bajo, y que se vendían en altos precios a los mercados chinos y europeos. Las enormes ganancias que este negocio peletero produjo, se convirtieron en la motivación de iniciativas estatales y privadas que llevaron a la carrera por dominar dichas rutas comerciales, así como asentar algunas colonias que les sirvieran de bases logísticas, en zonas relativamente poco exploradas hasta finales del siglo XVIII e inicios del XIX.[2] Las dificultades geográficas que impidieron la temprana navegación por estas aguas, pueden apreciarse en las dificultades sicológicas y físicas que un viaje a este destino significaba: seis meses de navegación desde Europa, sin puertos logísticos que proveyesen de alimento y descanso a las tripulaciones, y el peligroso tránsito por el cabo de Hornos –que era una ruta más rápida que por el cabo de Buena Esperanza–. Por otro lado, la navegación a vela de aquellos años hacía sumamente complicado arribar a la costa noroccidental de América, desde Panamá,

e incluso desde California. A esto se le sumó el hecho del desconocimiento técnico –representado en las incompletas cartas de navegación– de los navegantes de la última mitad del siglo XVIII (Gough, 1980: 2-3).

A pesar de estas dificultades, las ambiciones imperiales originaron el impulso de expediciones marítimas, que tuvieron la finalidad de estudiar la geografía –con fines económicos y limítrofes principalmente– de dicha zona marítima inexplorada del norte del Océano Pacífico, ocasionando que muchas naves expedicionarias y comerciales se vieran involucradas en altercados que llevaron a tensiones diplomáticas a las referidas potencias, en especial a la británica y a la española.

Exploraciones Marítimas

La era de los descubrimientos dio impulso expansivo a los reinos europeos durante los siglos XV, XVI, XVII y XVIII[3], llevándolos a ostentar la hegemonía mundial hasta la Primera Guerra Mundial. Tuvo su auge con las navegaciones, allende al Océano Atlántico conocido, de Cristóbal Colón, Vasco Núñez de Balboa, Vasco de Gama, Hernando de Magallanes, Miguel López de Legazpi, Giovanni y Sebastián Caboto (padre e hijo), Giovanni Verrazzano, Jacques Cartier, John Hawkins, Walter Raleigh, entre muchos otros que dieron riquezas y motivaciones nacionales a los gobernantes que los contrataron para expediciones tan osadas como inspiradoras.[4]

Estas aventuras se enmarcaron dentro de la época del Renacimiento, en la cual, las potencias europeas buscaban deshacerse del velo de ignorancia y oscuridad que los había envuelto durante aproximadamente un milenio y medio de la era cristiana. El afán de conocer más sobre la humanidad y la naturaleza, se tradujo en innovaciones y desarrollos tecnológicos, que posicionaron a los europeos a la vanguardia de la navegación marítima y del dominio del mundo.

La primera potencia que se embarcó en estas navegaciones de expansión comercial fue el Portugal de Juan I, siguiéndole la España de los Reyes Católicos. Ambos reinos lograron importantes descubrimientos geográficos terrestres y marítimos, que despertarían las ambiciones de riqueza de sus funcionarios[5], quienes empezaron a competir por el descubrimiento y dominio de dichas riquezas.[6]

Lo que específicamente buscaban estos reinos era encontrar una ruta corta hacia el rico y cotizado mercado indio y del Asia por medio del mar, que les

permitiera llevar grandes cargas de mercadería en relativamente poco tiempo. El viaje alrededor del mundo, en 1520, de Hernando de Magallanes y Sebastián Elcano, abrió la ruta hacia el Oriente a través del Pacífico.[7]

Las variopintas nacionalidades de exploradores y aventureros europeos en la América de aquellos años, confirmó el gran interés por emigrar de Europa y hacer fortuna en el Nuevo Mundo. Estos hombres fueron apoyados tanto por los reinos que los contrataban como por agentes privados, que hicieron de la exploración, descubrimiento y conquista, una empresa muchas veces pública-privada. Por ejemplo, el rey Carlos I (V)[8] buscó incentivar a banqueros y financistas alemanes para que invirtiesen en las nuevas colonias.[9] Varios de estos inversores privados fueron los que financiaron las guerras, que tanto Carlos I (V) como su hijo Felipe II tuvieron que librar contra los "rebeldes" reinos de los Países Bajos que se oponían a ser súbditos de España. La necesidad de contar con más beneficio metálico de las colonias de América se dio en aumento.[10]

"Para la Europa del siglo XVI, la potencia que contase con mayores recursos de metales preciosos significaba que aquella tenía poder; y lo que los conquistadores españoles descubrieron en América fue justamente eso: ricas montañas en oro y plata".

Para la Europa del siglo XVI, la potencia que contase con mayores recursos de metales preciosos significaba que aquella tenía poder; y lo que los conquistadores españoles descubrieron en América fue justamente eso: ricas montañas en oro y plata, que hicieron que los Habsburgo y luego los Borbones, vieran a América como una fuente inagotable de recursos para suplir sus necesidades financieras. (Elliot, 2006: 23)

Los ingleses no se quedaron atrás –al menos desde la segunda mitad del siglo XVI–. La experiencia hispánica de conquista fue de conocimiento y aprendizaje para gran parte de los comerciantes y nobles de Albión, quienes, bajo la batuta propagandista de Richard Hakluyt, prepararon la expansión del imperio inglés en altamar. (Elliot, 2006: 6)

Esta primera fase de adelanto hispánico y respuesta inglesa, produjo la conquista y colonización de tierras americanas, pero desde distintas formas y conceptos, por causa de la suerte geográfica y temporal.[11] Los "plantadores" o colonos ingleses se asentaron en la parte septentrional de América, mientras que



Elizabeth I of England (Armada Portrait). circa 1588.

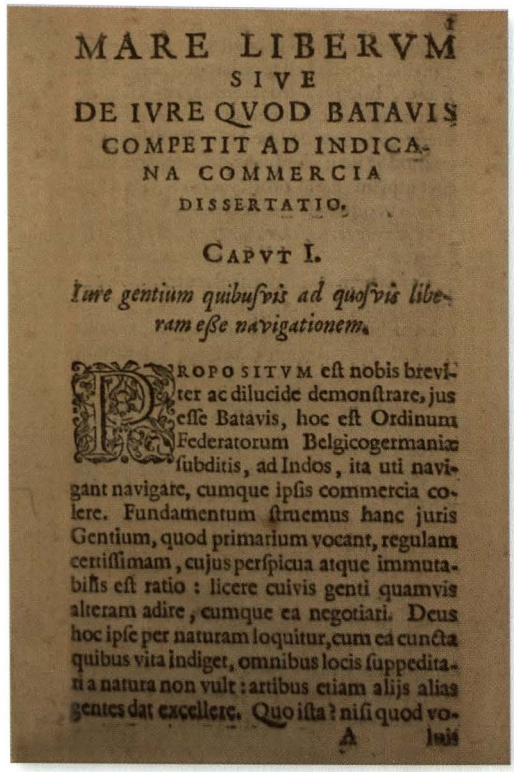
en la meridional lo hicieron los conquistadores españoles. *Colonos y Conquistadores* se convirtieron en palabras que describieron las intenciones con que ambos grupos humanos partieron del Viejo Mundo y arribaron al Nuevo.[12]

El Tratado de Tordesillas, firmado el 7 de junio de 1494, le dio soberanía a España sobre todos los territorios al oeste de su "línea de demarcación" ubicada en el Océano Atlántico, siendo los territorios al este de la misma, asignados a los futuros descubrimientos del reino de Portugal. Este Tratado fue promovido por los Reyes Católicos, que necesitaron justificar el dominio de los territorios recién descubiertos, logrando que el Papa Alejandro VI expidiera varios documentos como las Bulas *Inter caetera* del 3 y 4 de mayo de 1493. Estas Bulas significaron la protesta formal de Portugal, que se lamentó de no haber apoyado el proyecto de expedición que Cristóbal Colón les presentó con anterioridad. (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 30)

Con tales auspicios religiosos, España se creyó dueña absoluta de las tierras americanas y de sus inmensos e "infinitos" recursos naturales, impidiendo a los extranjeros de otras potencias, navegar y comerciar en sus nuevos dominios marítimos. El *mare clausum* aparecía en América. Esto trajo el desconocimiento del Tratado de Tordesillas por parte de los reinos afectados. Francia, Inglaterra y Holanda rechazaron tales argumentos. Estos se apoyaron en la tesis del jurista, filósofo, diplomático e historiador holandés Hugo Grocio, quien en 1609 escribió su obra *De iure praede commentarius,* la cual difundía el concepto del ***mare liberum***, que era el antónimo del monopolio de las rutas y explotación marítimas del "mar cerrado" español. (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 27)

Los ingleses justificaron legal y moralmente sus expediciones marítimas y descubrimientos de ultramar a través del incumplimiento del argumento del Derecho romano, *res nullius*, por parte de los españoles, quienes no hicieron efectivos –ciertas veces– la posesión y asentamiento de los nuevos territorios americanos adjudicados a su reino, que desde el punto de vista del Tratado de Tordesillas, sí les pertenecían. Otro argumento legal, con que los ingleses

intentaron resquebrajar el intento español de excluirlos del Nuevo Mundo, fue el de la libertad de comercio y comunicación del derecho de las naciones (*ius gentium*). Moralmente, y al igual que los españoles, se justificaron con llevar la civilización y el cristianismo a los erróneamente llamados "indios". A esto se sumó la alarma ocasionada por las consecuencias (económicas y sociales) de la sobrepoblación en la islas británicas, que presionó al gobierno a promover la colonización. (Elliot, 2006: 12 y 25)



MARE LIBERVM
SIVE
DE IVRE QVOD BATAVIS
COMPETIT AD INDICA-
NA COMMERCIA
DISSERTATIO.

CAPVT I.

*Iure gentium quibuſvis ad quoſvis libe-
ram eſſe navigationem.*

PROPOSITVM eſt nobis breviter ac dilucide demonſtrare, jus eſſe Batavis, hoc eſt Ordinum Federatorum Belgicogermaniæ ſubditis, ad Indos, ita uti navigant navigare, cumque ipſis commercia colere. Fundamentum ſtruemus hanc juris Gentium, quod primarium vocant, regulam certiſſimam, cujus perſpicua atque immutabiliſs eſt ratio: licere cuivis genti quamvis alteram adire, eumque ea negotiari. Deus hoc ipſe per naturam loquitur, cum ea cuncta quibus vita indiget, omnibus locis ſuppeditata natura non vult: artibus etiam alijs alias gentes dat excellere. Quo iſta? niſi quod vo-

A luit

Tesis de Mare Liberum.

La segunda mitad del siglo XVIII fue testigo del aumento vertiginoso de las rápidas comunicaciones[13], siendo más fácil "transportar hombres y mercancías en cantidad sobre la vasta extensión de los océanos" (Hobsbawm, 2011: 17); siendo así que Inglaterra y España desarrollaron sus dominios de ultramar, a través de colonias comerciales y extractivas, que respondieron a la doctrina económica de ambos imperios: comercio y conquista.[14] El mercantilismo[15] hispánico tenía sus raíces en la Castilla medieval, siendo reforzado por la naturaleza demográfica y geográfica de la actual Latinoamérica. Esto llevó a que España agrandara la extensión de su imperio en América a dimensiones que la constituían como la "dueña" de los recursos humanos y naturales del mismo. Las reformas borbónicas del siglo XVIII contribuyeron con la expansión comercial del imperio.[16]

Con el regreso de la monarquía en Gran Bretaña, el Parlamento definió la política económica del imperio a través de las Actas de Comercio y Navegación (1660-72), bajo la doctrina del Mercantilismo, que buscaba la autosuficiencia y riqueza estatal. Pero los problemas coloniales e internos que tuvo que afrontar a lo largo de aquellos años, permitió a sus súbditos comerciar con naciones extranjeras y que fueran parte de estas ganancias.[17]



Hugo Grocio.

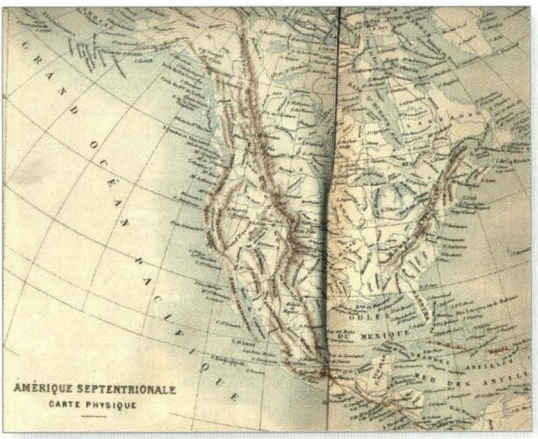
Así, Inglaterra sustentó su política económica a través de la dominación de las rutas marítimas justificadas por el principio del libre comercio, en cierto desmedro de los asentamientos en tierra[18] (Inglis, 1995: 65). Estos espacios aún no habían sido legitimizados como descubiertos, en especial los del norte del Océano Pacífico, derivándose en varios conflictos diplomáticos y militares con su rival peninsular; el cual tenía una política de "secretismo" en relación con sus descubrimientos marítimos y terrestes en el Nuevo Mundo, que contrastaba con la publicidad mediática con que los ingleses promocionaban los suyos, haciendo que para el resto del mundo se conocieran dichos nuevos territorios como ingleses, y no como españoles.

El comercio inglés se vio aventajado luego del Tratado de Utrecht (1713), que puso fin a la guerra de sucesión dinástica en España, con lo cual el ajedrez del poder en Europa varió, reflejándose el mismo en América. Gran Bretaña obtuvo gran parte de los dominios franceses en Norteamérica, haciéndose dueña de la bahía de Hudson, la cual albergaba a la mayor corporación peletera de esta parte del globo, y que llegó a tener intereses en Nootka (Morrison & Commager, 1950: 90). La costa noroeste de América significó un gran problema organizativo para los imperios de Hispania, de la rubia Albión, y en menor medida, de Galia. Un problema que tuvo sus ramificaciones en lo militar, diplomático, territorial, organizativo y comercial, y que, en parte fueron resueltos luego de la Guerra de los Siete Años.[19] (Morrison & Commager, 1950: 133)

Estos inconvenientes se dieron con mayor intensidad –para nuestro caso de estudio– desde la segunda mitad del siglo XVIII, en las actuales aguas del norte del Océano Pacífico, teniendo como centro de operaciones a la ensenada de Nootka (Nutka), en la actual isla Vancouver[20], en la costa oeste de la Columbia Británica, Canadá.

El espíritu comercial de los británicos no quiso dejar de buscar el mítico pasaje por el noroeste del Atlántico, que les hubiera permitido comerciar con los am-

bicionados mercados indios y asiáticos. Las ansias por descubrir este pasaje marítimo motivó el auspicio de varias expediciones marítimas con tal fin desde el siglo XVI, y el cual seguía vigente ya entrada la década de 1770. Incluso, el gobierno y la Royal Society impulsaban dicha búsqueda, ofreciendo recompensas monetarias al afortunado descubridor.[21] Esta ambición comercial dio inicio al intensivo incremento de la presencia inglesa en la costa noroeste del Océano Pacífico.

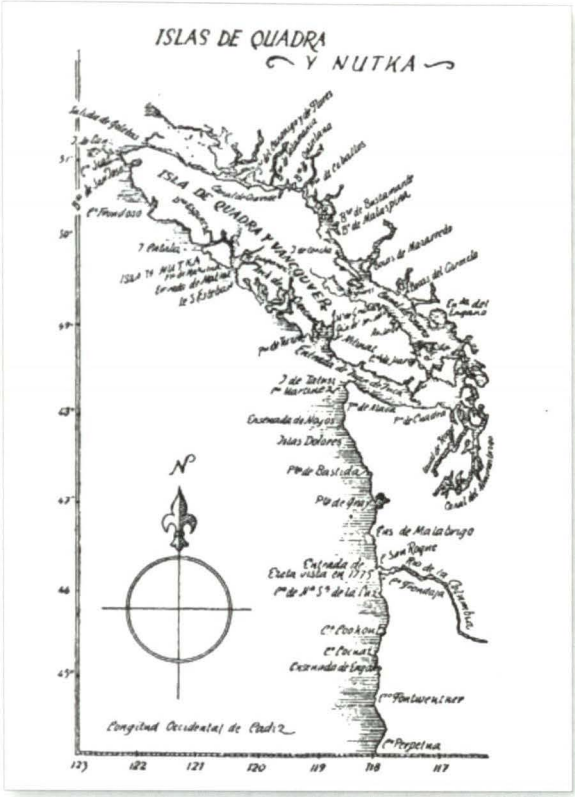


GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE PHYSIQUE, POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE par L. GRÉGOIRE. Paris Garnier Freres, Libraires-éditeurs. (1876)

Ya en el último cuarto del siglo XVIII, los navegantes habían logrado ciertos avances en los diseños y en la construcción de instrumentos de navegación astronómica, que les permitieron adentrarse en tan lejanas expediciones. Para el caso inglés, el viaje del Comodoro George Anson demostró que Albión tenía las competencias técnicas para incursionar dentro del dominio hispánico en el Océano Pacífico, y promover sus intereses comerciales; los cuales, ya para 1763, la habían posicionado como una potencia mundial, que impuso su *Pax Britannica*. (Gough, 1980: 3-6 y 18)

Nootka/Nutka[22], el de las pieles

Cuando el marino y explorador inglés James Cook[23] arribó a Cantón-China en 1779[24], luego de su estadía en la costa noroeste americana, se sorprendió del gran interés que los comerciantes chinos tenían por las pieles de nutria y de castor que habían recibido de los nativos de la costa noroccidental de América del Norte. Esto ocasionó que su tripulación buscase regresar lo antes posible a Nootka para obtener más pieles, pero el inicio de la guerra contra España los detuvo en su intento, teniendo que regresar a Inglaterra para servir en la Marina Real (Rabling, 1966: 55-56). A pesar de que la misión de Cook fracasó en encontrar el pasaje noroeste hacia la India[25], abrió el camino para que los intrépidos y pragmáticos ingleses vieran las enormes riquezas que el comercio



Isla Quadra y Nutka.

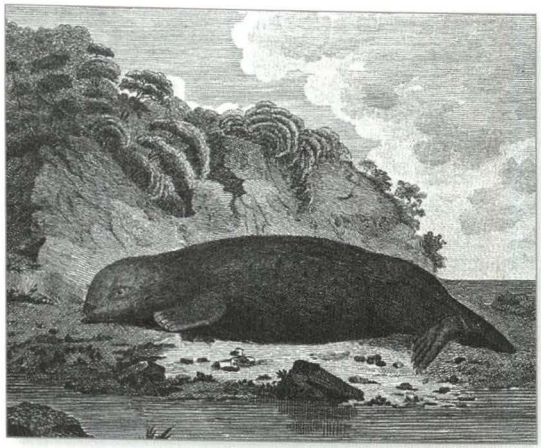
en el Pacífico Norte les podría proporcionar.

Al término de este conflicto armado, los comerciantes ingleses de la South Sea Company y de la East India Company, enrumbaron hacia las aguas del Pacífico Norte con el objetivo de explotar el potencial económico de estas codiciadas pieles, las cuales eran del gusto de los exigentes mercaderes chinos (Rabling, 1966: 56). En otras palabras, las nutrias y castores ayudaron a abrir el mercado asiático a los europeos que sufrieron la "fiebre de las pieles". Junto a los ingleses se encontraron los rusos[26], que buscaron expandir sus dominios por el norte del Océano Pacífico.[27]

La reacción hispánica fue el de promover las expediciones científicas españolas –con carácter geopolítico– de reconocimiento de la zona septentrional de la costa norteamericana (de la Bodega y Quadra, 1990:45). Éstas se iniciaron en 1774 con la de Juan José Pérez Hernández[28] y pueden ser divididas en dos fases: la de 1774 y 1788, que tuvo la finalidad de investigar en qué grado se hallaba la colonización y comercio ruso e inglés[29] en la costa oeste; mientras que la fase de 1789 hasta 1795 se caracterizó por competir con los comerciantes ingleses. (Gough, 1980: 93) (Sánchez Montañes, 2012: 18)[30]

El puerto de zarpe de las unidades españolas hacia tales navegaciones fue el Departamento Naval de San Blas de Nayarit, ubicado en la costa noroccidental de México, a la entrada del golfo de California. Dicho apostadero no era el óptimo para dicha misión, debido a las inclemencias del medio geográfico, lo que motivó la búsqueda de un puerto más al norte para su reemplazo, siendo la ensenada de Nootka el lugar elegido por el controvertido Alférez de Fragata Estevan Joseph

Martínez en el contexto de su expedición investigadora de la presencia rusa en 1788 (Sánchez Montañes, 2012: 19). Ahí se halló con que los rusos e ingleses ya se encontraban comerciando las pieles de nutria y castor con los nativos. Esta intromisión de imperios en la costa noroccidental se tradujo en una guarnición que resguardase sus intereses territoriales y, en cierto modo, comerciales.



Nutria en la ensenada de Nootka, Isla Quadra & Vancouver.

La ensenada de Nootka se convirtió de esta manera en el principal puerto de arribo y salida de naves mercantes entre Asia y América del Norte. Esto despertó el temor de los españoles, que vieron vulnerar sus dominios allende al Atlántico, lo cual se tradujo en el reforzamiento de su presencia y reclamo de soberanía sobre la costa oeste de América septentrional[31] (Beerman, 1996: 24) (Inglis, 1995: 66) (Cárdenas de la Peña, 1996: 44 y 52). Con esto, aumentaron los "roces" entre los intereses de Gran Bretaña y España, que a la larga desembocaron en el incidente de Nootka, que principalmente se centró en incautaciones hechas por funcionarios españoles a los bienes de comerciantes británicos en territorio reclamado bajo dominio del reino de España [...] o de Inglaterra.[32] La expedición del Alférez Esteban Joshep Martínez Fernández, no solo confirmó la presencia foránea, como se ha escrito en líneas anteriores; sino que también fue la causante de la "cuestión de Nutka", pues apresó a dos embarcaciones inglesas y las remitió a San Blas (Sociedad Geográfica Española/Editorial Planeta, 2009) (de la Bodega y Quadra, 1990: 185).

Para entender este altercado y la incómoda situación en la que se encontró Esteban Martínez ante la presencia de varias naves extranjeras, se debe tener en cuenta que los comerciantes peleteros europeos necesitaron de establecimientos logísticos (factorías) que les sirvieran de centro de reparaciones, descanso, refresco, que les dieran seguridad luego de travesías transoceánicas, y que fuesen a la vez, "cabezo de playa de su imperio" en la costa del Pacífico Norte. De hecho, el comerciante inglés John Meares había llegado a Nootka en mayo de 1788[33], logrando realizar un pacto comercial con el jefe nativo Maquinna (Macuinna).

Meares sostuvo que construyó un establecimiento costero y una pequeña embarcación –la *Northwest America*– con el fin de agilizar su negocio peletero con Cantón. Esto propició el apoyo oficial de Inglaterra a la actividad privada de aventureros como Colnett, Etches, Cox y el propio Meares, que se tradujo en un plan secreto de envío de una flota para proteger los intereses de sus súbditos ante los continuos reclamos de soberanía por parte de España. La debilidad de la "flota" naval de Nueva España, y especialmente la del Apostadero de San Blas, así como el cálculo diplomático relacionado a la no intervención de Francia a favor de España, consolidaron los objetivos ingleses. (Gough, 1980: 69. 86-87. 114).

Las hostilidades no llegaron a estallar, debido al inicio de las conversaciones entre las dos potencias ibéricas. El acuerdo realizado el 28 de octubre de 1790, cuando representantes de los dos reinos firmaron la Convención Anglo-Española en El Escorial-Madrid para dar solución a la cuestión de Nootka, fue el paliativo que llevó, en 1792, las negociaciones al mismo sitio del conflicto, entre el delegado español Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Mollinedo, y el delegado inglés George Vancouver.

Los acuerdos firmados en El Escorial cedían a favor de Inglaterra los establecimientos que supuestamente habrían pertenecido a Meares antes de 1789. Juan Francisco de la Bodega y Quadra no fue del mismo parecer, pues según sus propias investigaciones, Meares no habría construido ningún establecimiento terrestre, y los nativos reconocían a los españoles como los pioneros europeos en dicha zona. Ante esta propuesta, que no se enmarcaba dentro de lo firmado el 20 de octubre de 1790 en Madrid, Vancouver no tuvo otra opción que terminar con las negociaciones y elevar las consultas ante sus cortes (de la Bodega y Quadra, 1990: 185-190). A la larga, Inglaterra sería la dueña de esta zona marítima del Pacífico Norte.

De este modo, Nootka/Nutka fue un testigo silencioso de la confrontación de dos diferentes doctrinas coloniales y comerciales, que chocaron entre sí a finales de la época de los grandes navegantes y descubrimientos, que tuvieron como escenario principal y teatro de operaciones al Océano Pacífico, que para aquellos años vio el inicio de la caída del poder español en sus dominios coloniales de esta parte del planeta; mientras que Gran Bretaña se elevaba como la primera potencia mundial, teniendo su máximo auge en el entrante siglo XIX.[34] Los principios doctrinarios hispánicos comenzaban a perderse con el *Ancien Régimen*, mientras que los de los ingleses abrieron las puertas a la modernidad y al progreso.

Referencias

1 "[...] la convicción del progreso del conocimiento humano, el racionalismo, la riqueza, la civilización y el dominio de la naturaleza de que tan profundamente imbuido estaba el siglo XVIII, la Ilustración, debió su fuerza, ante todo, al evidente progreso de la producción y el comercio, y al racionalismo económico y científico, que se creía asociado a ellos de manera inevitable". (Hobsbawm, 2011: 26)

2 "[...] the North west Coast stood apart from the civilized world until late in the eighteenth century". (Gough, 1980: 1)

3 "El completo dominio político y militar del mundo por Europa (y sus prolongaciones ultramarinas, las comunidades de colonos blancos) iba a ser el producto de la época de la doble revolución". (Hobsbawm, 2011: 30)

4 "La curiosidad de los europeos por otros mundos y su afán de expansión y conquista les llevó mucho más lejos de lo que nunca pudieron imaginar. [...] Todo ello contribuyó de forma muy especial a la expansión de los pueblos europeos por el planeta". (Crespo MacLennan, 2012: 13-14)

5 En ambos reinos dominaba el monopolio y el mercantilismo, donde las burocracias gubernamentales y las intrigas palaciegas creaban un gobierno de clientelaje que muchas veces obstruía al cumplimiento de los objetivos imperiales. (Bailyn, 2005: 49-51)

6 "Para poner fin a la disputa entre los dos reinos, el 7 de junio de 1494 se firmó el Tratado de Tordesillas, por el que se establecía una línea de demarcación a medio camino entre La Española y las islas Azores: Todos los territorios al oeste de esta línea serían españoles y los que se encontraban al este, portugueses" (Crespo MacLennan, 2012: 38). "Spanish claims to New World dominion were based primarily on the Alexandrine bulls of 1493-94. These, following the precedent set by papal policy towards the Portuguese crown in romanus Pontifex (1455), gave the monarchs of Castile dominion over any islands or mainland discovered or still to be discovered on the westward route to Asia, on condition that they assumed responsibility for protecting and evangelizing the indigenous inhabitants". (Elliot, 2006: 11)

7 Viaje que cambió el nombre del entonces Mar del Sur, descubierto por Vasco Núñez de Balboa, y que llegó a conocerse como Océano Pacífico.

8 El intercambio humano –y todo lo que implica– a raíz del descubrimiento del nuevo continente, motivó un cambio de percepción de los hispanos hacia ellos mismos. "El lema del escudo de armas de Carlos I, *Plus Ultra*, captaba muy bien el espíritu de ese momento". (Crespo MacLennan, 2012: 63)

9 "En 1528 llegó a un acuerdo con los Welser, una poderosa familia alemana de banqueros, con el fin de permitirles explorar, desarrollarse y asentarse en Venezuela". (Crespo MacLennan, 2012: 54)

10 "La mayor parte del oro y la plata que llegaba a Sevilla desde América no se quedaba en el reino de Castilla, sino que se destinaba a pagar a los acreedores al norte de la península ibérica". (Crespo MacLennan, 2012: 62)

11 A esto, no debe obviarse que la Francia del siglo XVIII fue el mayor rival económico internacional de Gran Bretaña. "Su comercio exterior, que se cuadruplicó entre 1720 y 1780, causaba preocupación en Gran Bretaña; su sistema colonial era en ciertas áreas (tales como las Indias Occidentales) más dinámico que el británico". (Hobsbawm, 2011: 59)

12 "For the English in the age of the Tudors and Stuarts, 'plantation' –meaning a planting of people– was synonymous with 'colony'. This was standard usage in Tudor Ireland, where 'colonies' or 'plantations' were the words employed to designate settlements of English in areas not previously subject to English governmental control. [...] During the period of Habsburg

rule Spain's American territories, unlike those of the English, were not called 'colonies'. They were kingdoms in the possession of the Crown of Castile, and they were inhabited, not by *colonos*, but by conquerors (*conquistadores*) and their descendants, and by *pobladores*, or settlers, the name given to all later arrivals. The English, by contrast, were always 'planters', not 'conquerors'. The discrepancy between English and Spanish usage would at first sight suggest fundamentally different approaches to overseas settlement". (Elliot, 2006: 9)

13 "[...] by the late eighteenth century, European maritime technology was sufficiently developed to enable traders and rulers to undertake expeditions to trade half a world away or to explore any of the ocean's far frontiers". (Gough, 1980: 1)

14 John H. Elliot no es determinista con esta idea, pues demuestra que Cortés buscó desarrollar la actividad laboral y el comercio en Nueva España (México), pero las premuras económicas de la metrópoli, así como el enorme potencial minero de Nueva España, hicieron que cambiase el modelo comercial al extractivo. (Elliot, 2006: 16-18)

15 "Al comenzar la Edad Moderna (1492) se instauran las Monarquías Absolutas. El gran objetivo de su política económica es el de enriquecer la nación. Se estima entonces que la verdadera riqueza consiste en la mayor cantidad de metales preciosos (oro y plata). Esto da lugar a un activo movimiento de exportación e importación. [...] Con los fines mencionados se celebran tratados de comercio, se monopoliza el tráfico con las colonias. [...] Con el mercantilismo comenzó la producción capitalista, pues el oro, llevado de América [...] era invertido en nuevas industrias. [...] En España predominaba el tráfico en oro o plata, en Francia la industria, en Inglaterra el comercio". (Espinosa Laña, 1962: 430)

16 "[...] El siglo XVIII, por tanto, será testigo de la expansión comercial de la metrópoli, que supo finalmente imponer las reformas necesarias para competir exitosamente con el sistema comercial inglés, y por lo mismo, ganarle la batalla al contrabando". (Suárez, 1993: 379)

17 "Now, through a series of Acts of Trade and Navigation [...] an effort was made to make the English empire self –sustaining unit, and to confine profits to English subjects– [...]". (Morrison & Commager, 1950: 67)

18 Esto no quiere decir que los ingleses no se preocupasen por contar con dominios terrestres allende su centro imperial. "It is therefore no accident that the Elizabethans most active in devising the first American projects –Sir Humphrey Gilbert, Sir Walter Raleigh, Ralph Lane, Thomas White– were deeply involved in the schemes for Irish plantation". (Elliot, 2006: 24)

19 Ya para aquellos años "Un sistema de comunicaciones marítimas, que aumentaba rápidamente en volumen y capacidad, circundaba la tierra, beneficiando a las comunidades mercantiles de la Europa del Atlántico Norte [...]". (Hobsbawm, 2011: 25)

20 Originalmente se llamó "Quadra and Vancouver Island".

21 "The 1775 Act regulating the reward for discovering the passage specified that the search be conducted north of the fifty-second degree of latitude. [...] At this time the admiralty, Hudson's Bay Company, and the Royal Society co-operated closely on the subject of finding a Northwest Passage". (Gough, 1980. 22-23)

22 Para los anglosajones Nootka, para los hispanos Nutka.

23 Cook, había servido a la Real Armada inglesa durante la Guerra de los Siete Años, y sobresalió por sus estudios de la costa realizados por las aguas del río Saint Lawrence y de Newfoundland (actual costa este de Canadá). (Rabling, 1966: 40)

24 El tercer viaje de James Cook se inició con su salida de Plymouth el 12 de julio de 1776. Este viaje tenía como objetivo explorar la costa oeste americana y buscar el antiguo pasaje noroeste que todavía intrigaba a los comerciantes ingleses de aquellos años (Rabling, 1966: 50). "Well into 1770's they continued to express the opinions held since Elizabethan times that finding an easy route to Asia by way of North America" (Gough, 1980: 19). "El tercer viaje de Cook, ya como capitán, lo dedicó a la búsqueda del paso del Norte y a las costas occidentales de América del Norte". (De Brossard, 2000: 467)

25 En relación con el viaje del Capitán R.N. George Vancouver, a las aguas del Océano Pacífico para solucionar el incidente de Nootka, "Its achievements were of a high order: the non-existence of a Northwest Passage through the North American continent had been proved conclusively, the Nortwest Coast had been more accurately defined than ever before". (Gough, 1980: 116)

26 "Las exploraciones rusas descubrieron en 1728 el estrecho de Bering y posteriormente varios parajes de la Costa americana [...] comprobándose la existencia de animales de muy preciadas pieles que motivaron los viajes de aventureros y comerciantes. [...] España, bajo la dirección de los virreyes de Nueva España, inició labores de exploración de las costas de California más al Norte para prevenir los establecimientos de otras potencias". (Temple Aguilar, 1993: 393)

27 "When the charter was finally signed, Rezanov and his field manager Baranof held domination over the American coast north of latitude fifty-five, the Aleutians. [...] They dreamed of making the Northern Pacific a Russian ocean [...]". (Rabling, 1966: 79-80)

28 A pesar de que Juan José Pérez estuvo impresionado por el valor estratégico de Nootka, no tomó posesión formal de la misma. Esto, a los pocos años, significó graves y negativas consecuencias diplomáticas para España, por causa de la posterior presencia, primero, de James Cook, y luego de la John Meares". (Gough, 1980: 94)

29 "On 20 May 1776, Galvez directed the Viceroy of New Spain, Antonio Maria Bucareli, to take decisive measures to stop Cook's expedition". (Gough, 1980: 94)

30 Las potencias contrarias al *mare clausum* hispano, sostenían que "la soberanía podía ejercitarse únicamente mediante la ocupación efectiva del territorio reclamado y bajo tal criterio jurídico se justificó el asentamiento en todos los territorios que los españoles no quisieron o no pudieron poblar [...]" (González Díaz & Lázaro de la Escosura, 2009: 37). Es por esto que los españoles comenzaron apresuradamente a volver a reconocer sus dominios septentrionales.

31 "Until the late 1780's the Spanish kept to a coasting trade on their Pacific seaboard of the Americas, never stretching across the vast ocean separating America from Asia except on the Manila galleon that yearly took treasure and other western commodities on the long and hazardous track from Acapulco to Manila. [...] Finally, in 1786, Spain exported to China the first sea otter cargo from California". (Gough, 1980: 51)

32 "Nonetheless, the merchant ships engaged in the maritime fur trade of the Northwest Coast in the five years beginning in 1785 were mainly English". (Gough, 1980: 100)

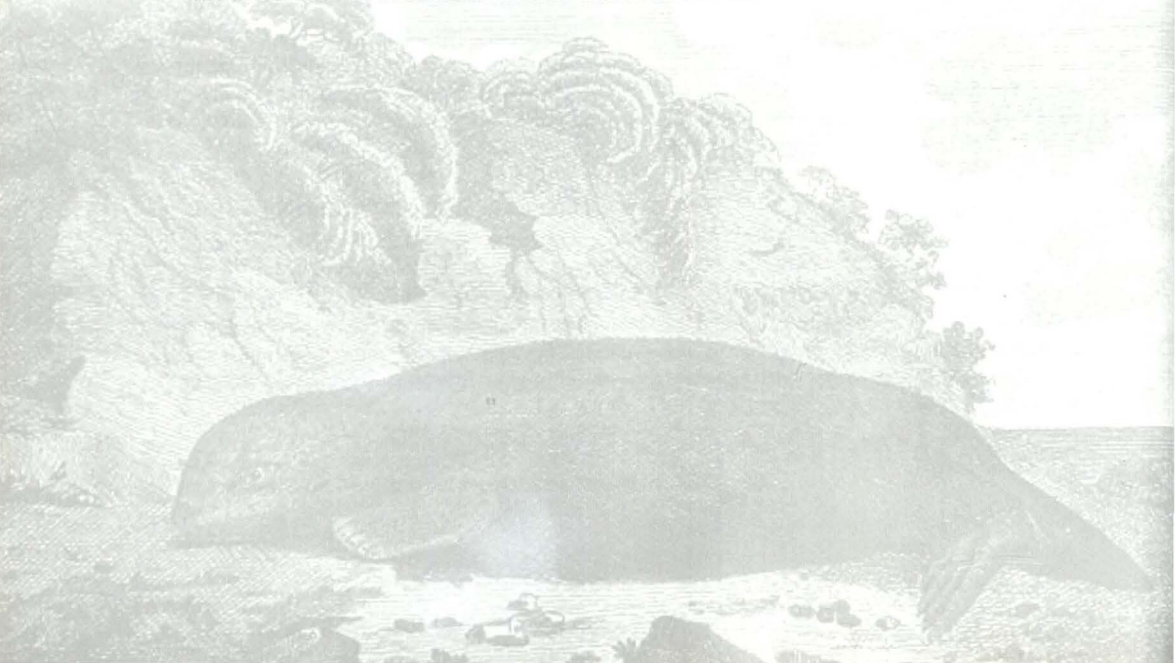
33 Para Bernabeu, Meares llegó a Nutka en 1785 y 1786. (De la Bodega y Quadra, 1990: 47)

34 "The immediate cause of the dispute between Britain and Spain for the distant dominion of the Northwest Coast was the thorny question of freedom of the seas. Spain reactionary and defensive, wanted to exclude rivals. Britain, industrial and expansive, championed the rights for all nations to trade on the high seas.

Bibliografía

- Bailyn, B. (2005). *Atlantic History: Concept and Contours*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Beerman, E. (1996). Manuel Quimper: un marino limeño en la costa oeste de Canadá. *Derroteros de la Mar del Sur*(4), 23-30.
- Cárdenas de la Peña, E. (1996). Juan Francisco de la Bodega y Quadra en San Blas de Nayarit. *Derroteros de la Mar del Sur*(4), 43-57.
- Crespo MacLennan, J. (2012). *Imperios. Auge y declive de Europa en el mundo, 1492-2012*. Galaxia Gutenberg.

- De Brossard, M. (2000). *Historia Marítima del Mundo.* (M. Córdoba, Trad.) Madrid, España: Edimat.
- De la Bodega y Quadra, J. (1990). *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El Descubrimiento del fin del mundo (1775-1792).* (S. Bernabeu Albert, Ed.) Madrid: Alianza Editorial.
- Elliot, J. (2006). *Empires of the Atlantic world: Britain and Spain in America, 1492-1830.* Yale University Press.
- Espinosa Laña, A. (1962). Historia Breve de las doctrinas socioeconómicas. *Mercurio Peruano, XLIII*(427), 427-445.
- González Diaz, F., & Lázaro de la Escosura, P. (2009). *Mare Clausum, Mare Liberum: la piratería en la América española.* Madrid: Ministerio de Cultura, Subdirección General de Publicaciones , Información y Documentación: UNESCO.
- Gough, B. (1980). *Distant Dominion. Britain and the Northwest Coast of North America, 1579-1809.* University of British Columbia Press.
- Hobsbawm, E. (2011). *La era de la revolución: 1789-1848* (Segunda ed.). Buenos Aires: Crítica.
- Inglis, R. (1995). Bodega and Vancouver: Protagonists at Nootka, 1792. *Derroteros de la Mar del Sur*(3), 65-81.
- Morrison, S., & Commager, H. (1950). *The Growth of the American Republic* (Vol. I). New York: Oxford University Press.
- Rabling, H. (1966). *Pioneers of the Pacific: the story of the South Seas.* Sydney: Angus and Robertson.
- Sánchez Montañes, E. (2012). Vivir en el fin del mundo. El asentamiento español en Nootka a finales del siglo XVIII. En A. Gullón Abao, & A. Gutiérrez Escudero, *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América* (Vol. 1, págs. 17-38). Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Sociedad Geográfica Española/Editorial Planeta. (2009). *Atlas de los Exploradores Españoles.* Barcelona: Sociedad Geográfica Española / Planeta.
- Suarez, M. (1993). Lima y el Sistema de Flotas en la primera mitad del siglo XVII. En J. Ortiz Sotelo (Ed.), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 noviembre 1991)* (págs. 377-386). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú - Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
- Temple Aguilar, E. (1993). Apostillas sobre el marino limeño Juan Francisco Bodega - La Quadra y Mollinedo. *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991)* (págs. 389-395). Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



El mar peruano
en la época de la Independencia



Reverendo Padre
ARMANDO NIETO VÉLEZ



El estudio de la acción de la Marina en la época de la Independencia debe referirme a las distintas fases de ese proceso. En primer término, el período realista (gobiernos de los virreyes Abascal y Pezuela); luego, el proyecto sanmartiniano, desde la Expedición Libertadora; el período de la Junta Gubernativa (tras la renuncia del Protector); y finalmente, la presencia de Bolívar en nuestro país.

Hacia el año 1818 sale de Cádiz una expedición compuesta de once transportes, escoltados por una fragata de guerra y un total de 2.500 hombres. Pero pronto se acumulan las adversidades sobre la flota española. Hay motines internos (incluso antes de llegar a Buenos Aires), escaramuzas con naves patriotas, escasez de personal naval, y sobre todo, se produce la audaz captura de la fragata "María Isabel", que había sido construida en Rusia. Todo ello hace que la expedición resulte un fracaso. Bartolomé Mitre comenta: "Fue un golpe de muerte para la metrópoli. Desde ese día (se refiere al 24 de octubre de 1818) las naves españolas perdieron para siempre el dominio del Pacífico.[1]

Expedición de Brown

En cambio, ya tres años antes, el gobierno libre de Buenos Aires, dirigido por Ignacio Álvarez Thomas, había acordado con el marino irlandés Guillermo Brown la partida de una expedición, enderezada al Pacífico sudamericano, compuesta por la fragata "Hércules", el bergantín "Santísima Trinidad", la corbeta "Halcón" y al queche "Constitución". Zarpan de Colonia (Banda Oriental) el 23 de octubre de 1815. Después de enfilar el difícil paso del estrecho de Magallanes, liberan prisioneros de la isla de Juan Fernández, y el 12 de enero de 1816 se hallan frente al Callao. Abascal, que califica esta expedición como "miserable piratería", confiesa que el gobierno del Virreinato se ve impotente para destruir al enemigo. La expedición de Brown ha servido para conocer de cerca las debilidades del gobierno de Lima. Brown le había escrito a Álvarez Thomas: "La causa de los americanos del Sud debe seguirse por un hombre que puede servirle con honor y vigor".

Primera expedición de Cochrane

Las victorias de Chacabuco y Maipú cambian el panorama político en la antigua Capitanía General de Chile. Las nuevas autoridades contratan al notable marino británico Tomás Alejandro Cochrane (1775-1860), quien será el verdadero organizador de la Marina chilena, junto con Manuel Blanco Encalada, que, si bien es argentino de nacimiento, ofrece enteramente su vida y servicios a Chile. Ambos comprenden que mientras el Perú se halle bajo el control de las fuerzas realistas, la independencia de Sudamérica no estará consolidada. Por tanto, habrá que reanudar la tarea de Brown, pero con mucha mayor amplitud y fuerza. Cochrane piensa no solamente en que debe aumentar el poderío naval con eficientes naves de guerra y personal adecuado, sino también en que la flota lleva un mensaje beligerante y proselitista a las poblaciones costeras del Perú.

El Director Bernardo O'Higgins enviará volantes y proclamas "a los naturales del Perú": "La Escuadra chilena, que tenéis a la vista de vuestros puertos, solo es la precursora de la grande expedición que va a fijar vuestra independencia"

Las expediciones dirigidas por Cochrane al Perú serán dos: la primera sale de Valparaíso el 14 de enero de 1819 y el 26 de marzo está frente al Callao. Días después, un observador desde el Morro Solar de Chorrillos comprueba que

hay cinco fragatas y un bergantín. Son, para citar los barcos principales: "San Martín", "Lautaro", "María Isabel" –que ahora ya se llama "O'Higgins"– y "Chacabuco". El bloqueo lo establece Cochrane el 1 de marzo de 1819. Ocupan la isla de San Lorenzo, donde liberan a una treintena de prisioneros de Chile y Buenos Aires "que estaban condenados a trabajar con grilletes en la cortadura de piedra" y apresan a ocho soldados del Virrey. Sin embargo, el ataque al mismo puerto del Callao resultó infructuoso.

Siguen el norte los barcos de Cochrane y a la altura de Huacho contactan con los que conducía Blanco Encalada en la segunda división. En esa caleta se unirá a los patriotas Francisco de Vidal, aún muchacho, pero que ya mostraba valentía y arrojo.

El desembarco provisional en Huacho ha servido para conocer de cerca a peruanos que venían ansiando a los expedicionarios que provienen del Sur. Ofrecen los lugareños valiosa información sobre la real situación de las poblaciones del litoral.

Gracias a los espías de la costa se entera Cochrane de que hay ricos comerciantes españoles hacia el norte (entre Huacho y Huambacho –la actual Chimbote–); y con ese estímulo aprovecha para apresar la barca norteamericana "Macedonia", que llevaba 70 mil pesos. Asimismo, en Supe apresa a la fragata francesa "Gazalla", en Samanco, con 60 mil pesos de la Compañía de Filipinas.



La tripulación de los barcos saqueó el puerto de Paita. La chusma, embriagada e incontrolada, asaltó y robó la iglesia parroquial y la profanó, a la manera de los antiguos piratas.

Finalizadas sus correrías, Cochrane regresó a Valparaíso el 16 de junio de 1819. Se ha cumplido en parte la tarea prevista: reconocer el litoral peruano, dominar moralmente a los realistas, quebrantar el comercio y tráfico marítimo de los españoles, (los que quedaban desmedrados y amedrentados en el Pacífico), repartir proclamas "a los naturales del Perú", sondear las inclinaciones de los habitantes del Virreinato.

Una adquisición importante fue haber ganado la participación de valerosos peruanos, como el ya citado Francisco de Vidal, el clérigo Cayetano Requena, Andrés Reyes, Juan Franco, José María Pagador y otros.

Segunda expedición de Cochrane

Lord Cochrane se dispuso a una segunda expedición. En ella se contaron distinguidos oficiales británicos, como Guillermo Miller (por segunda vez), Martín Jorge Guise, (Crosbla, Wilkinson). Sale de Valparaíso el 12 de setiembre de 1819. El arrogante marino escocés, a su llegada al Callao (27 de setiembre), le envía al virrey Joaquín de la Pezuela una desafiante carta, en que le anuncia un devastador ataque al puerto con los famosos cohetes "a la Congrave"

Los renombrados explosivos no dieron resultado: solo uno de cada seis funcionó; los otros, o tenían una dirección indebida, o quedaban cortos, o no reventaban en los puntos previstos, o simplemente no explotaban.

La expedición prosiguió viaje al Norte y aun llegó a Guayaquil. Regresó en dirección meridional. A la altura de Valdivia (40º de latitud Sur), Cochrane ordena el ataque al fuerte español, considerado también como inexpugnable; allí se distingue Francisco de Vidal, quien solo contaba 19 años. Fue un golpe de audacia increíble, que hizo pasar la célebre fortaleza a manos patriotas (5 de febrero de 1820).

Lord Cochrane había nacido en Escocia en 1775, hijo de un marino fracasado y neurótico, que intentó contrariar la vocación naval del joven inútilmente. Alejandro, a los 18 años, se embarca en naves de combate y toma parte en las guerras antinapoleónicas. Era audaz y enérgico, pero también orgulloso, autoritario y muy aficionado al dinero, al punto que muchas de las "presas" en el mar se destinaban a su ventaja personal. Sus críticos lo describen como marino díscolo y conflictivo.

Caído en desgracia en Inglaterra por acusaciones exageradas o calumniosas, va a buscarlo a su destierro de Boulegne-sur-mer el emisario de Chile independiente, Álvarez Condarco. Acepta entrar al servicio de Chile y viaja al continente sudamericano el 25 de noviembre de 1818; cabe resaltar que fue tan bien recibido en este país, que decide hacer de Chile su segunda patria. Blanco Encalada dimite y se pone a órdenes del nuevo Jefe.

La Expedición Libertadora

Entre tanto, el General José de San Martín, toma distancia de las luchas internas de su propio país, que amenazan con llevarlo a la anarquía.[2] Comprende que la independencia de Sudamérica tiene la prioridad y en esto coincide con O'Higgins. El 9 de noviembre de 1810 le escribe: "Tengo la orden de marchar a la capital, pero me parece imposible poderlo realizar [...]. Si no se emprende la expedición al Perú, todo se lo lleva el diablo". Así pues, San Martín se aparta de las luchas entre unitarios y federalistas, para dedicarse por entero a la preparación del Ejército de los Andes en vistas a la liberación del Perú.



Fortalecido en su jerarquía por el Acta de Rancagua (2 de abril de 1820), que es el apoyo decidido por parte de sus oficiales, San Martín cuenta con 2.500 hombres (entre infantería, artillería y caballería), que serán transportados por la Marina de Chile, organizada por O'Higgins, y efectivos de tierra (1.820 hombres). El 6 de mayo de 1828 es nombrado General en Jefe del Ejército Libertador.

Concluidas las tareas de organización, San Martín se despide de O'Higgins, cuyo cumpleaños era el 20 de agosto, y recibe de este dos pliegos: el nombramiento de Capitán General de Chile y una proclama al Ejército que se estaba embarcando.

El siguiente cuadro señala la composición de la Armada que saldría de Valparaíso:

Buques de guerra	Capitán de la nave
Navío "San Martín" (ex "Cumberland")	Wilkinson
Fragata "O'Higgins" (ex "María Isabel")	Cochrane
Fragata "Lautaro"	Guise
Corbeta "Independencia"	Forster
Bergantín "Araucano"	Carter
Bergantín "Galvarino" (ex "Hecate")	Spry
Goleta "Montezuma"	Young

La artillería de estos buques sumaba 231 cañones de distintos calibres. Además, se hallaban en el puerto 14 transportes: "Minerva", "Dolores", "Gaditena", "Consecuencia", "Emprendedora", "Santa Rosa" "Águila", "Potrillo", "Nancy", "Jarazana", "Perla", "Mackanna", "Peruana" y "Golondrina". Sumaban 4.840 toneladas. Asimismo, formaban parte de la Escuadra 11 cañoneros. En total: 32 naves, 23 jefes, 273 oficiales y 4.118 soldados.

Los barcos llevan víveres para seis meses, así como armamento y artículos de guerra suficientes para levantar un ejército de igual fuerza que el expedicionario.

La Escuadra Libertadora zarpa de Valparaíso el 21 de agosto de 1820, rumbo al Norte. Ciertamente, aquel puerto no había visto nunca antes ese espectáculo de 38 naves y sus blancas velas. Era el esfuerzo naval más grande visto en el Pacífico sudamericano. O'Higgins dijo entonces: "De estas cuatro tablas depende la muerte de América".[3]

No fue fácil mantener –ya en alta mar– el orden de la navegación. La *"marche en conserve"* de hecho no fue impecable; hubo adelantos y rezagos. Se extraviaron –en tiempos distintos– los transportes "Águila", "Santa Rosa" (justamente el 30 de agosto) y el "Araucano".

El 6 de setiembre se divisan los morros de Nazca y San Nicolás, coste que ya conocía Cochrane. Las naves han navegado entre Valparaíso y Pisco 1.200 millas náuticas (unos 2.200 km) en 17 días. El jueves 7 de setiembre están frente a Paracas. El lugar ya había sido aconsejado por los patriotas peruanos Riva-Agüero y el marino Carrasco cuando, en carta secreta de 1817, la escribían a San Martín diciéndole que había allí (en Paracas) "una excelente proporción para desembarcar".

"Para San Martín el día 8 de setiembre de 1820 fue el primer día de la libertad del Perú, lo que se reflejaría en la correspondencia oficial del Generalísimo. A partir de entonces se configura el período sanmartiniano de la historia del Perú, de poco más de dos años de duración, pero de gran trascendencia en el devenir de nuestro país".

El día 12 todo ha sido desembarcado. Lo hacen también San Martín y su Estado Mayor. Las tropas se despliegan hacia el pueblo de Pisco, pero también hacia Chincha, Ica y alrededores. Los lugareños comienzan a entregar, sin violencia alguna, elementos y recursos al Ejército Libertador. Hay un emocionante testimonio de la acogida favorable ofrecida por los peruanos a los recién llegados. Procede del oficial argentino Jerónimo Espejo:

> "Los hombres, las mujeres y hasta los negros esclavos de las haciendas, al presentarse como patriotas, muestran, a manera de pasaporte o comprobante de adhesión a la causa de la Patria, algunas de las innumerables proclamas que San Martín ha hecho desparramar en el Perú; proclamas que aquellas pobres gentes han conservado, ocultas y con la mayor cautela, como un talismán sagrado, envueltas en retazos de género o entre papeles, a raíz de sus carnes".

Para San Martín el día 8 de setiembre de 1820 fue el primer día de la libertad del Perú, lo que se reflejaría en la correspondencia oficial del Generalísimo. A partir de entonces se configura el período sanmartiniano de la historia del Perú, de poco más de dos años de duración, pero de gran trascendencia en el devenir de nuestro país.



La captura de la "Esmeralda"

Episodio dramático y novelesco de la historia naval de todos los tiempos fue la captura de la fragata de guerra "Esmeralda" de la Marina española, por personal de la flota libertadora, audazmente dirigido por Lord Cochrane.[4] Consistía el plan –según el propio protagonista– "en contar la fragata 'Esmeralda' que se hallaba al pie de las fortificaciones y de apoderar también de otro buque, a bordo del cual, según se me había informado, había sido embarcado un millón de pesos para ponerlos en salva en caso de necesidad. La consecuencia que de esto me esperaba era que los españoles rindiesen la capital o la abandonasen".

"Cochrane eligió para la tarea de inminente noche a 160 marineros y ochenta marinos, que se embarcaron en 14 botes. Unos y otros fueron escogidos de entre las tripulaciones de la "O'Higgins", la "Independencia" y el "Lautaro", que se mantenían fuera de la bahía del Callao".

Habiendo sido cuidadosamente preparada la atrevida empresa, en la tarde del 5 de noviembre de 1820 Cochrane hizo conocer a su gente una expresiva proclama, en que después de exhortar al coraje y a la resolución, mencionaba las ganancias que obtendrían. Esto último confirma el pragmatismo del marino británico. "El valor de todos los bajeles que se cogerán en el Callao os pertenecerá: se os dará la misma recompensa que los españoles ofrecieron en Lima a aquellos que capturan cualquiera de los buques de la Escuadra chilena".

Cochrane eligió para la tarea de inminente noche a 160 marineros y ochenta marinos, que se embarcaron en 14 botes. Unos y otros fueron escogidos de entre las tripulaciones de la "O'Higgins", la "Independencia" y el "Lautaro", que se mantenían fuera de la bahía del Callao.

A las 10 de la noche todo estaba listo. La primera división de botes iba mandada por Crosbie y la segunda por Guise; todos iban armados de machete y pistola, vestidos de blanco y una franja azul en el brazo izquierdo. A la media noche los asaltantes llegaron al costado de la fragata y la rodearon completamente, abordándole al mismo tiempo por diferentes puntos. Los españoles, que se hallaban durmiendo en sus cuadras, fueron tomados de sorpresa. Intentaron

"Al recibir en Ancón el General San Martín la noticia de la captura de la "Esmeralda" es grande su alegría y entusiasmo. Admira sin reservas la acción de Cochrane y sus hombres en la bahía del Callao; y le escribe a Torre Tagle:

"La balanza marítima está a mi favor y no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes".

defenderse, pero no lograron su empeño. Cochrane en su relato comprobó que en el abordaje murieron 11 de los atacantes, en tanto que fueron 160 las pérdidas de los realistas. El propio Cochrane recibió una grave herida en la refriega ("de la cual herida sufrí después por muchos sueños"). "Valor como el que mostraron nuestros valientes nunca lo había visto [...]. No hay tripulación de navío de línea inglés que pueda cumplir órdenes con mayor exactitud", dice Cochrane con admiración.

Al recibir en Ancón el General San Martín la noticia de la captura de la "Esmeralda" es grande su alegría y entusiasmo. Admira sin reservas la acción de Cochrane y sus hombres en la bahía del Callao; y le escribe a Torre Tagle: "La balanza marítima está a mi favor y no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes".

En cambio, el virrey Pezuela no puede ocultar su pesimismo ante el giro de los acontecimientos. Lamenta el consiguiente "acobardamiento y desaliento de mis tropas".

El hundimiento del navío "San ´Martín"

Un fatal contraste con la adquisición de la "Esmeralda" para la causa patriota fue lo sucedido el 16 de julio de 1821 con el navío "San Martín". Ante la escasez de trigo en Lima (que coincidió con la ocupación de la Capital por las fuerzas del Protector), Cochrane envía el "San Martín" a la bahía de Chorrillos para desembarcar el trigo cargado en Mollendo.

La falta de amarras, el viento y la marejada impulsaron el navío a las rocas con tal violencia, que terminó hundiéndose totalmente con toda su carga.

El apartamiento de Cochrane

No fue fácil ni fluida la relación entre San Martín y Lord Cochrane. Las marcadas diferencias de temperamento y carácter de uno y otro acentuaron las tensiones, que se agudizaron cuando entre marzo y agosto de 1821 se suceden los descontentos por causa de los pagos adeudados a los marinos de la Expedición Libertadora (oficiales y marinería). Cochrane inculpa al Protector por la demora en la paga a los marinos. Monteagudo (defendiendo a San Martín) replica a Cochrane acusándolo de haberse apropiado del dinero embarcado en Ancón (un total de 24.878 pesos). No hubo finalmente acuerdo.

El 10 de mayo de 1822 sale Cochrane del Callao y arriba al puerto de Valparaíso el 13 de junio.

Nacimiento de la Marina de Guerra del Perú

Puede darse como la fecha de creación de la Marina de Guerra peruana el 6 de octubre de 1821, en que San Martín y su ministro Monteagudo firman el decreto respectivo. A partir de entonces quedan como oficiales de la Armada Eduardo Carrasco, José Pascual de Vivero, Martín Jorge Guise, José Boterín, Juan Elcorobarrutia, Juan Iladoy, Esteban Salmón, Manuel de la Hiza, Manuel Sauri, Prunier García del Postigo, entre otros; y los que vinieron en la Expedición Libertadora: Hipólito Bouchard, Spry, Carter, Forster, Freeman, Jorge Young.[5]

Primeras Unidades de la Marina de Guerra (1821-1824)

Entre presas y adquisiciones se enumeran las siguientes embarcaciones:

- Pailebote "Castelli" (ex "Sacramento")
- Goleta "Macedonia"
- Goleta "Belgrano" (ex "Guerrero")
- Goleta "Montezuma"
- Goleta "Belcarce" (ex "Thais")
- Fragata "Guayas" (ex "Venganza")
- Fragata "Protector" (ex "Prueba")
- Bergantín "Congreso" (ex "Ulises")

Sobre la goleta "Sacramento", en cuya captura en Paita intervinieron –el 17 de marzo de 1821– los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, cabe recordar que dicho pailebote fue el primero en enarbolar la bandera de la Patria. Poco después apresó a la goleta "Macedonia".

Sucesos finales del período sanmartiniano

Manuel Blanco Encalada fue nombrado por San Martín jefe de la División Naval en organización, con el grado de Contralmirante. Reemplazado por el Mariscal Luis de la Cruz, del Ejército chileno, quedó creada una fuerte tensión con el Almirante Guise, defensor de la causa peruana.

Se crea la Junta Superior de Marina; se legisla el tema de las presas marítimas, y el ministro Monteagudo prepara la primera "Memoria de Marina", en la cual se lee: "La fuerza de la Marina es hoy tan imponente que casi nos hace olvidar el corto tiempo en que se ha formado. No solo basta para la defensa sino para la ofensiva".[6]

La época de Bolívar

A la salida de San Martín del Perú (20 de setiembre de 1822), la Junta Gubernativa (el Triunvirato de La Mar, Salazar y Alvarado) no fue feliz en sus decisiones, lo que llevó a una situación de desorden e indisciplina en el Ejército y la Marina, fracasando las expediciones a puertos intermedios. La pugna entre Torre Tagle y Riva Agüero agravó la situación. En ese momento se consideró que debía llamarse a Simón Bolívar, y así se hizo, porque se estimaba –con razón– que solo él podía culminar la campaña contra las fuerzas realistas, que dominaban la sierra sur del Perú. El Libertador llega a Lima en setiembre de 1823 y de inmediato se dispone a organizar la fase final de la emancipación. Guise, como autoridad naval superior, se dirige a Bolívar y le solicita "siquiera tres pagos para mi gente, a cuenta de nueve o diez que han devengado, solo en esta campaña. Yo sé muy bien que el Ejército tiene poco o nada de qué quejarse en cuento a subsistencia, y no encuentro razón para que a la Escuadra –que hace servicios no menos penosos que interesantes– se la trate con tanta desproporción".

El asedio del Real Felipe

Para los planes de Bolívar significó un grave contratiempo la traición del sargento Moyano, que al mando de tropas platenses capturó la fortaleza del Real Felipe del Callao (6 de abril de 1824). Los oficiales españoles Casariago, Monet y Rodil, con sus tropas, acusaron al legendario baluarte. Los buques de guerra peruanos no estaban entonces todos en la bahía; de modo que fueron tomados por los realistas la fragata "Guayas" y el bergantín "Balcarca", así como otras embarcaciones menores.

"Para los planes de Bolívar significó un grave contratiempo la traición del sargento Moyano, que al mando de tropas platenses capturó la fortaleza del Real Felipe del Callao (6 de abril de 1824)".

Pocos meses antes ocurrió el sacrificio de José Olaya Balandra, el pescador de Chorrillos, que en su modesto bote trasmitía las noticias de los patriotas del Callao y los de Lima, capital ocupada entonces por los realistas. Espiado por estos, fue detenido llevando una carta de Sucre a Narciso de la Colina. Aún torturado cruelmente en el palacio virreinal, no reveló los secretos que solo él conocía. Fue fusilado el 29 de junio de 1824 a las 11 p.m. en la Plaza Mayor. El recuerdo de Olaya persiste a través de los años. Cada 29 de junio se conmemora su heroísmo conjuntamente con la celebración litúrgica de San Pedro y San Pablo.

El Libertador, en el año crucial de 1823, dedicado plenamente a organizar y ejecutar su plan de la Campaña, no se muestra optimista frente a la función de la Marina. Llega a decir: "No puedo contar con ella para nada" (Carta al General Santander: Huamachuco, 6 de mayo de 1824). Tal vez influyó en él la relación y amistad del Almirante Martín Jorge Guise con el presidente Riva Agüero, que desconfiaba de Bolívar.

En el Real Felipe se hace cargo de la Fortaleza el Brigadier Rodil, nombrado Gobernador de la Plaza del Callao y Comandante General de la División de Lima. Hombre duro e intransigente, se vuelve todavía más implacable cuando se da cuenta de las agobiantes circunstancias que dominaban en los castillos: 3.200 hombres: 700/500 artilleros, 2 mil infantes, 200 de caballería, 300 zapadores... Y víveres solo para un año. A eso hay que añadir los civiles que se refugian detrás

"Finalmente diremos que los realistas que capitularon en Ayacucho regresaron a España a bordo de diversas naves, que los recogieron en el puerto de Quilca. La larga nómina de jefes, oficiales y tropa salió publicada en la "Gaceta del Gobierno" (independiente) de 1825".

de sus muros. El pesimismo de Rodil aumenta cuando recibe las noticias de la "infausta jornada de Junín" (6 de agosto) y la "desgracia" de la derrota de Ayacucho (9 de diciembre).

A esos reveses se añade el retiro, por parte de España, de la Escuadra del Pacífico. Sin embargo, Rodil está decidido, en su intransigencia y soberbia, a mantener tercamente su resistencia en el Real Felipe, cueste lo que cueste.

En su "Memoria del sitio del Callao", Rodil enumera los buques patriotas que colaboran con el ejército del General Bartolomé Salom en el bloqueo y asedio de la fortaleza. Son: bergantines "Montezuma", "Macedonia", "Congreso" y "Chimborazo"; corbetas "Limeña" y "Pichincha"; fragatas "María Isabel" y "Prueba", más tres lanchas cañoneras. Todas esas naves suman 171 cañones. En el lado realista Rodil cuenta con los bergantines "Moyano", "Constante", "Pezuela", "Ica" (o "Moquegua"). En total, 53 cañones.

El bloqueo es largo, desde el 10 de enero de 1825 hasta el 13 de enero de 1826. Se suceden como jefes del mismo los experimentados marinos Guise, Blanco Encalada e Illingroot. En determinados momentos ocurren descuidos en la estrictez de la operación, lo que motiva que Rodil reciba bastimentos y víveres por naves al servicio de los realistas. Incluso se llega en ocasiones no solo al cruce de disparos, sino a verdaderos combates. El Teniente realista Alonso San Julián (en junio de 1825) desata las iras de Rodil, al pasarse a las filas patriotas. En su memoria increpa "la traición" del oficial.

La prolongación de la resistencia de Rodil se ve agravada por la aparición de enfermedades de los sitiados (escorbuto, disentería, hidropesía), que los conducen finalmente a la muerte. Llega por último el momento fatal para Rodil: de la capitulación.

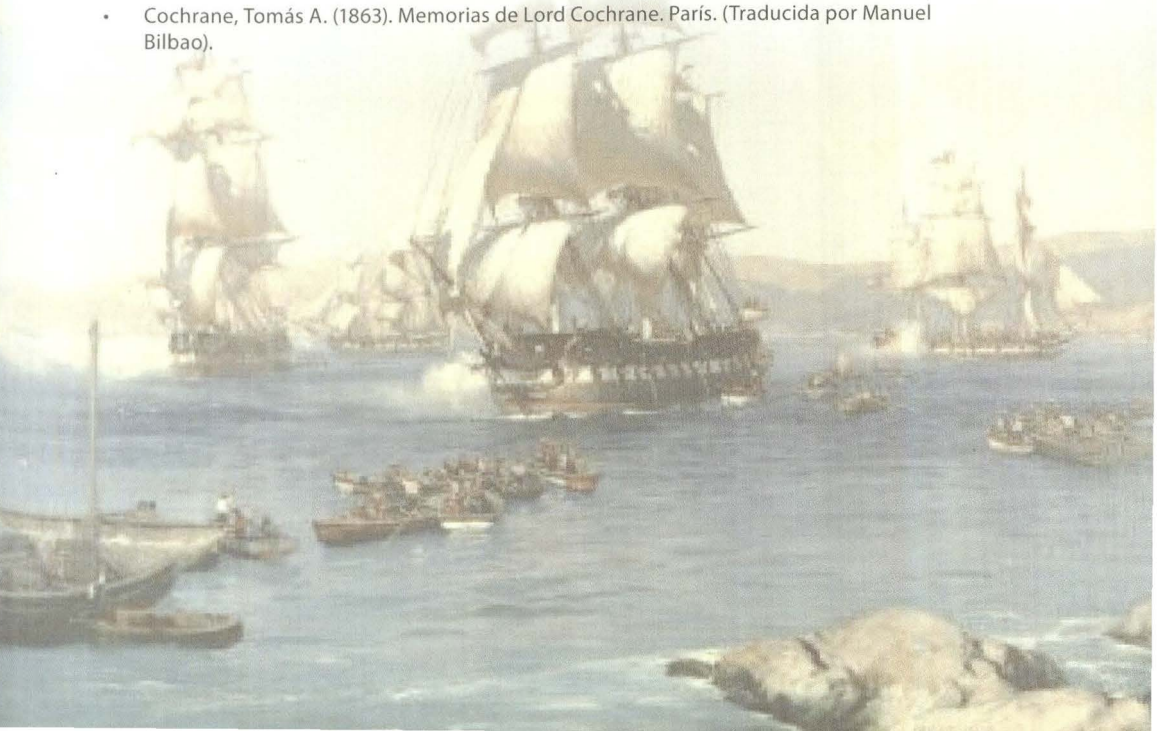
Finalmente diremos que los realistas que capitularon en Ayacucho regresaron a España a bordo de diversas naves, que los recogieron en el puerto de Quilca. La larga nómina de jefes, oficiales y tropa salió publicada en la "Gaceta del Gobierno" (independiente) de 1825.

Referencias

1. Bartolomé Mitre. *Historia de San Martín* (Buenos Aires, 1888) T. II, cap. 20, p. 2. 44
2. Se refiere a la exigencia de Rondeau, Director Supremo de las provincias del Río de la Plata, quien conminaba a San Martín a dirigirse de Mendoza a Buenos Aires.
3. Tomás D. Bernard. "Las concepciones navales de San Martín" (Bs. As.) cit. por J.A. de la Fuente Candamo, *Historia Marítima del Perú*, Tomo V, vol. 1, p. 287.
4. El vívido relato de esta atrevida acción naval se halla en las *Memorias de Lord Cochrane* (Paris, 1863), con prólogo de Manuel Bilbao, pp. 99-113.
5. En cambio, quedaron en la Marina de Chile los amigos de Cochrane: Crosbie, Wilkinson, Cobbat y Simpson.
6. Cit. por Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, 2ª. Ed. (Lima, 1924) p. 13.

Bibliografía

- De la Puente Candamo, José A. (1977). Historia Marítima del Perú. La Independencia – 1790 a 1826. Tomo V, vol. 1. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima.
- Vegas G., Manuel I. (1973). Historia Marítima de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924. 2ª. Edición. Ministerio de Marina, Lima.
- Cochrane, Tomás A. (1863). Memorias de Lord Cochrane. París. (Traducida por Manuel Bilbao).





Entrevista al Vicealmirante Luis Giampietri Rojas

Revista Oficial APEC Perú 2008

"A propósito de los 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico y el actual camino para ser el nuevo protagonista del eje comercial en el mundo, los beneficios de ser la Economía anfitriona del Foro APEC ya se sienten en el Perú".[1]

En el año 2008, el Perú fue anfitrión de la XVI Reunión de los Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). Foro de suma importancia para las mayores economías globales que bordean el majestuoso Océano Pacífico.

El Perú, país marítimo por geografía, historia y cultura, que en los últimos años ha emprendido un vigoroso crecimiento comercial, fue espectador y actor principal de esta magna reunión.

Al respecto, el Comité Editorial de la Revista de Marina, en el contexto celebrativo de los 500 años del descubrimiento del Océano Pacífico, cree por conveniente transcribir parte de la entrevista que se le realizó al entonces Primer Vicepresidente de la República y Presidente de la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel Organizadora del Foro APEC Perú 2008; que nos demuestra la importancia global que este Océano ha adquirido a lo largo de sus 500 años de descubrimiento occidental.

1.- ¿Cómo asumió el encargo para presidir la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel, organizadora del Foro APEC Perú 2008?

Con mucho entusiasmo. Lo asumí como un reto, pues la oportunidad para el país era única. En el año 2007, mediante Resolución Suprema Nº 013-2007-PCM de enero de 2007, se constituyó la Comisión Extraordinaria de Alto Nivel – CEAN APEC 2008, para organizar e implementar la logística de todas las reuniones que se realizaron durante el 2008, año de la Presidencia del Perú en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico.

Casi al final del camino puedo decir que estoy muy orgulloso de haber encontrado a un grupo humano tan comprometido, gracias al cual, las 129 reuniones del Foro resultaron todo un éxito. Así que agradezco profundamente a todo el Taskforce de la CEAN.

2.- ¿Cuántas personas y qué sectores estuvieron involucrados en llevar adelante el APEC Perú 2008?

La CEAN está conformada por 130 personas, que laboran en diferentes áreas: atención a las delegaciones y enlaces, alojamiento, acreditaciones, protocolo, operaciones, transporte de los delegados, salud, seguridad y prensa, entre otras. Además, dado que el foro APEC se desarrolló en once ciudades a nivel nacional, se promovió el empleo local, llegando a contar con el apoyo de 700 profesionales y técnicos en las ciudades de APEC.

Para la Cumbre de Líderes se sumaron al personal que laboró, aproximadamente, 500 personas, con lo que se puede afirmar que más de 1.300 peruanos de diversas especialidades, y de sectores tales como Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Turismo, así como Economía, entre otros, estuvieron involucrados no solo en la organización de las reuniones, sino también en la preparación de los contenidos temáticos que trataron los Altos Funcionarios, empresarios y Líderes a lo largo del año, ya que el APEC tiene un enfoque multidisciplinario en pro del desarrollo de la región Asia-Pacífico.

3.- ¿Cuál ha sido la participación de los gobiernos regionales en la organización de las reuniones al interior del país?

Los presidentes regionales han tenido una participación que es digna de resaltar, porque gracias a su interés, entusiasmo y compromiso, es que

ha sido posible la espléndida organización del Foro APEC en todas las ciudades. Hasta la población del Cusco, que en un inicio no se mostró tan receptiva, luego cambió de actitud gracias a que se entendió que la organización de este certamen internacional, único en su género, era un trabajo no solo del Gobierno, sino de cada uno de los peruanos, quienes ahora –estoy seguro– ya mostramos una actitud más unida y comprometida con el desarrollo de nuestro país.

4.- ¿Cómo ha sido la respuesta del empresariado nacional en el apoyo a la organización del evento?

El apoyo de la empresa peruana ha sido importante, debido a que la CEAN APEC impulsó desde el inicio una política de auspicios para captar sponsors o patrocinadores. Esta política –que también fue adoptada para el Foro APEC 2007, realizado en Australia– dio buenos resultados, permitiendo el apoyo en la organización de importantes empresas privadas.

De otro lado, el asesoramiento que ha dado el Consejo Consultivo Empresarial de APEC, ABAC, a través de su presidente, ha significado un gran apoyo en la organización del Foro. Este consejo permanente de asesoría permite al sector privado proporcionar recomendaciones, tanto a los Líderes como a los diferentes ministros y comités de trabajo del APEC, sobre temas de interés y preocupación de los empresarios.



5.- ¿Cómo ha percibido la opinión de los diferentes Delegados acerca del Perú, como Economía anfitriona?

Los Delegados se van satisfechos con la imagen que les ofrece el Perú: la de un país cálido, con gente amable que vela porque su estadía sea grata, y eso se ha reflejado en todos los servicios que se les prestó, desde la atención de nuestro personal de la CEAN APEC, hasta los servicios de los hoteles y restaurantes, que fueron de primera calidad. Pero, sobre todo, en la precepción comercial hacia nuestro país: una oportunidad de negocio para la región del Asia-Pacífico.

Economías como Vietnam y Singapur, entre otras, han elogiado la organización del Foro y nos han mostrado su agradecimiento, porque ahora dicen conocer más del Perú, gracias a los eventos culturales y sociales organizados para ellos.

6.- En diferentes ocasiones ha hablado sobre la importancia del Perú como Hub o centro entre el Asia y América Latina, debido a su estratégica ubicación geográfica. ¿El Estado peruano está avanzando en este sentido?

Sí. Considero que al impulsar la modernización de los puertos del país a través de las concesiones, mejorar el sistema aeroportuario, simplificar los trámites aduaneros mediante los procedimientos en línea, al agilizar los procesos de exportación e importación con la zona del Asia-Pacífico, el Estado peruano, en un mediano y largo plazo, estará en condiciones de ser un país más competitivo para aprovechar al máximo esa ventaja geográfica y poder ser Hub de América Latina y, siendo un poco más ambiciosos, de la región Asia-Pacífico.

7.- Las Economías Miembro valoran de modo especial la seguridad en las reuniones del Foro. ¿Hasta qué punto cumplimos con estas exigencias en APEC Perú 2008?

Al cien por ciento, debido a que los representantes de las Economías que vienen para la Cumbre de Líderes son extremadamente exigentes y rigurosos en los estándares de los sistemas de seguridad. En el año hemos tenido dos visitas de las delegaciones de las 21 Economías para tratar este tema. Visitaron e inspeccionaron las sedes donde se realizarían

las reuniones durante la Semana Cumbre, simularon la llegada de los Líderes en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" y en el Grupo Aéreo Nº 8, y sostuvieron reuniones bilaterales con el Taskforce de la CEAN APEC, tratando al detalle los aspectos de la seguridad, entre otros relacionados con la organización del Foro.

8.- ¿Qué beneficios a largo plazo traerá el hecho de haber organizado el Foro APEC en el Perú?

Puedo hablar de beneficios a corto, mediano y largo plazo. A corto plazo creo que cada ciudad que ha sido sede del Foro APEC se ha visto beneficiada con los arreglos de las calles y principales avenidas, así como de las divisas dejadas en cada ciudad por alojamiento, alimentación y transporte de los Delegados. A mediano plazo los beneficios se sentirán gracias a los acuerdos comerciales que se han firmado y que definitivamente se seguirán firmando con las Economías que integran la región, los cuales facilitan las transacciones comerciales, las inversiones, y comprometen a los Líderes del Foro a impulsar la cooperación económica y tecnológica en aras del desarrollo de todas las Economías del APEC. A largo plazo, nuestro país, al ser reconocido como anfitrión de las economías del Asia-Pacífico, la región económica más importante del mundo, verá fortalecidas sus relaciones diplomáticas y económicas.

9.- Las reuniones regionales de la Cumbre generaron expectativa entre las poblaciones. ¿Se podría decir que los peruanos se movilizaron a nivel comercial y empresarial?

Definitivamente, la descentralización del Foro APEC promovió junto a estas reuniones una gran movilización comercial y empresarial en cada ciudad donde se llevó a cabo. En Arequipa, por ejemplo, donde se desarrollaron las reuniones de Mujeres Líderes de APEC, las empresarias y microempresarias peruanas, así como de otros países como Chile, lograron cerrar negocios hasta por un millón y medio de dólares.

El Foro APEC sirvió para que los Delegados y empresarios conozcan los productos exportables peruanos y tomen contacto directo con los productores locales en cada ciudad. Esto fue posible gracias a la iniciativa de los gobiernos regionales, que promovieron ferias y exposiciones que se montaban en paralelo a las reuniones en las sedes respectivas, de tal

manera que los Delegados tenían la oportunidad de apreciar directamente los productos potenciales que tiene nuestro país, así como las muestras culturales y los principales atractivos turísticos.

Del mismo modo, el movimiento hotelero y gastronómico fue intenso en todas las ciudades sede. En Chiclayo, por ejemplo, luego de las reuniones de PYME, en el mes de agosto, se registraron divisas por más de tres millones de dólares por concepto de alojamiento, alimentación y transporte de los Delegados, según un reporte de la Cámara de Comercio de Lambayeque. Similar crecimiento de la industria hotelera se registró en otras ciudades, con lo cual se demuestra que el Foro APEC dinamizó la economía de nuestro país.

Referencia

1. Giampietri Rojas, L. (Noviembre de 2008). APEC Perú 2008. Lima, Perú: Banco de la Nación, Cofide, Distriluz, Egasa, Electroperú, Enapu, Fonafe, Fondo MIVIVIENDA, Sedapal.



Importancia de las operaciones de ayuda humanitaria
a través de medios navales



Capitán de Navío
OSCAR TORRICO INFANTAS



En las últimas décadas, las dimensiones, frecuencias y complejidad de los desastres naturales se han incrementado. Varios países han sido afectados por huracanes, tormentas tropicales, inundaciones, terremotos y tsunamis, acontecimientos que han traído consigo muerte y destrucción a nuestras costas y áreas ribereñas, afectando en algunos de los casos a poblaciones indefensas y desprotegidas.

Recientes experiencias han demostrado la necesidad de fortalecer las capacidades y el alistamiento de medios locales, regionales e internacionales, con la finalidad de responder de forma eficaz y coordinada ante los efectos de los desastres naturales, proveyendo la ayuda humanitaria necesaria para apoyar a las poblaciones afectadas.

En el caso de América del Sur, los sismos que han ocasionado mayores desastres en los últimos años, han ocurrido en las costas del Pacífico Sur, debido al hundimiento de la placa de Nasca dentro de la placa sudamericana. Los últimos eventos sísmicos de gran magnitud con posterior tsunami, que ocasionaron pérdidas de vidas y daños materiales, se dieron en las ciudades de Arequipa-Perú (2001), Pisco-Perú (2007) y Talcahuano-Chile (2010).

Asimismo, el continente americano también se ha visto afectado por la ocurrencia de huracanes, tormentas tropicales e inundaciones, especialmente en la región del Caribe, Centro y Norte América, amenazando a poblaciones que no se encontraban preparadas para enfrentar estos problemas. El caso de "Catrina" y sus efectos en la población de New Orleans, así como "Sandy" y los daños a las poblaciones de la costa este de los Estados Unidos, nos demuestra que la ayuda debe llegar rápidamente; de lo contrario, no será útil. Todos los años somos testigos de cómo estos fenómenos climatológicos afectan a los países insulares, algunos de ellos con limitados niveles de desarrollo en infraestructura, medios y recursos, en donde la ayuda, cooperación y coordinación se hacen imprescindibles, como lo ocurrido en Haití en el año 2010.

El Perú se encuentra en un riesgo constante de ocurrencia de desastres naturales, al encontrarse en el llamado Cinturón de Fuego del Pacífico, principalmente de movimientos sísmicos que producen, entre otras calamidades, la interrupción de las vías de comunicación terrestre y la destrucción de los servicios públicos esenciales como agua potable, energía eléctrica y comunicaciones, colapsando incluso la capacidad de los servicios médicos y facilidades aeroportuarias.

Debido a la magnitud de estos efectos, la necesidad de mantener un convoy logístico de ayuda por vía marítima se hace imprescindible, y el contar con medios navales de transporte, tanto de carga como de personas, con asistencia médica, hospitales a bordo, autogeneración de agua y energía eléctrica, se convierte en una capacidad indispensable para el país.

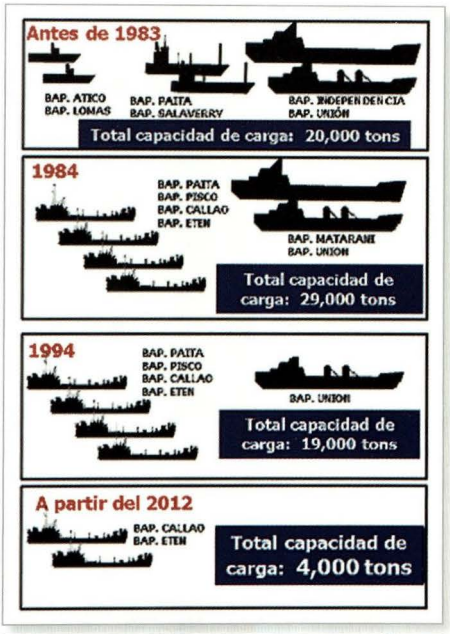
Lamentablemente, el Perú ha ido perdiendo paulatinamente la capacidad de soporte logístico y transporte. En las últimas décadas, como se puede apreciar en el cuadro, se ha reducido nuestra capacidad de transporte en cinco veces a la capacidad que teníamos a inicio de los años ochenta. Algunas de las unidades con que contaba la Marina en esa época, del tipo LSM (*Landing Ship Medium*) y LST (*Landing Ship Tank)* participaron en las operaciones de apoyo a la población que sufrió los efectos del Fenómeno del Niño en la zona norte del país, y fueron reemplazadas por unidades de segundo uso del tipo LST de la Clase Terrebonne Parish.

Es así que en la actualidad la Marina cuenta con menos unidades de desembarco y una menor capacidad de transporte, tanto de personal como de carga. Estos buques han participado activamente en las operaciones de ayuda humanitaria y en apoyo a los damnificados del terremoto de Pisco en el año 2007; y debido al tiempo de operación y empleo, puesto que están próximas a cumplir sesenta (60) años de servicio, se encuentran en el término de su vida útil operacional,

perdiendo el país esta capacidad estratégica de ayuda humanitaria y apoyo ante desastres naturales.

Si consideramos las características de estas unidades navales, relacionadas con su capacidad de movilidad, capacidad de reacción, de transportar grandes volúmenes de carga, autosostenibilidad, autonomía y permanencia en las zonas de desastre, así como la posibilidad de establecer refugios y Centros de Coordinación y Control, podemos inferir que estas capacidades representan un factor relevante y una fortaleza incomparable para participar en Ayuda Humanitaria en cualquier escenario.

Una demostración clara de esta capacidad ha sido puesta en escena durante las labores de ayuda humanitaria durante el terremoto de Pisco, en el año 2007, donde los medios navales transportaron 200 veces más ayuda en víveres, ropa, agua y medicinas que otros medios militares y civiles.





BAP Paita.

Importancia de la construcción de buques logísticos multipropósito

Esta situación ha llevado consigo a que, en el corto plazo, se haya tomado la decisión de concretar la reposición de las unidades de transporte y soporte logístico que han sido empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria en los últimos años. En tal sentido, el anuncio del Sr. Presidente de la Republica, el 8 de octubre, como conmemoración por el 191º aniversario de creación de la Marina de Guerra del Perú y el 133º aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, ha signado el reinicio de la construcción naval de alto bordo en





Casco del Camberra.

el país, y permitirá en ese tiempo poder contar con unidades de transporte de personal y materiales, para ser empleadas en apoyo a las operaciones de ayuda humanitaria tanto en el país como en el extranjero.

Las Marinas del mundo están orientando su esfuerzo a adquirir esta capacidad o a incrementarla; ejemplos como el caso de las Marinas europeas en la construcción de Buques Logísticos Multipropósitos realizados por la Marina Militar Italiana (MMI), la Armada Española, así como las Armadas del Asia Pacífico, Australia, Indonesia e India, por citar algunos casos, son la tendencia mundial en operaciones de ayuda humanitaria.

El concepto predominante en la mayoría de estos buques es la estructura modular, así como la versatilidad y flexibilidad de poder ser empleados en otras operaciones navales derivadas de las tareas básicas del Poder Naval.

Del mismo modo, y al igual que la evaluación hecha por la Marina de Guerra del Perú, la Armada de Chile optó para reemplazar al BACH "Valdivia", LST de la Clase Newport, cuya participación en apoyo a las operaciones como consecuencia del terremoto y posterior tsunami en el área de central de Chile del 2010 resultó en daños a su estructura, la adquisición de una unidad del tipo LPD (Landing Platform Dock) de segundo uso, el ex-Foudre (L-9011), buque de la Clase TCD (*Transports de Chalands de Débarquement*) de la Marina francesa.

En el caso de Australia, el reemplazo de sus antiguas unidades Clase Newport (HMAS "Manoora" y HMAS "Kanimbia"), y después de un intenso debate en el

sector Defensa de ese país, debido a la pérdida de esa capacidad, se ha materializado a través del contrato de construcción de dos unidades, por parte de los astilleros NAVANTIA de España, de la Clase Camberra, de 27.800 toneladas, del tipo LHD (*Landing Helicopter Dock)*, los mismos que entrarán en servicio en la Real Marina de Australia (RAN) a finales del 2013 y 2015 respectivamente. Asimismo, para reducir los efectos de la pérdida de la capacidad de soporte logístico y transporte, mientras entran en servicio las dos nuevas unidades, la RAN adquirió a inicios de 2011 una unidad de segundo uso, de la Clase Bay, a la Real Armada Inglesa, de 16.000 toneladas, comisionada como el HMAS "Choules".



Diseño del Camberra.



BAA Galicia.

El HMAS "Manoora" y el HMAS "Kanimbia" participaron activamente no solo en misiones de ayuda humanitaria, en el área de Oceanía, sino en la Misión de Asistencia Regional en las Islas Salomón, en el 2003, brindando soporte médico y asistencia a las unidades en tierra, y en apoyo a la Fuerza de Estabilización Internacional de las Naciones Unidas (International Stabilisation Force - ISF) en Timor del Este en el 2006.

Para la Armada de Indonesia la opción de poseer esta capacidad estratégica de transporte y ayuda humanitaria se concretó a mediados de la década pasada con la construcción de cuatro Unidades del tipo LPD Clase Makassar, diseñadas a partir del modelo de la Clase Tanjung Dalpele (KRI 972) (KRI - Kapal Perang Repu-



Contrucción del Makassar.

blik Indonesia, Buque de la República de Indonesia), de la misma Marina, convertido en buque hospital. Las dos primeras unidades fueron construidas por Daesun Shipbuilding & Engineering en Busan, Corea del Sur, y las dos siguientes por los astilleros PT PAL de Indonesia, con asistencia técnica de Dae Sun.

El primero de esta clase, el KRI Makassar, fue lanzado en diciembre de 2006 y comisionado en abril del 2007, mientras que el segundo, en agosto de 2007. Las otras dos unidades, a las cuales se les efectuaron mejoras en la estructura y con un diseño semi-stealth, se les acondicionó para servir de buque de Comando y Control, entrando en servicio en la Marina de Indonesia en el año 2009 y 2010 respectivamente.

Las principales características de estas unidades se detallan a continuación:

- Eslora: 122 m
- Manga: 22 m
- Calado: 4.9 m
- Desplaz. estándar: 7.300 TM
- Hélices: dos, más una Hélice de maniobra (*Bow Thruster*)
- Propulsión: CODAD (Combinación diesel y diesel)
- Hangar: para dos helicópteros medianos
- Tripulación: 126
- Cap. de Transporte: 500 (incluida la tripulación), dos LCVP, 35 vehículos tácticos medianos

La tarea principal asignada a estas unidades es la de transporte de material, vehículos y personal, asistiendo a poblaciones en caso de desastres y necesidad de apoyo humanitario.

La Armada Española optó como complemento de sus unidades de transporte y apoyo logístico de la Clase Newport, el LST "Hernán Cortés" (retirado en el 2009) y LST "Pizarro", la construcción a mediados de los años 90, mediante un acuerdo de cooperación con Holanda, de los buques LPD "Galicia" y LPD

"Castilla", de 13.000 toneladas de desplazamiento en los astilleros de Empresa Nacional Bazán (hoy NAVANTIA).

Estas unidades fueron concebidas para el transporte de vehículos tácticos y tropa, operando como unidades anfibias (BAA -Buque de Asalto Anfibio), empleándose en misiones que incluyen operaciones de mantenimiento de la paz, ayuda humanitaria y apoyo médico.



Diseño del Buque multipropósito.



Diseño artistico del buque.

Construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA)

La construcción de los primeros dos Buques Logísticos Multipropósitos se encuentra alineada con el Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra. Estas unidades, de aproximadamente 10.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, están previstas para ser construidas en los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A., en el Callao, convirtiéndose en los buques de mayor desplazamiento construidos en el Pacífico Sur. A la culminación de los trabajos de construcción, el Estado habrá recuperado la capacidad estratégica de proveer ayuda humanitaria en caso de desastres.

Asimismo, la capacidad que tendrán estas unidades permitirá, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Efectuar operaciones de apoyo al Sistema de Defensa Civil para casos de desastres naturales;
- Participar en acciones cívicas y atenciones médicas;
- Participar en operaciones de cabotaje y apoyo al desarrollo de los Gobiernos Regionales.

- Brindar apoyo logístico a diversas entidades de la administración pública, transportando contenedores, combustible y carga de diferente índole para las poblaciones del litoral nacional.
- Participar en operaciones de apoyo helitransportadas y evacuaciones aeromédicas en zonas declaradas en emergencia;
- Efectuar transporte de material y vehículos tácticos, así como lanchas del tipo LCVP (Landing Craft, Vehicle and Personnel) y patrulleras costeras.
- Realizar operaciones de Interdicción Marítimo (MIO) en apoyo a la Autoridad Marítima Nacional.

Beneficios del proyecto:

Dentro de los múltiples beneficios que se lograrán, se destacan los siguientes:

a. Retorno a la capacidad de construcción de buques de alto bordo.

b. Desarrollo de la industria naval, que es estratégica, la cual integra el Desarrollo y la Defensa, produciendo un efecto multiplicador del aparato productivo de bienes y servicios.

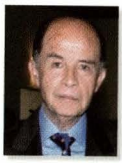
c. Se generarán puestos de trabajo durante la construcción para más de 1.000 personas, en forma de empleo directo y el doble en empleos indirectos.

d. Se efectuará transferencia y actualización tecnológica en el Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina SIMA S.A.

Bibliografía

- Plan Estratégico Institucional de Largo Plazo de la Marina de Guerra del Perú.
- Servicio Industrial de la Marina. SIMA Perú.
- Revista "Passadico", año XXII, Número 30, 2010 de la Marina de Brasil.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 115, Noviembre de 2010.
- Revista IHS "Jane's Navy International", Volumen 117, Setiembre de 2012.
- http://www.naval-technology.com/projects/makassar-class-landing-platform-docks/makassar-class-landing-platform-docks1.html
- http://www.navy.gov.au/news/first-lhd-hull-arrives-australia
- http://www.navy.gov.au/fleet/ships-boats-craft/lhd
- http://www.pal.co.id/v5/product/index.php?act=detail_product&p_id=52&page=P_1
- http://www.armada.mde.es

50 años de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO



Presidía la Comisión Cultural del Centro Naval del Perú el Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, a la sazón Comandante del BAP "Rodríguez", destructor escolta. En inolvidable sesión del CNP, presidida por entonces por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, expuso el Comandante Villena la idea de crear una Comisión conducente a escribir la historia del Mar Peruano, lo cual era proyecto compartido desde tiempo antes con el Capitán de Navío Julio José Elías Murguía, por entonces Director del Museo Naval. El notable historiador Elías llevaba en el cargo cinco años desde la fundación del Museo el 14 de noviembre de 1958.

La iniciativa fue acogida inicialmente con cierto escepticismo, dada la magnitud de la empresa, y ambos Comandantes expusieron un plan de trabajo bocetado en las siguientes áreas: Científica, Histórica, Biográfica, Monográfica y Diccionario; venían además comprometiendo oficiosamente a científicos e historiadores que, efectivamente, fueron después autores de lo que hoy se conoce como la Historia Marítima del Perú.



Corría el año 1963 y era ministro de Marina el Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, quien en el folleto de pre-publicación expresó:

"Me complace mucho como miembro de la Marina, el anuncio de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, de poner dentro de breve plazo en manos de investigadores, profesores, estudiantes y, sobre todo, del gran público nacional y extranjero, los primeros volúmenes de la colección que ha planeado. Puede lisonjearse la Comisión y quienes colaboran con ella, de haber hecho, con profundo y atinado sentido, un programa general como nunca antes ha existido, por la perspectiva que ha adoptado para su elaboración.

> *Sabemos de haberse realizado una búsqueda casi exhaustiva de documentos auténticos y en gran parte inéditos en bibliotecas, museos y archivos, tanto nacionales como extranjeros, especialmente hispanos, sin descuidar la investigación de las fuentes conservadas en nuestro Museo Naval, empeño que arrojó mucha luz sobre sucesos y causas del pasado, rescatando muchos acontecimientos para revivirlos".*

Constituye parte de esta historia, si se quiere anécdota, el hecho siguiente: con el fin de trabajar el proyecto bajo encubrimiento a bordo del BAP "Rodríguez", el Comandante Villena instituyó una oficina denominada "A-H-M" ("Avance–Hombre–Máquina"), siglas que tenían relación con el recorrido integral del BAP "Rodríguez", importantísimo trabajo realizado por el SIMA, con apoyo de la Armada de los Estados Unidos de América, y que ciertamente fue una reconstrucción de esta noble unidad, producto de lo cual le significó muchos años de vida adicionales. Paralelamente, tales iniciales respondían a "Avance–Historia–Marítima" y el arduo trabajo que significó desde entonces a bordo, como virtual sucursal de la oficina que funcionaba en el Centro Naval.

¿Qué era la Oficina del Centro Naval?

Gerenciada por el Comandante Villena y dos auxiliares que fielmente cumplían sus disposiciones y encargos, además del Oficial Secretario del buque, era dentro de las instalaciones del Club, un lugar aparte, que se distinguía por

un letrero circular iluminado – muy modesto, en colores marrón, verde y azul– donde destacaba un navegante mochica en su caballito de totora. Puede considerarse esta oficina el estopín de la gran carga que significó la Historia Marítima del Perú. Las coordinaciones iniciales, las consultas telefónicas e innumerable documentación perfectamente clasificada y archivada, hacían que el trabajo a bordo fuera de horario se extendiera hasta lo inverosímil. Víctor Tipiana y Jesús Alva pueden dar fe de este aserto. El primero de ellos continuó sirviendo en este proyecto de antigua navegación, virtual nave que ha contado con dotaciones de valía esplendorosa en la ciencia, la historia, el calor humano.


EL MAR
Gran Personaje
La vieja y profunda historia del Mar Peruano, revivida para usted por un equipo de connotados historiadores y científicos.
Auspiciada por la Marina de Guerra del Perú, patrocinada por el Centro Naval del Perú y el Museo Naval. No tiene fines de lucro.
Una obra escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones

En el contexto de la labor inicial, la financiación fue vital engranaje en tanto se comprometía a historiadores y científicos en el proyecto. Así, con tan solo un afiche y un talonario de suscripciones, el Comandante Villena me encargó realizar exposiciones itinerantes, buque por buque; los de superficie fondeados en la rada exterior, los submarinos, en su hábitat en la Base Naval, dependencias donde estuvieran, y eventualmente, también, asaltos al paso, vía inscripción callejera. No hay cómo negar que la respuesta de los Oficiales fue halagadora y aceptaron en gran mayoría y con meritorio espíritu naval que un descuento mensual, durante dilatado periodo, afectara sus (nuestros) siempre magros sueldos.

Las sesiones de trabajo de la Comisión se daban en diversas locaciones, entre ellas la Dirección General de Economía en el Ministerio de Marina, en la avenida Salaverry; otras veces en los más diversos lugares, aunque frecuentemente en el Centro Naval.

Creada la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, por iniciativa, como se ha comentado, del Centro Naval del Perú y el Museo Naval del Perú, iniciada la financiación y en prospección los descuentos que hacían posible el proyecto, se realizaron sucesivas sesiones de trabajo, que signaron el derrotero.

Resulta difícil describir la algarabía que suscitó la aparición del primer libro de la colección, Tomo I – Volumen I, intitulado "El Mar, Gran Personaje". Sus autores son el Dr. Georg Petersen Gaulke, el Ing. Ramón Mugica Martínez y el

Dr. Jorge Sánchez Romero. Antes de ello, por Decreto Supremo Nº 016-72 del 25 de octubre de 1972, la Historia Marítima del Perú fue declarada de interés científico y cultural.

Presidía el Centro Naval del Perú el Contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien quedó nominado como Presidente de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú. Su introducción en el primer libro dice lo siguiente:

> *"Cuando en el mes de octubre de 1963, el Centro Naval del Perú y el Museo Naval concibieron la idea de escribir la Historia Marítima del Perú, quienes recibimos la misión de constituir la comisión encargada de su preparación y ejecución, comprendimos que teníamos por delante una tarea no solo de enorme magnitud sino también de excepcional trascendencia".*

El entonces ministro de Marina, Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero, da continuidad a la introducción y escribe:

> *"Desde el año 1963, cuando el Centro Naval del Perú y el Museo Naval formularon la iniciativa de preparar y editar la Historia Marítima del Perú, el Ministerio de Marina alentó y apoyó el empeño (...) con que ha trabajado la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y que ha sido volcado en una experiencia sin precedentes en la bibliografía científica e histórica del Mar Peruano".*

A continuación, es conocido por todos los marinos el prólogo que escribió el Dr. José Luis Bustamante y Rivero (65 páginas), ex presidente de la República, personaje que mostró siempre gran interés por el proyecto. Sus primeras palabras dicen así:

> *"Una vez más la Armada Nacional, bajo la iniciativa de dos conspicuos organismos suyos: el Centro Naval del Perú y el Museo Naval, encuentra la ocasión de ofrecer al pueblo peruano un testimonio de su tradicional interés por exaltar los valores históricos del país. Y auspiciar actividades documentales que signifiquen una afirmación de nuestra nacionalidad. Con el apoyo del Ministerio de Marina y la colaboración de una Comisión integrada por reputados historiógrafos e investigadores especializados, los organismos navales ya aludidos han culminado el propósito – concebido en 1963– de dar publicidad a una obra de largo aliento, la Historia Marítima del Perú, cuya presentación se me ha hecho el honor de encomendarme".*

Consta de seis secciones y la sexta concluye así:

> *"La Marina de Guerra ha cumplido una tarea de promoción afortunada y meritoria. Ha demostrado, ante todo, una loable inquietud intelectual que la*

mueve a eslabonar la especialidad técnico–naval propia de su Instituto con otras altas labores del espíritu conexas con el Mar, en el noble terreno de la ciencia y la historia. Ha probado, asimismo, la amplitud de sus concepciones sociales al hermanar en una misma mesa de trabajo a colaboradores civiles y navales, confundidos en el común propósito de ofrecer a la Nación un libro donde se investiga las esencias de la peruanidad".



Diez años después, transcurrido el periodo de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, el Decreto Supremo 015-73 del 17 de octubre de 1973, crea, bajo los auspicios del Ministerio de Marina, el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, como entidad de derecho privado. Con Resolución Ministerial 0754-74 MASG del 10 de mayo de 1974, se aprobó el estatuto del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

La primera parte de la Historia Marítima del Perú consta de un total de doce volúmenes. Años después se empezó a trabajar la segunda parte. En tales circunstancias era ministro de Marina el Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, quien apoyó sustantivamente esta segunda etapa.

Escribió el ministro un hermoso Proemio, al presentarse el primer libro de tal etapa, documento que se inicia con las siguientes palabras:

"La figura de un navegante mochica surcando el mar en un caballito de totora, destacaba en un pequeño letrero luminoso de forma circular, que existía hace 20 años en una oficina del Centro Naval del Callao, local donde funcionara la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, entidad precursora del actual Instituto.

Desde entonces es mucho lo que ha navegado e iluminado el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

Recordamos que fue justamente en los salones del club donde un grupo de Oficiales de Marina, en conjunción con directivos del Museo Naval del Perú, propiciaron la idea que germinaría después en lo que es hoy la hermosa rea-

lidad de la Historia Marítima del Perú [...]. Y es que en ese Mar, en sus abismos inexplorados, en las rutas que surcan los navíos, en esa gran masa líquida dadora de vida, que en lontananza besa el firmamento y lo condiciona; en ese Mar de nuestros padres, heredad de nuestros hijos, en ese nuestro Mar, radica el futuro de la Patria". (15 de diciembre de 1983)

Meses antes, el 13 de mayo de 1983, el Dr. José Luis Bustamante y Rivero dirigió a la Institución una carta al ser informado de que la Historia Marítima del Perú se encontraba ad portas de la segunda etapa. Debemos recordar ello en tanto su interés y emoción en la obra, que así continuaba una navegación histórica.

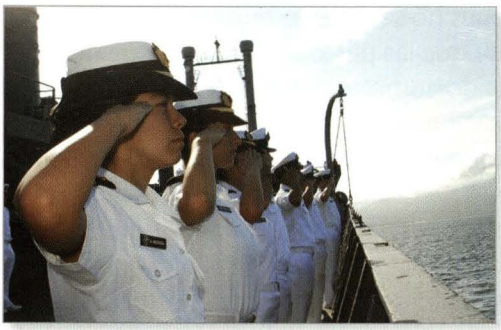
Dos meses después de la carta mencionada en el párrafo precedente, tuvo lugar en el Centro Naval del Perú una ceremonia referida a la aparición de la segunda parte de la Historia Marítima del Perú, cuya organización tuve el honor de compartir con el señor Comandante Juan Manuel Castro – Harth, quien fue siempre "hombre de 24 horas" (la frase es de Luis Alberto Sánchez). Entusiasta y laborioso, infaltable en las sesiones de trabajo del fascinante emprendimiento editorial, el Comandante Castro – Harth derrochaba siempre fino buen humor y fue un verdadero placer trabajar con él en la organización de este evento y en muchas otras ocasiones. El entonces presidente de la República, Fernando Belaúnde Terry, asistió a este evento, que tuvo como expositor al Dr. Raúl Palacios Rodríguez. Abrió el acto el Almirante Federico Salmón, y era ministro de Marina el Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi. Cerró la programación el arquitecto Belaúnde, quien fue y será siempre un presidente de la República cuyo recuerdo perdura en quienes lo conocimos y en quienes escucharon de él el fervor que mostraba por nuestro Gran Almirante Grau, el sumo respeto hacia la Institución Naval y todo lo que tuviera que ver con nuestra Marina, ora en actos formales bajo techo, ora en el astillero del SIMA, infaltable en el lanzamiento de unidades allí erigidas; celo y acercamiento que no tuvo después, ni de lejos, quien le sucedió en Palacio de Gobierno dos años después de tan inolvidable presentación.

El Comandante Francisco Quiroz Tafur, colaborador en la tarea, acuñó una frase que bien lo dice todo: "Una obra escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones".

Decálogo de la Calidad



Capitán de Navío
JORGE BENZAQUEN DE LAS CASAS



Al pensar en calidad, hay varios aspectos que deben tomarse en cuenta y que concuerdan con lo sostenido por los gurús más connotados, entre los que podemos mencionar a Walter A. Shewart, W. Edwards Deming, Joseph M. Juran, Philips B. Crosby, Armand V. Feigenbaum, Kauro Ishikawa y Genichi Taguchi, entre otros.

Sus diferentes puntos de vista coinciden en dos aspectos muy importantes: el primero, es que el producto, sea un bien o un servicio, debe satisfacer los requerimientos de los clientes; y el segundo, es que la elaboración del producto se realiza a través de un proceso. Evaluar solo la calidad del producto es un error. Uno debe considerar que procesos malos pueden entregar productos buenos o malos, pero procesos buenos siempre darán productos buenos.

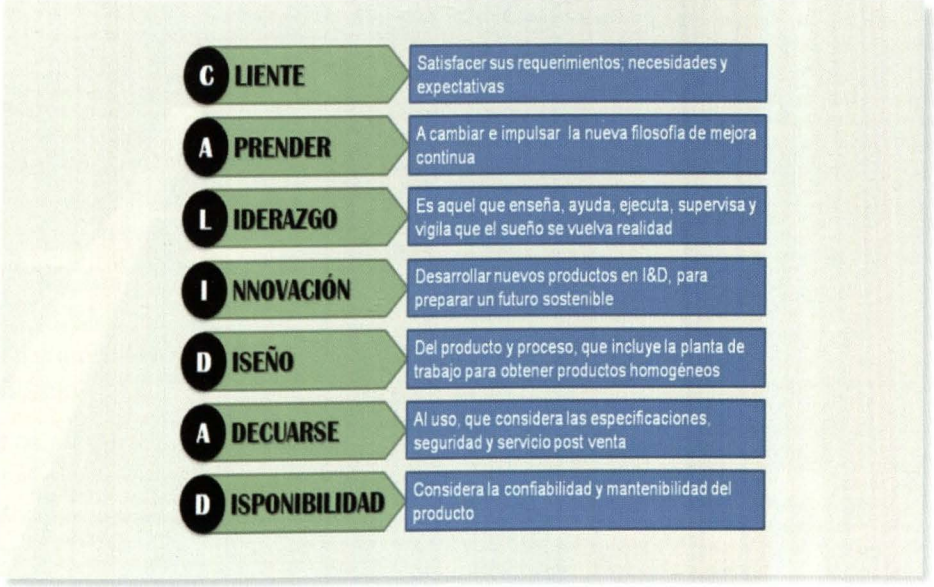
Satisfacer el requerimiento del cliente involucra necesariamente tomar en cuenta su percepción, necesidades y expectativas, las cuales deben ser cumplidas y, mejor aún superadas, siendo necesario que las organizaciones se enfoquen hacia la perspectiva de los clientes. La calidad del producto es relativa a los consumidores y al mercado, pero la calidad en los procesos no es relativa: debemos hacer las cosas bien desde el primer momento.

Una manera bastante simple de entender la calidad, deriva de las letras que componen la palabra "C A L I D A D", las cuales nos ayudarán a tener presente sus aspectos más importantes. La "C" de CLIENTE para satisfacer y exceder sus requerimientos, considerando sus necesidades y expectativas. La "A" de APRENDER, porque es importante aprender a cambiar para ser impulsores de la nueva filosofía que tiene que darse en la empresa para mejorar la calidad. Es necesario, aprender mediante la capacitación y el entrenamiento, para hacer los trabajos correctamente, pues no se trata de que cada uno haga solamente lo mejor que puede: hace falta que las personas sepan lo que deben hacer. La "L" de LIDERAZGO, considerando como esencial el que para alcanzar la excelencia de la empresa es necesario el involucramiento del líder en el proceso de mejora continua. El gerente general desempeña ese papel: él sueña, ejecuta, ayuda y supervisa. La "I" de INNOVACIÓN; para innovar tenemos que investigar con el fin de desarrollar nuevos productos y preparar un futuro sostenible. Es necesario tener fe en el mañana e incluir a todos en el proyecto del cambio, ya que la calidad no es tarea de una persona o un grupo: es de toda la empresa. La "D" de DISEÑO, que nos hace pensar en lo importante que es traducir adecuadamente los requerimientos del cliente en el lenguaje de la empresa; es decir, determinar los requisitos del producto y del proceso. El producto es el fiel reflejo de la empresa, y no hay que olvidar a su primo hermano, el proceso: ¿cómo hago el producto? El proceso tiene que considerar a la planta con su tecnología y al trabajo con el conocimiento, los cuales deben buscar obtener



productos homogéneos. Administrando correctamente nuestros procesos es cómo podemos reducir los costos, disminuyendo así reprocesos, errores, demoras, mermas, obstáculos y logrando un mejor empleo del tiempo, de las máquinas, de los materiales, del personal y de los demás recursos. Adicionalmente, esta reducción de costos permitirá mejorar nuestra productividad y capturar más y nuevos mercados con precios más atractivos y productos de mejor calidad, lo que traerá evidentemente una mejor situación de la empresa y nos permitirá ser más competitivos. La "A" de ADECUARSE, ¿a qué? al uso; ¿de quién? del cliente; con las especificaciones, la seguridad y el servicio post venta que este necesita. Por último, tenemos la segunda "D" de DISPONIBILIDAD, que nos hace pensar inmediatamente en la confiabilidad y mantenibilidad de ambas características inherentes al producto, que reflejan el tiempo que podemos utilizarlo sin tener problemas, y en el caso de que estos llegaran a producirse, es el tiempo que va a pasar hasta que se restituya el estado operativo.

Recuerde que cada persona en la empresa, desde el gerente general hasta el último de los trabajadores, debe estar involucrado en la calidad; por tanto, es un reto para la empresa lograr un cambio de actitud donde lo que predomine sea la calidad y no la cantidad, teniendo presente que no hay producto que no tenga un proceso y que productos buenos pueden elaborarse con procesos malos, pero de procesos buenos jamás se podrá hacer productos malos.





Los Proyectos de Inversión Pública: su desarrollo e impacto positivo en el bienestar del Personal y la Familia Naval



Teniente Primero
ROSARIO PAJARES MAC LEOD



Introducción

Actualmente las entidades de los sectores del Gobierno que administran recursos públicos[1], se rigen por el SNIP (Sistema Nacional de Inversión Pública), y sus tres principales instrumentos normativos son la Ley N° 27293 y sus modificatorias, su reglamento y la Directiva General del SNIP. Este sistema administrativo del Estado es catalogado muchas veces como poco flexible; sin embargo, podríamos considerarlo a su vez como "eficiencia en el gasto", con muy buenos resultados de impactos positivos.

La Marina de Guerra del Perú, como órgano de ejecución del Ministerio de Defensa, y este a su vez como entidad del sector público del Gobierno, no se encuentra ajena en el cumplimiento de la normatividad vigente del sistema administrativo para el desarrollo del gasto de su presupuesto.

Los recursos económicos destinados a la ejecución de los proyectos, pueden ser obtenidos mediante los aportes de empresas privadas o fundaciones, presupuesto regular institucional, fondos asignados por el Gobierno para proyectos de inversión pública (PIP), y los fondos captados por disposición de bienes inmuebles de propiedad de la Institución.

Es en esta forma que la Marina de Guerra del Perú da cumplimiento a los planes institucionales, como el plan de largo plazo (COMGEMAR 0993-2010, de fecha 09 de diciembre de 2010), además de formular y ejecutar los proyectos de inversión orientados a cumplir diversos objetivos contemplados por la Institución en las diferentes áreas de interés.

Sin embargo, en estos últimos años la Institución ha orientado los esfuerzos al desarrollo de *proyectos de inversión pública*[2], dirigidos a satisfacer la atención oportuna de las necesidades de salud, educación, vivienda, a favor del Personal Naval y de sus familiares.

Desarrollo de los proyectos

Con la finalidad de poder desarrollar el tema, es necesario citar las fases que constituyen la elaboración de un proyecto de inversión, siendo estas:

1. Fase de pre-inversión: se evalúa la conveniencia de desarrollar el proyecto, basándose en la identificación del problema, para una futura toma de decisiones de inversión. No todos los proyectos requieren el mismo nivel de análisis técnico; estos variarán dependiendo de los montos de inversión, siendo claro que: a mayor magnitud de inversión, es mayor la necesidad de información y estudios técnicos.

Escala de estudios:

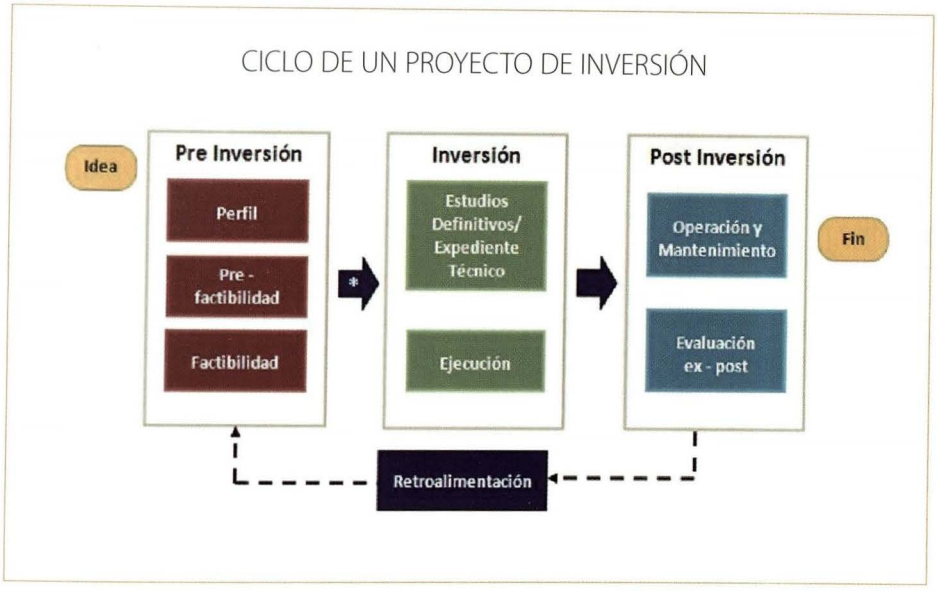
MONTO DE UN PROYECTO	ESTUDIOS REQUERIDOS
Hasta S/. 1'200.000	Perfil simplificado
Mayor a S/. 1'200.000 Hasta S/. 10'000.000	Perfil
Mayor a S/. 10'000.000	Factibilidad

Fuente: MEF – Ministerio de Economía y Finanzas

En esta fase se declara la viabilidad (aceptación del proyecto), requisito para dar inicio a la ejecución del proyecto.

2. Fase de inversión: se diseña el desarrollo del estudio definitivo, expediente técnico u otro documento equivalente, y la ejecución del proyecto mismo (que debe ceñirse a los parámetros con los cuales fue declarado viable).

3. Fase de post-inversión: comprende la operación y mantenimiento del PIP ejecutado, así como la evaluación "expost" (beneficios-resultados).



Es preocupación constante de la Institución desarrollar proyectos de inversión; es en este contexto, que la calidad del proyecto se medirá en la eficacia, eficiencia e impacto en el ámbito naval. Todos estos esfuerzos están orientados de forma directa o indirectamente, asegurando la salud y bienestar de cada miembro de la Institución, garantizándoles la disponibilidad para el servicio, bienestar físico y psicológico, así como la de sus beneficiarios; no obstante, es apreciable la capacidad de la Marina para proveer bienes y servicios con estándares adecuados, acordes con sus necesidades y requerimientos.

Los PIP en la Marina de Guerra del Perú: Organización y Planificación

La Dirección de Proyectos Navales es la entidad responsable de la formulación de los proyectos de inversión pública de la Institución, así como de los procedimientos para la correcta formulación de los estudios en la etapa de pre-inversión.

Formulación:

La formulación de la fase inicial —etapa de pre-inversión— corresponde a las unidades y dependencias, quienes solicitan, mediante un estudio de Estado Mayor, la aprobación del concepto del proyecto, vía su Comandancia o Dirección General, la cual dará su aprobación siempre y cuando el proyecto esté alineado con los planes estratégicos institucionales.

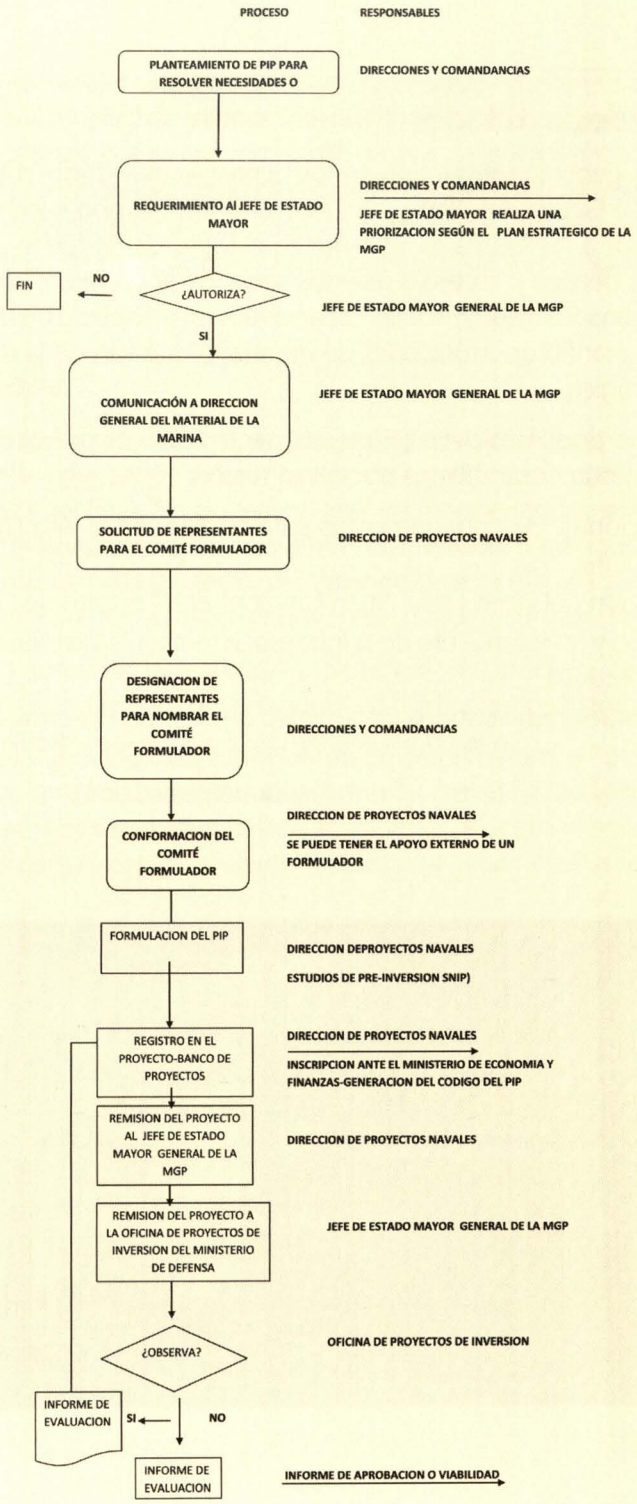
La Dirección de Proyectos Navales, vía Secretaría de la Comandancia General de la Marina, registrará el proyecto de inversión ante el Ministerio de Economía y Finanzas, así como remitirá el estudio de pre-inversión a la División de Proyectos de Inversión del Estado Mayor General de la Marina, a fin de iniciar el trámite administrativo vía Secretaría de la Comandancia General de la Marina ante la Oficina de Proyectos de Inversión del Ministerio de Defensa (OPI-MINDEF) para su evaluación; sin embargo, esta oficina podrá observar el estudio, aprobarlo, establecer otro nivel de estudio, declarar la viabilidad o rechazar el proyecto.

No podemos dejar de mencionar que para los proyectos de inversión del sector salud y educación, la viabilidad del proyecto será aprobada por la oficina de proyectos de inversión de cada sector, debido a la complejidad en la verificación de las normas técnicas. Finalmente, una vez declarados viables o aprobados, es importante tener en cuenta la vigencia, que será de tres años posterior a esta; y en caso de que no hubiese pasado a la siguiente fase, que es la de inversión, el estudio deberá ser evaluado nuevamente.

Ejecución:

La ejecución de los proyectos está a cargo de los órganos ejecutores, que corresponden a las direcciones técnicas de la Institución, quienes serán las responsables de elaborar el expediente técnico. Los órganos ejecutores deben elaborar el informe de cierre de PIP luego de que este haya sido ejecutado y liquidado, para posteriormente remitirlo a la Dirección de Proyectos Navales.

FLUJO DEL PROCESO PARA LA FORMULACION DE UN PROYECTO DE INVERSION



Fuente: DIRECTIVA PARA NORMAR LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE INVERSIONES EN LA MGP –DIMATEMAR Nº 07-2010.

Proyectos desarrollados

Los proyectos generan satisfacción en los beneficiarios —todos los miembros de la Marina de Guerra del Perú—, quienes al mismo tiempo hacen extensivos estos beneficios a los familiares. Es tangible el logro de "impacto positivo" en los estándares de vida y acceso a diversos servicios, al ser orientado el gasto a proyectos destinados a aumentar las capacidades en el aspecto de bienestar, así como contemplando oportunidades de desarrollo que van de la mano con el avance tecnológico.

Al respecto, no podemos dejar de mencionar los últimos proyectos en el aspecto de bienestar desarrollados por la Institución:

- Construcción de 32 departamentos para oficiales en la Villa Naval de San Luis-San Borja.
- Construcción del Liceo Naval "Juan Fanning" en el distrito de Chorrillos
- Ampliación y mejoramiento de la infraestructura de la Villa Naval "Teniente Clavero" - Iquitos.
- Implementación del Sistema Informático de Gestión Hospitalaria.
- Construcción e implementación de viviendas para personal subalterno de la Estación Naval "El Salto" – Tumbes (obra en ejecución).



Proyecto de viviendas.

Es importante señalar que nuestra Institución sigue apostando por proyectos destinados a la ampliación y mejoramiento en infraestructura educativa, salud y vivienda, proyectos que se encuentran en un avance administrativo considerable para su próxima ejecución, como es el caso del proyecto destinado a la construcción del nuevo policlínico de San Borja, proyecto con el cual se logrará descentralizar los servicios de salud, ampliando las coberturas de la zona sur de la ciudad.

Conclusiones

La ejecución de los proyectos representa una oportunidad de inversión en la conveniencia de la priorización y optimización de los recursos económicos de la Marina de Guerra del Perú. No podemos dejar de mencionar que contamos con el apoyo y la preocupación constante de nuestra Institución, que agota los esfuerzos en la ejecución de cada proyecto, permitiendo de esta manera la generación de un conjunto de beneficios relacionados con el mayor recurso: su Personal.

Como integrantes de la Institución, debemos reconocer y contribuir a ser parte de este crecimiento organizacional, acorde con los planes estratégicos, objetivos institucionales y los lineamientos sectoriales.

Cabe resaltar que los proyectos anteriormente mencionados están diseñados para plantear mejoras, aumento de capacidades, así como alternativas de solución a problemas que eventualmente pudieran suscitarse. En tales proyectos



LN Fanny.

se reflejan resultados en cantidad, calidad y oportunidad, a disposición de todos y cada uno de los integrantes de nuestra Institución.

Dado el carácter social de los proyectos desarrollados por la Marina de Guerra del Perú, debemos dejar en un segundo plano la valorización monetaria de los beneficios; no obstante ello, es siempre importante la evaluación del costo-efectividad, buscando generar impactos positivos en una línea de tiempo no muy lejana, garantizando su sostenibilidad institucional, técnica, financiera y social.

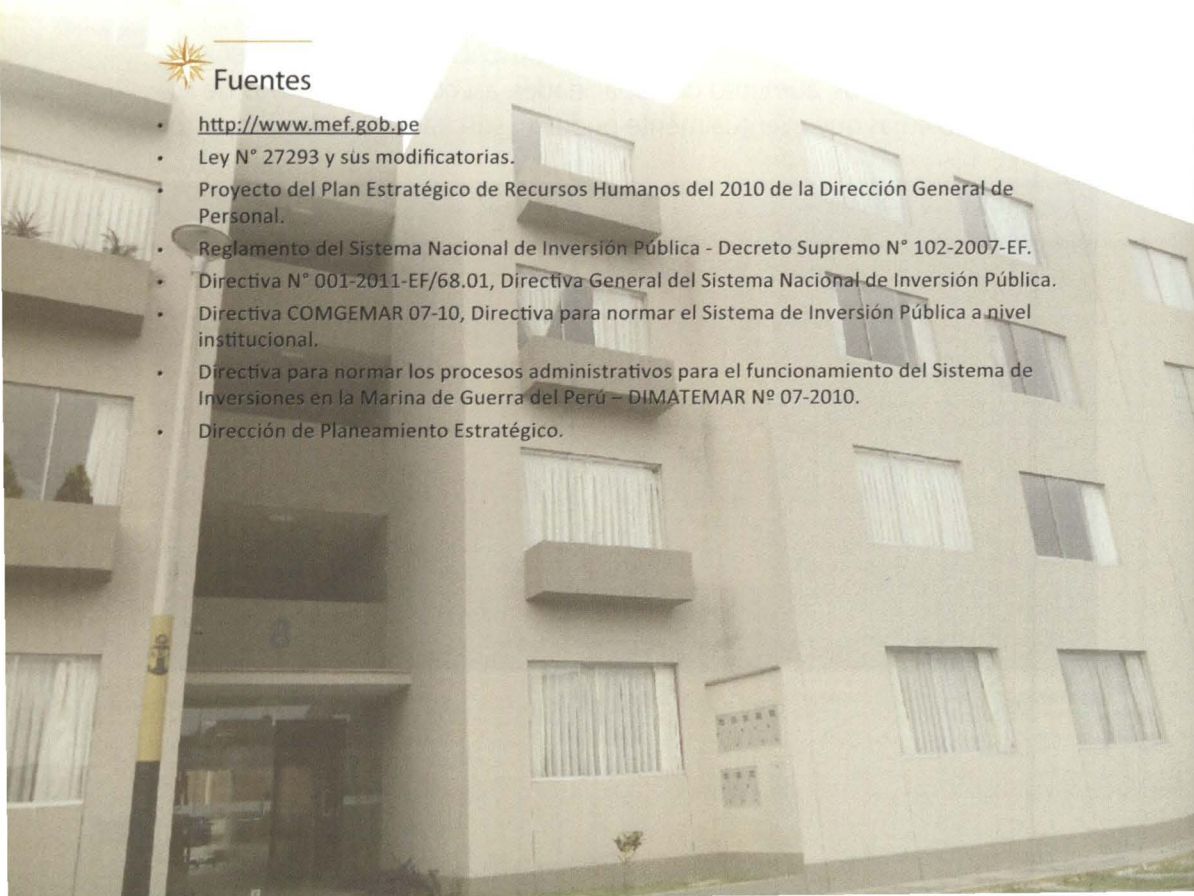
Referencias

1 Se consideran *recursos públicos* a todos los recursos financieros y no financieros de propiedad del Estado o administrados por las entidades del sector público. Los recursos financieros comprenden todas las fuentes de financiamiento.

2 Los *Proyectos de Inversión Pública* (PIP), son intervenciones limitadas en el tiempo, con el fin de crear, ampliar, mejorar o recuperar la capacidad productora o de provisión de bienes o servicios de una entidad.

Fuentes

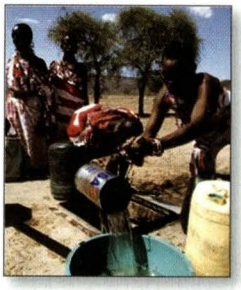
- http://www.mef.gob.pe
- Ley N° 27293 y sus modificatorias.
- Proyecto del Plan Estratégico de Recursos Humanos del 2010 de la Dirección General de Personal.
- Reglamento del Sistema Nacional de Inversión Pública - Decreto Supremo N° 102-2007-EF.
- Directiva N° 001-2011-EF/68.01, Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Directiva COMGEMAR 07-10, Directiva para normar el Sistema de Inversión Pública a nivel institucional.
- Directiva para normar los procesos administrativos para el funcionamiento del Sistema de Inversiones en la Marina de Guerra del Perú – DIMATEMAR Nº 07-2010.
- Dirección de Planeamiento Estratégico.



El rol de la Marina de Guerra del Perú ante la escasez de agua y alimentos en el siglo XXI



Capitán de Corbeta
PEDRO IRIARTE CHÁVEZ



Escasez de agua en África. Periodista Manuel Freytas. Informe Especial IAR, Noticias 2011.

Ya es una realidad en varias partes del mundo. Únicamente el 2,5% del agua del planeta es dulce, y menos de la mitad está disponible para ser utilizada. Actualmente más de 1.200 millones de personas, sobre todo en América Latina, África y Asia, sufren la escasez del vital elemento de alguna forma. Según el Fondo de Población de Naciones Unidas, dentro de 25 años una de cada tres personas en la Tierra tendrá poca agua o nada. El recurso natural más preciado de todos tiende a escasear conforme aumenta la población en el mundo. En el Perú, las disputas sociales por agua ascienden a 49, según la Autoridad Nacional del Agua (ANA).

Según un informe elaborado por el Fondo para la Población de las Naciones Unidas (UNFPA, por sus siglas en inglés), la población mundial alcanzó, el 31 de octubre de 2011, la suma de 7.000 millones de habitantes, mil millones más que hace 12 años. La consecuencia lógica: a mayor población, mayor consumo de recursos claves para subsistir. ¿Y qué sucede cuando estos empiezan a escasear o se usan para otros fines?

Las obvias consecuencias de esta escasez (desertificación, menos producción de alimentos, aumento de enfermedades infecciosas y destrucción de ecosistemas),

ya es motivo de tensiones políticas y sociales internas en Latinoamérica, tal como ocurrió hace pocos años en Bolivia, donde la privatización del agua potable de Cochabamba, alzó a su gente en una revuelta que acabó con varios muertos y con la ciudad en estado de sitio.

Estos mismos problemas internos se transformarán pronto en conflictos internacionales, cuando se acentúe aún más la diferencia entre países ricos en agua y los que no cuentan con grandes reservas.

Lo cierto es que la economía peruana va en aumento, y con ella la demanda del recurso clave para vivir. La problemática del agua, en ese sentido, parece ser un hecho más concreto que gaseoso. Lo paradójico es que se trata de un recurso vital para la subsistencia, pues gracias a ella existen todas las formas de vida conocidas en la Tierra. Un imprescindible elemento que corre el riesgo de desaparecer por la irresponsabilidad del hombre.

De acuerdo con muchos expertos, el marco totalizado de la "gran guerra" que se avecina en un futuro será por el control del agua potable y alimentos.

Esta es la tesis que desarrolla un reciente informe elaborado por el Ejército canadiense, titulado "El contexto de la futura seguridad 2008-2030", donde adelantan algunas iniciativas para amortiguar o controlar parte de lo que ya se prevé que va a ocurrir.

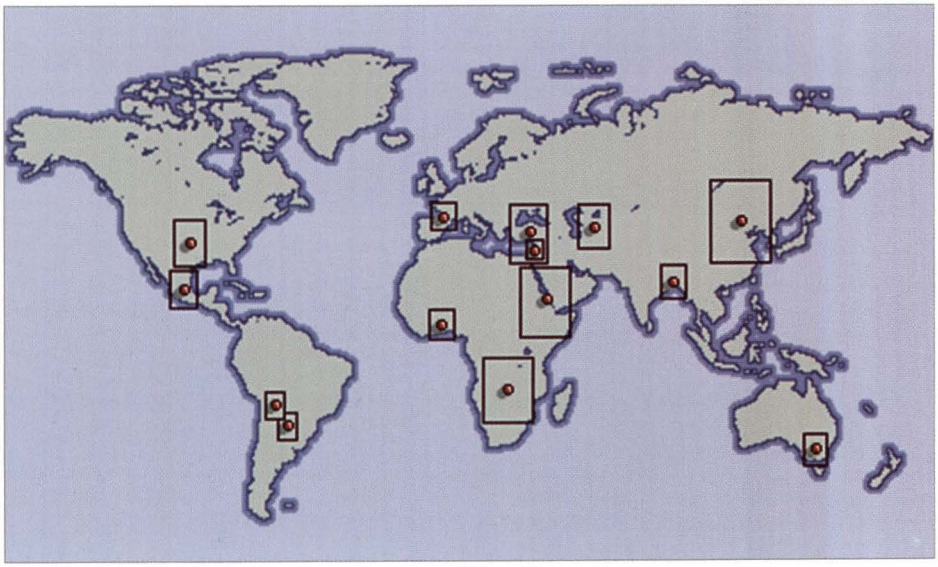


Fuente: Diario "La República" 2010. Artículo titulado "Un mundo perfecto".

"Las Fuerzas Armadas se están preparando para responder a los cuatro rincones del planeta, debido a las guerras regionales y eventuales hechos violentos por la competencia de los recursos naturales. Las futuras operaciones militares debidas a la multiplicación de motines provocados por el hambre darán lugar a intensos combates", señala el documento militar canadiense.

Según el informe, entre los numerosos factores de desestabilización del planeta para los próximos años, el impacto ambiental ocupa el centro de atención. "En todo el mundo tendrán lugar fenómenos meteorológicos cada vez más violentos y cada vez más vinculados al cambio climático, que exigirán intervenciones militares, desde misiones de socorro a las víctimas de catástrofes naturales hasta operaciones de estabilización a gran escala".

Desde tiempos ancestrales, las civilizaciones se han afincado cerca de las fuentes de agua. Los ríos han servido para determinar en los mapas los límites entre países, más que las divisiones políticas. En términos generales, las regiones problemáticas están allí donde varios países dependen del mismo río para satisfacer sus necesidades básicas y han fracasado en adoptar un régimen equitativo para compartir el suministro. No es asunto pequeño. Ningún líder dejará a su país sin agua. De acuerdo con la ONU, casi la mitad de la población mundial vive en las cuencas de los 263 ríos que cruzan alguna frontera internacional.



Web BBC. Mapa mundial con zonas de escasez de agua dulce.

"El petróleo es visto como una materia prima 'estratégica' por muchos Estados poderosos, algo por lo que están dispuestos a ir a la guerra", ha escrito Michael Klare en su libro *Resourcewars* (*Las guerras por los recursos: el nuevo panorama del conflicto global*). En 1985, Boutros Ghali, ex secretario general de las Naciones Unidas sentenció que la próxima guerra en Oriente Medio sería librada por el agua". Se equivocó, pues las dos guerras siguientes en Oriente Medio tuvieron el petróleo como agente determinante. Pero que el agua comienza a ser tenida en cuenta como recurso 'estratégico', es innegable. Hay razones que hacen pensar que pueden sobrevenir conflictos graves por el control del preciado líquido. Entre los principales indicadores tenemos:

- Crecimiento poblacional: Sobre todo en las regiones pobres. La actual población de 6.100 millones de personas para el año 2025 habrá tenido un incremento del 57%.
- Cambio climático: El calentamiento global, por concentración de gases de efecto invernadero, se calcula que para 2080 podría duplicar los niveles actuales, provocando un aumento promedio de la temperatura de 2,5° C en general y de 4° C en las masas continentales.
- Contaminación: En los países del 'tercer mundo' el 90% de las aguas residuales se depositan sin tratamiento en ríos y arroyos. Y en los países industrializados se añaden millones de kilos de herbicidas e insecticidas.



BAP "Santillana" colaborando en labores SAR.

- Deforestación: La tala incontrolada hace que solo la quinta parte de las selvas del planeta sean sostenibles; y podrían llegar a desaparecer en las próximas décadas.

Analizando estratégicamente al Perú, los ámbitos de responsabilidad de la Marina de Guerra son variados y de características únicas, lo que demanda contar con medios y preparación diferentes para cada uno de ellos: en todo el dominio marítimo, hasta las 200 millas náuticas, y en los 9'270.000 km2 correspondientes al área de responsabilidad de Búsqueda y Rescate; al ámbito fluvial compuesto por 670.000 km2 de la cuenca amazónica, con más de 10.000 km de ríos navegables; al lacustre, con 4.996 km2 del lago navegable más alto del mundo; y al antártico, donde el Perú, como miembro consultivo del Tratado correspondiente, tiene intereses científicos, estratégicos y de proyección económica, sin contar con la responsabilidad en el ámbito internacional, en virtud de los Acuerdos suscritos por el Estado peruano. [1]

Como se menciona, esta diversidad de ámbitos demanda que la Marina de Guerra del Perú cuente con medios y entrenamiento especializados para cumplir las tareas asignadas en cada uno de ellos; medios y entrenamiento que no son permutables, pues, por ejemplo, las capacidades y entrenamiento de las Unidades Navales, marítimas por excelencia, muy difícilmente podrán ser empleadas en el ámbito fluvial amazónico ni lacustre, debido a sus características muy particulares, tanto de geografía como de hidrografía.



Buques patrullando el lago Titicaca.

En ese sentido, deben siempre existir fuerzas diseñadas para disuadir o contener las amenazas contra la integridad y soberanía territorial, y proteger los intereses nacionales. Estas fuerzas se sustentan en personal entrenado y motivado, con capacidades tecnológicas adecuadas, con una doctrina y organización que le dan ventaja sobre la amenaza.

Asimismo, con la finalidad de hacer frente a las nuevas amenazas internacionales, se debe buscar una seguridad cooperativa regional que sobrepase las capacidades individuales de los Estados, a fin de lograr la tan deseada "interoperabilidad", en la adecuación y estandarización de las doctrinas, técnicas y procedimientos de operación, así como en el continuo y elevado nivel de entrenamiento del Personal.

Referencia

1 Alm. Ricardo Arbocco Licetti (2003). Concepción estratégica de la Marina de Guerra del Perú.



"Aysen". Cómo un impulso irreflexivo puede comprometer las relaciones internacionales



Contralmirante
JUAN POLO WOOD



El viejo lobo de mar estaba fuera de sí. Le temblaba la mandíbula y sobre todo los labios; sus manos desafiantes descansaban en la cintura y lo que más impactaba de su imagen era la mirada amarilla, escondida, y que destellaba, insinuando un carácter explosivo.

H. W. Sorensen estaba acostumbrado a dar órdenes a su nave y tripulación, y le pareció una insolencia que el Capitán de un pequeño puerto le ordene "enmendar" el fondeadero donde su nave estaba anclada. Ese amanecer fue diferente a la mayoría de amaneceres; soplaba un viento fuerte y la mar estaba agitada. No quiso correr riesgos y fondeó el ancla lejos del muelle, más que lo acostumbrado. Él lo había decidido así. Además, estaba cansado. Encallar hubiera sido una pesadilla, y por ello la noche había sido una larga vigilia, chequeando los faros y el compás magnético, verificando la navegación. Estaba cansado; sus párpados se sentían como de madera y se merecía una siesta, mientras el contador y la tripulación verificaban la carga y descarga mediante los lanchones del puerto. Lo sacaron prácticamente de la cama; ya había empezado a soñar cuando le avisaron que el Capitán del puerto estaba a bordo y exigía que enmiende el fondeadero. No había duda, era una insolencia, y además... despertar al Capitán... Lo mismo había pasado unos meses antes



NURIA R. ARTUNEDO: Lobo de Mar.
Nuriarartunedo.blogspot.com

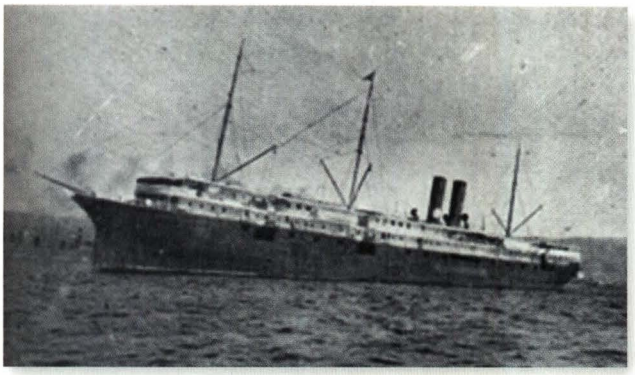
en Salaverry. Se paró en la puerta de su camarote y lo esperó enfurecido.

Aunque no hablaba castellano a la perfección, pues era danés, se dejó entender muy bien: "¡Yo mando aquí! ¡Estoy en territorio chileno y mando a usted preso!". La bravuconada fue espetada a boca de jarro a Edilberto Saco Vértiz, el Capitán del puerto de Pacasmayo, quien algo sorprendido recuperó la compostura y replicó: "Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo soy el Capitán de Puerto, su autoridad marítima".

En 1908 la política de Chile fue de constante hostilización al Perú. Chile estaba reteniendo ilegalmente las provincias de Tacna y Arica, pues no realizó el plebiscito establecido; pero en la eventualidad de verse obligado a hacerlo, preparaba las condiciones para que este le favoreciera. Ejercieron presión contra los maestros y sacerdotes peruanos, pues consideraban que allí se mantenía latente la peruanidad. Los párrocos peruanos estaban sujetos a la potestad del obispo de Arequipa y resistían con eficacia la "chilenización" progresiva llevada a cabo cada vez con más virulencia por las autoridades militares y administrativas. En estas circunstancias, los tripulantes chilenos de la Compañía Sud-Americana de Vapores[1] se vieron envueltos en incidentes, mostrando continuas faltas de disciplina, cosa que encontraba fácil réplica entre algunos peruanos, especialmente entre los tarapaqueños repatriados y los que provenían de Tacna y Arica, produciéndose una creciente animadversión hacia las naves de esta compañía y eventuales boicots por parte de los gremios marítimos.[2]

En mayo de 1908, el danés H. W. Sorensen, de 57 años de edad, Capitán del vapor "Tucapel"[3], tuvo un altercado con el Capitán del puerto de Salaverry, cuando se negó a acatar la orden de cambiar de fondeadero. A consecuencia de ello, la Comandancia Principal de Milicias Navales lo suspendió por unos meses para seguir navegando en aguas peruanas. Pese a ello, el 19 de agosto del mismo año zarpó de Callao, capitaneando el vapor "Aysen"[4], de la misma Compañía Sud-Americana de Vapores, con destino a Panamá y escalas en Pacasmayo

y Eten en la ida, y en Guayaquil al retorno.



Vapor Aysen de la Compañía Sud-Americana de Vapores. www.flickr.com

Un mes antes del cambio presidencial, a las 7 horas y 20 minutos del 21 de agosto, el señor Edilberto Saco Vértiz, Capitán del puerto de Pacasmayo, vio al vapor "Aysen" anclado muy al sur oeste del fondeadero, y fue a darle la visita de recepción, cumpliendo con el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías. Fue recibido por el chileno Luis Bernales, de 30 años de edad, contador del vapor, a quien le preguntó por el Capitán. En respuesta, el contador le dijo que se hallaba en su cuarto descansando. Saco Vértiz le indicó al contador que debía ser recibido por el Capitán, para indicarle la necesidad de enmendar el fondeadero, pues la distancia, el viento y el mar agitado no permitían a las lanchas llegar a bordo sin exponer la carga. Unos minutos después se acercó el primer piloto y le informó que el Capitán Sorensen quería hablar con él. Al ir a buscarlo, lo encontró fuera de su cuarto en actitud amenazadora, con las manos en la cintura, y dirigiéndose a él con voz altanera. Se desarrolló el siguiente diálogo:

—¿Usted quiere enmiende mi buque?

—Sí, porque se encuentra fuera del fondeadero y las lanchas no pueden llegar por las condiciones del mar.

—¡Oh!... Yo no mueve de aquí; yo mando en mi buque; mientras yo aquí (pisó la cubierta), nadie hace mueve este sitio.

Saco Vértiz le indicó que en ese caso no enviaría las lanchas.

—¡Oh!... ¿Usted no manda lancha? Yo mando aquí, yo estoy en territorio chileno, yo mando a usted preso.

—Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo (soy el) Capitán de Puerto, su autoridad marítima.

—Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso.

"Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso".

Y sacó del bolsillo un pito, dio dos pitadas llamando al timonel, y tomando del brazo a Saco Vértiz ordenó: "Lleve a este hombre preso abajo la bodega. Este hombre está borracho". Pero el timonel no actuó.

Saco Vértiz repitió que era la autoridad y le impuso una multa por desacato. Sorensen volteó y se encaminó a su camarote exclamando "¡Oh! Este hombre está borracho."

Este diálogo se desarrolló en presencia de los pasajeros alemanes Federico Hilbeck Kuntze, jefe de la casa comercial "Hilbeck", y Max Huvval, su representante en Pacasmayo.

El Capitán del puerto informó a las 9 de la mañana estos hechos al Comandante Principal de las Milicias Navales en el Callao, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo[5], y al Director de Marina, Capitán de Navío Daniel S. Rivera[6], por medio de un telegrama. La respuesta llegó el mismo día. El Comandante Principal de las Milicias Navales le ordenó proceder conforme al Código de Marina Mercante, pero sin detener al vapor, y le informó que había comunicado lo ocurrido al Gobierno. El Capitán del puerto Saco Vértiz envió al Comandante Principal de las Milicias Navales un informe detallado explicando que la ofensa afectaba a la soberanía del Perú, al orden público y a la dignidad de las autoridades legítimas en pleno ejercicio de sus funciones. Protestó por las frases indecorosas que recibió y por el conato de secuestro a su autoridad. Solicitó un castigo para el Capitán Sorensen por ampararse en una bandera extranjera, por ofender en público, entre quienes se encontraban ciudadanos extranjeros, y pidió aplicar con rigor el Código.

Algunos pasajeros del vapor "Aysen" firmaron una constancia del correcto proceder del Capitán Sorensen al evitar poner en peligro el buque si se hubiesen atendido las exigencias del Capitán del puerto, quien no se habría mostrado cortés, y que se hizo todo lo posible para que las lanchas lleguen al buque, pero que fue inútil, debido a la prohibición del Capitán del puerto. Firmaron los pasajeros Arturo Field, G. Smith, M. Tomás Makus, Fraser Luckie, Alfredo de Igartua, Diego Reiser, J. Brummell, Carlos B. Pazmiño, Reinel, Ernest au BLukes y C. Roggero.

El "Aysen" zarpó entre la 1 y 2 pm, sin embarcar ni llevar la carga de Pacasmayo. Solo desembarcaron los pasajeros y la correspondencia, mientras que los comerciantes de Pacasmayo firmaron un acta de protesta contra el Capitán Sorensen, que elevaron al Gobierno.

Al día siguiente el Comandante Principal de las Milicias Navales ordenó por telegrama al Capitán del puerto que envíe a la brevedad las pruebas del incidente. El diario "La Provincia" publicó la noticia, haciendo notar que el Capitán Sorensen ya había causado un conflicto anterior al desacatar las órdenes de la autoridad marítima de Salaverry, irrogando incalculables perjuicios al comercio, sin recibir la sanción penal que merecía. El diario comentó que debido a esta impunidad, Sorensen había cobrado menosprecio por las instituciones peruanas, pues no solo había desobedecido en forma altanera las órdenes reglamentarias de la Capitanía de Pacasmayo, sino que había tenido la osadía de faltar a una autoridad peruana en el ejercicio de sus funciones, pretendiendo ponerla presa en las bodegas del vapor y desaparecer la soberanía nacional. "La Provincia" opinó que el Gobierno debía hacer respetar a las autoridades del litoral contra los desmanes y avances atentatorios de los capitanes de buques extranjeros, que a todo se estaban atreviendo, al observar en nuestras autoridades superiores la debilidad y falta de energía para contenerlos; que han visto el desmoralizador precedente establecido al dejar sin castigo ejemplarizador los últimos atropellos de Sorensen. Mientras el vapor "Aysen" navegaba, el Vicealmirante N. Canevaro, pasajero del vapor, declaró por escrito que según su juicio, el fondeadero era correcto y el estado del mar no aconsejaba acercarse mayormente al muelle.



Muelle de Pacasmayo con vapores anclados en la bahía.
tripwww.tripadvisor.com

El Capitán del puerto de Pacasmayo dirigió documentos a Gutberto Brito; Hilbeck Kuntze; D. H. Pérez, administrador de aduana; Valdemar Mendoza, médico sanitario de Pacasmayo; Marcial Neira; Max Huvval; A. Palacios; Pilade Matellini y G. Max Bamberger, alcalde municipal de Pacasmayo, personas que presenciaron o tuvieron conocimiento del incidente, solicitando información detallada de lo que observaron en cuanto al fondeadero, distancias, condiciones de viento y mar, situación de lanchas, constitución de la capitanía, propensión al licor del Capitán del puerto y el diálogo entre Sorensen y Saco Vértiz. Las respuestas a esta solicitud de información llegaron entre el 24 de agosto y el 5 de setiembre.



Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega. es.wikipedia.org

El ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega[7], indicó en forma reservada y verbal al Comandante José Ernesto de Mora Romero[8] que zarpe con rumbo a Pacasmayo para informarse sobre el incidente. En Pacasmayo Mora se entrevistó con personas de la localidad y con el Comandante del resguardo, terminando por convencerse de la veracidad de lo informado por el Capitán del puerto Saco Vértiz.

El 27 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un telegrama al Capitán del puerto de Pacasmayo, instruyéndolo a entablar una queja por desacato a la autoridad contra Sorensen, Capitán del vapor "Aysen", mediante una nota dirigida al juez de paz, exponiendo lo ocurrido, citando a los testigos, y luego pedir la devolución del expediente, incluyendo las declaraciones, para elevarlo al Gobierno. Saco Vértiz presentó un escrito dirigido al juez de paz de Pacasmayo, P. Bernabé, poniendo en su conocimiento los acontecimientos del día 21, protestando, pidiendo que se cumpla el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, que se tome la información sumaria de los testigos por el delito de desacato cometido por el Capitán Sorensen, y que se devuelva el expediente para elevarlo al Gobierno.

El 29 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un oficio al Capitán del puerto de Pacasmayo, confirmando las instrucciones del telegrama anterior y disponiendo la remisión de los documentos antes del regreso a Callao del vapor "Aysen", con el fin de resolver este asunto a la mayor brevedad, por convenir al decoro nacional.

Entre el 29 de agosto y el 2 de setiembre, el juez de paz de Pacasmayo P. Bernabé registró las manifestaciones de los testigos y devolvió el expediente el 5 de setiembre al Capitán del puerto.

El Comandante Mora, al retornar de la comisión el 30 de agosto, desde su unidad anclada en el Callao, escribió un informe al ministro mencionando que el marinero que recibió la orden de apresar y encerrar en la bodega al Capitán

del puerto no cumplió la orden porque comprendió indudablemente que cometería una gravísima falta. Detalló también que la aduana impuso al vapor una multa de 100.0.00 Lp (sic) por los perjuicios relacionados con el comercio. Además mencionó que no era la primera vez que el Capitán Sorensen desobedecía públicamente a un Capitán de puerto y que incluso los extranjeros se avergonzaron de lo sucedido. Asimismo, dio un buen reporte de la conducta y funciones del Capitán de puerto Saco Vértiz.



Ernesto de Mora Romero.
www.centronaval.org.pe

El 6 de setiembre el Capitán del puerto de Pacasmayo envió un oficio al Comandante Principal de las Milicias Navales, remitiendo el expediente de la queja por desacato a la autoridad, acompañado de los informes legalizados.

El 7 de setiembre el Comandante Principal de las Milicias Navales, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo, dispuso que el informe del Capitán de puerto de Pacasmayo sea elevado al despacho del Capitán de Navío Director de Marina, manifestando que el caso reviste interés relacionado con la dignidad nacional.

El 9 de setiembre, el Capitán de Navío Eduardo Hidalgo dispuso que el expediente de la queja por desacato contra la autoridad sea elevado al despacho del Director de Marina, manifestando la comprobación del desacato cometido por el Capitán Sorensen contra el Capitán del puerto, afectando el decoro nacional, recomendando el retiro del Capitán Sorensen de las naves que trafican en la costa peruana, por ser reincidente en la misma falta cometida cuando estuvo al mando del "Tucapel", y por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales, y que se someta el expediente al conocimiento del ministro para que resuelva lo más conveniente a los fueros de la dignidad nacional y a la buena marcha del comercio de cabotaje.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores Carlos Mackehenie[9] solicitó al señor A. Avendaño Arellano, pasajero con destino a Eten en el vapor "Aysen", una relación de los acontecimientos. El señor A. Avendaño respondió que no fue testigo del diálogo entre los capitanes, y que solo vio al Capitán Saco Vértiz en la escala del vapor decir: "Pasajeros, ninguno salta a tierra, y esa

lancha que viene con carga, que se regrese a tierra". Mencionó que el Capitán del puerto regresó a tierra y se frustraron las operaciones e intentos de desembarque de los pasajeros. Que el Capitán del vapor se reunió con el contador y con el agente de tierra, solicitándoles los despachos para seguir el viaje. Que luego de una hora desembarcaron los pasajeros y que a las 3 pm el contador Luis Bernales se dirigió a tierra a buscar los despachos, y luego de conseguirlos se siguió el viaje a Eten.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores, Mackehenie, escribió al Comandante General de las Milicias Navales sosteniendo que el incidente fue promovido por el Capitán del puerto, por exigir enmendar el fondeadero a pesar de la braveza del mar y de la norma que dispone que cuando el Capitán del puerto no es marino, el Capitán del buque está en la libertad de elegir su fondeadero según el calado, carga y condiciones del puerto. Expresó también que la capitanía negó al principio el desembarque de pasajeros e impidió el atraque de las lanchas de carga, obligando al vapor a continuar el viaje, después de tenerlo en el puerto innecesariamente varias horas sin operar, perjudicando a los dueños de la carga, la cual tuvo que llevarse hasta Paita, donde se trasbordó al vapor "Mapocho", con fuertes gastos. Opinó que el Capitán del puerto fue descortés, sin disculpar al Capitán del "Aysen", quien ante la 'injusta' exigencia tuvo palabras no corteses, inevitables ante una pretensión temeraria por la braveza del mar, lo que justificaba el lugar elegido como fondeadero, y que la exigencia de enmendar fondeadero fue ilegal e inaceptable. Según el agente, el vapor estuvo bien fondeado, teniendo en cuenta el estado del mar, y acompañó la declaración del Vicealmirante Canevaro, pasajero en viaje a Europa. Manifestó que si el Capitán del puerto, obedeciendo las órdenes de no mezclarse en cuestiones de fondeadero, dado que no es marino, se hubiera abstenido de proceder como lo hizo, no se hubiera producido el incidente. Aseveró que lo ocurrido fue responsabilidad del Capitán del puerto, y que ha perjudicado a todos, menguando el respeto a las órdenes.

El Director de Marina ordenó al Comandante Principal de las Milicias Navales que se tomen las declaraciones al Capitán del vapor "Aysen", al contador de la nave y al timonel que recibió la orden de llevar a la bodega al Capitán del puerto.

El 20 de setiembre a las 9 de la mañana se presentó en la Capitanía de Pacasmayo el señor Luis Bernales, contador del "Aysen", en representación oficial y especial del Capitán Sorensen, quien estaba sorprendido por la importancia dada al incidente, del que ya tenía conocimiento el supremo Gobierno, y que estando muy lejos su ánimo de ofender, cumplía con el deber de caballero

de retirar todas las expresiones que en un momento de violencia hubiera proferido, y daba la más amplia satisfacción al Perú, a la autoridad y al señor Saco Vértiz. El Capitán del puerto aceptó las explicaciones y se reanudaron las buenas relaciones y armonía entre ambas personas, tal como habían existido antes del incidente. En fe de lo cual prepararon un acta para remitirse al supremo Gobierno, firmada por el Capitán del puerto, Edilberto Saco Vértiz; Luis Bernales Rodríguez, contador del vapor; David Vargas Corbacho, ayudante de la capitanía; Demetrio Perales, agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores; Carlos Gutiérrez; Pedro Bernales, juez de paz, y Belisario Gálvez, actuario. El Capitán de puerto envió un telegrama al Comandante Principal de las Milicias Navales, informando de la presencia del contador del vapor para ofrecer satisfacciones, aseverando que el Capitán Sorensen estaba arrepentido y que retiraba las frases, por no haber querido ofender al país, ni a la autoridad, ni a la persona; y que la satisfacción fue aceptada en forma individual, quedando a la deliberación del supremo Gobierno la ofensa al país y a su autoridad. Informó de la firma del acta y consultó si podía dar publicidad a este nuevo evento.



Antiguo local de la Capitanía de Pacasmayo, hoy demolido.
tripwow.tripadvisor.com

El 23 de setiembre compareció ante el Comandante Principal de las Milicias Navales el capitán Sorensen, para ofrecer su manifestación. Declaró que el diálogo con el Capitán del puerto se llevó a cabo en el puente y a solas; que no hubo testigos. Asimismo, negó haberse amparado en el pabellón chileno para apoyar su conducta, y aseguró no haber llamado a ningún timonel de forma alguna, y que cuando el Capitán del puerto insistía que enmiende el fondeadero, le contestó: "¿Está usted loco o borracho?"; no como injuria sino para hacerle notar la inconveniencia de tal orden. Que el incidente fue superado en lo personal con el Capitán de puerto, a quien le dio ya satisfacción amplia en un acta firmada en Pacasmayo; que jamás quiso ofender al Perú ni a sus autoridades. Luego se tomó manifestación a Luis Bernales, contador del vapor,



Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda. cronologia1879.blogspot.com

quien dijo que no conocía los detalles de la discusión, dado que no estuvo presente; que en Guayaquil, regresando de Panamá, el Capitán Sorensen se informó por los diarios de las proporciones que tomó el incidente y acordaron que al pasar por Pacasmayo, y en su representación, se dirigiría donde el Capitán del puerto a darle amplias satisfacciones y con el encargo especial de dejar constancia escrita de que no hubo intención de ofender al país ni a sus autoridades, pues fue un incidente personal. Finalmente, se tomó manifestación al chileno Juan de Dios Delgado, de 25 años, natural de Concepción y residente en Valparaíso, timonel del vapor "Aysen". Dijo que encontrándose de guardia en el puente, fue llamado por el Capitán, quien se valió de un silbato, y que no comprendió la orden, por lo cual no la cumplió.

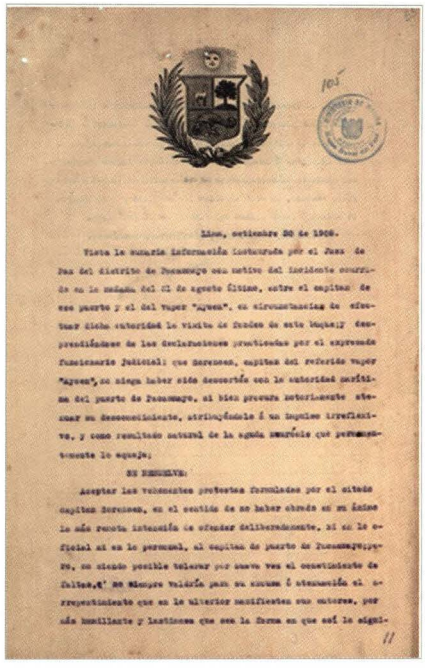
"[...] por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales"

El 24 de setiembre se llevó a cabo la transmisión del mando presidencial. El presidente José Pardo y Barreda entregó el cargo a su relevo Augusto B. Leguía, quien cuando fue ministro de Hacienda posibilitó la compra de los cruceros. Se designó como nuevo ministro de Guerra y Marina al Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda.

El Comandante Principal de las Milicias Navales devolvió el expediente al Director de Marina, adjuntando su informe, el cual resalta que puede refutarse la declaración del Capitán Sorensen de que él llamó al Capitán del puerto al puente, lugar donde sostiene que se realizó el incidente, así como el hecho del desacato, que comprueba la falta de miramientos para con la autoridad; consta también que el Capitán Sorensen tildó de loco o borracho al Capitán del puerto, revelando una punible irrespetuosidad, o, por lo menos, una forma inaceptable en el terreno de las relaciones oficiales; y consta que el Capitán llamó al timonel

con un silbato y que la orden que el timonel aduce no haber entendido es casi seguro que significaba un desacato. Parece que no hubo ánimo de ofender al país ni a sus autoridades, y que el incidente tuvo carácter personal con el señor Saco Vértiz, habiéndole dado ya amplias satisfacciones en forma legal y correcta. El informe concluye que se ha comprobado el desacato, atenuado con las satisfacciones dadas, pero que no puede darse por terminado, y que el Capitán Sorensen debe ser enérgicamente amonestado y ser puesto bajo apercibimiento en caso de reincidencia, dándose la publicidad que exige la dignidad nacional.

El 30 de setiembre, Ontaneda, el nuevo ministro de Guerra y Marina, habiendo visto la información sumaria instaurada por el juez de paz de Pacasmayo, emitió una resolución considerando que Sorensen no negó haber sido descortés, si bien procuró atenuar su descomedimiento atribuyéndolo a un impulso irreflexivo y a la aguda neurosis que lo aquejaba, y resolvió aceptar las protestas de Sorensen de no haber obrado con intención de ofender al Capitán del puerto. Pero no siendo posible tolerar nuevas faltas, dispuso que la Comandancia Principal de las Milicias Navales notifique al Capitán Sorensen que en ese caso le sería impedido por completo y para siempre su acceso al litoral del Perú. Quedó así cerrado este capítulo y saldada una cuenta, que pudo haber sido abultada en contra del honor nacional.

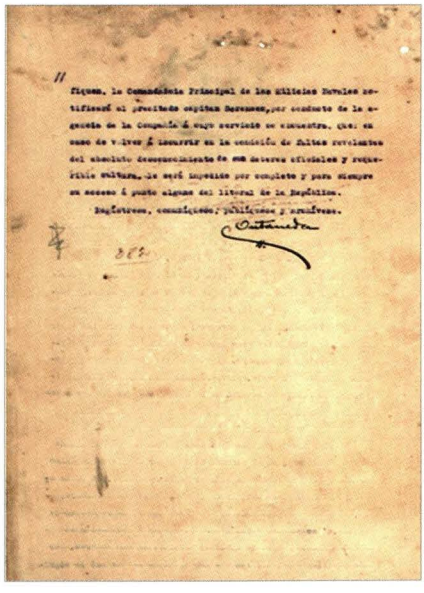


Lima, octubre 30 de 1906.

Vista la sumaria información instaurada por el Juez de Paz del distrito de Pacasmayo con motivo del incidente ocurrido en la mañana del 21 de agosto último, entre el capitán de ese puerto y el del vapor "Ayacucho", en circunstancias de efectuar dicha autoridad la visita de fondeo de este buque; y después de las declaraciones prestadas por el expresado funcionario judicial; que Sorensen, capitán del referido vapor "Ayacucho", se niega haber sido descortés con la autoridad marítima del puerto de Pacasmayo, al bien procura atenuar su descomedimiento, atribuyéndolo á un impulso irreflexivo, y como resultado natural de la aguda neurosis que permanentemente le aqueja;

SE RESUELVE:

Aceptar las voluntarias protestas formuladas por el citado capitán Sorensen, en el sentido de no haber obrado en su ánimo la más remota intención de ofender deliberadamente, ni en lo oficial ni en lo personal, al capitán de puerto de Pacasmayo; pero, no siendo posible tolerar por nueva vez el descomedimiento de faltas, que siempre valería para su autor ó atenuación el correspondiente que en lo ulterior manifieste con otros, por más humillante y lastimoso que sea la forma en que sea lo exigi-



Resolución de notificación al Capitán Sorensen. Archivo histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Referencias

1. La Compañía Sud-Americana de Vapores fue establecida en Valparaíso, Chile, en 1870; se vio afectada al constituirse la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. Contaba con 19 naves, siete de las cuales operaban solo en Chile; las otras doce unían Valparaíso con Eten, incrementándose las rutas hasta Panamá. En 1906 mandó construir varios vapores en Gran Bretaña, pero muchos de sus buques eran ya bastante antiguos y no estaban actualizados tecnológicamente, no contaban con telégrafo y muchos continuaban usando carbón.
2. *Historia Marítima del Perú*, Tomo XIII: La República (1906-1919).
3. El "Tucapel" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que tres años más tarde naufragaría frente a Camaná, Arequipa, produciéndose actos de heroísmo por parte de los pescadores peruanos para salvar las vidas de los pasajeros chilenos.
4. El "Aysen" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, con tonelaje de registro de 2.287 y tonelaje grueso de 3.814.
5. El Capitán de Navío Eduardo Hidalgo fue sobreviviente del combate de Punta Gruesa, a bordo de la fragata "Independencia", con el grado de Teniente Primero.
6. El Capitán de Navío Daniel S. Rivera fue sobreviviente del combate de Angamos, a bordo del monitor "Huáscar", con el grado de aspirante de Marina.
7. Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega nació en Lima en 1846. Fue militar y político, luchó en el combate del 2 de mayo de 1866 y en la llamada Guerra del Salitre. Participó en la Campaña de la Breña y fue un cercano colaborador del General Cáceres durante su gobierno presidencial. Fue ministro de Guerra y Marina entre 1907 y 1908. Ascendió a General de División en 1912 y fue senador por Lima en 1913.
8. José Ernesto de Mora Romero nació en Lima en 1863. A los 17 años voluntariamente empezó su servicio en el transporte "Talismán", ya iniciada la Guerra del Salitre. Participó en toda la Campaña de la Breña y siguió fiel a Cáceres en la campaña constitucional. Siendo Capitán del puerto de Mollendo fundó allí la Liga Naval, que sirvió para recaudar fondos para la adquisición de los cruceros "Grau" y "Bolognesi". La Liga Naval en Mollendo cesó cuando el Comandante Mora fue trasladado. En Lima fue uno de los fundadores de la Asociación Nacional Pro Marina. En 1923 llegó a ser Contralmirante.
9. Carlos Mackehenie nació en Arica, Perú, en 1872. En 1911 fue senador por el Callao. En 1932 fue cónsul en Londres.



Escuela Naval del Perú: remembranzas de un director



Vicealmirante
FERNANDO D'ALESSIO IPINZA



Introducción

La Escuela Naval del Perú es una de las instituciones educativas más antiguas del país; sus orígenes se remontan a la Academia Real de Náutica de Lima, creada a fines del siglo XVIII, durante el gobierno del Virrey y Capitán General (Almirante) de la Real Armada española, Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín. Desde ese entonces, en diferentes aulas, tanto en tierra como a bordo, y sobre cubiertas de madera y acero, se han forjado numerosas generaciones de hombres de mar y de guerra, entre los que se cuentan no pocos héroes de la Patria y muchos otros que no solamente destacaron en el ámbito de la profesión naval, sino también en otras valiosas actividades de la vida nacional.

Por su trayectoria y por la calidad de sus egresados, no pasó mucho tiempo para que la Escuela Naval se convirtiese en uno de los centros de estudios superiores de mayor reputación en el Perú, lo cual hoy en día constituye uno de los rasgos característicos de la identidad de la Marina de Guerra del Perú.

En su historia, la Escuela Naval del Perú registra señeros acontecimientos, entre los que se cuentan la gestión al frente de nuestra *Alma Mater* del Capitán de Navío Charles Gordon Davy, en la década del veinte del siglo pasado, al tiempo que la Armada del Perú era regida por la Misión Naval norteamericana. Como

en este y otros períodos importantes, la Escuela Naval siempre buscó implementar mejoras en la formación integral del cadete naval, así como en su infraestructura y servicios académicos. Muchos directores, unos más que otros, de acuerdo con la política naval del momento, impulsaron cambios importantes que la época exigía, principalmente motivados por una cultura organizacional orientada a la constante búsqueda de la vanguardia en la tecnología en campos como la electrónica, las comunicaciones o la informática, entre otros.

En mi caso, tuve la enorme satisfacción de dirigir la Escuela Naval del Perú entre enero de 1993 y diciembre de 1994. En esa época el país en general experimentaba cambios trascendentales. El terrorismo, que tanto daño había causado al país –sobre cuya victoria ocupó gran responsabilidad a los marinos de guerra–, estaba en agonía. Paralelamente, pero como consecuencia de lo anterior, la actividad empresarial privada recibía gran impulso gracias al nuevo modelo económico que se había adoptado en la Constitución Política de 1993, trayendo como consecuencia la necesidad de modernizar carreras y sus respectivas estructuras curriculares, en respuesta al crecimiento del sector privado, que ya se empezaba a sentir. A esto seguiría, tiempo después, la apertura de Escuelas de post grado para maestrías y doctorados, que ya no solo habrían de estudiarse exclusivamente en el extranjero, como era común hasta ese momento.

Inicio de convenios con universidades públicas y privadas

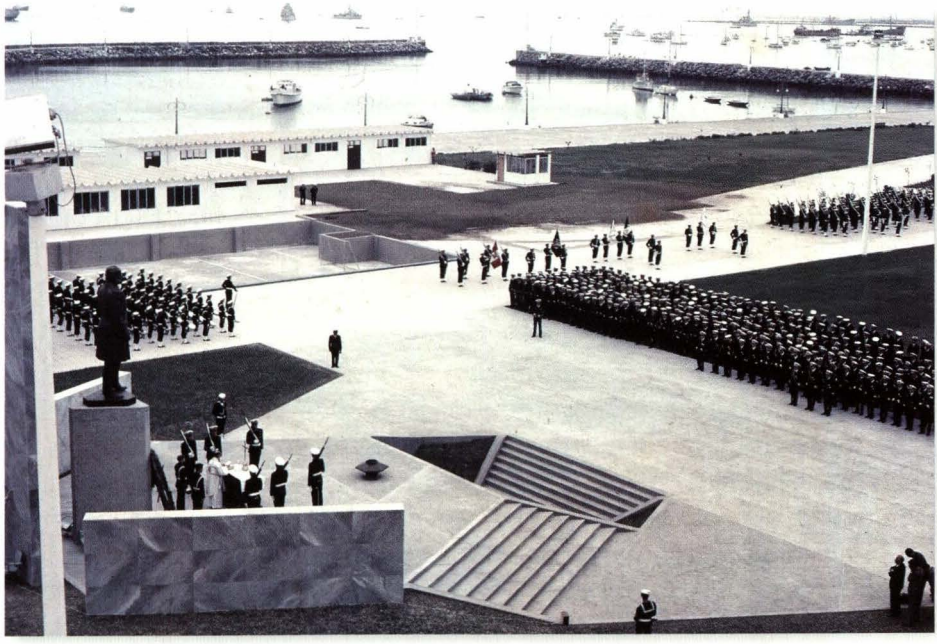
La Escuela Naval no podía permanecer indiferente ante este singular escenario que se le presentaba al Perú. En sintonía con los nuevos sucesos, adoptamos medidas en la dirección del cambio, siendo una de las más significativas la de tender puentes y suscitar alianzas estratégicas con universidades prestigiosas públicas y privadas, que habrían de complementar y optimizar la educación profesional de los cadetes navales. La idea que se planteó fue que el cadete naval debía nutrirse de otros conocimientos y metodologías, que no solamente iban a beneficiar su aprendizaje y posterior desempeño profesional en la Institución, sino que también le permitirían acceder a títulos universitarios a nombre de la Nación, lo que además de su prestigiosa condición de oficiales de Marina, en su momento les abriría otras puertas.

Siguiendo esa política, en 1993 me tocó solicitar al Comandante General de la Marina, en mi condición de Director de la Escuela Naval, la aprobación de

un convenio con la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), teniendo como propósito que aquella reconocida universidad estatal otorgara a nombre de la Nación el grado académico de bachiller en Ingeniería Naval, a los cadetes que completaran satisfactoriamente la estructura curricular del programa, establecida para tal fin. Con ese propósito, se creó en la UNI, dentro de la Facultad de Ingeniería Mecánica, el Departamento de Ingeniería Naval, con siete estudiantes civiles y los cadetes navales que lograron la admisión. Hoy, centenares de ellos proveen al mundo empresarial marítimo y ramas afines de un recurso humano altamente calificado en una de las industrias de mayor valor agregado.

Ese mismo año 1994 se firmó un nuevo convenio con la Pontifica Universidad Católica del Perú (PUCP), siguiendo el firmado en 1966, para que los cadetes de Administración pudieran optar por los grados académicos de Contabilidad, Administración o Economía.

El programa con la UNI vino a repotenciar el perfil ingenieril de la carrera naval, establecido desde la creación del cuerpo único de cadetes en los años veinte, y que tuvo una de sus más importantes actualizaciones siendo Jefe del Departamento de Estudios el entonces Capitán de Navío Jorge Dellepiane Ocampo, en el año 1961, cuando el autor de esta nota era cadete de primer año. De esta manera, se preserva esa maravillosa conjunción de ciencias navales (el ancla) y



"La Dirección decidió otorgar mayores reconocimientos y estímulos a los cadetes que ocupasen los primeros puestos, en particular a los del último año. Es así que se crearon distintivos académicos, como el doble Sol de eficiencia para los cadetes que obtuviesen más de 17 de promedio, y un sol, como antes, para más de 16".

ciencias de ingeniería (la hélice), que ha hecho de nuestra Escuela una de las mejores del mundo, formando un cuerpo único de oficiales de Marina.

En la nueva estructura curricular adoptada en 1993, se introdujeron novedosos cursos, como automatismos y distribución eléctrica, control automático lineal, ingeniería de mantenimiento, transferencia de calor, mantenimiento preventivo y fundamentos teóricos del sistema de control lineal, entre otros modernos cursos. Todas esas asignaturas proveerían al futuro oficial de Marina de las herramientas más útiles para el ejercicio de su profesión a bordo.

Tuve el honor de dictar como Director el curso de Control Automático Lineal, para introducir al cadete naval en el mundo de la Transformada de Laplace, como cambio de la ecuación diferencial ordinaria en ecuación algebraica, y así poder encontrar estados de control en los sistemas de armas e ingeniería, mediante los diagramas de Bode y los métodos de Root-Locus y Nyquist.

Como es lógico suponer, este esfuerzo demandó la modernización de las estructuras curriculares de todos los programas, y en consecuencia la Dirección decidió otorgar mayores reconocimientos y estímulos a los cadetes que ocupasen los primeros puestos, en particular a los del último año. Es así que se crearon distintivos académicos, como el doble Sol de eficiencia para los cadetes que obtuviesen más de 17 de promedio, y un sol, como antes, para más de 16.

Al doble sol de eficiencia se sumó una insignia en forma de espadín, para ser portada en el pecho por el cadete oficial en todos sus uniformes. Nuestra intención en ese caso, además de premiar el desempeño académico de los cadetes oficiales, fue la de poner en relieve que quienes portaban ese distintivo eran dueños de una conducta intachable y fuentes de permanente ejemplo para el resto del Batallón Angamos, por su cotidiano cumplimiento de los reglamentos, por su don de mando, por su liderazgo, por su responsabilidad y lealtad.

Se mantuvo la tradicional insignia de tiro y se crearon insignias por deportes y conducta, para distinguir a los mejores en los diferentes campos, que nuestra querida Escuela ha sabido reconocer, dentro de los cuales destaca el tradicional Sol de Navegación, que solo puede ser adquirido por el cadete de tercer año al haber seguido en segundo año su primer curso de navegación, la plana y costera.

Surgimiento de la Academia Pre-ESNA

Este mirar más allá de nuestras fronteras institucionales hacia el quehacer educativo nacional, nos llevó a interesarnos por la preparación académica del postulante a la Escuela Naval, que en algunos casos estaba por debajo de lo esperado. Decidimos entonces explorar la oferta existente y encontramos que esta no satisfacía las demandas de los postulantes a las escuelas militares, en particular respecto a la nuestra, dada las escasas academias de nivel en ese rubro (salvo notables excepciones, como la Academia "Calvo-Pérez", en la cual estudiaron muchos candidatos que hoy son destacados oficiales de Marina, en buena medida gracias a la preparación recibida en las aulas que fundara el Capitán de Fragata (r) Salvador Calvo-Pérez).

Como consecuencia, se propuso al Alto Mando ampliar la oferta, dando la oportunidad a más jóvenes interesados en postular a nuestra Alma Mater, pero con pocas opciones de escoger una preparación de calidad para ingresar y afrontar con éxito los exigentes programas académicos durante los cinco años de la carrera naval. Así se estableció lo que poco después se denominaría Academia Pre-ESNA, la que incluía no solo una excelente preparación académica, sino también un adecuado entrenamiento físico y la obligatoria asimilación de los valores y principios que la Escuela Naval practica y defiende. Todas esas enseñanzas debían realizarse en el mismo hábitat en el que los cadetes reciben su formación, con el propósito de concientizar e involucrar al postulante con la nueva vida que habría de llevar al ocupar una vacante en la ESNA.

La Pre-ESNA viene funcionando desde agosto de 1994 con mucho éxito. Recientemente, y por segunda vez consecutiva, ha sido premiada por la empresa Peruana de Opinión Pública como la "Mejor Academia del 2012", y más aún, ha obtenido el "ÉXITO Awards 2012", distinción internacional otorgada por la reconocida empresa Latin Business Organization, de los Estados Unidos

de Norteamérica, por haber sido considerada como el mejor Centro de Preparación de Latinoamérica.

Reconocimiento a la tradición naval

Otro aspecto de interés que vale la pena mencionar, es el referente a la valoración de la tradición naval que la Dirección de esa época impulsó en la Escuela, al perennizar los nombres de héroes y marinos notables que marcaron época en la vida de la Institución y en particular de nuestra *Alma Mater*, así como los combates navales y unidades a vela y vapor de destacada actuación en tiempos de guerra, como en los de paz.

"El 2011 cumplió 100 años ocupando su sede en el antiguo balneario de La Punta– que todos los edificios, explanadas, calles, patios, campos y demás áreas de relevancia tuvieran un nombre, en conmemoración de un héroe, de un marino notable, de un destacado director, de un combate, de una unidad histórica, lo cual fue aprobado con resolución de la Comandancia General de la Marina".

El año 1993 se materializó esta idea al dar los nombres de los combates navales más importantes protagonizados por fuerzas navales peruanas al Batallón de Cadetes y Aspirantes y sus cinco compañías. En efecto, el batallón pasó a denominarse "Angamos", mientras que la primera compañía, "Abtao"; la segunda, "Dos de Mayo"; la tercera, "Pacocha"; la cuarta, "Iquique", y la quinta, "Antofagasta". La Banda de Guerra recibió el nombre de "Casma". Todo ello, siguiendo los combates navales en los que participaron nuestros gloriosos marinos de guerra.

Posteriormente, consideramos conveniente, dadas la amplias instalaciones de la Escuela Naval –que el 2011 cumplió 100 años ocupando su sede en el antiguo balneario de La Punta– que todos los edificios, explanadas, calles, patios, campos y demás áreas de relevancia tuvieran un nombre, en conmemoración de un héroe, de un marino notable, de un destacado director, de un combate, de una unidad histórica, lo cual fue aprobado con resolución de la Comandancia General de la Marina.

A los nombres de edificios, como el de cadetes y el de estudios –nuestro héroe máximo, don Miguel Grau Seminario, y nuestro fundador, don Jorge Martín Guise, respectivamente– se sumaron el gimnasio, con el nombre de "Comandante Raúl Pardón", en recuerdo de aquel oficial que dedicó gran parte

de su vida a la preparación física de los cadetes navales; el policlínico "Manuel Ugarte y Moscoso", en memoria del practicante de medicina del cuerpo de sanidad de la Armada que entregó su vida en defensa de la Patria, a bordo de la lancha "Independencia", durante el combate del Callao, la noche del 25 de mayo de 1880, contra las lanchas torpederas chilenas "Guacolda" y "Janequeo".

A los anteriores, se suma el edificio de Personal, dándosele el nombre de edificio "Unanue", en justo homenaje al marinero Pedro Pablo Unanue Carrillo, quien perdiera la vida a los 20 años, a bordo del monitor "Huáscar", durante el glorioso combate naval de Angamos. También se decidió perennizar el nombre del Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde en el campo de fútbol y atletismo. Es importante recordar que el Almirante Gálvez fue uno de los atletas más destacados de su tiempo, que siendo cadete obtuvo varias medallas para la Escuela Naval y para el Perú.

En este reconocimiento se incluye a los directores de la Escuela Naval que cumplieron destacada labor al frente de nuestra Alma Mater, como el Contralmirante Eduardo Carrasco Toro (1779-1865), gran educador naval que inició sus estudios profesionales en la Academia Real de Náutica de Lima en 1794, y fuera precursor de la actividad hidrográfica en nuestra Institución. El Contralmirante Juan José Panizo y Talamontes (1804-1865), vencedor del combate naval de Islay el 13 de enero de 1838, Comandante General de la Escuadra y Director por nueve años de la Escuela Naval. El Capitán de Navío Camilo Carrillo Martínez (1830-1900), quien fuera un distinguido jefe de Marina, veterano de la Guerra con Chile, Comandante del monitor "Manco Cápac", y uno de los más importantes pioneros de la hidrografía, de la que era muy estudioso; fue además un reconocido hombre de Estado, ya que fue ministro en los gobiernos de Manuel Prado, Francisco García Calderón y Eduardo López de Romaña. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy (1884-1957), el miembro de la Misión Naval norteamericana de mayor influencia en nuestra Armada, y quien dirigió por diez años la Escuela Naval (1920-1930), siendo artífice de los cambios que marcaron la pauta para los siguientes cien años. El Vicealmirante Roque Saldías Maninat (1892-1974), distinguido y muy influyente líder naval que fue ministro de Marina en tres oportunidades y dirigió la Escuela Naval ente 1939 y 1946. Saldías centró su preocupación en la preparación y los valores morales que debía traer consigo el candidato a cadete naval, buscando hacer de la Escuela Naval un centro de estudios superiores modelo para el país, sobre la base de la reputación ya alcanzada.

El plano muestra, aunque no completo, estas designaciones, existiendo hoy áreas nuevas, como la Pista de Pentatlon.

EDIFICIOS - CAMPOS
1. Cadetes: Miguel GRAU
2. Estudios: Matín Jorge GUISE
3. Administrativo: Diego FERRE
4. Oficiales: Elías AGUIRRE
5. Auditorio: José A. De Izcue y Guillermo Runcimán
6. Gimnasio: Raúl PARDÓN
7. Personal: Pedro Pablo UNANUE
8. Servicio: José SALAS
9. Policlínico: Manuel S. UGARTE y MOSCOSO
10. Casa de Botes: Mario SCARLETICH
11. Campo de Fútbol y Atletismo: Pedro GALVEZ Velarde
PUERTAS
1. Principal: Corbeta "UNIÖN"
2. Ingreso Principal Vehicular: Fragata " INDEPENDENCIA"
3. Vehicular: Cañonera "PILCOMAYO"
CALLES
1. Ingreso Puerta Independencia: C. de F. Ernesto CABALLERO y Lastres
2. Ingreso Puerta Pilcomayo: C. de N. Juan FANING
3. Calle Periférica zona de Mar: C. de N: USN. Charles GORDON Davy
ESPIGONES Y POZA
1. Norte: Fragata " AMAZONAS"
2. Oeste: Vapor "RIMAC"
3. Poza: Goleta "CASTELLI"
PARQUEADEROS
1. Edificio Administrativo: Emilio SAN MARTIN
2. Auditorio: Abel GALINDEZ
3. Sótano Edificio admon: Abel Jesús ORDOÑEZ
4. Posterior Edif. Estudios: Manuel CAVERO
5. Frente Edif. Servicios: Víctos MONTES Arias
PALOS
1. Palo Principal: Corbeta "UNIÖN"
2. Trinquete Goleta "LOA"
EXPLANADAS - PATIOS
1. Adyacente Poza: Cal. Juan José PANIZO y Talamontes
2. Patio de Honor: Valm. Roque A. SALDIAS
3. Del Campo de Maniobras: Calm. Camilo CARRILLO :
4. Campo de Maniobras: Calm. Juan José CARRASCO

Impulso del deporte

Las innovaciones mencionadas líneas arriba debían complementarse, considerando que la formación del cadete naval desde siempre es integral, con el impulso de las actividades deportivas que en otros tiempos tantos lauros habían dado a nuestra *Alma Mater*. El deporte ocupó a lo largo del siglo XX un lugar de primer orden en la carrera naval, especialmente a partir de la gestión de Gordon Davy al frente de la Escuela, quien hizo de la frase *Mens sana in corpore sano* un "dogma de fe" para la formación del cadete naval. Sin embargo, en los últimos años los resultados de las competencias en que participaban los cadetes habían decaído un tanto.

Para retomar nuestro liderazgo en este tema, se hicieron reformas administrativas, situando a la Jefatura de Deportes al mismo nivel que la de Disciplina –ahora Formación Naval–, y para mejorar el performance deportivo de los equipos representativos de la Escuela, se contrataron entrenadores cubanos de reconocida trayectoria profesional, quienes aplicaron técnicas novedosas en el entrenamiento, teniendo como resultado que se campeonase en varias disciplinas después de mucho tiempo en las olimpiadas militares.

Aquellas medidas fueron acompañadas del otorgamiento de distintivos deportivos a los cadetes que destacaran en las diferentes disciplinas y cosecharan nuevos triunfos para su Escuela. Según nuestra intención, aquel reconocimiento debía ser valorado mucho más allá de la sola competencia deportiva, sino como un método infalible para acrecentar el orgullo de pertenencia al *Alma Mater*. Cada copa o medalla obtenida en buena lid por los cadetes en competencia deportiva, debía ser recibida no solamente como un premio a su esfuerzo y al de su equipo, y que con justa razón los llenase de orgullo, sino que con su triunfo estaban contribuyendo a incrementar el prestigio de la Escuela.

Reconocimientos

Recordar es vivir y las instituciones son el reflejo de lo que son los seres humanos que las manejan. En estos dos años fueron invalorables el apoyo recibido por el Almirante Alfredo Arnaiz Ambrossiani, como Comandante General de la Marina; el Contralmirante Erasmo Zorrilla Trisano, como Director de Instrucción; el Doctor Salomón Lerner Febres, como rector de la Pontificia Universidad Católica del Perú (La Salle 1959, como el autor); el arquitecto Javier Sota

Nadal, como rector de la Universidad Nacional de Ingeniería (La Salle, 1958); y el trabajo de una estupenda dotación de oficiales liderada por los entonces Capitán de Navío Juan Rodríguez Kelley (Sub Director); Capitán de Navío José Pereyra López (Jefe de Estudios); Capitán de Fragata Felipe Rojas Quirós, lamentablemente fallecido, Capitán de Fragata Vicente Rosell Berenson (Jefe de Deportes), y Capitán de Fragata Julio Uriarte Guerra (Jefe de Disciplina).

A los Capitanes de Navío (r) Manuel Humberto Martínez Vargas (Ciencias Básicas), Juan Luis Salinas Sedó (Ciencias Sociales), Abel Castellanos Zegarra (Ciencias de Ingeniería y primer Director de Pre ESNA), y José Pacheco Quevedo (Ciencias Navales). Al Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado, fuente de inspiración para los nombres navales que se adoptaron en esos años. A todos ellos mi reconocimiento y agradecimiento.

Reflexiones finales

Al cabo de veinte años de haber puesto en práctica las iniciativas descritas en este articulo, nos queda la satisfacción de que aquellas han contribuido –y continúan haciéndolo– a fortalecer el prestigio de la Escuela Naval del Perú. De ahí mi reconocimiento al equipo que me tocó dirigir, por su dedicación y profesionalismo, que en su momento contribuyeron a que la Escuela Naval, consecuente con su trayectoria, continúe siendo un centro de educación superior que no escatima esfuerzos para mantenerse vigente, y en la búsqueda permanente del liderazgo en la educación pública, ofreciendo a muchos jóvenes peruanos la oportunidad de hacerse de una profesión que los llenará de conocimientos, orgullo y distinciones, que hará de ellos ciudadanos de bien para nuestra sociedad.

Bibliografía

- Resolución de la Comandancia General de la Marina N° 1089-94, de fecha 28 de noviembre de 1994.

Historia de la Policía Naval



Capitán de Fragata
EDGAR MARTÍNEZ GARCÍA



Corrían los primeros meses del año 1971 y en una conversación con el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante Luis López de Castilla Hidalgo, salió el tema de las rondas que la entonces denominada Policía Naval hacía a fin de mes, por los bares y otros sitios del Callao, que consistía en seis tripulantes designados de un buque de la Escuadra, y un Alférez de Fragata de otro buque, denominado como el "Shore Patrol".

A todo este comentario, manifesté que aquello no cumplía con la Ley Orgánica de la Justicia Militar, título sexto, que dispone que una organización de Policía Castrense tiene como funciones ocuparse de las normas legales y reglamentarias de la Institución; además, tiene la función de auxiliar a la administración de la Justicia Militar, investigando los delitos y faltas y descubriendo a los responsables, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente, con los elementos de prueba y efectos que se hubiesen incautado. Asimismo, los jueces y tribunales militares podrán solicitar el auxilio de la Policía Militar para cualquier asunto que requiera la investigación judicial, debiendo también considerarse que los establecimientos penales militares, o de simple detención, estarán bajo la autoridad y custodia de una Unidad de Policía Militar.



Lealtad y disciplina, valores característicos del personal de la Policía Naval.

En concordancia con el artículo 48 del título sexto de la Ley Orgánica de la Justicia Militar, en tiempo de guerra la Policía Militar asumirá las funciones de prebostazgo, de acuerdo con lo dispuesto en la sección tercera, titulo quinto de la misma ley.

Terminada mi alocución, el Almirante Luis López de Castilla H., me dijo: "Comandante Martínez, ¿cree usted que pueda encargarse de hacer funcionar en nuestra Marina algo que pueda llamarse Policía Naval, en concordancia con lo que ha expuesto?", a lo que manifesté que sí, y que solo necesitaba su apoyo.

El apoyo comenzó con la autorización para ir a la isla San Lorenzo, para seleccionar a los tripulantes del último contingente de reclutas que conformarían la primera dotación de Policías Navales.

Al llegar a la isla, me di con la sorpresa de que solo quedaban 36 reclutas, los cuales no habían sido aceptados por otras dependencias, como Infantería de Marina, buques, etc., por tener talla muy baja. Con estos muchachos bajos de estatura, pero con un alto espíritu para servir en nuestra Institución, comencé el entrenamiento. Se empezó bajo la Administración del Arsenal Naval, que dio el alojamiento, alimentación y servicios médicos, odontológicos y otros, al no contarse con cuartel propio.

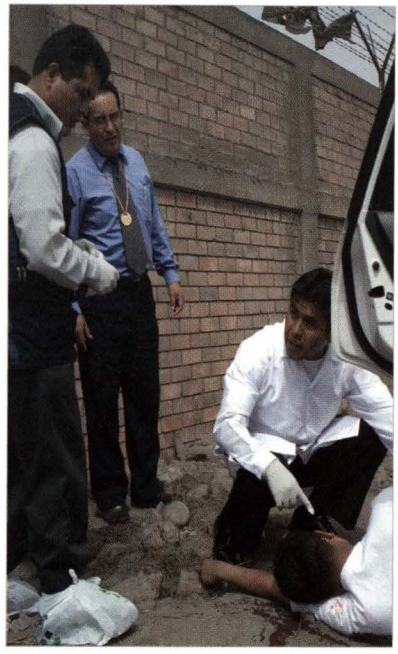
Comencé solo: no tenía oficiales bajo mi mando. Se me dio personal subalterno en apoyo, los denominados "Maestros de Armas", logrando que estos pasaran a mis órdenes como destacados a la iniciada Compañía de Policía Naval.

Tengo que mencionarlos, porque sin ellos no hubiese sido posible tener el servicio de Policía Naval actual. Estos fueron: Hauler, Juan Almeda S., Manuel Silva S., Andrés Garrido C., Luis Chumbo G., Pedro Gabriel V.; tripulantes de la primera dotación como Jorge Taipe, sastre; Alejandro Martel, carpintero; Nieves, peluquero. Todos ellos con un gran sentido de responsabilidad y, sobre todo, lealtad a toda prueba, con lo que bastó para que yo pudiera desarrollar el plan previsto, ya que tenía mi palabra empeñada.

Lo primero fue imbuir al personal de un sentido recto de disciplina, consciente, la que deberían aplicar en el cumplimiento de sus deberes, obligaciones y derechos; todo basado en las leyes a las que estábamos sujetos. En segundo lugar, teníamos que asumir que de nuestro comportamiento obtendríamos el respeto de los demás; deberíamos, por tanto, ser ejemplo de lo que predicáramos. Como necesario complemento, les recordé a nuestro máximo Héroe, el gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ejemplo a seguir.

Laborando día a día se fue conformando la Compañía de Policía Naval, cuya misión sería: dar protección, vigilancia y seguridad a los miembros y dependencias de la Marina.

Se ocuparía del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, así como de auxiliar a la Administración de Justicia Militar, investigando delitos y faltas, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial competente.



El personal de la Policía Naval en cumplimiento estricto a lo establecido en las normas legales.

Cada día se hacía más necesario contar con oficiales, para dar solidez al plan de entrenamiento, instrucción y otros que había elaborado. Frente a este requerimiento, comienza la Superioridad Naval a destacar periódicamente oficiales del grado de Alférez de Fragata: Héctor Lambruschini C., Raúl Saldías, José Luis Luna A., Luis Sánchez Salazar; por razones del tiempo y de memoria no hago mención de otros oficiales. Pido disculpas, ya que guardo de ellos muy gratos recuerdos y sin ellos no hubiese sido posible el actual Servicio de Policía Naval.

Antes de finalizar el año 1971, un 18 de setiembre, comienzan los 36 tripulantes de la Compañía de Policía Naval a ocupar puestos de guardia en la Comandancia General de la Base Naval del Callao, Arsenal Naval; funciones primarias como control del tránsito, control de acceso de personas y otros.

Hasta aquí había hecho algo, lo mínimo para una naciente Policía Naval, y sin los medios necesarios para poder desarrollar el plan de instrucción y entrenamiento, como los temas técnicos y profesionales. ¿Cómo hacerlo? Se requería personal que egresara de una escuela, una escuela de Policía Naval. Un verdadero reto.

Me dirigí a la Misión Naval Americana, para recabar información sobre la Policía Militar, y me dijeron que tenían un curso para Oficiales del grado de Capitán; o sea, de Teniente Primero, en la Escuela de las Américas, en Panamá.

Pregunté si se podía pedir una beca u otro procedimiento para recibir instrucción en la mencionada Escuela, manifestándome que solamente lo debía pedir el Instituto. Acudí a la Base Naval del Callao, dirigiéndome donde el Comandante General de la Base Naval; ya estábamos en el año 1972, informándole lo obtenido en la Misión Naval Americana. El Comandante General efectuó la gestión para que un oficial fuera a la Escuela de las Américas, en Panamá. La Superioridad Naval emitió un mensaje naval para que un Teniente Primero que quisiera una beca en Panamá para la Escuela de las Américas y seguir el curso de Policía Militar, se inscribiera.

El único oficial que se presentó para el curso fue el Teniente Primero Manuel Gonzales Chocano, a quien le tengo un especial aprecio, por su dedicación, esfuerzo y cumplimiento del deber, y sobre todo por su lealtad. A él se le debe el curso en el SITEN de Policía Naval, curso que adaptó del recibido en Panamá.



El primer curso de Policía Naval fue impartido en el Cuartel de la Policía Naval; ya teníamos alojamiento propio, alojamiento dejado por la Infantería de Marina al irse a su nuevo cuartel en Ancón.

Aquí hago un alto para recordar con gratitud al Almirante Luis López de Castilla H., quien me dio todo el apoyo, tanto moral como económico, sin el cual no hubiese sido posible reconstruir el cuartel dejado por los Infantes de Marina, local con el que contó como propio la naciente Compañía de Policía Naval.

Hago recuerdo del entonces Capitán de Fragata Hugo Ramírez Canaval, quien también apoyó dentro de sus posibilidades como jefe del Departamento de Logística de la Marina, y a otros amigos, quienes en forma desinteresada fueron apoyando con bienes materiales, haciendo posible que siguiera la puesta en marcha de la Compañía Naval en su cuartel.

A la llegada del Teniente Primero Manuel Gonzales Chocano, procedente de Panamá, inmediatamente se procedió a la organización del Primer Curso de Policía Naval, decidiendo que dicho curso se dictaría en el cuartel de la Policía Naval y no en el SITEN, en vista de que el personal que iba a recibir instrucción como Policía Naval no debía tener contacto con los otros alumnos que se formaban como personal subalterno de la Marina. La Policía Naval iba a contar con un personal que se aplicaría firmemente a los reglamentos, órdenes y demás consignas que la Superioridad dictara; no debería existir el "compañerismo" o "compadrería", tan común en nuestra idiosincrasia. Fueron 18 los primeros alumnos seleccionados, que al cabo de un año y con excelentes calificaciones, fueran becados a la Escuela de las Américas, en Panamá, al curso de Policía Militar, para adquirir mejor capacitación. El egreso fue un éxito; logramos los primeros puestos.

Durante mi permanencia como Comandante de la Policía Naval, se dieron anécdotas, sucesos y sobre todo gratos recuerdos de aquellas personas que colaboraron conmigo, por el bien de aquel "cuerpo" que hoy es el servicio de Policía Naval – POLINAV – PON. Evoco al C. de C. SN (O) Castro S., al Tnte. Primero SN (O) Francisco Pina Baca, al Tnte. Primero SN (O) Luis del Águila, al Tnte. Primero SN (MC) Luis Ormeño y al Tnte. Primero SN (MC) Luis Tello B., quienes apoyaron siempre en sus especialidades con diligencia para mantener en buen estado de salud a los miembros de la ya Compañía de Policía Naval.

Para funciones de la Policía Naval, fue trasladado al cuartel el Técnico Buzo Rabines. Por razones de salud, no podía seguir efectuando trabajos como buzo. A su llegada no fue nada positiva su actitud; conversamos largamente, pasaron



los días y fue cambiando. Al final de su permanencia en la Policía Naval, ¿quién no recuerda al "hombre liebre", cuando salía con la moto en ceremonias a las que asistía el Comandante General de la Base Naval? Personaje de gran físico, moreno él, adusto, cumplidor de su deber, pero primordialmente leal. Cosa rara, muchos personajes no saben lo que es "nosotros", sino solo "yo".

Pasó el tiempo, yo en la situación de Retiro, y él también. Gran reencuentro, abrazos, pero de los sinceros; me contó que era miembro de una orquesta, en la que tocaba el violín, noble instrumento como él. Aquella fue la última noticia de Rabines, hoy en los brazos del Eterno.

Habían transcurrido varios años desde que había dejado la Policía Naval, y en el año 1986, estando laborando en la vida civil, se presentaron a mi centro de trabajo un grupo de "jóvenes", que acababan de graduarse en la Escuela de Avanzada; eran Policías Navales, Primera Promoción. Me pidieron que accediera a que su Promoción llevara mi nombre. Gran honor e inmensa satisfacción; cuánto orgullo por el deber cumplido.

La Primera Promoción de la Escuela de Avanzada, con miembros de la Policía Naval, lleva mi nombre. Su padrino fue Manuel Gonzales Chocano; designación muy merecida: él fue quien implementó la instrucción.

En octubre del año 1973, antes de dejar el Comando de la Policía Naval, remitía a la Comandancia General de la Base Naval, el texto intitulado "La Policía Naval en la Marina de Guerra del Perú", para ayudar a hacer posible la formalización de la Policía Naval, ya que tenía dos años funcionando sin partida de nacimiento.

A continuación transcribo el texto, para que se tenga idea completa de lo que significa la Policía Naval y se comprenda su razón de ser.

Índice– Extracto- Introducción.

1. MISIÓN- Organización y Funciones de la Policía Naval.

2. PREVENCIÓN DEL CRIMEN- Generalidades- Aspectos Sociológicos- Crimen y Ofensas- Medidas Preventivas y Medidas Correctivas- Medidas para el Cumplimiento de la Ley y Mantenimiento del Orden.

   Los siguientes acápites: a) Medidas Preventivas, b) Medidas Correctivas, c) Programa de Prevención del Crimen, d) Importación de Información, e) Responsabilidad del Estado Mayor General de Marina, f) Funciones del Jefe de Servicio de Policía Naval o Capitán Preboste en Control del Vicio, g) Actividad del Jefe de Servicio de Policía Naval y la Policía Naval en Control del Vicio, h) El Vicio, 1) Bebidas Alcohólicas, 2) Responsabilidad de la Policía Naval, 3) La Prostitución, 4) Juego, 5) Narcóticos, 6) Homosexuales.

3. OPERACIONES DE LA POLICÍA NAVAL
4. DEBERES DEL PERSONAL DE GUARDIA
5. CONTROL DEL VICIO- Problema del Licor- Problema de Narcóticos- Problema de Prostitución- Problemas de Juego.
6. PROGRAMA DE DETENCIÓN DE AUSENTES- Ausentes- Tipo de Ausentes- Definiciones- Autorización de Aprehensión.
7. JUNTAS DE CONTROL DISCIPLINARIO DE LAS FUERZAS ARMADAS- Introducción- Funciones- Procedimiento a seguir para declarar un lugar "fuera de límite"- Procedimiento a seguir para declarar un lugar "fuera de límite" en Emergencia.
8. RELACIONES PÚBLICAS- Relaciones entre la Policía Naval y el Público.

   Introducción- Relaciones con otras Entidades- Programa de Relaciones Públicas- Relaciones con Tripulantes y Público en General.

Antes de dejar el Comando de la Cía. de Policía Naval, solicité a la Dirección General de Personal que se asignara un Abogado Penalista, porque los problemas que veníamos teniendo eran de ese campo; llegó destacado el Tnte. Primero (CJ) Víctor A. Gutiérrez P., quien llegó a ser en la época del terrorismo Juez Especial de Marina. Como anécdota, al preparar personal, me enfoqué en la necesidad de contar con medios adecuados para proteger al Alto Mando, ya que el terrorismo estaba en Lima. Ello hizo que fuera yo citado al Estado Mayor para exponer los motivos de mi proceder, llegándose a preguntarme si veía yo muchas películas de James Bond. No pasó mucho tiempo; yo ya lejos de la POLINAV, me enteré de que estaban entrenando personal para tal fin: choferes que condujeran a la defensiva, huidas de emergencia, así como guardaespaldas, etc. El vislumbrar un futuro no lo hace a uno adivino sino precavido.

La labor fue ardua, pero hoy veo sus frutos.

Me animé a escribir el presente artículo como remembranza de una de mis actitudes y acciones durante mi permanencia en actividad en mi querida Institución, a la que le debo grandes satisfacciones como Marino, el haber recorrido por varias dependencias, pero sobre todo las millas náuticas navegadas, y más aún los tres comandos en unidades de nuestra Armada, lo que me permitió ser Marino a cabalidad. Ahora, en el remanso de la vida, estoy cosechando la amistad de aquellos que verdaderamente me aprecian.

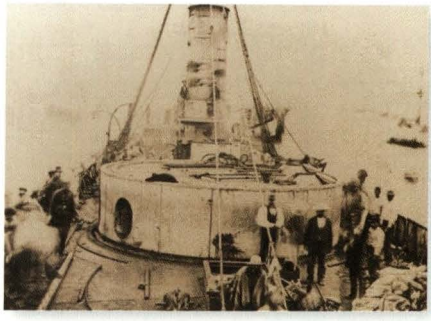
A veces escuché la frase "no navegues contra la corriente". Ahora lo veo claro: el hacerlo me permitió ser yo, y al ver más adelante, ver a mi familia, mi esposa, mis cuatro joyas: mis hijos; mis ocho nietos, sucesores de las inquietudes de sus padres y el recuerdo del "papapa"; no hubo riqueza material, pero sí una inmensa fortuna espiritual, sin olvidar en ningún momento al Ser Supremo que todo lo puede. No lo desaprovechemos.



Historia de un 8 de Octubre: Angamos



Licenciado en Derecho
RODRIGO MURILLO BIANCHI



Huáscar, tomada en fecha posterior al 08 de octubre de 1879, fecha en la que fue capturado por buques chilenos.

Esta mañana el cielo de Lima amaneció plomizo, como de luto, entristecido. Se cumplieron ya 133 años desde aquel triste miércoles de octubre, que seguramente vio un aura como esta, oscura, sombría, donde el "Huáscar" y treinta y uno de sus tripulantes perecieron en la Batalla Naval de Angamos. Los restantes, los que sobrevivieron, fueron capturados por los marinos de la escuadra chilena, y, sin ellos en el mar, con el monitor en manos enemigas, quedó libre el paso para la invasión terrestre del Perú en la Guerra del Pacífico.

Esta mañana, esta fecha en realidad, debe ser para nosotros ocasión de profunda reflexión y pensamiento. De minuto de silencio y memoria solemne. Un día como hoy perecieron en el mar personas brillantes, únicas en su tipo, que, sabiendo de antemano que no escaparían del combate, decidieron morir como hombres libres, como hombres dignos, como peruanos indómitos, aun cuando entendían que la guerra era insostenible y que –para ellos, aquella mañana– la misma mostraba su rostro más suicida: la certeza de la prisión o la muerte en combate, temores ambos ignorados ante el altar del sacrificio propio. Un acto de genuino amor por los demás antes que de simple y llano patriotismo.

Si habremos de repasar la historia, como efectivamente haremos, conoceremos que la última travesía del "Huáscar" partió de Arica, puerto de descanso del monitor silente. El Almirante Grau, desatendido en su solicitud de meter el buque a dique para reparación (llevaba más de seis meses batallando prácticamente solo contra la escuadra chilena), se hizo a la mar nuevamente el primero de octubre de 1879. No obstante, como quien sabe que el final llegará pronto, antes de partir escribió a los suyos, les envió los objetos de valor que llevaba a bordo y recibió los santos sacramentos: el viaje que emprendía muy bien podía ser el último, si las leyes de la razón y la guerra se empeñaban en materializar lo probable.

Así pues, zarpó el "Huáscar" rumbo al sur el primero de octubre, acompañado de la Corbeta "Unión". El día 5, en la caleta de Sarco, ya en aguas chilenas, capturó el monitor a la goleta "Coquimbo". Posteriormente, llegó al puerto del mismo nombre y prosiguió audaz aun más hacia el sur, hasta la caleta de Tongoy, localidad cercana al importante puerto de Valparaíso. Cumplido el objetivo de esta expedición (hacer un acercamiento al puerto neurálgico de la escuadra enemiga, Valparaíso), las naves nacionales iniciaron su retorno al Perú.

El día 6 reportó el "Huáscar" una falla en su máquina de vapor. Otra el día 7. Según su parte oficial, a las cero horas del día ocho, arribó a Antofagasta, Bolivia. Una calma inusitada se apreciaba en el mar[1]; no se había avistado ningún buque de la fuerza enemiga. Grau, en aquellos instantes de aparente sosiego, desconocía que se estaba cerrando un anillo de muerte en torno al "Huáscar" y la "Unión".

Al amanecer del día 8, el cerco se manifestó: el "Huáscar" avistó tres humos al sur. Eran navíos militares chilenos: el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño". Navegaban los referidos buques tratando de interponerse entre tierra y las naves peruanas, para echarlas al oeste, y lo lograron. A las 7:15 horas se completó el círculo de fuego: tripulantes del "Huáscar" divisaron los humos de otras tres naves enemigas: el "Cochrane", el "O'Higgins" y el "Loa". Entonces Grau, entendiendo que el "Huáscar" no podría escapar de la persecución de los modernos buques que lo cercaban, ordenó a la "Unión" —de superior velocidad— poner rumbo norte, dejándolo sólo en la batalla frente a los seis navíos de Chile.

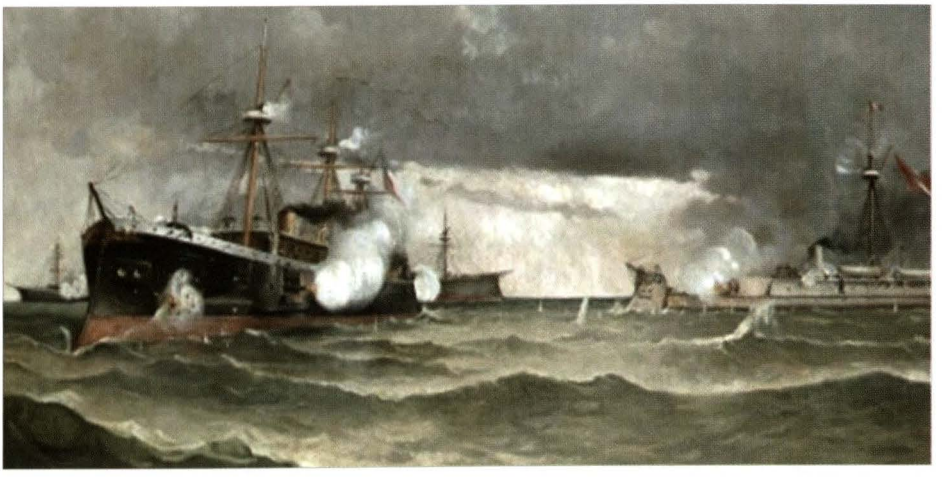
Transcurrieron dos horas desde que se cerró el anillo de hierro en torno al "Huáscar" y el combate no tardó en desplegarse. Y llegados los hechos a este punto, uno no puede evitar preguntarse: ¿En qué debieron haber pensado los

tripulantes del monitor durante tan larga espera, tan larga que hubiera hecho flaquear el ánimo de cualquier militar que se sabe muerto de antemano? ¿Acaso no sintieron temor o pensaron en rendirse cuando la escapatoria resultaba imposible? ¿Qué pasó por la mente de aquellos jóvenes peruanos que, aquel día, conocerían sin duda en carne propia el dolor, cuando no la muerte violenta, que casi siempre impone la derrota militar?

Los actos de Grau y su tripulación no dejan espacio para la duda.

A las 09:40 horas, teniendo a los buques chilenos a distancia de tiro, el "Huáscar" izó su pabellón de guerra y abrió fuego contra el "Cochrane". Inmensa habrá sido la sorpresa de los confiados marinos chilenos al notar que, aún en superioridad de número, eran desafiados por las andanadas furiosas del siempre temido monitor peruano. Ahora bien, el "Cochrane", muy taimadamente, no contestó inicialmente los disparos, sino que acortó distancias gracias a su mayor velocidad, y cuando estuvo a 200 metros del "Huáscar", disparó contra él sus primeros cañonazos, perforando el blindaje del casco y dañando su sistema de gobierno[2].

Diez minutos después, el líder del navío nacional selló de gloria su destino: un proyectil proveniente del "Cochrane" impactó en la torre de mando, y al estallar, acabó con la vida del Contralmirante Miguel Grau, dejando moribundo a su acompañante, Teniente Primero Diego Ferré. Entonces, tomó el mando del buque el Capitán de Corbeta Elías Aguirre, quien continuó el combate, hasta que también cayó muerto. Uno tras otro, los oficiales peruanos se fueron sucediendo a cargo de la nave, que recibía una y otra vez los impactos de



Combate de Angamos de Teófilo Castillo Guas.

los buques chilenos, hasta que, habiendo recaído el mando en el Teniente Primero Pedro Gárezon, este oficial, viendo que ya no era posible continuar la lucha por las condiciones en las que se hallaba el "Huáscar", con sus cañones inutilizados, roto su timón y diezmada su tripulación, dio la orden de abrir las válvulas para hundirlo en las profundidades del mar. Cuenta Pedro Gárezon, quien sobrevivió al combate, en su parte oficial:

> *"En ese momento el "Huáscar" se encontraba sin gobierno por tercera vez, pues las bombas enemigas habían roto los aparejos (...) siendo desde todo punto imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que aún vivíamos, sumergir el buque antes de que fuera presa del enemigo, y con tal intento mandé al Alférez de Fragata, don Ricardo Herrera, para que en persona comunicara al primer maquinista la orden de abrir las válvulas, la cual fue ejecutada en el acto".* [3]

A las 10:55 de la mañana las naves chilenas suspendieron el cañoneo, al ver que el "Huáscar" comenzaba a hundirse, y resolvieron enviar una dotación armada en lanchas para tomarlo, dada la inmovilidad del buque peruano. Cuando los marinos enemigos ingresaron a bordo, el "Huáscar" ya tenía un metro de agua y estaba a punto de hundirse por la popa. No obstante, con revolver en mano, oficiales chilenos ordenaron a los maquinistas cerrar las válvulas para evitar el inminente hundimiento. Cuenta el parte oficial del Primer Ingeniero a bordo, el británico Samuel Mac Mahon, que recibió...

> *"[...] la orden personal y privada del Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, para abrir las válvulas y echar el buque a pique, cuya orden ejecuté de inmediato, con toda la actividad y deseos posibles, sacando a todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que sacar las puertas de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas, pues fuimos abordados y tomados prisioneros. En ese momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina superior. (...) Yo y el Segundo Ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos seguir la orden, pues ya éramos prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del 'Rímac' habían sido forzados a entregar la máquina y que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir".* [4]

Finalmente, los ingenieros cerraron las válvulas y evitaron el hundimiento del buque, capturándolo para las armas chilenas. Así concluyó el Combate de Angamos. Cuando, después de una hora y treinta y cinco minutos de combate suicida, muertos y heridos ya todos los oficiales peruanos, los marineros chilenos abordaron el despojo flotante que era el monitor, uno de ellos...

> *"[...] vio que un tripulante peruano lloraba delante de los restos de un cadáver mutilado que piadosamente había recogido. Era aquel tripulante un sirviente del Comandante y los restos todo cuanto quedaba de quien en vida fuera el Contralmirante don Miguel Grau Seminario. En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima, ícono santo del Perú, a la que Grau solía rezar, también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala."*[5]

Los tripulantes que sobrevivieron fueron trasladados al "Cochrane" y al "Blanco Encalada", donde se les dio cobijo, asistencia médica y alimento. El parte oficial del Capitán de Fragata Manuel Melitón Carbajal da cuenta de ello, al señalar que *"todos los tripulantes, que heridos en su mayor parte sobrevivían, fueron tomados prisioneros y trasbordados a los blindados, donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia"*[6]. Aparentemente, el alto mando de la escuadra chilena había decidido enmendar los errores cometidos en la Batalla de Iquique, en mayo del mismo año, donde la "Covadonga" ametralló a los sobrevivientes peruanos del "Independencia", que nadaban por sus vidas luego de que su nave golpease una roca submarina que no se encontraba en los mapas de entonces.

No cabe duda, pues, que la mañana de este nuevo 8 de octubre es lúgubre y oscura, pero incomparable en su tono grisáceo y triste con la que vivieron los tripulantes del "Huáscar" en Angamos. Importante es también entender, como peruanos críticos, que ante todo Angamos fue el envío, por parte de un gobierno inepto e improvisado, como los que casi siempre ha tenido el Perú, de la mejor sangre peruana a la muerte, en una guerra que estaba perdida de antemano y a la que acudimos desarmados, guiados por una falsa sensación de grandeza e inefabilidad. No obstante, es también la respuesta de esta sangre peruana valerosa, de estos jóvenes valientes, emancipados, que puestas así las condiciones no dudaron un segundo y le dijeron al Perú de entonces: *"Aquí estamos y no tenemos miedo"*.

Es cierto, la guerra no la desató el Perú y, por el contrario, la generó un enemigo codicioso que la había planeado con años de anticipación. Pero me es difícil aceptar que tanto Piérola como Prado (gobernantes del Perú antes, durante y después de la guerra) sobrevivieron al conflicto y no así los muchachos inocentes que no dudaron, o que simplemente no tuvieron otra salida que la de ofrendar sus vidas en defensa de sus familiares y del país, siguiendo la tradición guerrera que a los peruanos nos imponen 5.000 años de historia, tal y como lo hicieron los valientes de Angamos, donde en inferioridad de condiciones —y quizá añorando tiempos mejores— fueron los primeros en hacer tronar el cañón.

Referencias

1. Historia de la Marina de Guerra del Perú en el siglo XX. Extraído de: Página Oficial de la Marina de Guerra del Perú (http://www.marina.mil.pe/larepublica_sigloxix.htm). Fecha de consulta: 08/10/2010.
2. Ibíd.
3. Parte Oficial del Teniente Primero Don Pedro Gárezon. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 202. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
4. Parte Oficial del Primer Ingeniero, Samuel Mac Mahon. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 204. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
5. Romero Fernando, "Grau, El Marino Epónimo del Perú". Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 24. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.
6. Parte Oficial del Capitán de Fragata Don Manuel Melitón Carbajal. Extraído de: *Homenaje a Grau: 1979 - año de nuestros héroes de la Guerra del Pacífico*, Primera Edición, pp. 206. Editorial: Centro Naval del Perú, octubre de 1978.

Historia de la fotografía de guerra: De crimea (1854 - 1856) a la guerra civil española (1936 - 1939)



Licenciado en Comunicaciones
RENZO BABILONIA FERNÁNDEZ BACA



Nacimiento y evolución de la fotografía de guerra en el siglo XIX

Los primeros conflictos bélicos registrados por los fotógrafos fueron la guerra entre México y Estados Unidos (1846-1848) y el sitio de Roma (1849). La anexión norteamericana de Texas convocó a varios autores, pese a las dificultades que tenía la fotografía en aquellos tiempos para trabajar en exteriores. En la imagen más espectacular que se conserva de aquella lucha, tomada el 18 de abril de 1847 por Chas S. Betts, puede observarse una amputación practicada por el cirujano militar Pedro Vander Linden al sargento de artillería mexicano Antonio Bustos, luego de un combate en las cercanía de Jalapa.

La Guerra de Crimea

Gracias al trabajo de fotógrafos como Roger Fenton y James Robertson, a partir de la Guerra de Crimea (1854-1856) se puede hablar ya, del nacimiento de la fotografía de guerra. Se debe comprender que los fotógrafos durante el siglo XIX van a cubrir diversos conflictos, a lo largo del mundo, según su propia

nacionalidad e intereses comerciales. Es decir, van a fotografiar y exponer su visión de la guerra, acorde con los intereses del Ejército o país que les pague. La idea de la supuesta objetividad de la prensa es un concepto que recién se comenzará a contemplar a partir de la Guerra Civil Española (1936 – 1939).

Aunque si recordamos la forma en que revistas como *Time Magazine* o canales de cable como CNN cubrieron las invasiones a Irak a fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, siempre desde el punto de vista norteamericano, comprenderemos lo poco que se ha cambiado al respecto.

En cada guerra en que un país europeo o los EE. UU. ha participado, desde la década de 1850, siempre ha estado presente una casa o estudio fotográfico trabajando bajo el siguiente concepto: la fotografía no miente, todo lo que se ve en la imagen demuestra que los hechos ocurrieron en una determinada manera.

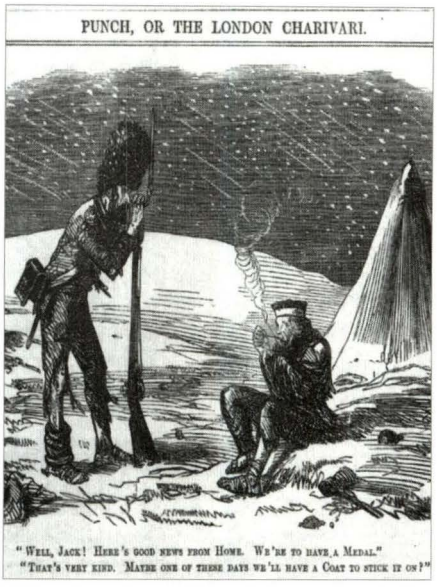


Guerra de Crimea (1854 - 1856).
Las fotografías tomadas por Roger Fenton, lejos de los campos de batalla y en las que siempre se observan a las tropas correctamente vestidas y alimentadas. Servían para trasmitir la falsa sensación de una guerra que estaba siendo bien dirigida y,sobretodo, había sido correctamente planificada.

Durante la guerra de Crimea, el británico Roger Fenton organizó una expedición financiada por el editor Thomas Agnew y el propio Ejército Británico.

La visión pulcra e idealizada de la guerra que Fenton ofreció a los ingleses, estuvo condicionada por sus patrocinadores: siempre existió la voluntad de acallar las críticas sobre las atroces condiciones en que vivían y combatían las tropas británicas; por otra parte, existía el interés de Fenton y del propio Agnew de ofrecer las fotos a los familiares de los soldados que luchaban en el frente de batalla. Las tomas fotográficas, en aquel tiempo, duraban de tres a sesenta segundos, lo cual impedía captar cualquier imagen de acción, estando obligados los retratados a mantenerse quietos al momento de posar para la cámara.

Es decir, para esta época, el fotógrafo no ingresaba aún al campo de batalla. Pongamos como ejemplo un enfrentamiento armado. ¿A qué nos referimos? A que la fotografía todavía no podía documentar directamente los combates.



Grabado publicado en The Times, Londres, criticando las malas condiciones en que se hacía combatir a los soldados británicos en la Guerra de Crimea (1854 - 1856).
Roger Fenton fue enviado a documentar la guerra siguiendo el concepto, que todavía, mucha gente considera verdadero, de que "una fotografía siempre dice la verdad y todo lo que sale en ella es cierto". Su trabajo se utilizó para desmentir las opiniones en Gran Bretaña contrarias a la intervención de sus tropas en Crimea.

Por lo tanto, debía limitarse a retratar a las tropas y a los principales jefes de los ejércitos en sus campamentos antes de partir a la guerra. Y, de la misma manera, una vez terminada la batalla, se fotografiaba a los sobrevivientes, prisioneros, muertos y ruinas de la ciudad o fortaleza que había sido vencida o saqueada. El fotógrafo del siglo XIX solo podía documentar las batallas una vez que estas habían concluido.

En la imagen más famosa de Fenton, no se ve gente posando. Bautizada como "El Valle de las Sombras de la Muerte", la fotografía mostraba un sendero de tierra abandonado, repleto de balas de cañón, que era blanco de constantes bombardeos por parte de los rusos.

"El desenterrar y deshonrar los cuerpos de los enemigos muertos en combate se convirtió en una práctica usual para representar un triunfo militar a través de las imágenes".

A menudo, el escenario de aquella foto ha sido confundido con el lugar en donde se produjo la famosa carga de la Brigada Ligera. Fenton visitó el lugar en donde realmente se masacró a la caballería inglesa y no lo documentó. "[...] encontramos muchos esqueletos quemados... cadáveres con suficiente carne como para componer un paisaje de pesadilla" (Sweenwy 2002: 45).

En julio de 1855, aquejado por problemas de salud, Fenton regresó a Londres con unas trescientas fotos alejadas de todo realismo, que Agnew editó en una serie de portafolios. Poco después, James Robertson y su socio Felipe Beato llegaron a Bataclava para registrar los fuertes destruidos y la ciudad bombardeada tras la retirada de los rusos.

Sus imágenes registraban la crudeza que Fenton había eludido, siendo exhibidas en Londres en abril de 1856; la muestra, sin embargo, fue un fracaso debido a que, para entonces, el conflicto se había vuelto impopular para la opinión pública británica.[1] A Beato la muerte lo acompañaría un tiempo más.

En 1858 tomó la primera fotografía de soldados caídos en combate.

Su imagen del palacio de Secundra Bagh, destruido por el Ejército inglés al develar la rebelión de los cipayos en la India, con el patio interior lleno de cadáveres, resultaba impactante, pero al momento de su publicación fue muy criticada, siendo acusado Beato de haber desenterrado los cuerpos de los amotinados para "mejorar" la toma.

El desenterrar y deshonrar los cuerpos de los enemigos muertos en combate se convirtió en una práctica usual para representar un triunfo militar a través de las imágenes.

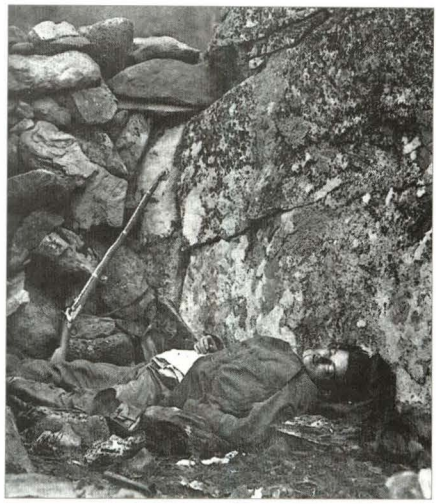
La fotografía de guerra, en cualquier conflicto armado, solo registra lo que el vencedor, el que se ha quedado con el terreno, quiere mostrar. ¿Cómo se representa la victoria? Mostrando los muertos, la tecnología (cañones, trincheras y defensas) y las ciudades destruidas del enemigo: siempre retratadas y humilladas con las banderas del triunfador en sus principales edificios públicos. El vencedor, en cualquier guerra y en toda imagen que evoque una victoria, se colocará siempre en un nivel superior respecto al vencido y su uniforme

se verá implacable cuando pose junto al armamento capturado o los muertos enemigos.

La Guerra Civil Norteamericana

En 1861, Mathew Brady, dueño de una galería fotográfica en Washington, organizó un equipo de diecinueve fotógrafos para registrar la Guerra Civil Norteamericana.

Las 7.500 imágenes obtenidas por estos hombres a lo largo de cinco años constituyeron el documento gráfico más importante del siglo XIX.[2]



Gettysburg, Pennsylvania, 1863.
Guerra Civil Norteamericana.
Fotografía Alexander Gadner.
El soldado confederado ha muerto durante la batalla. Sin embargo, su rostro ha sido volteado hacia la cámara y su arma apoyada en la trinchera para que ambos puedan ser visibles en la fotografía.

En 1866, Alexander Gardner y George N. Barnard, que trabajaron inicialmente en el equipo de Brady, editaron *Gardner's Photo. Photographic Sketchbook of the War y Photographic Views of Sherman Campaign*, los primeros libros ilustrados con fotografías originales.[3]

Gardner era un hombre convencido de la causa de la Unión, y para ello no dudaba en calificar en sus libros a los soldados federales como "Patriotas" y a los confederados como "traidores" y "rebeldes" (en mayúsculas y minúsculas, respectivamente). Sus precios de venta fueron demasiado altos para una economía de posguerra y, desafortunadamente, no lograron convertirse en éxitos comerciales.

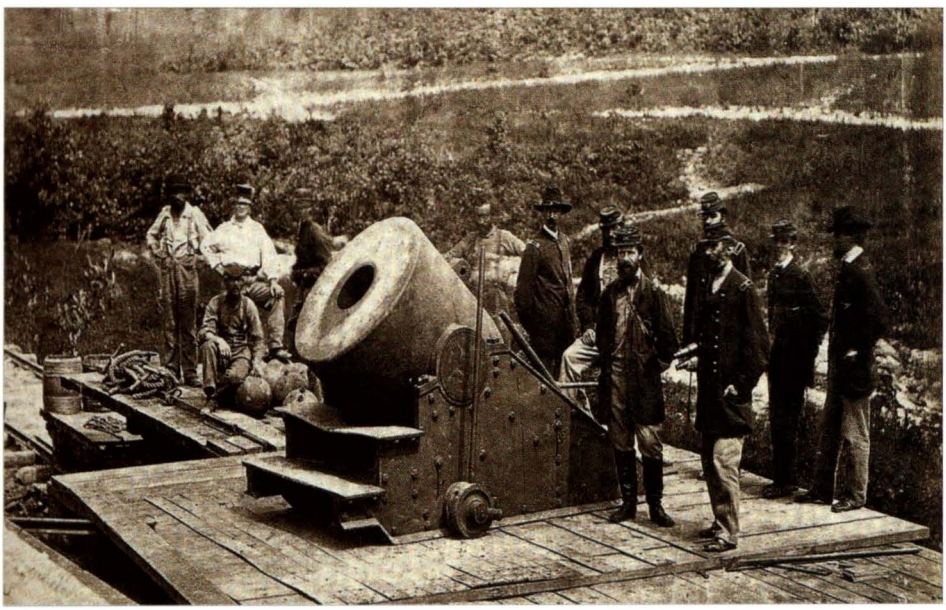
La cobertura de la Guerra Civil de Brady fue decisiva para el posterior desarrollo de la fotografía documental. A partir de los años sesenta del siglo XIX, los esfuerzos de los fotógrafos para registrar guerras se multiplicaron por todo el mundo.

Paralelamente, comenzaron a aparecer las primeras revistas ilustradas, cuyo antecedente más notable fue el *Illustrated London News*, publicado en Inglaterra en 1842.

Al año siguiente, apareció en Francia *Le Illustration*, y en 1857 salió a la venta en Estados Unidos el primer número de *Harper's Magazine*. Todas estas publicaciones tenían en sus planteles a decenas de dibujantes y grabadistas, cuyo trabajo dependía en gran medida de las fotografías que servían de modelo para sus ilustraciones.

La Guerra de la Triple Alianza

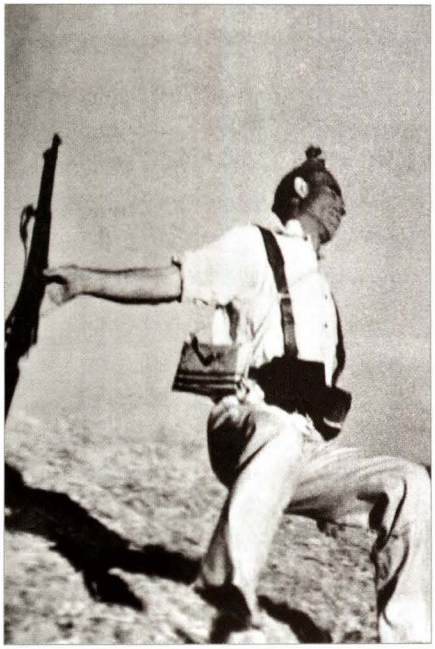
En 1859, cuando el irlandés George Thomas Bate llegó desde los Estados Unidos para establecer en Buenos Aires una galería de retratos, la profesión de fotógrafo era todavía inestable y, en consecuencia, itinerante. La mayoría de los fotógrafos que trabajaban en Sudamérica eran franceses o norteamericanos, que anunciaban su llegada con avisos en los diarios, y, de acuerdo con el éxito o fracaso de sus negocios, se establecían en el lugar o partían en búsqueda de nuevos mercados.[4] Bate no fue la excepción, y en los años 1859 y 1860 viajó por Buenos Aires y Montevideo, ofreciendo sus retratos a la prensa rioplatense.



Mortero "Dictador" en el frente de Petesburg, Guerra Civil Norteamericana, 1864. El álbum fotográfico de Alexander Gardner no solamente es un excelente documento histórico sinó tambien uno de propaganda a favor de la causa del Norte. En su obra se refería a los soldados Confederados como "rebeldes" como "r" minúscula y a los Norteños como "Patriotas" con "P" Mayúscula.

La moda de los retratos en formato *Carte de visite* había alcanzado tal furor, que el gobierno de Lincoln creó un impuesto a la fotografía que ayudara a solventar los gastos de la Guerra Civil. A su regreso de un viaje a Estados Unidos, Bate se encontró que la guerra de Paraguay en contra de Argentina, Brasil y Uruguay estaba a punto de estallar.[5]

Bate decidió enviar fotógrafos a la zona de conflicto. Tras un bombardeo de la Escuadra brasileña, Paysandú, una de las principales ciudades paraguayas, cayó en manos de los aliados en enero de 1865; el día 9 de aquel mes, los operadores de la Compañía Bate pudieron fotografiar aquel escenario desolado.[6] El trabajo del fotógrafo irlandés marcó el nacimiento de la fotografía bélica en Sudamérica. Bate había visto la cobertura de la Guerra Civil Norteamericana y estaba impresionado por el realismo de las fotografías que eran empleadas para ilustrar los relatos de los corresponsales de prensa[7].



Guerra Civil Española (1936 - 1939). El fotógrafo Robert Capa fue reconocido por imagen llamada "Muerte de un Miliciano". En la misma se observa a un voluntario republicano español siendo impactado por un disparo que le produciría la muerte instantáneamente. La fotografía ha causado mucha polémica, a lo largo del tiempo, ya que existen muchas opiniones de que, en verdad, se trataría de una fotografía armada: aquello debido a que no se nota sangre en la ropa del miliciano (supuestamente alcanzado por un balazo) y a que el fotógrafo nunca mostró los negativos en el orden que realmente tomó sus imágenes aquel día.

Las fotos incluían retratos de militares aliados, prisioneros paraguayos, muertos en combate y edificios destruidos. La edición del día 14 de noviembre del diario *La Tribuna* informaba que la colección de las diez vistas exhibidas en las vitrinas de la librería inglesa de Loedel, frente a la Bolsa de Comercio, costaba 225 pesos.

El 20 de noviembre, *El Siglo de Montevideo* afirmaba que la guerra no había perdido interés para aquellos que la miraban de lejos: "En realidad es mucho más bello ser espectador a la distancia de aquel drama que ha llegado a cautivar la atención de las primeras potencias europeas, que desempeñar en él un rol cualquiera al alcance de los proyectiles". (Cuarterolo 2000: 24)

La Primera Guerra Mundial

Fotógrafos militares como Edward Steichen realizaron imágenes para labores de reconocimiento, comunicación e inteligencia, pero muchas de sus tomas fueron censuradas antes de su exposición al público. Las fotografías que podían dañar la moral no eran publicadas ni permitidas por ninguno de los dos bandos. Aquel resultó siendo el enfrentamiento bélico más censurado desde la invención de la fotografía.

El veto no solo incluía los horrores de la guerra, sino también los tabúes sociales. Los censores reflejaban actitudes de segregación racial. Las Fuerzas Armadas norteamericanas, por ejemplo, se negaban a aprobar la impresión de imágenes que incluyeran a soldados blancos y negros confraternizando. Los documentales que incluyeran a tropas negras no eran presentados en los cines para público blanco.

Robert Capa y la Guerra Civil Española (1936 – 1939).

Fue durante la Guerra Civil Española (1936-1939) que nació el fotoperiodismo, tal como es conocido en la actualidad. Gracias a las cámaras más ligeras y a las velocidades cada vez más rápidas de los equipos, finalmente la fotografía pudo captar el momento culminante de una acción militar: congelar los hechos y captar el instante decisivo de los mismos.

Las nuevas y rápidas cámaras de 35 mm (los negativos tradicionales) permitieron a los fotógrafos estar presentes en el instante decisivo del combate: acercándolos mucho más a las balas y a la posibilidad de ser heridos y de morir en combate.

El propio hecho de que las cámaras fotográficas fueran mucho más pequeñas y ligeras conllevó un abaratamiento en sus costos, la posibilidad de una mayor adquisición de las mismas, e influyó en el hecho de que la edad de los fotógrafos presentes en los frentes de batalla, a partir de esos momentos, disminuyera ostensiblemente. Un detalle observable en el mayor dinamismo y vitalidad en las fotografías que se tomaron desde esta guerra.

A partir de la Guerra Civil Española, el ahora llamado reportero gráfico ya no se presenta horas, días o meses después de los hechos: se encuentra en la situación decisiva que, muchas veces, es intencionalmente retardada hasta su llegada. Los eventos sociales y políticos importantes, como mítines, capturas,

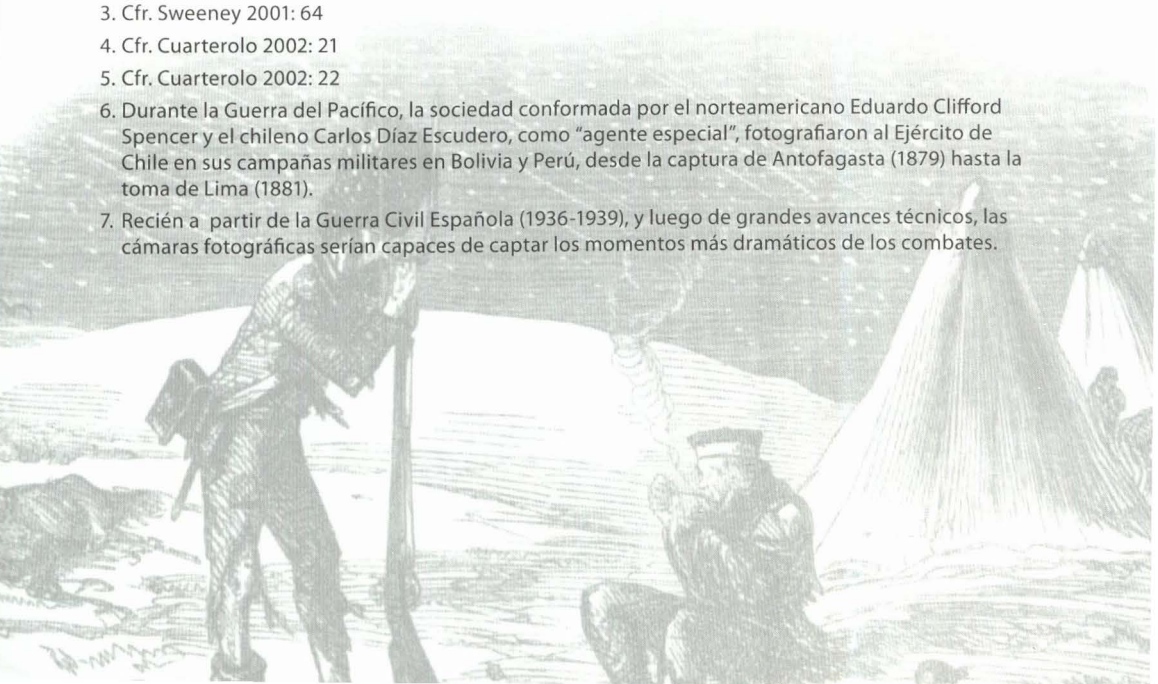
rescates de rehenes, invasiones, entre otros, no suelen desarrollarse hasta la llegada del reportero gráfico que dé cuenta de los hechos al mundo y al resto de la población.

Su mayor fortaleza es el empleo de aquel lenguaje mínimo que, evaluado en una sola imagen y a través de una mirada profesional que incluye el trabajo con la luz, el encuadre, el punto de vista y elección del objetivo, puede convertirse en material histórico. Tal fue el caso de la fotografía realizada por Robert Capa de un miliciano republicano cayendo a tierra tras haber sido impactado por las balas nacionalistas.

Aquella imagen se convirtió en el símbolo de la lucha de la República Española ante las tropas nacionalistas del General Franco. Al capturar directamente la violencia, el fotógrafo emite una opinión, una expresión de su propia subjetividad. La labor fotográfica ya no estaba dirigida, a diferencia del siglo XIX, a la realización de propaganda o a la función de meros acompañantes de los ejércitos en pugna, sino a la representación del sufrimiento de los individuos: soldados que combatían en las batallas o los civiles desplazados por las guerras o víctimas directas de estas.

Referencias

1. Cfr. Sweeny 2001: 45
2. Cfr. Sweeney 2001: 64
3. Cfr. Sweeney 2001: 64
4. Cfr. Cuarterolo 2002: 21
5. Cfr. Cuarterolo 2002: 22
6. Durante la Guerra del Pacífico, la sociedad conformada por el norteamericano Eduardo Clifford Spencer y el chileno Carlos Díaz Escudero, como "agente especial", fotografiaron al Ejército de Chile en sus campañas militares en Bolivia y Perú, desde la captura de Antofagasta (1879) hasta la toma de Lima (1881).
7. Recién a partir de la Guerra Civil Española (1936-1939), y luego de grandes avances técnicos, las cámaras fotográficas serían capaces de captar los momentos más dramáticos de los combates.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionalesnoticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
oticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

XI Reunión de Estados Mayores y XXVI Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile



En la ciudad de Valparaíso, del 22 al 26 de abril, se llevó a cabo la XI Reunión de Estados Mayores y la XXVI Reunión Bilateral de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile.

La delegación peruana estuvo presidida por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, e integrada por el Contralmirante Javier Sotomayor de Rutte, Capitán de Navío Juan Carlos Montenegro Valderrama, Capitán de Navío Nelson Montenegro Pacheco; el Agregado Naval a la Embajada del Perú en Chile, Capitán de Navío José San Martín Gómez, y el Capitán de Fragata Roberto Alcandré Ángeles.

Por su parte, la delegación chilena fue presida por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Francisco García-Huidobro Campos, y compuesta por el Comodoro Óscar Aranda Mora, el Capitán de Navío Ronald Mc Intyre Astorga, el Capitán de Navío Jaime Rodrigo Ramírez, y el Capitán de Fragata Augusto Narr Araya.

Durante la reunión, se firmaron importantes acuerdos relacionados con visitas recíprocas a nivel de autoridades navales, intercambios profesionales y académicos, cooperación en el ámbito técnico-logístico, apoyo en instrucción náutica y velera, así como se gestionó la firma de importantes convenios bilaterales.

Como parte de las actividades programadas, se visitaron las instalaciones de la Escuela Naval de la Armada de Chile, el Museo Naval y la Academia Naval de Guerra. Asimismo, se presentó el saludo protocolar a nombre del Comandante General de la Marina, al Comandante en Jefe de la Armada de Chile, donde se le entregó un presente recordatorio a nombre de la Institución.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Chile, hace más de 25 años vienen participando en foros estratégicos multilaterales, realizando reuniones bilaterales a nivel estratégico, operacional y administrativo, situación que permite fortalecer las relaciones bilaterales con el país sureño.

En plaza Gálvez del Callao se evocó el Combate Naval del Dos de Mayo





La Marina de Guerra del Perú conmemoró el 147° aniversario del Combate Naval del Dos de Mayo con una ceremonia que fue presidida por el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, en la plaza Gálvez del Callao.

En la ceremonia estuvieron presentes el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General del Ejército, General Ricardo Moncada; el Comandante General de la Fuerza Aérea, General del Aire Jaime Figueroa Olivos; así como autoridades civiles, militares y eclesiásticas. Cabe destacar que en esta oportunidad acompañaron el ministro de Defensa de la República de Chile, Sr. Rodrigo Hinzpeter Kirberg, y el ministro de Relaciones Exteriores de la República de Chile, Sr. Alfredo Moreno Charme.

La ceremonia se inició con la entonación de los Himnos Nacionales de Chile y Perú. Acto seguido, se rindió honores al personal caído en acción de armas.

La familia del insigne héroe José Gálvez Egúsquiza colocó una ofrenda floral ante el busto de quien fuera el máximo protagonista del Dos de Mayo. Seguidamente, hizo lo propio el Jefe del Comando Conjunto y los Comandantes Generales, los ministros de Defensa y Relaciones Exteriores de la República de Chile, autoridades civiles y militares.

Por su parte, el ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido, durante su discurso de orden, hizo una breve reseña histórica de los acontecimientos de la

victoria del Dos de Mayo, donde destacó la participación del pueblo chalaco y las Fuerzas Armadas.

Remarcó que la fecha tiene doble significado, por ser el Día de la Artillería y porque nos hace evocar la victoria del Combate del Dos de Mayo. Asimismo, agradeció la presencia de los ministros chilenos, que con su presencia refuerzan la lealtad entre ambos países.

Es de destacar que en esta fecha histórica se rememoran los pasajes de la gloriosa gesta efectuada en 1866, en la que el pueblo chalaco participó valerosamente rechazando a la escuadra española que pretendía reconquistar las colonias perdidas. Asimismo, se rinde tributo al valor y la gallardía del Coronel José Gálvez, quien murió heroicamente en la Torre de la Merced de la fortaleza del Real Felipe.

Autoridad Marítima Nacional participa en la 31° Sesión de Junta de Gobernadores en Malmo, Suecia



En la ciudad de Malmo (Suecia), se llevó a cabo la 31° Sesión de la Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial. Dicha sesión anual contó con la participación del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) y Canciller de la Junta de Gobernadores, Koji Sekimizu, así como representantes consulares y diplomáticos, miembros de la Junta de Gobernadores y personal docente de la Universidad.

El Presidente del Consejo de la ciudad de Malmo, Kent Andersson, y el Presidente de la Universidad Marítima Mundial (World Maritime University-WMU), Björn Kjerfve, dieron la bienvenida a los 25 participantes, representantes de 20 países, para posteriormente iniciar las sesiones de trabajo de la Junta de Gobernadores.

Al presidir por primera vez como Canciller, el señor Koji Sekimizu dirigió una sesión productiva en la que destacó los 30 años de la Universidad Marítima Mundial, la excelencia de los programas y las buenas perspectivas de la universidad después de tres décadas de cumplir con éxito la misión de desarrollo de la capacidad con los graduados de 164 países.

Cabe destacar que en esta reunión estuvo presente el Vicealmirante Edmundo Deville del Campo, Director General de Capitanías y Guardacostas, Autoridad Marítima Nacional, quien participó como miembro de la Junta de Gobernadores de la Universidad, siendo esta la primera vez que se nombra a un representante del Perú para ser partícipe como miembro de la Junta.

La 31° Sesión de Junta de Gobernadores de la Universidad Marítima Mundial, se llevó a cabo del 5 al 6 de mayo.

Presentación de la II Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" y el II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau"



Con el fin de inculcar en la población peruana los valores cívicos, morales y patrióticos que caracterizaron al "Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau Seminario, la Marina de Guerra del Perú y la empresa Telefónica, presentaron la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre", que por segundo año consecutivo busca generar en la sociedad un clima de confianza para favorecer el desarrollo de una sociedad inclusiva, humanista, democrática y productiva, que fortalezca la identidad nacional y los valores humanos.

Durante la presentación, se relanzaron las bases para el II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", certamen que busca distinguir a los ciudadanos que destaquen en valores como Honestidad, Lealtad y Dignidad.

En esta oportunidad los interesados en proponer candidatos pueden ingresar a la página **web www.somosgrau.pe**, donde se informará novedades de la cruzada y nuevas actividades al interior del país, así como se brindará los formularios de inscripción de candidatos a postular. También se podrá participar a través de las redes sociales como Facebook: **www.facebook.com/somosgrau** y Twitter: **@SomosGrau**.

Asimismo, este año se ha considerado organizar un concurso de murales artísticos, dirigido a estudiantes universitarios, que junto a artistas muralistas y

urbanos, participarán por medio de sus obras, en las que plasmarán los valores de la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" o la figura de Miguel Grau Seminario.

Durante el desarrollo de la conferencia, el Director de Relaciones Institucionales y Comunicación Corporativa de Telefónica del Perú, Ludwig Meier Cornejo, señaló que "esta campaña es de gran importancia para la sociedad peruana, porque los valores éticos son fundamentales para el desarrollo económico con inclusión social. Para Telefónica, fomentar los valores en la población, resulta vital para el fortalecimiento de la institucionalidad en el país".

Detalló además que el Consejo de Honor de la Cruzada "Somos Grau, Seámoslo Siempre" lo conforman como miembros permanentes un representante de la familia Grau, el Comandante General de la Marina y el Presidente de Telefónica. Además, se cuenta con la presencia del Cardenal Juan Luis Cipriani Thorne, José Agustín de la Puente Candamo, Graciela Fernández Baca, Carmen Rosa Graham, Antonio Zapata, Gustavo Mohme, Rvdo. Padre Armando Nieto, José Miguel Morales, Luis Miró Quesada e Ilse Wisotzki, que evaluarán en una primera etapa los casos presentados.

Como integrantes del jurado calificador del II Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" está el Vicealmirante(r) Fernando D'Alessio, Director de Centrum Católica; Inés Temple, Presidente Ejecutiva de DBM Perú y DBM Chile; destacados periodistas como Raúl Vargas, Director de Radio Programas del Perú; Carlos Castro Cruzado, Subdirector del diario "La República"; Jaime Bedoya, Editor General de la revista "Caretas", y Mario Cortijo, Editor de Informaciones del diario "El Comercio".

Cabe precisar que en el 2012, como parte del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", fueron ganadores Inés Valdivia Malpartida (Categoria Dignidad), Dr. David Eusebio Tarazona Yábar (Categoria Honestidad) y Elio Jordan King (Categoria Lealtad), peruanos que en sus respectivas obras de acción social encarnan los valores de Miguel Grau.

IV Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales - SITDEF Perú 2013

Durante cuatro días, en un espacio de 12 mil metros cuadrados, la sede del Cuartel General del Ejército fue escenario del IV Salón Internacional de Tecnología para la Defensa y Prevención de Desastres Naturales - SITDEF Perú 2013,





evento internacional que congrega la exhibición de más de 90 empresas en los mencionados ámbitos.

Este evento trascendental de índole comercial y cultural, se realizó del 15 al 19 de mayo y reunió a más de 20 países líderes en Defensa Militar, como China, Rusia, Corea del Sur, España, Francia, Israel, Alemania, entre otros, los cuales exhibieron sus equipos del más alto nivel tecnológico.

Durante el evento se realizaron conferencias en torno al tema de Seguridad Nacional. En este aspecto, es resaltante la participación de la empresa israelí ISDS, que tuvo a su cargo el tema de Seguridad de Instalaciones y Objetivos Estratégicos, y la INDRA, de capitales españoles, que trató el tema de Servicios Gubernamentales por Satélite.

Otros temas magistrales fueron: Sistemas de Comando y Control, Sistema de Defensa Antitanque, Satélites, Comando y Control, Prevención de Desastres Naturales, Sistemas de Defensa Antiaérea y Lanzadores Múltiples. Estuvo incluido el tema de Prevención de Desastres Naturales, teniendo en cuenta que nuestros países están ubicados en una zona altamente sísmica.

La Marina de Guerra del Perú presentó un amplio y diverso despliegue de stands de la Escuela Naval del Perú, Servicios Industriales de la Marina - SIMA, Centro de Entrenamiento de Bomberos Navales, Proyecto RAPTOR (Vehículo Electromecánico Radio Controlado), Dirección de Capitanías y Guardacostas – DICAPI, Infantería de Marina, con exhibiciones de tanques y camión portatropa.

La Dirección de Hidrografía y Navegación, por su parte, se hizo presente a través del Centro Nacional de Alerta de Tsunamis (CNAT), exposición que tuvo como temas: Tsunamis, Fenómeno "El Niño" y La Antártida. Parte de su objetivo primordial fue educar y sensibilizar a la población en estas temáticas de importancia para la sociedad, toda vez que es la manera más eficaz de mitigar los efectos de este tipo de desastres por fenómenos naturales, como es el impacto y peligrosidad de los maremotos.

La ceremonia de inauguración se realizó el 15 de mayo en la plaza Cáceres del Cuartel General del Ejército y fue presidida por el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi, quien estuvo acompañado del Comandante General del Ejército, General de Ejército Ricardo Moncada Novoa; el Contralmirante (r) Mario Sánchez Debernardi, viceministro de Políticas para la Defensa del MINDEF.

Acudieron igualmente al acto el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, General del Aire Jaime Figueroa Olivos; el congresista Carlos Tubino Arias Schreiber; Oficiales de las tres Fuerzas Armadas; delegaciones de los países participantes e invitados en general.

Entre los atractivos resaltó el tanque ruso T-90S, vehículos militares, misiles antitanques y aviones no tripulados.

Es importante precisar que el evento, que se realiza cada dos años desde el año 2007, es promovido y organizado conjuntamente por el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas.

Viceministros de Defensa de la Unión de Naciones Suramericanas se reúnen en el Perú



Con el objetivo de fomentar medidas de confianza y transparencia en la región, así como fortalecer el diálogo y el consenso en materia de Defensa, el 16 de mayo se inauguró la VIII Reunión de la Instancia Ejecutiva del Consejo de Defensa Suramericano, la cual contó con la participación de los Viceministros de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Uruguay, Surinam y Venezuela.

El acto, que tuvo lugar en el Swissotel de San Isidro, fue inaugurado por el Viceministro de Políticas de la Defensa del Perú y Secretario del Consejo de Defensa Suramericano, Contralmirante (r) Mario Sánchez Debernardi.

En esta esta cita se dio cuenta de los avances del Plan de Acción 2013, además de los informes de otras actividades que tienen particular importancia, como

lo son el mecanismo de seguimiento de las medidas de fomento a la confianza y seguridad, así como las observaciones y recomendaciones a los artículos del Estatuto del Consejo de Defensa Suramericano que necesiten adecuarse al Reglamento General de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Entre otros temas a desarrollarse en este octavo encuentro, el viceministro destacó el desarrollo y producción regional de un avión de entrenamiento básico primario sudamericano; la presentación de proyectos de iniciativas comunes y la instalación de la primera reunión del Consejo Directivo del Centro de Estudios Estratégicos de Defensa.

Asimismo, el Viceministro Sánchez Debernardi expresó que:

> "[...] son muchos los lazos y costumbres que nos unen; compartimos también sentimientos y el anhelo de alcanzar posiciones de vida digna para nuestros pueblos y vivir en paz, pero también las amenazas son comunes. Por ello, la importancia de fortalecer la unidad de América Latina y el Caribe para consolidar a Sudamérica como una zona de paz, base para la estabilidad democrática y el desarrollo integral de nuestros pueblos".

En la citada reunión, que culminó el 17 de mayo, estuvieron presentes representantes de la Secretaría General de UNASUR y miembros de las delegaciones representantes del Consejo de Defensa Suramericano.

Es importante referir que el Consejo de Defensa Suramericano es una instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la UNASUR.

Comandante General de la Marina de Guerra realizó visita oficial a Chile por el 134º Aniversario del Combate Naval de Iquique

El Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, participó de la ceremonia de conmemoración del 134° Aniversario del Combate Naval de Iquique y Punta Gruesa, realizada el 21 de mayo último en la plaza Sotomayor de Valparaíso, en Chile, frente al monumento "A los Héroes de Iquique".

El acto fue presidido por el presidente de la República de Chile, Sebastián Piñera Echenique, quien estuvo acompañado del ministro de Defensa Nacional,

Rodrigo Hinzpeter; el Comandante en Jefe, Almirante Edmundo González Robles, entre otros.



Cabe resaltar que en esta oportunidad participó el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de Ecuador, Vicealmirante Luis Aurelio Jaramillo Arias; el Jefe de Estado Mayor General de Argentina, Almirante VGM Daniel Alberto Enrique Martin; el Jefe de Formación, Instrucción y Educación Naval de la Armada de Colombia, Contralmirante Pablo Emilio Rojas, y un representante del Comandante General de la Marina de Brasil.

Se inició la ceremonia con una acción litúrgica, oficiada por el Obispo General Castrense, Monseñor Juan Barros Madrid, acompañado por el Cuerpo de Capellanes de la Armada de Chile.

A su turno, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, realizó la alocución patriótica, en la que destacó el carácter y espíritu de los marinos protagonistas de la heroica jornada.

Finalmente, se dio inicio al desfile en el que participaron las unidades de la Escuela Naval "Arturo Prat", Ejército, Fuerza Aérea, Carabineros, Academia Politécnica Naval y Reserva Naval Yates.

Cabe resaltar que la máxima Autoridad Naval peruana participó de esta ceremonia en reciprocidad a la visita que realizó el Comandante en Jefe de Chile, en el año 2012, con motivo de las celebraciones por la creación de la Marina de Guerra del Perú.

Ministro de Defensa y Comandante General sostienen reuniones con sus homólogos en Italia y Holanda

Con la finalidad de materializar los avances de convenios de cooperación mutua, dialogar sobre asuntos de interés, así como reafirmar la voluntad de ambos gobiernos para cooperar en ámbitos de Seguridad y Defensa, el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú,





Almirante Carlos Tejada Mera, viajaron a Italia para sostener reuniones con el ministro de Defensa de Italia, Senador Mario Mauro; con el Comandante General de la Marina Militar de Italia, Almirante Giuseppe Di Giorgio, y el Secretario de Defensa, General del Aire Claudio Debertoris.

El ministro de Defensa se reunió con su homólogo en el Palazzo Baracchini, en Roma, donde conversaron sobre el proceso de ratificación parlamentaria del "Memorando entre el Gobierno italiano y el Perú en materia de Seguridad y Defensa y materiales para la Defensa", referido a la colaboración en la industria de Defensa.

Cabe resaltar que después de cumplir agenda en Italia, el titular de Defensa partió a la ciudad de Ámsterdam, Holanda, donde participó en citas de trabajo con autoridades de gobierno, donde trataron temas relacionados a la promoción de políticas bilaterales y multilaterales, tratados y convenios de gobierno a gobierno.

Es así que el 31 de mayo, en el Ministerio de Defensa del Reino de los Países Bajos con sede en La Haya, se llevó a cabo la reunión entre los similares de la cartera de Defensa de Perú y Holanda, Dr. Pedro Cateriano Bellido y Sra. Jeanine Hennis Plasschaert, respectivamente.

En la cita participó la delegación peruana, integrada por el embajador Allan Wagner Tizón; el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, y el Contralmirante Silvio Alva Villamón. Por parte de la comitiva holandesa, participaron integrantes del gabinete de asesores y directores del Ministerio.

Asimismo, sostuvieron una reunión de trabajo con el Comandante de la Marina de Holanda, Vicealmirante Matthieu Borsboom, en su despacho en la Base Naval de Den Helder, donde abordaron temas de cooperación en las áreas de Material, Instrucción y Entrenamiento.

En el poblado de Mazán se inauguró la primera Plataforma Itinerante de Acción Social de la Amazonía



En un transcendental acto realizado en el poblado de Mazán, el presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, presidió la ceremonia de lanzamiento de la primera Plataforma Itinerante de Acción Social "Río Napo", buque de la Marina de Guerra que llevará los programas sociales del Estado a los pueblos más apartados de la Amazonía.

Estuvieron presentes en este acto de invalorable significancia, la Primera Dama, Nadine Heredia; el ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Presidente del Consejo de Ministros, Juan Jiménez; el Presidente del Gobierno Regional de Loreto, Iván Vásquez Valera; el Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Almirante José Cueto Aservi; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, así como autoridades militares y civiles.

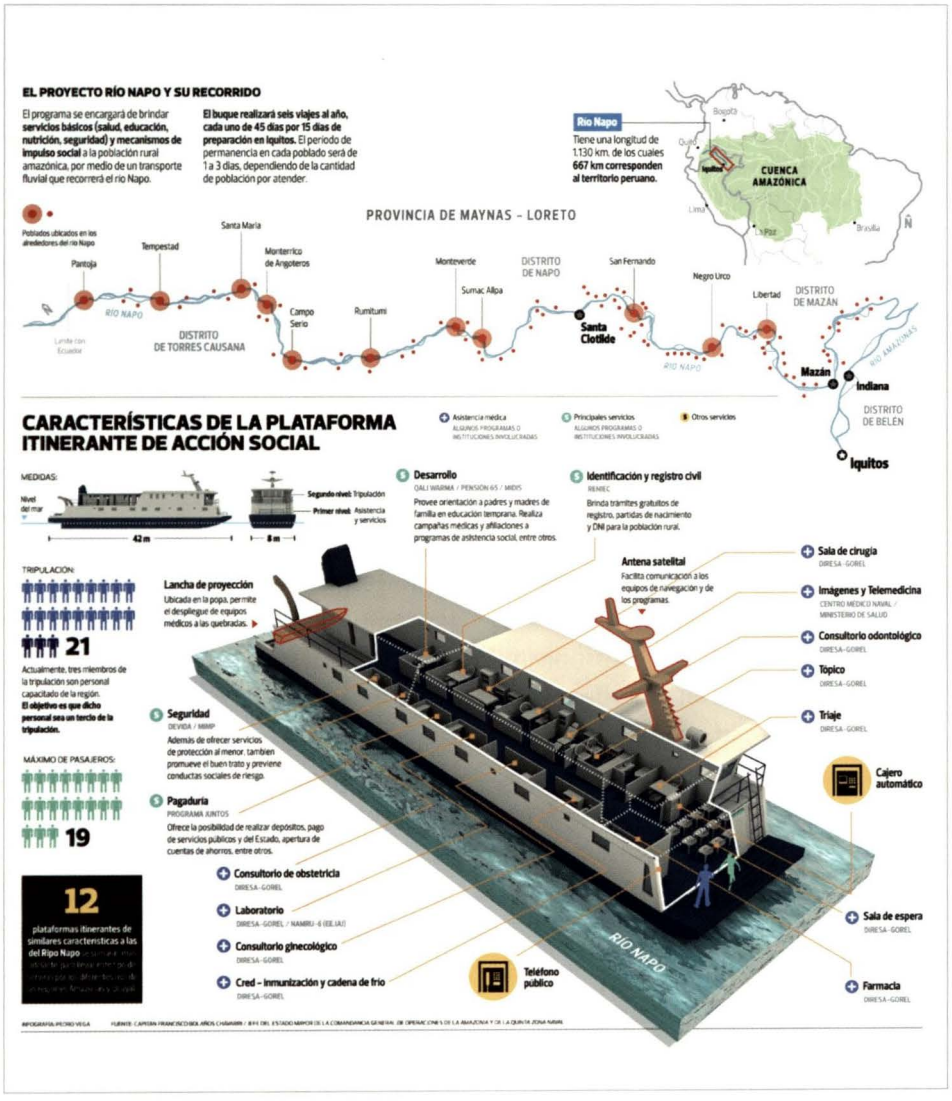
En el transcurso de la ceremonia, el Ministro de Defensa señaló que: "Es el primer proyecto piloto de otras embarcaciones que se pondrán al servicio de los pueblos más olvidados de la selva. El ministerio de Defensa, la Marina de Guerra y el SIMA tienen un compromiso con la Amazonía y desde hoy Mazán y los pueblos del río Napo podrán acceder a los servicios del Estado".

Cabe resaltar que, de esta manera, la Marina de Guerra se compromete de forma activa y eficaz, a llevar la presencia del Estado a través de los siguientes programas y módulos a las poblaciones ribereñas, tales como: Banco de la Nación, Programa Juntos, Reniec, Devida, Pensión 65 y Qali Warma, entre otros. Asimismo, incluye telefonía, consultorios médicos, sala de cirugía menor y parto, laboratorios, sala de telemedicina, farmacia y módulos del Gobierno Regional de Loreto.

En la actualidad, la estrategia social de la Marina de Guerra es de carácter vinculante, articulando a todos los sectores de forma sostenible, siendo el centro de especial relevancia la población amazónica. Para ello, se proyecta la construcción de doce plataformas itinerantes similares al "Río Napo", en las cuencas de los ríos Putumayo, Ucayali, Yavarí, Marañón, Tigre y Morona.

Esta plataforma itinerante tiene una eslora de 42 metros, una manga de siete metros, un puntal de 1.8 metros, una dotación de 21 tripulantes, 19 pasajes, y autonomía naviera de 150 horas.

PLATAFORMA ITINERANTE DE ACCIÓN SOCIAL DE LA AMAZONÍA



Presidente de la República participó en la botadura del BAP "Castilla" en el SIMA - Iquitos



En las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina con sede en Iquitos, el 8 de junio se realizó la ceremonia de botadura de la cañonera fluvial BAP "Castilla", acto que contó con la presencia del presidente de la República, Ollanta Humala Tasso.

Durante el significativo acto, el Comandante General de la Marina expresó:

> "La Marina de Guerra reafirma su presencia y compromiso en esta grandiosa región, ratificando el compromiso que tiene el Estado peruano y la Armada con su nación, especialmente con la región amazónica, garantizando su seguridad y apoyando su desarrollo con el nuevo concepto de acción social sostenible que impulsa el Gobierno".

A su vez, el presidente de la República manifestó: "Se ha seguido una agenda planteada por la Marina desde el campo de la inclusión social y su acción y compromiso del desarrollo de la Amazonía". Agregó además que "la botadura de esta unidad incrementará la seguridad y el desarrollo en nuestras fronteras, para poder trabajar en conjunto con Armadas de países lindantes". Remarcó que: "El SIMA demuestra que hay empresas nacionales que son competentes".

Asimismo, felicitó al personal de la Marina de Guerra del Perú, especialmente a los trabajadores del SIMA, por su destacada labor, y los exhortó a seguir trabajando como lo vienen haciendo, ya que es la mejor manera de lograr el desarrollo.

Cabe destacar que este buque cuenta con las siguientes capacidades: operaciones de interdicción y control fluvial, apoyo en caso de desastres naturales y acción social.

El BAP "Castilla" es la segunda cañonera fluvial diseñada y construida en los astilleros del SIMAI; esta unidad está en capacidad de navegar en ríos de diferentes profundidades, manteniendo gran autonomía en toda época del año (creciente y vaciante).

Tiene una eslora de 46,57 metros, una manga moldeada de 10,60 metros, un puntal de 2,30 metros, desplazamiento máximo de 397,47 toneladas, velocidad de 13,5 nudos, autonomía de 355 horas, dotación de 53 tripulantes, entre otros.

Se tiene previsto a futuro la construcción de naves de similares características, con la finalidad de que la Marina en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, vele permanentemente por la conservación del medio ambiente acuático, seguridad de la vida humana, y reprima todos los actos ilícitos en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.

Personal naval recibió capacitación de mecánicos de unidades Tipo Hovercraft en el Reino Unido e Irlanda del Norte



Personal naval participó en el curso de mecánicos de Hovercraft nivel III, realizado en la empresa Griffon Hoverwork Limited, en la ciudad de Southampton, y en las instalaciones de Deuzt, en la ciudad Cannonck– Inglaterra, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El curso tuvo una duración de cuatro semanas, y participaron el T3 Mot. José Antonio Díaz Gastelú, el T3 Ele. Edward Nicholson Castillo Janampa, el OM1 Mot. Walt Whitman Flores Salazar, el OM1 Ele. Óscar Chávez Mariscal y el OM1 Mot. Eduardo Contreras de la Cruz.

Por medio de este curso, se capacitó al personal teórica y prácticamente en el campo profesional de los Hovercraft. Asimismo, ampliaron sus conocimientos en cuanto a la aplicación de técnicas de mantenimiento de los diferentes sistemas del aerodeslizador, con los equipos, herramientas y material adecuado para poder garantizar el trabajo.

La capacitación que ha recibido el personal naval en el extranjero pone de manifiesto la importancia que da la Institución al capital humano, para que este se encuentre debidamente preparado y pueda desempeñarse adecuadamente en las unidades Tipo Hovercraft, unidades anfibias utilizadas para combatir el narcotráfico y el terrorismo en la zona del VRAEM.





Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias interna
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
ernacionales noticias internacionales noticias in
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacio
icias internacionales noticias internacionales
ionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
icias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacio

AUSTRALIA

Publicación de "Libro Blanco"



"Rankin" (SSK-78). Crédito: US Navy. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040823-N-3019M-003.jpg. El submarino

El 3 de mayo el Departamento de Defensa del Gobierno australiano hizo público el Libro Blanco de la Defensa 2013, una revisión general del contexto estratégico del país y las acciones necesarias para adecuarse al mismo. En lo que se refiere a las Fuerzas Navales, el punto más llamativo del texto es la decisión de reemplazar los seis submarinos Clase Collins en servicio por una fuerza de doce unidades. Así se confirma lo escrito en el "Libro Blanco" del 2009, pero además se añade que se ha descartado la opción de adquirir un diseño existente, pues se prefiere una versión evolucionada de la Clase Collins o una propuesta completamente nueva.[1] Se trata de una decisión controversial, dado que además de duplicar la flota submarina, se pretende recurrir a las alternativas más caras y riesgosas para hacerlo. A este respecto cabe recordar la turbulenta historia de los submarinos de la Clase Collins construidos en Australia durante la década de 1990. Estos son una versión de mayor tamaño de los submarinos suecos de la Clase Västergötland, por lo que se pensaba que su construcción no representaría mayores complicaciones. Sin embargo, ocurrió todo lo contrario e incluso en servicio los problemas han sido agobiantes. Entre los principales se puede mencionar las dificultades en el desarrollo del sistema de combate, que forzaron a su total reemplazo; asimismo, el excesivo ruido generado en el agua, que obligó a modificar la forma del casco, y la incapacidad de la Marina australiana para contar con suficiente personal para operarlos, entre muchos otros. Con tales antecedentes resulta razonable tomar los planes navales del "Libro Blanco" con una pizca de sal.

Crisis en la península coreana

Los Estados Unidos, Japón y Corea del Norte respondieron con un importante despliegue naval a los preparativos llevados a cabo por Corea del Norte para el lanzamiento de uno o dos misiles balísticos de alcance intermedio Musudan. El temor era que estas armas, con un alcance de hasta 4.000 kilómetros, estuvieran dirigidas contra Corea del Sur, las islas japonesas o contra la base norteamericana en la isla de Guam. A fin de paliar esta amenaza se optó por incrementar las defensas contra misiles balísticos en la región, para lo cual las fuerzas navales fueron uno de los elementos de respuesta de mayor flexibilidad. La Armada de los Estados Unidos desplegó los destructores "John S. McCain" (DDG-56) y "Decatur" (DDG-73) de la Clase Arleigh Burke.[2] La Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón posicionó en el mar de Japón los destructores "Kongō" (DDG-173) y "Kirishima" (DDG-174) de la Clase Kongō, mientras que la Armada de la República de Corea ubicó dos destructores de la Clase Sejong el Grande frente a la costa oriental y occidental de la península coreana.[3] Todas estas unidades están equipadas con el sistema de combate Aegis, que emplea el radar con antenas en fase SPY-1 y los misiles Standard 2 para brindar una defensa de área contra amenazas aéreas. Los



Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/130321-N-TG831-120.jpg.
El destructor "John S. McCain" (DDG-56).



Lanzamiento de un misil Standard 3 del destructor "Kong" (DDG-173). Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/071217-N-0000X-001.jpg

destructores desplegados por Estados Unidos y Japón cuentan una versión especialmente diseñada para contrarrestar misiles balísticos, para lo cual llevan misiles Standard 3. Los buques coreanos no cuentan con estas mejoras, de manera que su capacidad para enfrentar la amenaza balística norcoreana es aún limitada.

FRANCIA

Se publica "Libro Blanco" 2013

El 29 de abril el Gobierno francés dio a conocer su *Libro Blanco de la Defensa y la Seguridad Nacional – 2013*, documento que detalla los lineamientos de la política del sector para el período 2014-2025. El propósito de esta nueva edición es adecuar los planes nacionales a los cambios ocurridos en el ámbito internacional y a un contexto económico difícil, que ha forzado importantes ajustes presupuestarios. Las nuevas previsiones constituyen una reducción en las ambiciones militares francesas, en comparación con las del *Libro Blanco* del 2008 que, en su momento, también representó una reducción en el tamaño de las Fuerzas Armadas francesas. Así, a pesar de la activa participación francesa en operaciones como Afganistán (2001-2012), Libia (2011) y Mali (2013), por mencionar solo las más importantes, parece que la complicada situación de la caja fiscal ha hecho necesarios mayores recortes.



El portaaviones "Charles de Gaulle" (R-91).
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120701-N-RY232-335.jpg



El buque de proyección y mando "Mistral" (L-9013).
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120130-N-QY430-114.jpg

En lo que concierne a la Marina, el texto proyecta para el 2025 una fuerza compuesta por cuatro submarinos nucleares equipados con misiles balísticos, seis submarinos nucleares de ataque, un portaaviones, 15 fragatas de primera línea, alrededor de 15 patrulleros, seis fragatas de vigilancia y tres buques de proyección y mando.[4] De esta manera, parece haberse dejado de lado toda idea de construir un segundo portaaviones para complementar al "Charles de Gaulle" (R-91). Se mantiene así, para el futuro previsible, una situación en la que la Marina ve considerablemente reducidas sus capacidades cada vez que este buque entra en carena. También se ha descartado ordenar un cuarto buque de proyección y mando de la Clase Mistral, de manera que el buque de asalto anfibio "Siroco" (L-9012) será pasado al retiro sin reemplazo. En el caso de las fragatas de primer rango no quedan claros los planes del Gobierno, pues la Marina cuenta con dos fragatas antiaéreas de la Clase Forbin, admitidas al servicio entre el 2008 y el 2009, y cinco fragatas ligeras de la Clase La Fayette, recibidas entre 1996 y 2001. Bajo los cálculos actuales, el resto de buques de este tipo debía ser reemplazado por nueve unidades antisubmarinas y dos antiaéreas de la Case Aquitania, lo que hace un total de 18. Los nuevos estimados parecen indicar que solo se ordenarán ocho de estas nuevas fragatas, probablemente de la versión antisubmarina. Las intenciones del Gobierno serán más claras en unos meses, cuando se presente ante el Senado la Ley de Programación Militar 2014-2019, en la que se estipularán las asignaciones presupuestarias para los próximos cinco años.

NORUEGA

Entrega de la última corbeta de la Clase Skjold

El 26 de abril la Armada Real de Noruega recibió la sexta y última unidad de las corbetas de la Clase Skjold.[5] Este programa se inició en la década del noventa con el objetivo de reemplazar a los 14 patrulleros lanzamisiles de la Clase Hauk, construidas a finales de los años setenta. Para ejecutar el proyecto se creó el consorcio Skjold Prime, integrado por las empresa noruegas Umoe Mandal y Kongsberg Defence & Aerospace, así como por la francesa DCNS. El diseño es del tipo catamarán con un colchón de aire entre los dos cascos; es impulsado por turbinas a gas que le permiten alcanzar 60 nudos en aguas tranquilas y 45 en mares turbulentos. Aunque no llegan a los 50 metros de largo y desplazan menos de 300 toneladas, estas corbetas se encuentran fuertemente armadas. Disponen de un cañón de 76 milímetros y ocho misiles antibuque NSM, ambos en instalaciones diseñadas para minimizar su visibilidad a los radares. La dotación electrónica del buque combina un radar de búsqueda Thales MRR 3D-NG, un sistema de control de tiro Saab

CEROS 200, un director optrónico Sagem VIGY-20 y un sistema de guerra electrónica Edo CS-3701. La primera unidad de esta clase fue sometida a un largo período de pruebas antes de ser admitida al servicio activo en el 2010. Ahora que el programa ha sido completado, la combinación de alta velocidad, baja observabilidad y potente armamento en estos buques, brinda a la Armada Real una formidable capacidad para la defensa de sus costas.



La corbeta Skudd (P-962) de la Clase Skjold.
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120619-N-WL435-017.jpg

NUEVA ZELANDA

Adquisición de helicópteros Super Seasprite

El Gobierno de Nueva Zelandia anunció el 19 de abril la aprobación de un contrato con la empresa Kaman para la compra de ocho helicópteros navales SH-2G (I) Super Seasprite de segunda mano, por NZ$ 242 millones, equivalentes a US$ 204 millones.[6] Estos helicópteros han tenido una larga y convulsionada historia; originalmente fueron construidos como SH-2F para la Marina de los Estados Unidos y, tras ser retirados de servicio, almacenados en el desierto en la base área de Davis–Monthan, en 1997 el Gobierno australiano acordó pagar A$ 662 millones (unos US$ 490 millones) para adquirir 11 de estas aeronaves, reacondicionarlas y modernizarlas. Sin embargo, no se tenía una cabal idea de la magnitud de la dificultad del trabajo requerido para adecuarlas a los estándares australianos. Para el 2007 el programa llevaba seis años de retraso, los costos se habían disparado a A$ 1.100 millones (alrededor de US$ 900 millones), de manera que un año después el contrato fue cancelado.



Un helicóptero SH-2G Super Seasprite neozelandés.
Crédito: US Navy.
http://www.navy.mil/management/photodb/photos/080730-N-5384B-013.jpg

Por su parte, el Gobierno de Nueva Zelandia adquirió cinco SH-2G el mismo año en que Australia adquirió los suyos, pero optó por aeronaves nuevas y sistemas electrónicos menos sofisticados; esto le permitió recibir sus helicópteros entre el 2001 y el 2003, sin mayores problemas y a un menor costo. En los últimos años, el incremento en el número de barcos capaces de llevar un helicóptero de tres a cinco, llevó a la necesidad de incrementar la cantidad de aeronaves disponibles. Es así que se iniciaron conversaciones con Kaman para adquirir los SH-2G (I) del contrato australiano. Para evitar nuevos problemas y postergaciones se optó por eliminar algunas de las modificaciones exigidas por la Armada australiana, como la reducción de tres a dos tripulantes. De esta manera, se espera contar con todas las aeronaves en servicio para el 2016, a una fracción del costo del contrato australiano.

SINGAPUR

Entrada en servicio del RSS "Swordsman"

El 30 de abril la Armada de la República de Singapur admitió al servicio activo el submarino "Swordsman", segundo y último de la Clase Archer.[7] De esta manera llega a su conclusión un programa para dotar a este servicio de una fuerza de submarinos que se inició hace casi veinte años, en 1995. En aquel entonces se adquirió el submarino sueco "Sjöormen" y dos años después se acordó la transferencia de tres de sus gemelos. Tales unidades habían operado con la Armada de Suecia desde finales de la década del sesenta, por lo que debieron ser modernizados y adaptados a su uso en aguas tropicales antes de ser puestos nuevamente en servicio a inicios de la primera década del 2000. A partir de la experiencia adquirida con los Sjöormen, la Armada singapurense puso sus miras en buques más modernos, para lo cual se eligieron nuevamente submarinos suecos, dos unidades de la Clase Västergötland terminados entre 1987 y 1988, adquiridos por la nación asiática en el 2005. Al igual que sus antecesores, debieron ser modernizados y tropicalizados antes de ser readmitidos al servicio; el primero de ellos, el "Archer", en el 2011, y el segundo, el "Swordsman", en el 2013. Desplazan 1.400 toneladas en superficie y 1.700 en inmersión. Cuentan con motores diesel que les permiten alcanzar 15 nudos en



Fuente: http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=72468

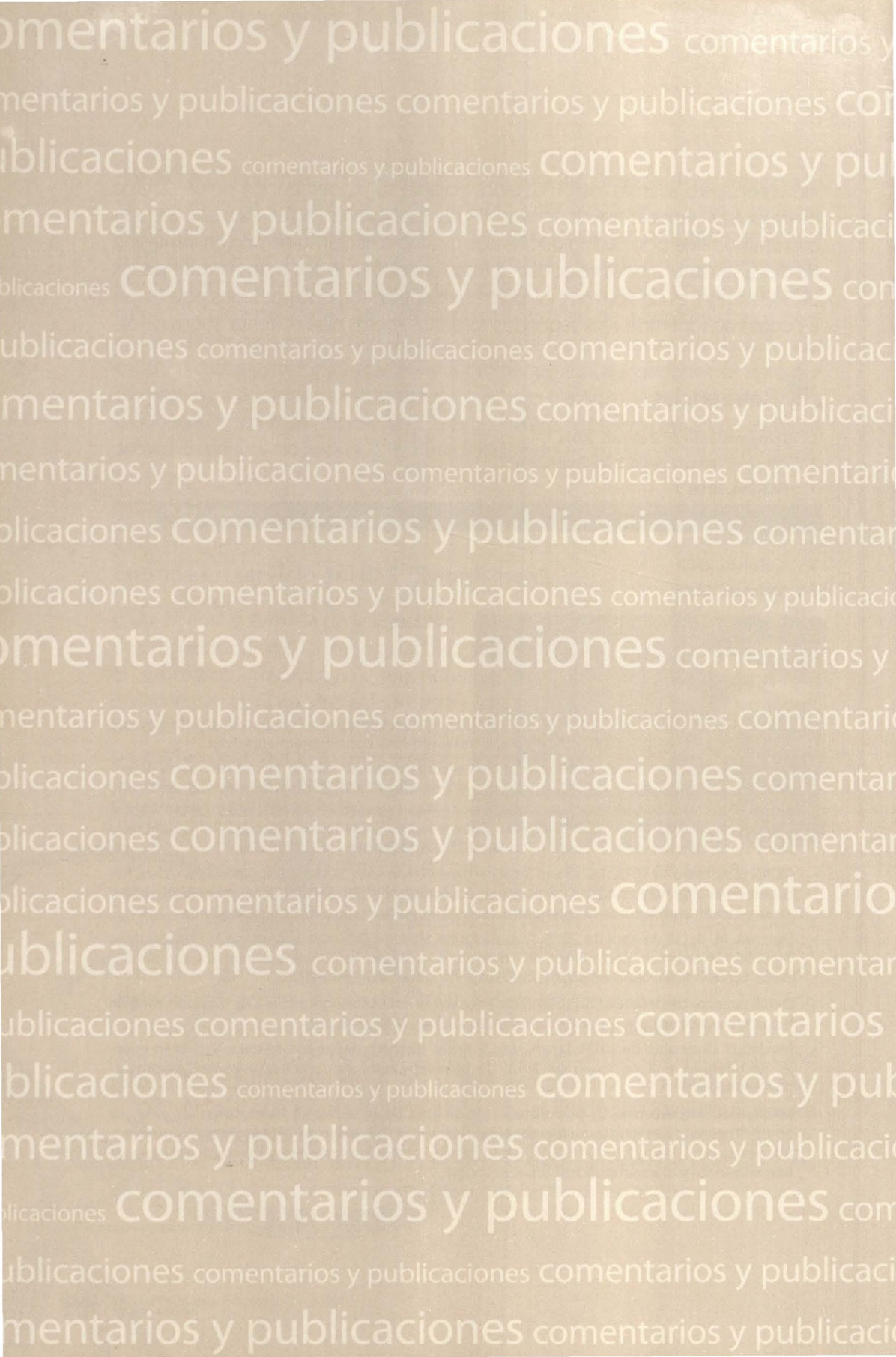
inmersión, pero además fueron dotados durante su modernización de un sistema de propulsión independiente del aire, AIP por sus siglas en inglés. Para ello cuentan con un motor de ciclo Stirling que les permite incrementar su tiempo en inmersión de días a semanas a bajas velocidades. Están armados con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y tres de 400 mm; los primeros disparan torpedos pesados para atacar a buques de superficie y los segundos, torpedos ligeros para enfrentar submarinos.

Referencias

1. (Departamento de Defensa, 2013)
2. (Mitchell, Miklaszewski, & Johnston, 2013)
3. (Makino, 2013)
4. (Commission du livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, 2013, pág. 95)
5. (DCNS, 2013)
6. (Coleman, 2013)
7. (Defensa, 2013)

Bibliografía

- Coleman, J. (19 de abril de 2013). Seasprite helicopter project approved. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://www.beehive.govt.nz/release/seasprite-helicopter-project-approved
- Commission du livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. (2013). Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale - 2013. Recuperado el 1 de mayo de 2013, de https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.defense.gouv.fr%2Fcontent%2Fdownload%2F206186%2F2286591%2Ffile%2FLivre-blanc-sur-la-Defense-et-la-Securite-nationale%25202013.pdf&ei=jJuBUdfyB5Du
- DCNS. (2 de mayo de 2013). DCNS and local partners deliver sixth Skjold FPB to Norwegian Navy. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://en.dcnsgroup.com/2013/05/02/dcns-et-ses-partenaires-locaux-livrent-le-sixieme-et-dernier-patrouilleur-skjold-a-la-marine-royale-norvegienne/
- Defensa, M. d. (30 de abril de 2013). Deputy Prime Minister Tharman Shanmugaratnam Commissions RSS Swordsman. Recuperado el 7 demayo de 2013, de http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2013/apr/30apr13_nr.html#.UZDhh7Vg9RL
- Departamento de Defensa. (2013). 2013 Defence White Paper. Recuperado el 5 de mayo de 2013, de http://www.defence.gov.au/whitepaper2013/docs/WP_2013_web.pdf
- Makino, Y. (9 de abril de 2013). Japan, U.S., S. Korea dispatch destroyers to track N. Korean missile. Recuperado el 8 de mayo de 2013, de http://ajw.asahi.com/article/asia/korean_peninsula/AJ201304090084
- Mitchell, A., Miklaszewski, J., & Johnston, I. (2 de abril de 2013). North Korea suspends entry by South Koreans to Kaesong industrial zone. Recuperado el 8 de mayo de 2013, de http://worldnews.nbcnews.com/_news/2013/04/02/17564501-north-korea-suspends-entry-by-south-koreans-to-kaesong-industrial-zone?lite&ocid=msnhp&pos=1


comentarios y publicaciones



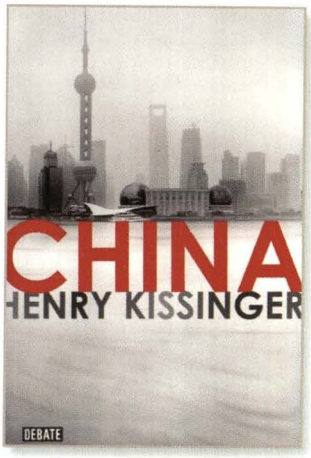
SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Kissinger, Henry

China

Buenos Aires, Debate, 2012

624 p., fotos, retratos



Hace cuarenta años el presidente Richard Nixon encargó a su Secretario de Estado, Henry Kissinger, la delicada misión de restablecer contacto con el gigantesco país asiático, apartado de Occidente desde hacía más de veinte años, en los que se mantuvo enfrascado en la colosal tarea de construir un Estado socialista bajo el liderazgo de Mao Zedong. Estados Unidos, en plena Guerra Fría con la URSS y enzarzado en la pírrica guerra de Vietnam, consideró indispensable un balance del poder mundial, acercándose a una China que, aunque alineada en el mismo bloque comunista, necesitaba crear su propio espacio frente a las dos grandes potencias. La iniciativa constituiría un tremendo paso de insospechados resultados que, con la apertura de China al mundo, cambiarían la escena mundial.

La gestión de Kissinger preparaba el camino para la reanudación de relaciones entre Estados Unidos y China. Kissinger encontró un terreno abonado, pues China también consideraba necesario un nuevo equilibrio internacional en el que encontrase la seguridad y el progreso a través de una especie de coexistencia combativa, e indudablemente hacer sentir su peso y presencia en el tablero internacional frente a las dos superpotencias. La decisión de Mao de este acercamiento a Estados Unidos llevaba implícito un mensaje a los soviéticos de pensarlo dos veces antes de atacar a la China.

"El libro es imprescindible para entender la intrincada trama de la diplomacia, la estrategia y la negociación china, así como para reflexionar sobre el papel que China representará en el escenario político del nuevo milenio. Recomendamos su detallada lectura".

La misión de Pekín se llevó a cabo en secreto para evitar el complicado sistema interno de autorización de Estados Unidos y las suspicacias de Taiwán, que era el único gobierno de China reconocido por el mundo capitalista. El equipo partió hacia Pekín vía Saigón, Bangkok, Nueva Delhi y Rawalpindi. En Washington solo el presidente y Alexander Haig, su principal asesor, conocían su destino. La delegación estadounidense llegó a Pekín el 9 de julio de 1971. Kissinger relata ese primer encuentro histórico con el número dos del Gobierno chino, el primer ministro Zhou Enlai; dice que nunca había conocido un personaje tan irresistible, de excepcional inteligencia y de tal capacidad de intuición para captar la psicología del oponente. Remarca que fue Zhou el primero en mencionar la posibilidad de la visita del presidente Nixon, y más adelante comentaba: "[esta noticia] hará temblar al mundo".

Siete meses después, el 21 de febrero de 1972, el presidente de Estados Unidos llegaba a Pekín. Así se produjo la hasta entonces impensable entrevista entre Nixon y Mao. El relato de este fascinante capítulo de la historia mundial, así como la relación historiada de la interacción entre los dirigentes chinos y estadounidenses desde la creación de la República Popular de China en 1949, los vierte Kissinger en este libro, para el que ha tomado como fuente principal sus archivos de las conversaciones celebradas desde el gobierno y fuera de él, con cuatro generaciones de dirigentes chinos.

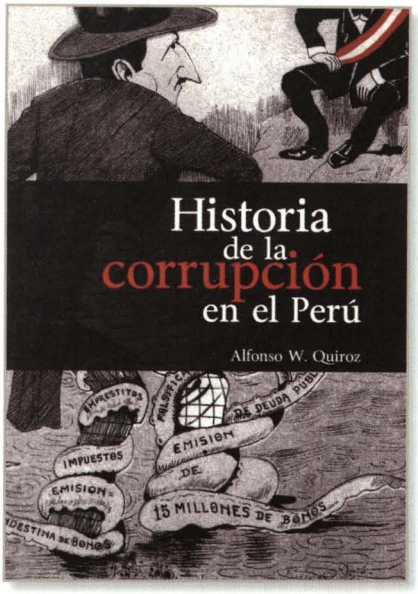
El libro es imprescindible para entender la intrincada trama de la diplomacia, la estrategia y la negociación china, así como para reflexionar sobre el papel que China representará en el escenario político del nuevo milenio. Recomendamos su detallada lectura.

Quiroz, Alfonso W.

Historia de la corrupción en el Perú

Lima, IEP, Instituto de Defensa Legal, 2013. (Perú Problema, 38).

615 p.



El fenómeno de la corrupción en el Perú viene de larga data, desde el gobierno colonial. Aunque, por una vez, podemos dejar a salvo nuestra otra vertiente genealógica: el incario, pues no tenemos registros de corrupción dentro de la administración inca.

El autor define la corrupción como un amplio y variado fenómeno que comprende actividades públicas y privadas, y no solo se limita al mal uso o saqueo de los fondos públicos. Comprende los sobornos, la malversación y mala asignación de fondos públicos, la aplicación interesada de programas y políticas, así como escándalos financieros, fraude electoral, pago de favores, y una amplia gama de transgresiones administrativas. El estudio busca establecer las conexiones entre ciclos de corrupción y desarrollo frustrado, pues la premisa es que el subdesarrollo va de la mano con la corrupción política burocrática. A lo largo del texto y para cada periodo histórico los cuadros muestran los costos de la corrupción; para el periodo de la República, los estimados los presenta por décadas.

El autor manifiesta que el Perú es un caso clásico de un país afectado profundamente por la corrupción administrativa, política y sistemática que se arrastra desde la administración colonial. Sostiene que hasta ahora el fenómeno había sido subestimado o abordado de manera más bien condescendiente; tanto, que a los ojos del investigador resulta sorprendente lo poco que se conocía acerca de sus causas y de lo que ha costado al país como nación: un alto costo que lo mantiene sumido en el subdesarrollo. Señala que se requería un conocimiento informado del fenómeno, y él ha abordado esa información acudiendo a las más conspicuas fuentes. Su intención ha sido reinterpretar en forma realista la

"El interés de Quiroz por el tema venía desde un temprano trabajo suyo sobre el mal uso de los fondos públicos en la era del guano, el cual le dio una perspectiva de la corrupción como un elemento cíclico, sistémico, enraizado en las estructuras de la sociedad; pudo ver que se requería un estudio serio para evaluar cómo el abuso de la corrupción influyó en la evolución del país, obstaculizando, frenando su desarrollo".

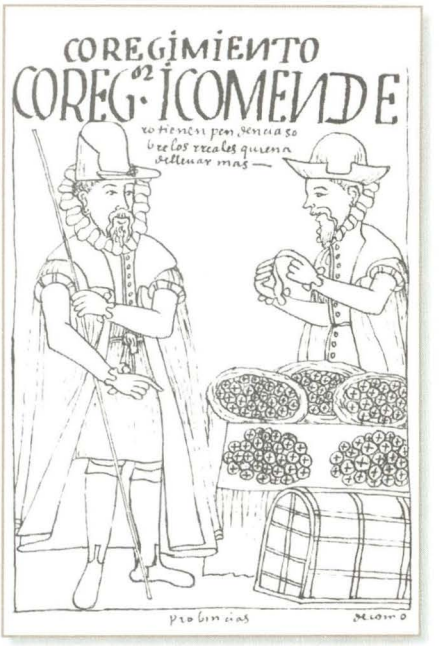
historia general peruana, a la luz de nuevas evidencias y con énfasis en el impacto que la corrupción tiene en la gobernabilidad pública, las políticas y el desarrollo.

En siete capítulos desarrolla las principales épocas y ciclos de corrupción y presenta los personajes que se desenvuelven en ese momento, así como los que denunciaban las corruptelas. Analiza las raíces coloniales de la sistemática corrupción administrativa, que en su momento Guamán Poma de Ayala destapó a través de persuasivas imágenes que hizo llegar al rey de España. Ese legado de corrupción marca los albores de la República y se hace escandaloso durante la era del guano, en la que se derrocharon las oportunidades económicas hasta la debacle que llevó al país a su ruina en el enfrentamiento con Chile.

El renacimiento del país desde sus escombros aparece también contaminado por las mismas torcidas prácticas. Más adelante, surge la figura de Leguía modernizador, pero también enredado en múltiples medios corruptos de su política. La turbia situación política de los años posteriores a 1930, con dictadores militares y líderes populistas, siguen el mismo hilo conductor y llevan al fracaso de los gobiernos democráticos del periodo 1963-1989, hasta los escándalos exacerbados del régimen Fujimori-Montesinos.

El interés de Quiroz por el tema venía desde un temprano trabajo suyo sobre el mal uso de los fondos públicos en la era del guano, el cual le dio una perspectiva de la corrupción como un elemento cíclico, sistémico, enraizado en las estructuras de la sociedad; pudo ver que se requería un estudio serio para evaluar cómo el abuso de la corrupción influyó en la evolución del país, obstaculizando,

frenando su desarrollo. Su acercamiento a las realidades de otros países en desarrollo le permitió comparar y observar el impacto negativo de los altos índices de corrupción en el crecimiento económico y en el capital humano. Fruto de sus investigaciones fue su libro Corrupt Cycles: A History of Unbound Graft in Peru (2008). La presente edición en español fue su principal tarea hasta sus últimos días. El doctor Quiroz falleció el 2 de enero del 2013, a la edad de 56 años.



Alfonso W. Quiroz fue un destacado historiador peruano especializado en la historia económica e institucional latinoamericana. Ostentaba la licenciatura en Historia en la Universidad Católica de Lima y una maestría (1981), M. Phil. (1983) y Ph. D. (1986) por la Universidad de Columbia. Se unió al departamento de Historia de Baruch College y el Graduate Center de la City University de Nueva York, en 1986, y fue promovido a profesor en 1994.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.mil.pe

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCEANO PACIFICO

9 EL QUINTO CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO
Doctor en Historia Héctor López Martínez

23 LA CONVENCIÓN DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL PACÍFICO
Contralmirante Jorge Brousset Barrios

39 EL OCÉANO PACIFICO Y EL HOMBRE EN EL PERÚ: DOCE MIL AÑOS DE HISTORIA
Ph. D Candidate Department of antropology Yale University Oscar Prieto Burmester

55 EL OCÉANO PACIFICO Y SU PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO. EL CASO DE PERÚ
Magíster en Arqueología Marítima Carlos Ausejo Castillo

65 CHOQUE DE IMPERIOS EN EL PACÍFICO NORTE: INTERESES COMERCIALES DE GRAN BRETAÑA Y ESPAÑAEN LA COSTA NOROCCIDENTAL DE AMÉRICA A FINALES DEL SIGLO XVIII: NOOTKA / NUTKA
Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

79 EL MAR PERUANO EN LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA
Reverendo Padre Armando Nieto Vélez

INFORMATIVO

95 ENTREVISTA AL VICEALMIRANTE LUIS GIAMPIETRI ROJAS
Revista Oficial APEC PERÚ 2008

101 IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE AYUDA HUMANITARIA A TRAVÉS DE MEDIOS NAVALES
Capitán de Navío Oscar Torrico Infantas

109 50 AÑOS DE LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ
Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado

115 DECÁLOGO DE LA CALIDAD
Capitán de Navío Jorge Benzaquen de Las Casas

PANORAMA

119 LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA: DESARROLLO E IMPACTO POSITIVO EN EL BIENESTAR DEL PERSONAL Y LA FAMILIA NAVAL
Teniente Primero Rosario Pajares Mac Leod.

127 EL ROL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ ANTE LA ESCASEZ DE AGUA Y ALIMENTOS EN EL SIGLO XXI
Capitán de Corbeta Pedro Iriarte Chávez

HISTORIA

133 AYSEN. CÓMO UN IMPULSO IRREFLEXIVO PUEDE COMPROMETER LAS RELACIONES INTERNACIONALES
Contralmirante Juan Polo Wood

145 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: REMEMBRANZAS DE UN DIRECTOR
Vicealmirante Fernando D´Alessio Ipinza

155 HISTORIA DE LA POLICÍA NAVAL
Capitán de Fragata Edgar Martínez García

163 HISTORIA DE UN 8 DE OCTUBRE: ANGAMOS
Licenciado en Derecho Rodrigo Murillo Bianchi

169 HISTORIA DE LA FOTOGRAFÍA DE GUERRA: DE CRIMEA (1854 – 1856) A LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA (1936 – 1939)
Licenciado en Comunicaciones Renzo Babilonia Fernández Baca

NACIONAL

179 ACTUALIDAD NACIONAL
Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

195 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

203 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
Señora Esperanza Navarro Pantac


MARINA DE GUERRA DEL PERU