Año 107 / número 1 - 2014

Revista de Marina



Especial

Velas Latinoamérica 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 1 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 1 - 2014

Dirección editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada

Edición general
C. de N. Jorge Paz Acosta

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

Comité editorial
Calm. Javier Gaviola Tejada
Valm. Carlos Gamarra Elías
Calm. Jorge Brousset Barríos
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
C. de F. 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. 20 78900, anexo 2334
E-mail: revismar@marina.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.pe



SUMARIO

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / VELAS LATINOAMÉRICA 2014

7 VELAS LATINOAMÉRICA 2014

INFORMATIVO

19 PUNTO DE VISTA SOBRE LA CIENCIA DE GOBIERNO Y CONSOLIDACIÓN NACIONAL

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

31 PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES. RUMBO A UNA EFECTIVA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DE ESTADO.

CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

53 ANÁLISIS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LA AMAZONÍA

TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

PANORAMA

65 EMPLEO DE LAS OPERACIONES DE INFORMACIÓN COMO ARMAS OFENSIVAS

CAPITÁN DE NAVÍO ALBERTO ABRAHAM ARNILLAS BRENDER

77 LA ISLA QUE SE RESISTE A MORIR

ESTUDIANTE DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN UPC ALONSO CANTUARIAS DE LAS CASAS

81 LA ISLA SAN LORENZO EN EL INICIO DE NUESTRAS RELACIONES DIPLOMÁTICAS CON ESPAÑA

LICENCIADO EN DERECHO HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

93 EVALUACIÓN AL CONTENIDO DE LA OBRA "EL MAR PERUANO Y SUS LÍMITES" – 1977

CONTRALMIRANTE HUGO VERÁN MORENO

99 LIMA, SEDE DE LA CUMBRE MUNDIAL DE CAMBIO CLIMÁTICO DE LAS NACIONES UNIDAS (CMNUCC-COP 20)

TENIENTE PRIMERO ROSARIO PAJARES MAC LEOD

HISTORIA

107 DISCURSO DE ORDEN EN SESIÓN SOLEMNE DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD DE LA INDEPENDENCIA VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES CALIFICADOS DE LA PATRIA, POR LA CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y CXXXIV ANIVERSARIO GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

Vicealmirante Javier E. Bravo Villarán

117 EL COMBATE Y LOS COMBATIENTES EN ABTAO

Capitán de Fragata y Doctor en Historia Jorge Ortiz Sotelo

127 TRASFONDO HISTÓRICO Y SOCIAL QUE CREARON A LA ARMADA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.- FINALES DEL S. XIX E INICIOS DEL S. XX

Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann

NACIONAL

144 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

158 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

171 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

176 IQUITOS Y LA MARINA DE GUERRA: 150 AÑOS

Vicealmirante Alfredo Palacios Dongo



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

Hace cuatro años, en el 2010, tuvo lugar el encuentro y regata internacional de grandes veleros que llevó por nombre *"Velas Latinoamérica"*. En esa oportunidad se acordó que los países participantes en dicho evento se volvieran a reunir en el 2014. Tan feliz iniciativa, se ha cumplido exitosamente, esta vez organizada por la Armada Argentina que, al mismo tiempo, conmemora el bicentenario del combate naval de Montevideo, en que los buques patriotas derrotaron a los realistas. Este fue un hecho de gran importancia en el proceso libertario de la República Argentina.

En *Velas Latinoamérica 2014* -nombre del encuentro de este año- han participado mayoritariamente buques escuela de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Venezuela; en total ocho veleros, pues dos eran argentinos. Su arribo al Callao, el 24 de abril último, donde permanecieron hasta el día 28, fue una verdadera fiesta de fraternidad, camaradería y entusiasmo que alcanzó niveles realmente descollantes, no solo a nivel naval y oficial, sino también entre el numeroso y variado público de nuestro país que visitó los grandes veleros donde fueron cordialmente recibidos por amables anfitriones. Del Callao partieron rumbo a Guayaquil, cruzarán el Canal de Panamá, llegarán a Cartagena de Indias, luego a la Guaira, para proceder a Santo Domingo y arribar, finalmente, a Veracruz el 18 de junio. Como vemos, un verdadero periplo de confraternidad americanista.

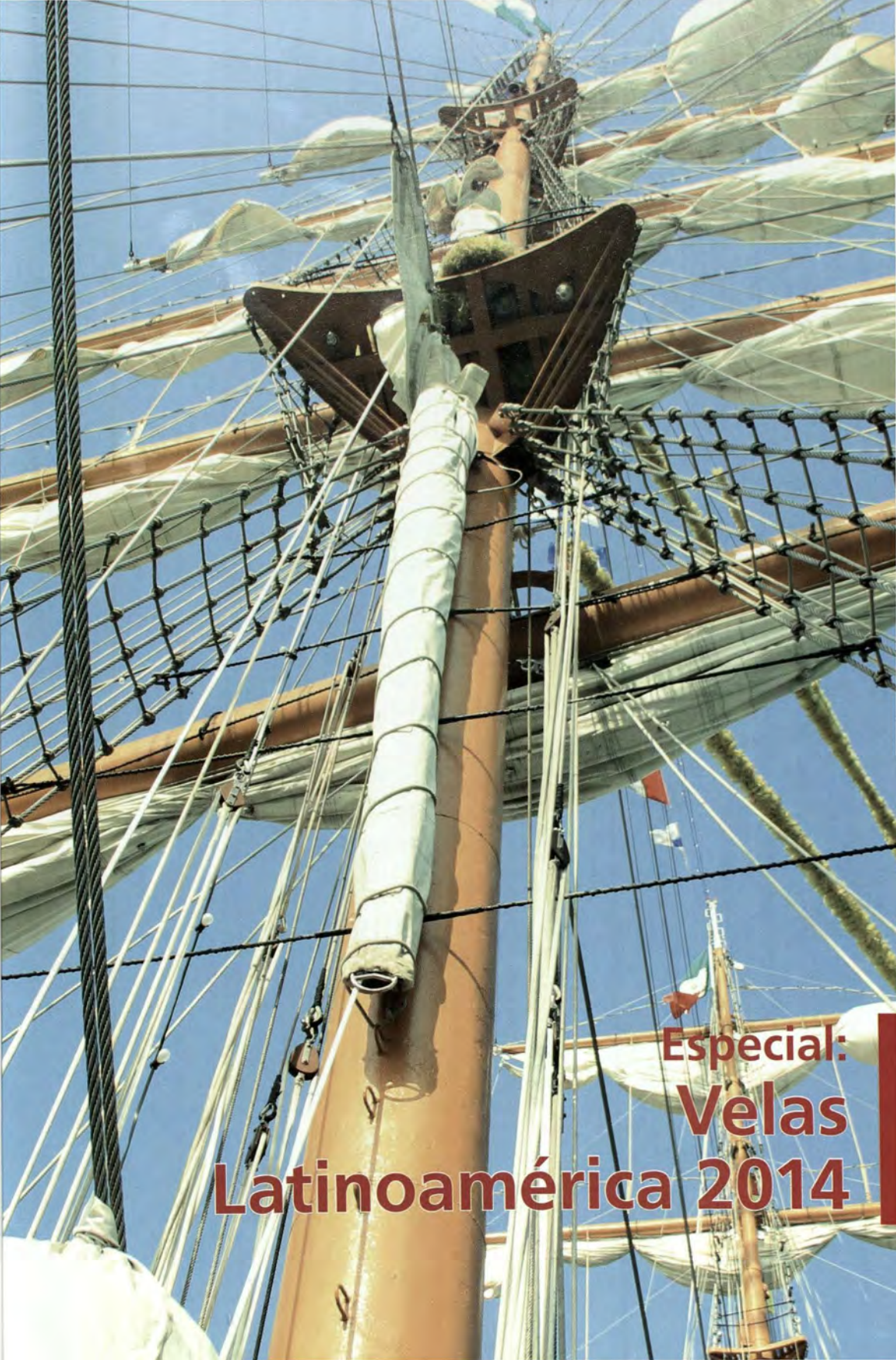
Aunque con el correr del tiempo y el consiguiente avance de la tecnología los buques, tanto de guerra como de uso civil, son inmensas estructuras que en algunos casos se propulsan hasta por energía nuclear, la airosa imagen de los veleros sigue despertando admiración y entusiasmo, constituyéndose también en renovada fuente de inspiración artística en sus más variadas formas. Gracias a los buques de vela se realizaron notables descubrimientos geográficos, como el de América, y los océanos quedaron abiertos a todos los hombres, convirtiéndose en las principales vías de las relaciones intercontinentales. Barcos de vela llevaron a millones de seres humanos a colonizar lo que hoy son grandes países, como por ejemplo Estados Unidos, Australia y las múltiples naciones Iberoamericanas.

Hasta comienzos del siglo XIX la arquitectura naval, sobre todo de las potencias europeas, construyó veleros de gran tamaño y comodidad tanto para el transporte de pasajeros, de carga o de guerra. Estas últimas, mayoritariamente, fueron fragatas. Las condiciones marineras y la maniobra de esas naves exigían una consumada pericia de parte de sus capitanes y su tripulación. Era necesario tener conocimientos teóricos y prácticos, habilidad y valor para disponer el aparejo para hacerse a la mar. Como se sabe, el aparejo es el conjunto de mástiles, vergas, perchas, velas, jarcias, cordaje, etc., que el buque necesita para avanzar impelido por el viento. Estos nombres de objetos y maniobras le dan una característica muy especial, entrañable, única, al vocabulario de los hombres de mar y se conserva en los veleros que nos han visitado.

Una de las funciones más importantes de los veleros es la de servir como buques escuela. Allí los jóvenes cadetes, como si hubieran sido mágicamente transportados a épocas pretéritas, inician el dialogo eterno con el mar, el viento y todos los misterios insondables de los océanos. Allí están sujetos al azar de los vientos que a veces los impulsa raudamente y, en otras ocasiones, los encalma por tiempo indefinido. Allí se confraterniza efectuando duras tareas, se hace cada vez más fuerte el espíritu institucional, la camaradería adquiere hondos matices de fraternidad que dura toda la vida.

El Perú, desde hace más de un siglo, realizó fallidos esfuerzos para poder contar con un buque escuela. Finalmente, este deseo se ha convertido en inminente realidad. En los astilleros del SIMA, ochocientos hombres altamente capacitados vienen construyendo el buque escuela *Unión*. Lleva ese nombre en recuerdo y homenaje a la veloz corbeta que junto al monitor *Huáscar* libró la campaña naval de 1879. El *Unión* será un velero con capacidad de transportar 25 oficiales, 86 tripulantes y 134 marineros en fase de instrucción. Nuestros hábiles artesanos vienen trabajando con notable pericia madera traída de Madre de Dios y Pucallpa.

El buque escuela *Unión*, además de ser incomparable aula para la formación práctica del personal naval, contará también con espaciosos ambientes donde se podrán armar exposiciones de nuestros productos nacionales, artesanía, obras de arte, objetos arqueológicos, etc. En suma, una verdadera embajada flotante que en cada puerto extranjero pondrá en vigencia y valor la marca Perú, en sus más variadas y valiosas características. De esta manera, nuestra Marina de Guerra, en un corto plazo, podrá sumarse a los países hermanos que ya cuentan con buques de esta clase. Con patriótico orgullo podremos ver en el mar la silueta alada, silenciosa, bella, del *Unión*, que a cada instante nos enviará un mensaje impulsado por el viento de sus blancas velas: la Marina es de todos los peruanos, la Marina está en todo momento al servicio del Perú.



Especial:
Velas Latinoamérica 2014



BUQUE: "FRAGATA LIBERTAD"

TRIPULANTES: 300
VELAS: 2650 M² (27 VELAS)
DATO: ES EL DE MAYOR TONELAJE 3.765 TONS.

ARGENTINA



BUQUE: "ICE LADY PATAGONIA II"

TRIPULANTES: 15
VELAS: 450 M² (4 VELAS)
DATO: DISEÑADO POR EL INGENIERO NÉSTOR VÓLKER Y CONSTRUIDO EN ALUMINIO

ARGENTINA



BUQUE: "CISNE BRANCO"

TRIPULANTES: 50
VELAS: 2195 M² (32 VELAS)
DATO: EN EL 2000 NAVEGÓ DESDE LISBOA A RÍO, CELEBRANDO LOS 500 AÑOS DE BRASIL

BRASIL



BUQUE: "ESMERALDA"

TRIPULANTES: 336
VELAS: 2872 M² (29 VELAS)
DATO: HA CRUZADO EL CABO DE HORNOS EN VARIAS OPORTUNIDADES

CHILE



BUQUE: "GLORIA"

TRIPULANTES: 130
VELAS: 1693,63 M² (23 VELAS)
DATO: EL BAR DE LA CÁMARA FUE HECHO CON LA CHIMENEA DE UN BUQUE ALEMÁN

COLOMBIA



BUQUE: "GUAYAS"

TRIPULANTES: 220
VELAS: 1410 M² (23 VELAS)
DATO: FUE BAUTIZADO EN HONOR AL 1ER BARCO A VAPOR HCHO EN SUDAMÉRICA

ECUADOR



BUQUE: "CUAUHTÉMOC"

TRIPULANTES: 276
VELAS: 2368 M² (23 VELAS)
DATO: FUE CONSTRUIDO EN LOS ASTILLEROS CELAYA DE BILBAO, ESPAÑA

MÉXICO



BUQUE: "SIMÓN BOLÍVAR"

TRIPULANTES: 175
VELAS: 1850 M² (26 VELAS)
DATO: SUELE HACER MUESTRAS DE TRADICIONES VENEZOLANAS EN CADA PUERTO.

VENEZUELA

Velas Latinoamérica 2014

Esta aventura en la mar se realizó en el puerto del Callao del 24 al 28 de abril con 8 veleros de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Venezuela, con el objetivo de estrechar vínculos de amistad y confraternidad.

El arribo de estas naves fue impresionante y su estadía se constituyó en días de fiesta y de júbilo. Los veleros navegaron juntos hacia otros puertos dejando nostalgia pero sumando alegrías, por que pronto en el Perú, tendremos un gran velero: el Buque Escuela Unión, que hará realidad un anhelo centenario.



Con la proa firme.



Bienvenida en el Callao.



Amistad para todos los pueblos del mundo.



Temple y serenidad.



Capacidad técnica, trabajo en equipo y compromiso.



Simpatía en cada puerto donde se recala.



Impregnados de la sal de todos los océanos.



Genuina demostración de profesionalismo.



Faenas marineras.



Blancas velas, cálido mensaje de paz y amistad.



Un deseo de buenos vientos.

Velas Latinoamérica 2014



Amistad para todos los pueblos del mundo.



Empapados de tradiciones y experiencias.



Desplegando sus velas, dejando en su estela un mensaje de paz.



Huellas de sal y viento.

Velas Latinoamérica 2014



Libertad en el Mar



Capacidad técnica, trabajo en equipo y compromiso



Artes del mar y la navegación en sus cubiertas.



Puntos de vista sobre la Ciencia de Gobierno y consolidación nacional



Contralmirante
RAÚL PARRA MAZA

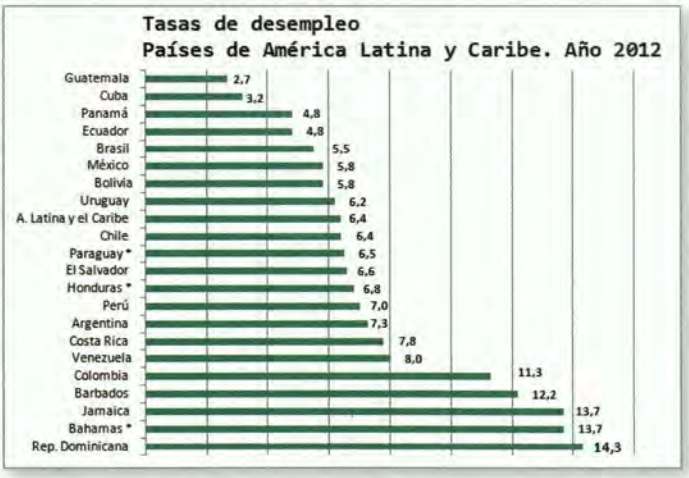


Introducción

En el Perú han habido, casi regularmente, foros oficiales y mediáticos alentando probabilidades de éxito a favor de la lucha contra el subdesarrollo, así como de atraer capitales e inversiones, salvaguardar el crecimiento económico social, consolidar la apertura de mercados y garantizar la trascendencia segura de la vida nacional.

Sin embargo, también han habido variados foros de impaciencia dados por la inestabilidad social e índices de corrupción y violencia generados por las existentes y preocupantes situaciones políticas, económicas y sociales de la realidad, que no son alentadoras.

Todo ello se deriva de causas acumuladas que actualmente se muestran a lo largo y ancho de nuestro biodiverso país, donde la mayoría de las instituciones adolecen de una precaria o baja eficiencia para sostener el desarrollo inclusivo, generar estabilidad y promover inversiones, situación que no permite un régimen de crecimiento socioeconómico con una aceleración apropiada, articulada y equilibrada, coherente con los intereses nacionales.



Para resolver estas carencias con la prioridad debida, se hace imprescindible elevar progresivamente la calidad institucional pública y privada mediante reformas que garanticen el fiel reconocimiento de méritos en base a evaluaciones, así como generar capacitaciones que perfeccionen la burocracia y la potenciación de cuadros profesionales y técnicos para promover y ejecutar proyectos de infraestructura de moderna generación en el país. Al mismo tiempo, dotar de mayor calidad moral e idónea para la estabilidad jurídica en todo el accionar público y privado y eliminar las trabas y cuellos de botella que afectan los procesos de bienestar y seguridad del Estado.

Respecto del capital humano laboral, se hace necesario mejorar sus capacidades técnicas básicas en paralelo con una efectiva y eficaz nutrición, educación y salud, así como asegurar sus inserciones en el estamento laboral.

Sobre la infraestructura, se requiere proyectar y ejecutar actividades encaminadas a mejorar las vías de circulación terrestre nacional, regional y local, con intervinculación aeroportuaria y portuaria marítima, fluvial y lacustre, así como ampliar los servicios de energía interconectada. Todo ello, proporcionando mecanismos innovadores a partir de financiamientos privados, a través de asociaciones público-privadas, con profundización del uso de mercado nacional e internacional de capitales como fuente de recursos.

Adicionalmente, es necesario realizar progresivamente los cambios en las políticas económicas y sociales que incidan en los comportamientos de los sectores productivos, de manera que la formalización de las actividades productivas y de servicios no sea onerosa y la conducta de informalidad no signifique baja productividad e incipiente y transitorio crecimiento.

Para todo ello, se considera muy útil establecer políticas de incentivo favorables a las empresas con alto índice de actividades productivas y, paralelamente,

dar impulsos sostenidos al desarrollo inclusive mediante las medianas y pequeñas empresas, con simplicidad de procedimientos tributarios, y también, que cuenten con herramientas financieras y un acceso integral al seguro de la salud a menores costos.

Asimismo, y de igual manera, se debe combatir las actividades ilegales en los sectores de minería, contrabando, tala furtiva, trata de personas, accionando no solo desde el Estado sino desde las mismas empresas.

Sobre la inversión externa, la persistencia de las grandes brechas económicas y sociales entre los ámbitos urbano y rural, referidas a la indigencia e ignorancia acumulada y la falta de equilibrio complementario entre las industrias extractivas y las renovables, perjudican la imagen del país en el exterior, obstaculizando la satisfacción de los términos de referencia requeridos para promover a los inversionistas con la transparencia adecuada en aspectos macroeconómicos. En este sentido, se hace necesaria la utilización de consultorías idóneas, tanto nacionales como extranjeras.

En medio de este esquema de la situación del país, es vital atender los requerimientos y necesidades de bienestar, de logística y de operatividad de la protección y defensa de los intereses, con medios y capacidad suficientemente sólida, oportuna y disuasiva, que garanticen la paz, estabilidad y trascendencia del Estado peruano.

La paradoja de la realidad peruana

¿Por qué un país con tantas riquezas naturales, obtiene tan bajos y mediocres resultados en términos de desarrollo político, económico, social y de protección de sus intereses nacionales, regionales y locales? Esta es la primera interrogante que aflora de la imagen del Perú.

Sabemos que el mercado global está caracterizado por un considerable consumo de materias primas; también conocemos que el Perú es productor de cobre, plomo y plata, en un nivel que lo coloca cuarto en el mundo y segundo en América Latina; en estaño y zinc tercero en el mundo y primero en América Latina; en bismuto segundo en el mundo y primero en América Latina; y en oro octavo en el mundo y primero en América Latina.

A este potencial minero hay que sumar la producción pesquera: segunda en el mundo, y que puede ser primera en América Latina. Hay que tener en cuenta, además, que el Perú forma parte del exclusivo grupo de ocho países con mayor

"Las estadísticas socioeconómicas revelan la siguiente realidad, que puede ser grandemente perfectible: nuestro país ocupa en el "Índice de Desarrollo Humano" el puesto 78 entre 173 países, ubicándose en el tercio inferior en Latinoamérica".

biodiversidad en el planeta, gracias a la gran variedad de pisos ecológicos y de climas, que generan una pródiga megadiversidad en flora y fauna, tanto que podemos decir entonces que la naturaleza ha sido generosa con el Perú.

Asimismo, sabemos que a los recursos naturales hay que agregarles el valor productivo proveniente del capital humano para el desarrollo competitivo e innovador, aprovechando el potencial con que cuenta el pueblo peruano, heredero de una cultura milenaria de más de cinco mil años, la que quizás sea la primera experiencia en América de construir un Estado.

El aprovechamiento real y eficiente de las bondades del patrimonio, distribuidos en el Mar, Costa, Andes, Amazonía y Altiplano peruanos, así como la protección que requieren, es parte del gran problema por resolver.

Al respecto, es oportuno que preguntemos en la sociedad organizada y sobre todo a las élites: ¿qué proyecto de evolución estable y próspera se ha venido aplicando en el Perú, teniendo este excepcional potencial material y espiritual?

No cabe duda que cualquier gerente de mediano talento podría lograr grandes resultados con los ingentes recursos disponibles. Lo grave siempre ha sido que un país que contenga un patrimonio potencial, material y cultural para forjar y trascender con su proyecto de nación, no cuente con una disponibilidad suficiente de profesionales y políticos de calidad, capaces de superar la inestabilidad política, económica y social endémica, así como las vulnerabilidades que de ellas se generan. Y este es el gran desafío.

Las estadísticas socioeconómicas revelan la siguiente realidad, que puede ser grandemente perfectible: nuestro país ocupa en el "Índice de Desarrollo Humano" el puesto 78 entre 173 países, ubicándose en el tercio inferior en Latinoamérica. De 30 millones de habitantes, 13 millones (43%) viven en estado de pobreza, 17% de los cuales en estado de pobreza extrema, debido a la falta de una eficiente articulación de la planificación nacional, regional y local.

También, el 72.3% de la población está concentrado en las zonas urbanas, especialmente en la Costa, con una tendencia al despoblamiento del interior del

país. De los 16 millones que forman la población económicamente activa, 52% está subempleado y 18% en desempleo abierto.

El promedio de años de escolarización es de 7.6, la tasa de analfabetismo es de 9.5, y el 19.4% de pobladores del área rural no tiene un mínimo nivel educativo. La tasa de mortalidad infantil es de 31.6 por cada mil habitantes, la más alta de Latinoamérica. Sabemos bien que estos números no son abstractos.

Índice de Desarrollo Humano (IDH) América Latina, 2005-2012
Valor y Tasa de Cambio

País	Clasificación según el IDH en 2012	Valor IDH		Tasa de cambio 2005-2012
		2005	2012	
Argentina	45	0,771	0,811	5,19
Bolivia	108	0,647	0,675	4,33
Brasil	85	0,699	0,73	4,43
Chile	40	0,789	0,819	3,80
Colombia	91	0,681	0,719	5,58
Costa Rica	62	0,732	0,773	5,60
Ecuador	89	0,682	0,724	6,16
El Salvador	107	0,655	0,68	3,82
Guatemala	133	0,551	0,581	5,44
Honduras	120	0,582	0,632	8,59
México	61	0,745	0,775	4,03
Nicaragua	129	0,572	0,599	4,72
Panamá	59	0,746	0,78	4,56
Paraguay	111	0,641	0,669	4,37
Perú	77	0,699	0,74	6,01
Rep. Dominicana	96	0,669	0,702	4,93
Uruguay	51	0,744	0,792	6,45
Venezuela	71	0,694	0,748	7,78
Promedio		0,683	0,719	5,29

Asimismo, las estadísticas geográficas indican que el Perú tiene 3.070 km de litoral marítimo y en los Andes contamos con 50 montañas que sobre pasan los 6.000 msnm; se cuenta, además con 1.769 glaciares, y existen 12.000 lagos, de los que 3.986 son de la cuenca del Pacífico, 7.441 de la cuenca del Atlántico y 842 pertenecen al área del Titicaca.

En el catálogo genético de su flora se registran 3.000 variedades. De ellas, 524 son comestibles (limón, chirimoya, lúcuma, palta, papa, camote, quinua, kiwicha, café, mango, aceituna, etc.) y mayoritariamente existentes en la Amazonía, 401 especies son maderables, 334 son tóxicas (para insecticidas), 213 medicinales, 110 para colorantes y tintes, etc.

Todo ello está certificando, en parte, el abundante sustento de la riqueza natural del país. Entonces, ¿se tratará, acaso, solo de poner en práctica una gestión estratégica de los recursos nacionales, para que el patrimonio natural se pueda traducir en programas de empleo, salud, educación, investigación científica, entre otros?

Esta pregunta resulta clave para identificar el origen de nuestra paradoja y, por tanto, interesa a toda la comunidad encontrar respuestas, cualquiera fuera el sexo, la raza o la afiliación política o religiosa de las personas. Es fácil asentir también que la buena gestión, la eficacia, la honradez y la esmerada preparación no son ni de derecha ni de izquierda. Son cualidades. Sin embargo, determinados sectores tienen mayor responsabilidad que otros dentro de la paradoja que nos caracteriza.

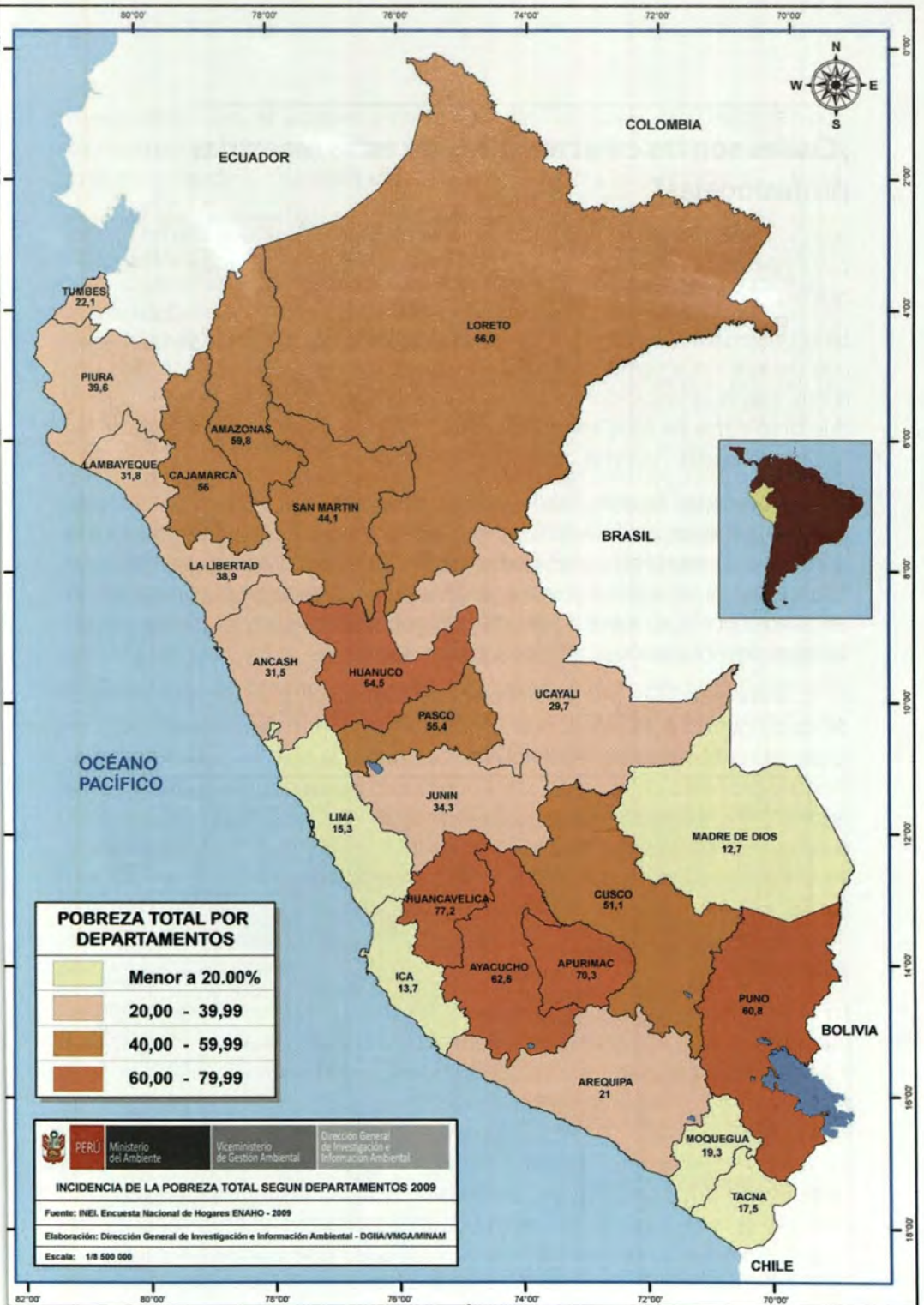
¿Cómo lograr que las autoridades de la política (Poderes del Estado, partidos y grupos ideológicos), de la economía (los empresarios), del conocimiento (los intelectuales y científicos) y del ambiente laboral, concilien y trabajen razonablemente unidos, para un desarrollo sostenible y duradero?

Este es un tema francamente espinoso, pero apasionante, como es el de la actuación de las clases dirigentes en el Perú, en especial la clase política polarizada y sus pobres resultados en términos de estabilidad, innovación, reducción de la pobreza, etc. Quizás, haciendo una mirada crítica que relega lo episódico (tan impregnado en la sociedad), para así poder quedarnos con lo verdaderamente esencial, se nos pueda permitir el establecimiento de un juicio comparativo del ejercicio político en el Perú.

La amplitud y la gravedad del problema nos tienen que llevar a ampliar la investigación. De esta manera se puede intentar procesar con cuidado, como una propuesta ciudadana, articulada con la educación escolar y formación profesional integral, la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, donde se capacite a los futuros personajes del Estado en materia de gestión estratégica de los recursos, con una visión creativa, preventiva y de largo plazo.

Este centro formaría hombres y mujeres idóneamente adiestrados para el análisis de la realidad y la resolución de conflictos político-sociales y sus vulnerabilidades, sobre todo con dotes para una capacidad operacional de ejecución de los programas y políticas del Estado en el campo económico, social y tecnológico. Es como una posibilidad para atajar la improvisación, las soluciones efímeras y la aparición de caudillos salvadores, pues se trata de un desafío compartido por todos, al igual que en muchos países de la región que están buscando superar y cambiar su agitada política escenificada en las calles, por una vida institucional estable.

Es claro que la insuficiencia de una clase dirigente idónea preocupa a las mentes esclarecidas de la nación, sean estas del ámbito político, económico, universitario, o de la protección y defensa. Esta preocupación se extiende también a los medios de comunicación y a los líderes de opinión audiovisual. Pero, es en el medio académico donde más se debe tomar conciencia de las carencias en una élite política, y buscar que se actúe orgánicamente y no de manera espontánea para resolver este crucial asunto, en el aparato del Estado. Entonces, para paliar este alarmante divorcio entre el ámbito político y del conocimiento, es loable ver que se hayan creado, con diferentes enfoques, maestrías en Ciencias Políticas en diversas universidades.


80°00'
78°00'
76°00'
74°00'
72°00'
70°00'
N
W
E
S
COLOMBIA
ECUADOR
TUMBES
22,1
PIURA
39,6
LORETO
56,0
AMAZONAS
59,8
LAMBAYEQUE
31,8
CAJAMARCA
56
SAN MARTIN
44,1
BRASIL
LA LIBERTAD
38,9
ANCASH
31,5
HUANUCO
64,5
PASCO
55,4
UCAYALI
29,7
OCÉANO
PACÍFICO
JUNIN
34,3
LIMA
15,3
MADRE DE DIOS
12,7
HUANCAVELICA
77,2
CUSCO
51,1
ICA
13,7
AYACUCHO
62,6
APURIMAC
70,3
PUNO
60,8
BOLIVIA
AREQUIPA
21
MOQUEGUA
19,3
TACNA
17,5
CHILE
POBREZA TOTAL POR DEPARTAMENTOS
Menor a 20.00%
20,00 - 39,99
40,00 - 59,99
60,00 - 79,99
PERÚ
Ministerio del Ambiente
Viceministerio de Gestión Ambiental
Dirección General de Investigación e Información Ambiental
INCIDENCIA DE LA POBREZA TOTAL SEGUN DEPARTAMENTOS 2009
Fuente: INEI. Encuesta Nacional de Hogares ENAHO - 2009
Elaboración: Dirección General de Investigación e Información Ambiental - DGIIA/VMGA/MINAM
Escala: 1/8 500 000

¿Cuáles son las características de estas maestrías profesionales?

Solo se mencionarán las siguientes, lo cual no quiere decir que son las únicas, pues hay otras universidades importantes que desarrollan igualmente programas con valiosos enfoques.

En la Universidad Nacional Mayor de San Marcos existen programas especiales con dedicación a tiempo parcial, centrados mayormente en los estudios políticos, con más vocación para el análisis sociológico, donde los estudiantes, que gran parte de ellos son funcionarios públicos y Oficiales en retiro de las Fuerzas Armadas, hacen el diplomado respectivo.

En la Universidad Ricardo Palma, su programa brinda una formación actualizada en enfoques politológicos y orientada al análisis y a la reflexión sobre la necesidad de establecer, ante las exigencias de la globalización, una relación fluida entre el universo del saber, la ciencia y la técnica en el campo de las decisiones políticas, sobre los asuntos de gobierno que hoy involucran las relaciones de vinculación al interior y externamente.

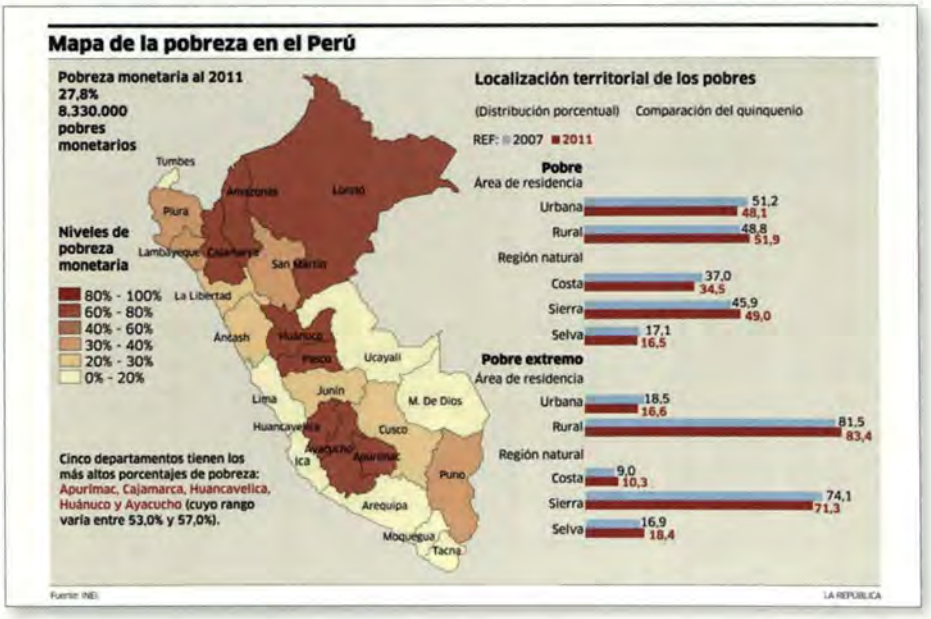
En la Universidad San Martín de Porres, se enfatiza el tema de la legitimidad de los dirigentes políticos, donde se precisa que, dentro del mandato popular (o de un nombramiento legítimo) hay que sumar la hoja de vida de competencia y probidad del elegido. Otro punto que se contempla es la presencia razonablemente deseada de una representación nacional de los peruanos en el extranjero, con el énfasis que la clase política no tendría por qué privar a una parte de la nación que radica en el exterior, que son una fuente de renovación para el país (con miles de científicos, técnicos, hombres de negocio y trabajadores en general), para que formen parte con su presencia en el Congreso de la República.

En el ámbito de la Defensa, dentro de los roles constitucionales definidos, puede advertirse la preocupación natural y de conciencia por una capacidad más amplia y profunda de la protección de los intereses nacionales y de una mayor y eficaz garantía de trascendencia, estabilidad e institucionalidad en la vida pública y privada del país. Ello se da a través de la formación profesional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), que es un laboratorio importante en la formación de toma de decisiones de alta estrategia, haciéndose evidente el requerimiento de un mayor apoyo directivo y logístico, pues, de dicho centro vienen egresando civiles y militares que cumplirían cargos en

niveles sectoriales, regionales y nacionales, las funciones caracterizadas por dar muestras del enfoque estructurado y prudente de los temas que se tratan en el contexto de la mundialización, la globalización y la geopolítica.

También, en aspectos referidos a la educación, la ciencia y la técnica, tanto para lograr y mantener la paz, como el desarrollo integral del país, se profundizan experiencias y propuestas de corto, mediano y largo plazo. En este sentido, no debemos olvidar una verdad evidente: "Todo crecimiento y desarrollo requieren paz, armonía, conocimiento, protección y defensa".

Es por esto que se hace ineludible utilizar las posibilidades que brindan las fortalezas características del país en la neutralización de las vulnerabilidades y disuadir toda amenaza, con una realización más eficaz de acciones de movilización de manera efectiva de las Fuerzas Armadas a lo largo del país, sobre todo en áreas fronterizas, para garantizar la seguridad de los objetivos de desarrollo en paz y tranquilidad. Además, siendo el elemento disuasivo, se hace necesario que también sea el instrumento de fomento de la cohesión social y de contribución al desarrollo en las ampliaciones de la infraestructura pública (carreteras, represas, hospitales, escuelas, etc.) en lugares de difícil acceso de la Costa, Andes y Amazonía, y que se disponga de una mayor participación en situaciones de desastres naturales, a fin que el pueblo vea si en las instalaciones militares se lucha contra la pobreza y que el cuerpo de oficiales de las



"Siempre será notable apreciar y comprobar cómo los jóvenes encuentran en la ciencia, la técnica, el arte y la cultura las expresiones del quehacer nacional que tienen raíces profundas en la historia y geografía, y se den cuenta que hay que gobernar invocando la historia, recordando las gestas de los héroes civiles y militares que fundaron una tradición que es como un pasado vigente".

tres armas y el personal de mando medio calificado se mantiene en estado de preparación, atento a las exigencias de hoy y de siempre.

Asimismo, en otros aspectos inherentes, resultará relevante la realización de reuniones de intercomunicación con la juventud universitaria, que tantas inquietudes manifiestan en torno a los vaivenes de la vida nacional, regional y local, así como al curso de la historia dentro y fuera del país. Para ello, sería conveniente organizar conversatorios con los estudiantes, entre ellos los de historia y filosofía de las universidades, que permitirían obtener resultados del pulso de esta juventud ávida de saber y progreso.

Siempre será notable apreciar y comprobar cómo los jóvenes encuentran en la ciencia, la técnica, el arte y la cultura las expresiones del quehacer nacional que tienen raíces profundas en la historia y geografía, y se den cuenta que hay que gobernar invocando la historia, recordando las gestas de los héroes civiles y militares que fundaron una tradición que es como un pasado vigente; también, hay que mantener despierto el interés por el ordenamiento territorial, invocando el dominio geográfico "Mar-Costa-Ande-Amazonía-Altiplano peruanos".

Asimismo, para dar a entender que gobernar es dialogar con jóvenes, hombres y mujeres, interesados en encontrar explicaciones del por qué un país que cuenta con gran biodiversidad, con adversidades geográficas y climáticas, con recursos ingentes de ciencia y tecnología, para así poder ponerse al servicio de la producción y el desarrollo, aprendiendo a manejar el mejor índice de valor de la relación "Hombre-Espacio-Propósitos", con efectividad y eficiencia para el saber, la producción y la prosperidad.

Balance y propuestas

¿Qué balance y propuestas útiles se podrían extraer de esta realidad?

Es obvio que el Perú no tiene un problema de escasez de recursos naturales; lo que tiene es un paradójico problema de administración estratégica de su potencial humano para el uso de sus recursos. Por eso, la primera propuesta es la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, que, contando con la experiencia de las maestrías impartidas por las universidades, se puedan configurar programas que incluyan materias teóricas, especializadas y operacionales; es decir, que el egresado de esta escuela pueda ejercer la política, tomar decisiones, y tener una visión de estadista en su accionar.

"...la primera propuesta es la creación de un Centro de Alta Formación de Post grado, que, contando con la experiencia de las maestrías impartidas por las universidades, se puedan configurar programas que incluyan materias teóricas, especializadas y operacionales; es decir, que el egresado de esta escuela pueda ejercer la política, tomar decisiones, y tener una visión de estadista en su accionar".

Por supuesto, esto no es un esfuerzo aislado, pues requiere la participación de toda la comunidad. Por ello, se debe insistir en que para salir adelante se necesita una movilización de las energías creadoras de toda la sociedad. No es un problema puramente tecnocrático o de cúpulas. Es una movilización integral, donde el sector empresarial, la Iglesia, las Fuerzas Armadas, las universidades y la sociedad tienen roles por cumplir.

El elemento que se debe tener en cuenta, a la luz de la mundialización y globalización, es que hemos entrado en la era del conocimiento, donde el valor agregado –más valioso que un bien económico– es el intelectual creativo e innovador que concilie con el siguiente concepto: "El trabajo manual es importante, el conocimiento cerebral es crucial para transformar magnitudes y alcances del trabajo".

Es cierto que de un lado está el consumo desenfrenado de materias primas, con un modelo altamente consumidor de minerales y energías fósiles, pero, junto a todo esto están los preceptos de la conservación de las especies y las del ambiente, que prescriben equilibrios para el uso de los bienes y servicios de la economía intangible, el conocimiento económico y de las nuevas tecnologías de comunicación innovadora. Hoy, la informática, la robótica, la mecatrónica, las telecomunicaciones y la biotecnología, son, entre otras, las principales fuerzas que mueven la economía planetaria. Necesitamos de estas tecnologías para lograr el crecimiento y desarrollo, basado en nuestros ingentes recursos naturales, culturales y humanos, con salvaguarda de la conservación del ambiente y de la protección y defensa de los intereses del país. Por eso, se debe insistir en las inversiones de capital de manera transparente, dirigidas a los campos de la investigación, la ciencia y la tecnología; así como en las propuestas para que el país cuente con una sólida estructura institucional nacional, regional y local que permita poder aprovechar con mayor eficiencia la megadiversidad biológica del país.

Bibliografía

- Mazurek, Hubert(2009). Gobernabilidad y gobernanza en los territorios de América Latina. Lima-Perú.
- Montiel, Edga r(2005). Gobernar es saber. Lima-Perú





Contralmirante
JEAN JESU DOIG CAMINO

Pensamiento geopolítico marítimo: retos y posibilidades, rumbo a una efectiva política marítima integrada de Estado

"La estructura básica de la civilización es una tensión dialéctica entre centro y periferia"
William I. Thompson (1979)

Introducción

Hoy vivimos nuestras actividades cotidianas –profesionales y personales–, aplicando muchas figuras que tuvieron su origen en la actividad castrense; así tenemos conceptos muy difundidos como estrategia, táctica, logística, inteligencia, y otros más elaborados como geopolítica, geoestrategia, geoeconomía, geocultura, que ahora forman parte inseparable del glosario de términos en empresas, instituciones de la sociedad y del Estado.

Tales conceptos se han trasladado de sus instituciones de origen bélico al mundo empresarial, caracterizado por ser interdependiente y cambiante, en un ambiente muy competitivo y violento, situación que motiva a estudiar e investigar corrientes de pensamiento que, aplicadas al Desarrollo y Bienestar, provienen de la Defensa y Seguridad del Estado en la búsqueda del Bien Común.

En tal sentido, pretendemos abordar en forma breve y simple el análisis geopolítico, relacionando el concepto de geopolítica en forma integrada con otros de origen similar y analizando el proceso del pensamiento geopolítico aplicado al

ámbito marítimo, pues al existir una percepción intuitiva y subjetiva muy generalizada de geopolítica en las personas, se hace necesario revisar el método en forma objetiva y sistémica.

Nos centramos en el aspecto marítimo del pensamiento geopolítico aplicado, por el desafío que representa el ordenamiento espacial de esta parte del territorio nacional, como instrumento fundamental de una política marítima integrada de Estado, y en particular al interés académico de abordar este ensayo, por ser un ejercicio práctico del proceso geopolítico aplicado a la realidad marítima peruana.

Este artículo aborda el estudio de los intereses marítimos nacionales, con un enfoque de política marítima integrada, mediante el análisis de la realidad nacional y aplicando el pensamiento geopolítico al ámbito marítimo, espacio de dominio nacional que en el Perú responde a un concepto comprensivo que interrelaciona el mar, ríos y lagos navegables en el país, elementos integrados por características naturales del territorio peruano. Se concluye planteando retos y posibilidades apropiados a la Seguridad y Desarrollo marítimo, esto es, luego de aportar criterios geoestratégicos, a fin de contribuir a contar con una efectiva política marítima integrada de Estado.

Este ensayo académico ha sido estructurado en tres partes; la primera trata sobre relaciones conceptuales, una segunda desarrolla el proceso del pensamiento geopolítico aplicado, y la última arriba a conclusiones. El epígrafe que se presenta resume la idea central del pensamiento geopolítico guía, aplicado con un enfoque integral de Seguridad y Desarrollo.

1. Bases del proceso geopolítico: conceptos y relaciones

(a) Fuentes de la Geopolítica

El pensamiento geopolítico ha evolucionado desde los orígenes de la civilización humana; al inicio, con sociedades históricas como la sumeria, helénica, islámica, y cristiana, cuando el hombre pasa de la cultura nómada a constituir ciudades –de recolector y cazador a dominar la naturaleza–, con una percepción espacial nueva de relaciones de poder de centro y periferia, que aún mantenemos (Thompson 1979: 20).

Esta concepción inicial se perfecciona con Aristóteles en su obra "La Política", al condicionar la política a las características geográficas de las ciudades-estado griegas, pensamiento geopolítico que se desarrolla hasta

nuestros días, en dos grandes etapas demarcadas por un hecho histórico y trascendental para la civilización humana: la Segunda Guerra Mundial (SGM), evolucionando de un enfoque de Defensa y Seguridad en un extremo, al de Desarrollo y bienestar en el otro.



La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.
Fuente propia.

Antes de la SGM, en 1904, Halford Mackinder (1861-1947) remarca en Inglaterra el fundamento del pensamiento geopolítico de esta primera etapa, sustentado en la influencia de las fuerzas de la naturaleza en las relaciones espaciales del poder en la política mundial, corriente de pensamiento predominantemente difundida por geógrafos, que tiende a confluir en esta etapa con Friedrich Ratzel (1844-1904) y Rudolf Kjellén (1864-1922), culminando con Karl Haushofer (1869-1946), de la Escuela Alemana.

Después de la SGM, Jaime Vicens-Vives (1910-1960) precisa en España, en su "Tratado General de Geopolítica" (1950), el pensamiento geopolítico de esta segunda etapa, sustentada en la influencia de las fuerzas del hombre en las relaciones espaciales del poder en la política de los pueblos; corriente de pensamiento que nace en la Escuela Francesa de Historia con Fernand Braudel (1902-1985), creador de la Geohistoria, pensando en que los geógrafos tengan más en cuenta al tiempo y que los historiadores se inspiren en el espacio, ya que el espacio y el tiempo son medios para el conocimiento de los hombres y sus sociedades.

En ambas etapas de evolución del pensamiento geopolítico, se mantiene una constante histórica que se expresa en la relación dinámica entre una sociedad del pasado y la estructura geográfica que la sustenta, en "[...] el estudio de un doble vínculo, de la naturaleza con el hombre y del hombre con la naturaleza" (Braudel 1944: 78); esto es, entre fuerzas naturales y humanas que influyen en las

relaciones espaciales de poder, objeto de estudio de la política de los pueblos y sociedades organizadas.

El aporte de la Escuela Peruana de Historia a la evolución del pensamiento geopolítico nace con "Geopolítica e Historia" (1946) de Emilio Castañón (1917-1994), al precisar postulados de geopolítica por constantes históricas en contribución doctrinaria a la metodología para el análisis geopolítico de la realidad nacional, a fin de diseñar y construir sistemas espaciales de eficiencia con un enfoque integral para la Seguridad y Desarrollo nacional. (Doig 1993: 65)

(b) Geopolítica y Geoestrategia

La relación dinámica del pensamiento geopolítico tiene estrecha vinculación con la naturaleza dialéctica del pensamiento estratégico, porque pretende sintetizar fuerzas o tensiones en oposición para configurar un eficiente sistema espacial de estructuras de poder de la sociedad organizada en instituciones del Estado o de la propia sociedad.

El pensamiento geopolítico comparte con el pensamiento estratégico el elemento espacial privilegiándolo, componente determinante con el elemento tiempo de la estrategia, permitiendo distinguir entre dos disciplinas afines: Geohistoria como ciencia histórica y Geopolítica como ciencia política, en la medida del rigor científico del método aplicado al estudio e investigación de las mismas. La influencia espacial en las relaciones de poder se expresa en el uso del prefijo «Geo», que al vincular el pensamiento estratégico con el geopolítico da origen a la Geoestrategia.

La Geohistoria es disciplina indispensable en el estudio de la Geopolítica, pues permite explicar el comportamiento espacial de fuerzas en sus diversas formas de poder y poderío, que actúan en las sociedades humanas a través del tiempo, tanto en períodos de larga duración como en las coyunturas, influyendo en distintas actividades –con prioridad en la economía y la cultura–; poder y poderío, que son objeto de estudio en Geopolítica, toda vez que corresponde a la síntesis de fuerzas naturales y humanas que actúan entre centro y periferia. (Doig 2010b: 111)

"Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder [...] que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado".

(c) Geopolítica y Política Marítima

La Geopolítica es una ciencia social que estudia las influencias del poder y las fuerzas relativas que actúan en el espacio físico de un país —configurando un sistema de relaciones espaciales—, a fin de contribuir en forma eficiente en la conducción política del Estado. El pensamiento geopolítico aplicado a la realidad nacional, en aspectos relacionados con el ámbito de los intereses marítimos para el Desarrollo y Defensa nacional, aporta criterios geoestratégicos con el propósito de diseñar y construir una efectiva política marítima de Estado.

Todo país empeñado en desarrollar políticas marítimas públicas con un enfoque integrado, debe responder a estructuras eficientes, a través de un sistema de planeamiento estratégico nacional que considere los intereses marítimos como parte de un sistema nacional de intereses espaciales; esto es, de un espacio nacional que cuente "[...] en suma con todos sus caracteres físicos [...]; el espacio terrestre, líquido y aéreo, esas tres dimensiones del hombre, con todas sus posibilidades y todas sus riquezas y todas sus limitaciones" (Braudel 1944: 68); de un todo integrado, que interactúa horizontalmente con los sectores y transversalmente con los diversos niveles de gobierno, a fin de evitar el compartimentaje en el proceso del planeamiento estratégico aplicado y la fragmentación en su ejecución, con el propósito de favorecer la gobernanza marítima del país. (Doig 2011: 45)

El proceso holístico de una política integrada de Estado, desarrollado a través de un sistema de planeamiento estratégico que integre los intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico en un todo, empeñado en la búsqueda de "sistemas de eficiencia colectiva" (Castañón 1979: 15-19), con la finalidad de contribuir a la Seguridad y Desarrollo para promover el bienestar general de la nación (CCP 1993: art. 44), exige contar con la estructura



El proceso del pensamiento geopolítico se describe en tres fases discretas, sujetas iterativamente a una fase continua de ciclo cerrado por retroalimentación constante. Fuente propia.

básica en la administración pública de un Ministerio de Integración, que asuma las funciones del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN 2008), cohesionando en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos. (Doig 2012: 40)

"[...] una política integrada de Estado [...] exige contar con la estructura básica en la administración pública de un Ministerio de Integración [que cohesione] en un todo integrado políticas públicas dispersas contenidas en normas legales y planes estratégicos".

Proceso del pensamiento geopolítico: fases y ciclos

(a) Primera fase: Apreciación geopolítica

Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional, vinculada con el pensamiento estratégico, pues "son tres las etapas del desarrollo de una nueva estrategia: análisis, planificación [toma de decisiones estratégicas] y ejecución" (Bruce y Langdon 2002: 8).

Nos encontramos en esta fase pasando de un ciclo descriptivo a uno interpretativo, siempre en constante cambio, que se retroalimenta por apreciación continua durante todo el proceso, con el propósito de determinar criterios geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. El ciclo descriptivo exige la percepción de un listado priorizado de tensiones o fuerzas relevantes para el análisis geopolítico, que se formula mediante una matriz planá, con el propósito final de configurar un sistema espacial eficiente para los intereses marítimos nacionales. Partimos de un esquema de apreciación de la realidad marítima en aspectos prioritarios que nos permitirán identificar principios geopolíticos que devienen de constantes históricas, para determinar necesidades espaciales afines a los intereses marítimos.

Los principios geopolíticos, precisados fundamentalmente por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades cultu-

rales, respecto de la geografía que las ha sustentado, corresponden a diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la historia (Castañón 1946: 24), como sigue:

Centralidad (1): Núcleo de cohesión. Toda relación espacial posee una posición central desde la cual se puede dominar o armonizar mejor sistémicamente dicho espacio.

Tensionalidad (2): Relaciones de tensión. Interacción de fuerzas de dominación o poderío espacial sobre la periferia. Factores: Político, Económico, Social, Tecnológico y Cultural.

Vialidad (3): Líneas de interrelación. Rutas o vías que intercomunican el área nuclear con la periferia. Factor Geovial: rutas, pasos, canales, estrechos, islas, etc.

"Luego de fijar las bases del proceso del pensamiento geopolítico marítimo en su fundamentación intuitiva, dialéctica y sistémica, sobreviene el análisis geopolítico de la realidad marítima en función de los intereses en juego; esta es la primera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado a la realidad marítima nacional".

Interactividad (4): Dialéctica de tensiones. Procesos de flujos y reflujos de fuerzas entre el centro y la periferia.

Institucionalidad (5): Interacciones del poder. Instituciones interdependientes en la relación espacial que conforman estructuras de un sistema de eficiencia. Instituciones: Jurídica, Administrativa, Económica, Militar, Tecnológica y Cultural.

Concentralidad (6): Zonas de poder. Espacios circundantes a un área nuclear que expresan grados decrecientes de dominio o poderío del centro a la periferia.

Convertibilidad (7): Reconversión de zonas de poder. Proceso gradual y continuo que posibilita redimensionar un sistema espacial de eficiencia.

Previsibilidad (8): Relaciones de causalidad. Proceso retrospectivo de correlación, que posibilita ucronías en la reconstrucción lógica de hechos históricos.

Excentralidad (9): Líneas de frontera. Líneas temporales de equilibrio exis-

tentes entre dos o más sistemas de tensiones dialécticas en las relaciones espaciales.

Conflictividad (10): Resolución de conflictos. Proceso histórico de controversias sustentado en la relación espacial entre sistemas de tensiones dialécticas.



La estructura espacial eficiente del Estado se configura con instituciones de séxtuple naturaleza, donde la cultura marca la diferencia. Cuando la cultura crece, el Estado se expande. Fuente propia.

La diferencia entre esta primera fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo con la similar del pensamiento estratégico marítimo, está en el paso intermedio de identificación de principios geopolíticos, entre la percepción sensible de la realidad marítima y la determinación de necesidades espaciales afines a los intereses marítimos nacionales. El proceso mental dialéctico en estrategia marítima es más amplio y general que en geopolítica marítima, porque precede y comprende al proceso del pensamiento político concebido por la gran estrategia, distinguiéndose por su especificidad en el influjo espacial del poder político en la realidad marítima nacional. (Doig 2010a: 70)

El estudio de la realidad marítima comprende factores determinantes de la realidad nacional, relacionados prioritariamente con aspectos jurídicos de origen en la legislación y la costumbre; aspectos económicos, tales como el mercado, recursos, industria y comercio; así como con aspectos culturales y educativos, y científicos y tecnológicos vinculados con la identidad nacional y la innovación para el desarrollo nacional, como en aspectos de Defensa y Seguridad –a diferencia de los intereses marítimos conceptuados para la economía y Desarrollo–, que nos permitirán a su vez priorizar variables de análisis geopolítico por trabajo en equipo, definiendo tensiones dialécticas entre centro y periferia, para configurar sistemas espaciales eficientes al Desarrollo y Seguridad del Estado. (IEHMP 2012: 37)

El ciclo interpretativo comprende el diseño y solución de la matriz dinámica de variables interdependientes, obtenida de la matriz plana de tensiones

o fuerzas relevantes al análisis geopolítico, que confronta factores primordiales de fortaleza y debilidad propios, con oportunidades y amenazas del entorno, a fin de definir criterios geoestratégicos de riesgo, potencialidad, desafío y limitación para la toma de decisiones políticas, en beneficio de una eficiente conducción del Estado, precisando necesidades espaciales en cada caso. Determinadas las necesidades para cada criterio, estaremos en condiciones de pasar a la segunda fase del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, que se inicia con el siguiente paso: decidir requerimientos para precisar objetivos.

La Apreciación Geopolítica tiene dos ciclos, uno descriptivo y otro interpretativo, que se expresan por dos matrices, una plana y otra dinámica.

---

(1) Matriz plana: actividades y variables intervinientes prioritarias

Agotado el estudio de la realidad marítima se desarrolla por toma de decisiones en equipo un listado exhaustivo de las variables internas y externas interdependientes, tomadas del entorno de la organización del Estado, a fin de diseñar y construir la matriz estática en todas y cada una de las actividades relevantes al estudio de los intereses marítimos nacionales, para el análisis geopolítico subsiguiente.

(i) Aspectos jurídicos: legislación y costumbre

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Legislación dispersa en políticas marítimas públicas.
Oportunidad: Planeamiento estratégico de políticas públicas nacionales.
Amenaza: Ejecución ineficiente de políticas marítimas nacionales.

(ii) Aspectos económicos: comercio y transporte

Fortaleza: Posición estratégica y riqueza de recursos para el comercio marítimo.
Debilidad: Infraestructura de transporte y portuaria deficitaria.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios y recursos marinos.
Amenaza: Alta competitividad en la oferta de servicios y tecnología marina.

(iii) Aspectos de administración: pública y privada

Fortaleza: Políticas públicas con base en la administración estratégica.
Debilidad: Estructuras espaciales deficientes en la administración pública.
Oportunidad: Alta demanda privada de competitividad administrativa pública.
Amenaza: Alta oferta de competitividad administrativa privada.

(iv) Aspectos culturales: educación e identidad

Fortaleza: Diversidad cultural en el ámbito marítimo.
Debilidad: Capacitación técnica deficiente afecta identidad marítima nacional.
Oportunidad: Crecimiento de la demanda de servicios logísticos marítimos.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo educativo y cultural.

(v) Aspectos de innovación: científicos y tecnológicos

Fortaleza: Ingenio y capacidad creativa del poblador marítimo nacional.
Debilidad: Deficiente inversión en investigación científica y tecnológica.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad en el desarrollo científico y tecnológico.

(vi) Aspectos de Defensa y Seguridad: interna y externa

Fortaleza: Experiencia y capacidad estratégica de información y vigilancia.
Debilidad: Alta concentración de medios y recursos para la Defensa y Seguridad.
Oportunidad: Alta demanda de control estratégico marítimo.
Amenaza: Alta oferta de tecnología en sensores y armas.

(2) Matriz dinámica: análisis geopolítico de variables intervinientes primordiales

Luego de listar las variables por aspectos determinantes de la realidad en función de actividades relevantes a los intereses marítimos para el análisis geopolítico, se determina por toma de decisiones en equipo las variables interdependientes primordiales constituidas por tensiones dialécticas entre centro y periferia, para diseñar la respectiva matriz dinámica y proceder a su contrastación por relaciones lógicas.

Para el caso aplicativo al proceso de pensamiento geopolítico, se han priorizado las siguientes variables interdependientes como primordiales, a fin de diseñar, construir y resolver la matriz dinámica que sintetiza la situación:

Fortaleza: Políticas públicas sustentadas en el sistema jurídico nacional.
Debilidad: Políticas marítimas públicas dispersas y desarticuladas.
Oportunidad: Crecimiento del comercio en la cuenca del Pacífico.
Amenaza: Alta competitividad económica en mercados globales.

(3) Criterios para la toma de decisiones políticas

Al contrastar cada variable interdependiente se configuran cuatro cuadrantes en el diagrama cartesiano, que en sentido antihorario facilitan la definición de cri-

terios o elementos de juicio geoestratégicos para la toma de decisiones políticas. Los dos primeros cuadrantes permitirán determinar posibilidades de riesgo y promoción, y los últimos, retos de superación y de alianzas. En cada cuadrante y para cada criterio será posible determinar la necesidad espacial respectiva.



Los principios geopolíticos son diez postulados primordiales que facilitan la lectura geopolítica de la realidad, precisados por constantes en las relaciones espaciales del poder en la historia de las sociedades, respecto de la geografía que las ha sustentado. Gráfica de los cinco primeros principios geopolíticos.
Fuente propia, y Google Maps 2014.

(i) ***RIESGO:*** Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión sobre otros mercados.

NECESIDAD: Consolidar la posición estratégica para la Seguridad y Desarrollo marítimo.

(ii) ***POTENCIALIDAD:*** Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo económico del país.

NECESIDAD: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad internas.

(iii) ***DESAFÍO:*** Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes.

NECESIDAD: Cohesionar las relaciones espaciales internas elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

(iv) ***LIMITACIÓN:*** Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

NECESIDAD: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

La Concepción Geopolítica comprende la fase de tomar decisiones preliminares con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país y a fin de contribuir con el bien común.

(b) Segunda fase: Concepción geopolítica

Esta segunda fase del proceso geopolítico comprende el momento de tomar decisiones preliminares sustentadas en criterios obtenidos del análisis de variables interdependientes prioritarias, expresadas en necesidades de la realidad nacional, con relación al espacio nacional, subregional y regional; con el propósito de configurar estructuras espaciales eficientes con visión de futuro en la Seguridad y Desarrollo del país, a fin de contribuir con el bienestar general de la nación por deber primordial del Estado. (CPP 1993: art. 44)

La preparación individual de revisar criterios para tomar decisiones en equipo es fundamental, a fin de desarrollar el proceso de pensamiento geopolítico aplicado, y en especial para la formación de un liderazgo institucional o nacional, porque "tener la visión o establecer metas visionarias no es suficiente; [...] se debe compartir [en equipo], pues solo se llena de vida cuando se comparte. Debe involucrar directamente a los seguidores y darles poder" (Goodstein 1997: 52).

Las decisiones preliminares a tomar estarán referidas a precisar inicialmente requerimientos vinculados con necesidades que predeterminarán objetivos por alcanzar, siempre con relación a un propósito estratégico o geopolítico expresado en la visión institucional: "a una descripción de la posición competitiva que la empresa desea alcanzar durante un período determinado de tiempo y de las capacidades centrales que deberá adquirir para llegar hasta allí" (De Kluyver 2001: 15).

En esta fase discreta, que también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, se evalúan posibilidades y retos que definirán políticas a seguir para cada objetivo.

(1) Toma de decisiones geoestratégicas

Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el bien común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo. El objetivo expresado refleja el objeto requerido en recursos y capacidades, a fin de promover y proteger los intereses marítimos nacionales.

Los retos y posibilidades representan lineamientos guías de gran estrategia o políticas de Estado para alcanzar los objetivos trazados, definidos para el presente ensayo académico como propuesta de política marítima integrada,

tomando por referentes principales a la Unión Europea (UE 2008-2010), y a la OEA (CEPAL 2012), en cuanto a la aplicación del enfoque comparativo de políticas marítimas públicas.

(i) Necesidades y requerimientos del criterio riesgo

Riesgo: Perder la ventaja comparativa de la posición estratégica del país en la subregión, sobre otros mercados.

Necesidad: Consolidar la posición estratégica por cohesión interna para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

Requerimiento: Tomar precauciones para la Seguridad y Desarrollo marítimo nacional.

"Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

RIESGO. OBJETIVO 1: Base constitucional de la política marítima de Estado.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para neutralizar amenazas?

Posibilidades de protección

Política Integrada de Estado. Desarrollo del proceso político y estratégico del Estado por sistemas espaciales sustentados en intereses nacionales de país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico, a través de un núcleo de integración intersectorial de normas y planes de políticas públicas centralizado y de ejecución descentralizada, con base jurídica en la norma constitucional.

Interculturalidad sistémica y espacial. Desarrollo sostenible de los intereses nacionales en base a la reforma del Estado, que contemple la configuración espacial del Ministerio de Cultura como eje central del sistema de políticas públicas culturales integradas, en un proceso estratégico y geopolítico de interculturalidad sistémico inverso al concebido para la administración pública, de ejecución centralizada y planificación descentralizada.

Información y vigilancia marítima. Desarrollo integrado e intersectorial en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos e información marítima, así como en la coordinación de actividades de vigilancia y seguimiento en el ámbito marítimo nacional e internacional. La integración e interconexión de

fuentes de información y redes de vigilancia están estrechamente vinculadas con la protección del ambiente marítimo para el uso seguro del mar, en armonía con los espacios andino, amazónico, aeroespacial y antártico, para fomento de la ciencia y la investigación, así como del desarrollo tecnológico.

Aguas transfronterizas. Promover el desarrollo sostenible del uso compartido de aguas transfronterizas con los Estados limítrofes, mediante convenios internacionales, con especial interés en la explotación de recursos naturales renovables para beneficio de las poblaciones ribereñas, a fin de contribuir a desarrollar políticas marítimas integradas en el país y en la subregión.

Biodiversidad marina. Promover la protección del medio ambiente marino y la biodiversidad de los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, mediante acuerdos de ejecución multilateral, privilegiando el accionar en bloques de países marítimos en la subregión, a fin de comprender y defender mejor las cuestiones ambientales y socioeconómicas subyacentes.

Innovación marítima. Desarrollar una economía marítima próspera y ecológicamente sostenible, apoyada en la excelencia de la investigación científica marina, la tecnología y la innovación, a fin de afrontar los desafíos de la contaminación del mar y de los cambios climáticos sobre el planeta.

(ii) Necesidades y requerimientos del criterio potencialidad

Potencialidad: Diseñar y construir estructuras espaciales internas eficientes para la Seguridad y Desarrollo del país.
Necesidad: Potenciar las fuerzas económicas y de Seguridad interna.
Requerimiento: Integrar sistémicamente por espacios nacionales políticas públicas sustentables reguladas por normas y planes.

POTENCIALIDAD. OBJETIVO 2: Uso sostenible del mar.

Posibilidades: ¿Qué puedo hacer para aprovechar oportunidades?

Posibilidades de promoción

Ministerio de Integración. Crear el Ministerio de Integración, que asuma la función de cohesionar en forma sistémica y por espacios nacionales las políticas públicas reguladas en normas legales y planes estratégicos, a fin de garantizar la revisión jurídica de la legislación en políticas públicas, así como la actualización del planeamiento estratégico nacional, y contribuir a evitar el compartimentaje y la fragmentación de las políticas nacionales.

Puertos y logística. Desarrollar los puertos y las ciudades portuarias en armonía con el entorno y con un enfoque de política total e integrada, abordando los aspectos logísticos de sus capacidades como eslabones de la cadena logística

internacional, facilitando la expansión sostenible de los terminales marítimos y una mejor utilización de la red subregional de puertos en un creciente contexto de competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones, así como su proyección a explotar el potencial turístico y cultural de las ciudades portuarias.

Transporte marítimo. Desarrollar una política de transporte marítimo nacional interesa no solo al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía nacional en apoyo a las zonas costeras. La supresión de obstáculos a la navegación de cabotaje resulta positiva tanto para el crecimiento descentralizado como para el desarrollo económico sostenible, y consolida la integración de la política de transporte con la política ambiental, facilitando la transferencia del transporte por carretera al mar.

Contaminación marina. Reducir los altos niveles de contaminación marina por la emisión de sustancias procedentes de buques, ciudades y fábricas, en particular en puertos y zonas costeras, y del cambio climático, ampliando el conocimiento e investigación de nuevas tecnologías para la reducción de la contaminación marina.

Agrupaciones multisectoriales. Incrementar la cooperación y fomentar la coordinación y la integración efectivas de las políticas relacionadas con el mar a nivel interno y en bloques de integración subregional a nivel externo, a fin de promover una política marítima integrada horizontalmente entre sectores y transversalmente entre países marítimos, para ganar mayor competitividad en mercados globales y reducir riesgos por crisis en otras regiones.

Zonas de alta mar. Promover el desarrollo de pesquerías de alta mar en función del bienestar de las comunidades costeras, el ambiente marino y la interacción de la pesca con otras actividades, a fin de favorecer una política pesquera integrada en la subregión que responda a una estrategia ecosistémica del ambiente marino, empeñada en eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en aguas propias y en alta mar.

Turismo marítimo. Promover el desarrollo del turismo marítimo y costero sostenible y competitivo como un sector capital de la economía marítima nacional, fomentando vínculos de relación entre la industria turística y los demás sectores económicos en plena integración de exigencias ambientales, a fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas competitivas.

(iii) Necesidades y requerimientos del criterio desafío

Desafío: Integrar políticas marítimas públicas establecidas en normas y planes. *Necesidad:* Cohesionar las relaciones espaciales internas, elevando el nivel de desarrollo de infraestructura geovial en el país.

Requerimiento: Promover la inversión y reinversión en infraestructura portuaria y vial.

DESAFÍO. OBJETIVO 3: Desarrollo geovial del país.

Retos: ¿Qué debo hacer para superar debilidades?

Retos de superación

Defensa y Seguridad marítima. Promover la desconcentración de medios y recursos de Defensa y Seguridad marítima, a fin de impulsar zonas geoeconómicas de dominio nacional para contribuir a cohesionar el Estado en forma eficiente e integrada –interna y externamente–, como país marítimo, andino, amazónico, aeroespacial y antártico.

Carreras y empleo marítimos. Promocionar el empleo para la gente de mar, generando medidas que ofrezcan mayores atractivos a las profesiones marítimas, mejoren las condiciones de trabajo en el mar e incrementen la calidad de su preparación y conocimientos, a fin de garantizar la Seguridad marítima y la protección del ambiente.

Recursos energéticos marinos. Desarrollar la infraestructura y el transporte marítimo de la energía por aguas nacionales en armonía con el desarrollo de mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía, las importaciones en la subregión y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos, a fin de contribuir a una política integrada, estable y duradera, que facilitará las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común.

Ecosistemas marinos. Desarrollar una política marítima nacional con un enfoque sistémico e integrado de la gestión de las actividades marítimas, sustentado en los ecosistemas y en una estrategia ambiental marina integrada, destinada a garantizar la sostenibilidad de la economía marítima, tanto en la gestión de la pesca como en las prácticas pesqueras de impacto ambiental.

Información socioeconómica marítima. Promover medidas de seguimiento e información estadística de datos socioeconómicos en favor de sectores marítimos y zonas costeras, a fin de producir instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a interconectar sus actividades para el desarrollo de una política total e integrada de Estado.

Adaptación al cambio climático. Desarrollar una política marítima integrada de protección y prevención de riesgos y sus repercusiones económicas en las zonas costeras, debido a su exposición a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático sobre tales zonas, a fin de mitigar y adaptar a la población marítima al fenómeno climático.

(iv) Necesidades y requerimientos del criterio limitación

Limitación: Poca capacidad administrativa del Estado para gestionar políticas marítimas públicas integradas de Seguridad y Desarrollo.

Necesidad: Crear confianza y seguridad de la administración pública en sí misma.

Requerimiento: Gestionar apoyo de la cooperación internacional para regular la carrera profesional del administrador público.

LIMITACIONES. OBJETIVO 4: Fomento de la identidad marítima nacional.

Retos: ¿Qué debo hacer para soportar limitaciones?

Retos de alianza

Centro de Estudios Estratégico-Marítimos. Promover la creación y desarrollo de una entidad pedagógica pública o privada al más alto nivel académico nacional, que contribuya a potenciar el pensamiento estratégico y geopolítico marítimo aplicado a los intereses nacionales, así como a lograr el máximo desarrollo de la conciencia e identidad marítima nacional, con especial interés en la formación de líderes y ejecutivos proyectados a ocupar los más altos cargos de las actividades nacionales.

Educación y cultura marítima. Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos, proponiendo los mejores instrumentos de política horizontal e intersectorial que apoyen a legisladores y ciudadanos a asociar sus políticas e interconectar sus actividades optimizando el uso de espacios nacionales de interculturalidad para el desarrollo de una política total e integrada de Estado, y privilegiando el estudio de la historia marítima nacional en todos los niveles de enseñanza.

Intereses aeroespaciales. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el espacio aéreo que cubre el Dominio Marítimo del Estado y en la subregión con relación a la Seguridad y Desarrollo marítimo, a fin de contribuir al uso cooperativo internacional de redes y sistemas de información y vigilancia marítima (oceánica, fluvial y lacustre) con países de interés, empleando avances de ciencia y tecnología disponibles en alianzas estratégicas.

Intereses antárticos. Promover el conocimiento e investigación sobre los intereses nacionales en el continente antártico, con relación a la protección del ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología antártica, el turismo y la Seguridad, a fin de sentar las bases de una profunda reflexión sobre el rol del Estado en este ámbito de proyección e identidad nacional, que posibiliten cristalizar una futura política marítima integrada.

Foros marítimos internacionales. Promover la participación del país en foros internacionales creados o por crearse, relacionados con las organizaciones marítimas internacionales, con particular interés en la Comisión Permanente del

Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con el Proyecto Humboldt GEMCH, y el Organismo Regulador de Ordenamiento Pesquero para la Alta Mar del Pacífico Sur (OROP), a fin de captar el apoyo internacional a países en desarrollo con políticas marítimas integradas en arreglo a la legislación internacional.



Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país, con un enfoque integrado. Fuente propia.

Día marítimo. Promover la creación e institucionalización del Día Marítimo Nacional en armonía con el Día Marítimo Internacional, con el propósito de incrementar la conciencia e identidad marítima de la ciudadanía al aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y fomentar las mejores prácticas para el mantenimiento de los contactos y la relación con los grupos de interés marítimo, a fin de apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de políticas marítimas nacionales e internacionales.

La Visión Geopolítica es la fase activa que se inicia con la expresión de la decisión geoestratégica para la acción política empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional.

(c) Tercera fase: Visión Geopolítica

La tercera fase del proceso del pensamiento geopolítico aplicado, corresponde a la expresión de la decisión geoestratégica, a través de la formulación de la visión geopolítica, que materializa el pensamiento en criterios geoestratégicos, para la acción política, empeñada en un auténtico liderazgo institucional y nacional, durante la ejecución política, monitoreo de normas y planes, así como de la supervisión de la acción planeada.

> Esta última fase discreta del proceso del pensamiento geopolítico también se sujeta a un ciclo cerrado de apreciación y supervisión continua, permitiendo reforzar en la formación de líderes y ejecutivos una clara predisposición proactiva frente al entorno cambiante, de no solo diseñar el futuro sino de construirlo constantemente. (Goodstein 1997: 55)

Los componentes básicos de una visión geopolítica al más alto nivel institucional o nacional se proyectan para desarrollar un proceso de planeamiento estratégico de políticas de Estado, finalmente a un "análisis de soporte, y para comunicar e implementar la estrategia elegida" (De Kluyver 2001: 14), en tres niveles de objetivos: político, estratégico y operativo u administrativo; esto es, al desarrollo de planes y normas en cada nivel.

(1) Visión Geopolítica Marítima

La expresión esencial de una decisión geoestratégica al más alto nivel de una institución o de la Nación debe responder a una secuencia de cinco preguntas, que expresadas en un orden de razonamiento lógico configuran el esquema básico de una visión geopolítica a publicitar en esta fase de difusión y seguimiento.

PROPÓSITO: ¿Cuál es la finalidad geopolítica del quehacer marítimo nacional?

(1) La Seguridad y Desarrollo de los intereses marítimos para promover el bienestar general de la nación.

VISIÓN: ¿Cuál es el ser espacial de la organización del Estado?

(2) Perú, país marítimo integrado geopolíticamente.

VALORES: ¿Cuáles son las convicciones colectivas?

(3) Dignidad, Libertad, Igualdad, Justicia y Diversidad.

OBJETIVOS: ¿Cuáles son los resultados esperados por la comunidad nacional?

(4) Uso sostenible del mar; Base constitucional de política marítima integrada; Desarrollo geovial del país; y fomento de la identidad marítima nacional.

POLÍTICAS: ¿Cuáles son los lineamientos guías para lograr los objetivos?

(5) Retos y posibilidades marítimas nacionales.

Retos de superación (6): Defensa y Seguridad marítima; Carreras y empleo marítimos; Recursos energéticos marinos; Ecosistemas marinos; Información socioeconómica marítima, y Adaptación al cambio climático.

Retos de alianza (6): Centro de Estudios Estratégico-Marítimos; Educación y

cultura marítima; Intereses aeroespaciales; Intereses antárticos; Foros marítimos internacionales, y Día marítimo.

Posibilidades de promoción (7): Ministerio de Integración; Puertos y logística; Transporte marítimo; Contaminación marina; Agrupaciones multisectoriales; Zonas de alta mar, y Turismo marítimo.



El llano amazónico es factor geopolítico determinante de cohesión subregional, donde Brasil (60%) y Perú (13%) suman más del 73% de su extensión territorial, y el 100% del dominio fluvial (geovial) desde sus nacientes.
Fuente propia, y Wikipedia 2014.

Posibilidades de protección (6): Política Integrada de Estado; Interculturalidad sistémica y espacial; Información y vigilancia marítima; Aguas transfronterizas; Biodiversidad marina, e Innovación marítima.

(2) Liderazgo geopolítico

La conducción geopolítica del Estado a través del desarrollo y monitoreo de normas y planes de políticas públicas nacionales responde a tres niveles de ejecución, en armonía con los objetivos políticos, estratégicos y operativos o administrativos, durante el proceso de aplicación del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo, a fin de contribuir a la integración y cohesión del país.

En esta etapa juega un rol clave el liderazgo estratégico y político; esto es, la capacidad de conducción democrática –consensual, prudente y gradual–, que legitime la autoridad responsable al más alto nivel de la organización del Estado. "Una de las tareas clave del líder es dotar a la organización de un sentido de dirección. Los líderes fuertes parecen tener visiones claras y convincentes del lugar a donde deben ir sus organizaciones; son lo bastante elocuentes para comunicar estas visiones a otros [...] y articular sus visiones hasta que lleguen a formar parte de la cultura de la organización". (Hill 2011: 30-31).

Conclusión

El ensayo presentado desarrolla en tres etapas un ejercicio de razonamiento intuitivo, dialéctico y sistémico aplicado a la realidad marítima peruana, con visión geopolítica integrada de país megadiverso, como es el Perú. Expone las bases teóricas que sustentan el desarrollo práctico del proceso del pensamiento geopolítico marítimo, sin desvincularse de su identidad nacional como país andino, amazónico, aeroespacial y antártico. De especial importancia es el tratamiento metódico que operativiza el concepto de intereses marítimos como parte de los intereses nacionales y su relación con la política de Estado a través de valores nacionales, el mismo que culmina con una propuesta geopolítica de aplicación a la realidad nacional, contrastando experiencias de la Unión Europea y otras, que permiten plantear al país nuevos lineamientos de acción contemporáneos para diseñar una geoestrategia nacional empeñada en cristalizar una política marítima integrada de Estado.

> "Luego de determinar necesidades espaciales para cada criterio definido en su respectivo cuadrante, se precisa el requerimiento en cada caso, a fin de cumplir el propósito geopolítico de contribuir con la Seguridad y Desarrollo del país para alcanzar el Bien Común nacional, con visión de futuro y valores por toma de decisiones en equipo".

El componente espacial (marítimo) de la política de Estado en estudio, fija la base geopolítica de toda política pública nacional integrada.

Bibliografía

- Braudel, Fernand. (2002). *Geohistoria: la sociedad, el espacio y el tiempo.* En Roselyne de Ayala y Paule Braudel (Comps.), Las Ambiciones de la Historia (pp. 53-87). Barcelona: Crítica.
- Bruce, Andy y Landon, Ken. (2002). *El Pensamiento Estratégico.* México: Grijalbo.
- Castañón, Emilio. (1946) Geopolítica e Historia. Tesis Doctoral PUCP. (1979). Doctrina, Metodología. 14 Puntos para un Análisis. *Revista del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, 3, 15-19. (1982). *Geopolítica.* Callao: Marina de Guerra del Perú, Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

- CEPAL. (2012). Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina. Caso Perú. Unidad de Servicios de Infraestructura. Santiago: CEPAL. Consulta 14/02/2014. http://www.eclac.cl/perfil/noticias/noticias/7/29957/Caso_Per%C3%BA.pdf
- CEPLAN. (2008). Decreto Legislativo 1088. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Lima: CEPLAN.
- Constitución Política del Perú (CPP). (1993). Lima: Edición Oficial. Consulta 14/02/2014: http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html
- De Kluyver, Cornelis. (2001). *Pensamiento estratégico, una perspectiva para los ejecutivos*. Buenos Aires: Pearson Education S.A.
- Doig, Jean Jesu. (1993). Análisis geopolítico. *Revista de Marina*, 5, 65-76. (2010a). Pensamiento estratégico marítimo: retos y posibilidades. *Revista de Marina*, 103(1), 67-87. (2010b). Geohistoria marítima: Relaciones espaciales del poder en la historia marítima. *Revista de Marina*, 103(3), 107-119. (2011). "Gobernanza Marítima e Intereses Nacionales: políticas públicas comparadas rumbo a una eficaz política marítima de Estado". *Revista de Marina*, 104(3), 39-47. (2012). Constitución Política del Estado: retos y posibilidades. Rumbo a una efectiva política marítima integrada. *Revista de Marina*, 105(3), 37-45.
- Goodstein, Leonard y otros. (1997). *Planeación Estratégica Aplicada*. Bogotá: McGraw-Hill.
- Hill, Charles y Jones, Gareth. (2011). *Administración Estratégica. Un Enfoque Integrado*. (9ª. Edición). México: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). (2012). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. (2ª. Edición). Lima: Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP.
- Thompson, William I. (1979). Indicios de un futuro viable. *Revista Facetas*, 12(3), 19-28.
- Unión Europea (UE). (2008). Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: UE. Consulta 14/02/2014. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF



Análisis del Desarrollo Económico en la Amazonía



Teniente Primero
FRANCO PIAZZINI SANTILLANA



El Perú país megadiverso del planeta.

El Perú es un país único en el mundo. Alberga en su territorio una pluralidad tal en el ámbito de la biodiversidad, que es considerado como uno de los pocos países megadiversos del planeta[1] (ver mapamundi).

En adición a este hecho trascendental, por el cual continuamente se escucha que vivimos en una tierra bendecida, es bien conocido también que poseemos un patrimonio cultural magnífico, pues de igual forma estamos considerados dentro de los pocos países que han tenido en su territorio más de una civilización ancestral y milenaria.

Asimismo, nuestra nación está situada en una parte del mundo rica en agua dulce, que es considerada actualmente como el recurso natural más preciado, pues sin agua no puede haber vida ni mucho menos desarrollo. Más del 33% de recursos hídricos renovables del mundo discurren a través de Sudamérica, y es, pues, nuestra Amazonía el lugar en el cual lo hallamos en mayor abundancia.

Sin embargo, en la actualidad, ¿qué se ha hecho al respecto?

Tenemos una variedad increíble de recursos naturales y culturales potencialmente utilizables, codiciados por muchos; pero aún hoy en día seguimos siendo un país

en vías de desarrollo, con provincias y pueblos alejados que no son partícipes de una realidad que solo se vive en una Lima metropolitana que está de espaldas al resto del país.



Recursos hídricos renovables al mundo.

Centrémonos ahora en la región que es objeto de este análisis. Desde tiempos ancentrales se ha considerado a la Amazonía peruana como una zona demasiado alejada, exuberante y peligrosa.

Denominada desde siempre como el "oriente" peruano, esta vasta región ha venido adquiriendo un notable y rápido desarrollo y protagonismo en el presente, al punto de generar grandes ciudades con todas las comodidades propias de la modernidad.

Las actuales relaciones comerciales en la Amazonía, así como los niveles en cuestión de calidad de vida, se vienen incrementando visiblemente, a un ritmo acelerado, mientras que las posibilidades de inversión, desarrollo y progreso van en aumento día a día en esta región.

Ciudades Principales de la Amazonía: Ejes de Desarrollo

La zona gira casi exclusivamente en torno a cuatro grandes ciudades: Pucallpa, Tarapoto, Iquitos y Puerto Maldonado, separadas entre sí por cientos de kilómetros, tanto de carretera como de vía fluvial. Ni qué decir de la lejanía con la ciudad capital, lo cual obstaculiza en gran parte el desarrollo y el progreso de las zonas más alejadas que, a su vez, dependen de esta urbe.

Sin embargo, y a pesar de esas limitaciones, estas cuatro ciudades contemplan un desarrollo único y bastante grande, pues su crecimiento es constante, y su importancia como ejes de desarrollo es cada vez mayor.

En estas ciudades se puede encontrar muy buenas oportunidades de inversión, debido a que son regiones en boga.

Asimismo, es posible lograr muy buenas opciones para el impulso de la inversión pública y privada en toda la Amazonía, gracias a que es una extensa región que por mucho tiempo ha estado bastante olvidada.

Por tanto, aún existen zonas alejadas que merecen la implementación de muchas obras, tales como:

- Fomentar el desarrollo y crecimiento de otras ciudades como los próximos focos de desarrollo.
- Creación de puertos modernos y adecuados, así como la implementación de un sistema logístico y de almacenaje óptimos.
- Construcción de nuevas y mejores carreteras.
- Mantenimiento de antiguos puentes próximos a colapsar.
- Ejecución de proyectos que permitan la conexión eléctrica fluida a las zonas más alejadas.
- Acceso a telefonía celular e internet de banda ancha en zonas y poblados alejados.
- Implementación de obras de agua, desagüe y alcantarillado en poblados y caseríos alejados.
- Aprovechamiento efectivo de los recursos hidrológicos.
- Destierro total y efectivo de la contaminación y de actividades ilícitas.

Infraestructura para el transporte

El despertar de esta magnífica zona, llena de paradisíacos lugares y oportunidades sin límites, se ha visto opacado en gran medida por el retraso que ocasionan las pobres vías de comunicación con las que se dispone.

Por este motivo, tan solo las grandes ciudades mantienen un nivel de desarrollo y progreso único, mientras que otras zonas aún alejadas se mantienen en el atraso propio de caseríos sin contactar, en pleno siglo XXI.

Navegación Fluvial

El principal medio de comunicación en la selva lo constituyen los ríos que la recorren. Numerosos poblados dependen enteramente de sus cauces, y de la forma ancestral de comerciar a través de precarias embarcaciones que recorren a diario y en forma bastante fluida toda la zona del oriente.



Principal medio de comunicación en la selva peruana.

No existe una óptima infraestructura fluvial en nuestra selva. Resulta por tanto incongruente mencionar la palabra "infraestructura", pues lamentablemente no se aplica en nuestro país.

Considerando este hecho, es necesario resaltar la inexistencia de puertos fluviales como tales en la Amazonía peruana, debido a que aún en la actualidad las embarcaciones atracan en el mejor lugar que encuentren, a orillas de los ríos, razón por la cual impera el desorden, el caos y la contaminación progresiva.

Las ciudades portuarias no disponen de muelles adecuados que permitan el atraque o desatraque de las grandes embarcaciones que surcan los ríos de la Amazonía.

Asimismo, no se dispone tampoco de las facilidades logísticas necesarias para aprovechar al máximo el comercio fluvial, tales como grandes almacenes, maestranzas adecuadas, ni mucho menos capacidad de astilleros, siendo quizá el único formal y adecuado SIMA Iquitos.

Es increíble observar que aún hoy, en la actualidad, las lanchas embarcan y desembarcan sus productos en el mejor lugar al cual arriban, a orillas de la ciudad misma, en medio del barro y de la suciedad e inmundicia que se genera.

La economía, por tanto, está basada principalmente en el conocimiento de la navegación fluvial, la cual deriva en los siguientes factores:

1. "Río Arriba" / "Río Abajo"

La navegación fluvial tiene solo dos direcciones posibles: con la corriente o contra la corriente.

En los grandes ríos de la selva no es muy frecuente observar grandes rompientes, pues los cursos de agua ya han bajado hacia la llanura amazónica, con un abundante caudal de agua, por lo que en ocasiones es posible describirlos como mares interiores, debido a la magnitud de su cauce.

Sin embargo, las corrientes suelen ser fuertes, por lo que el tiempo de navegación está condicionado al hecho de navegar "río arriba" (contra la corriente), o "río abajo" (con la corriente).

Navegar "río arriba" significa trasladarse hacia un punto o localidad ubicada en la orilla del río que se encuentre hacia el origen del mismo, o sea, hacia el nacimiento de dicho curso de agua; por tanto, navegar "río abajo" es exactamente lo contrario.

Este factor es importantísimo, pues condiciona significativamente a la navegación, puesto que si uno navega contra corriente hace uso de mayor tiempo y de más cantidad de combustible, lo cual también ocasiona un mayor desgaste del motor o de la fuerza propulsora. De igual forma, dispone de una reducida maniobrabilidad, lo cual determina en concreto que el costo del transporte sea considerablemente más alto que el navegar "río abajo".

2. Vaciante y Creciente

Los ríos no son estables ni mucho menos continuos. Durante la temporada de lluvias en la selva los cauces crecen extraordinariamente, al punto de llegar a cubrir hasta unos 10 metros de altura o más, inundando lo que durante la temporada seca fue un prado o una quebrada.

Esto quizá no represente mucha cantidad para el lector, pero si se multiplica mentalmente esa altura por las enormes distancias que recorren los ríos en sus cauces, ¿podemos imaginar entonces la cantidad de agua dulce que fluye a través de la selva?

Es interesante ver en diversos lugares partes de la ribera que un día estaban completamente descubiertas y llenas de vegetación, para luego verlas al día siguiente como parte sumergida del curso del río. Las inundaciones, por tanto, no se producen gradualmente, pues una lluvia torrencial puede transformar un tranquilo riachuelo en un caudaloso y profundo río en una sola noche.

En un sentido más estricto, se denomina como "vaciante" a toda la temporada de sequía en la cual el caudal del río baja considerablemente; mientras que "creciente" es el periodo de lluvias que incrementa al máximo el nivel del agua en el curso fluvial.

Estos factores son también determinantes en la navegación, pues con la vaciante la fuerza de la corriente disminuye, pero la navegación se hace más peligrosa, debido a que se puede encontrar "bajos" en el curso del río, lo cual dificulta las maniobras, incrementando la posibilidad de encallamiento.

"Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo que el del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva".

Los prácticos y las personas conocedoras de los cursos de los ríos deben establecer rutas en ocasiones más largas para poder llegar a su destino, sorteando dichos bajos e islotes de arena que se forman en la temporada seca.

Por otro lado, con la creciente el caudal del río se vuelve más torrentoso, a su vez que, al crecer e inundar las riberas contiguas, el río trae consigo enormes troncos semi-sumergidos que flotan a la deriva, haciendo también peligrosa la navegación, pues al chocar dichos maderos con la embarcación, serían capaces de desestabilizarla, crearle un forado o malograr la pala o las hélices del motor.

Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva", pues su cauce varía en cada crecida, al ir erosionando los recodos y las curvas de su trayectoria.

3. Delincuencia y piratería fluvial

Si bien en la capital y en las grandes ciudades el factor delicuencia se ha vuelto un verdadero problema, no es despreciable el mismo problema en los ríos navegables de nuestro país.

Este problema se viene suscitando desde hace mucho tiempo atrás, pero es importante señalar que en los últimos años ha empeorado, debido principalmente al mayor flujo comercial que se ha originado en la selva.

Los delincuentes aprovechan aún más la temporada de lluvias o "creciente" para esconder las lanchas desde las cuales atracan a las embarcaciones comerciales en los múltiples "caños" y quebradas que se abren a través del trayecto de los grandes ríos.

La piratería se ha vuelto, por tanto, un grave problema social en esta parte del país.

4. Acceso a carreteras

El comercio amazónico está en función del cálculo del tiempo que demora trasladar la mercancía entre poblado y poblado, y, por consiguiente, en el tiempo que los habitantes deben considerar para acceder a la carretera más próxima, a fin de trasladar sus productos hacia otros destinos, y, en forma más concreta, hacia la capital.



Red de carreteras para el comercio amazónico.

La mayor parte de la Amazonía está semi-aislada, pues no existe una red de carreteras que la unan; por ello, los productos son transportados a través de enormes embarcaciones que deben sortear los peligros antes descritos. Las navegaciones comerciales de transporte de productos pueden durar entre dos a treinta días, dependiendo de la distancia, la ubicación y la temporada.

Asimismo, existen embarcaciones llamadas "lanchas rápidas", que aceleran el transporte, pero que son aplicadas principalmente al transporte de pasajeros y a una carga reducida. Efectivamente, son rápidas, pero también deben considerar los factores indicados.

Transporte Terrestre

Con la premisa clara que "el tiempo es dinero", si se considerara la implementación de nuevas y/o mejores vías de comunicación en esta parte del país, entonces se podría contar con los medios posibles para generar mayores ingresos y, con ello, mayor desarrollo a la región.

Las principales rutas que se internan en la selva —por no decir las únicas— están mal diseñadas y su estructura está colapsando, a causa que conectan con regiones andinas propensas a sufrir los embates de la naturaleza, llámense huaycos, deslizamientos, inundaciones y nevadas.

Debido a lo agreste de nuestro territorio, es preciso contar con una buena y resistente infraestructura vial, pues de esto mismo depende enormemente el desarrollo amazónico.



Carencias del tramo Pucallpa - Aguaytia.

El comercio que se desarrolla por vía fluvial no termina en los ríos, pues tan pronto llegan a tierra, los productos son embarcados en vehículos terrestres que los transportan hacia la capital u otras ciudades que comercian directamente con la selva.

Tres de las cuatro ciudades principales están conectadas a través de carreteras, siendo Iquitos la única ciudad capital de Departamento en el Perú que no cuenta con una carretera que la una con el resto del país.

La principal vía de acceso a la ciudad de Pucallpa desde la capital la constituye la Carretera "Federico Basadre", la cual está unida a la Carretera Central del país, conectando de esta forma a las ciudades de Pucallpa, Huánuco, Cerro de Pasco, La Oroya y Lima. Por ende, casi todo el tráfico comercial se da a través de esta vía, pues los vuelos comerciales aún son costosos y los productos son trasladados vía terrestre a través de esta carretera.

Si bien es cierto el tramo Pucallpa–Aguaytía se encuentra en buenas condiciones, también es necesario resaltar que el resto de la vía siempre tiene graves carencias, debido al desinterés de las autoridades de efectuar un correcto mantenimiento a las zonas más críticas, y, más aún, a pensar a futuro y ampliarla a cuatro carriles, pues los dos únicos carriles ya no se abastecen en la actualidad.

Anteriormente se mencionó que la Carretera "Federico Basadre" era la principal vía de comunicación Pucallpa–Lima, pero no es la única. Es necesario puntualizar que es posible llegar a la ciudad de Lima a través de la carretera que cruza las zonas selváticas de los Departamentos de Huánuco, Pasco y Junín, partiendo desde el centro poblado de Alexander Von Humboldt, y uniendo respectivamente las ciudades de Puerto Súngaro, Ciudad Constitución, Puerto Bermúdez, Villa Rica, La Merced, Tarma y La Oroya, antes de llegar a Lima.

Esta carretera se encuentra en pésimas condiciones en la actualidad, y consta de un único carril en el tramo que va desde Von Humboldt hasta Villa Rica. Sin embargo, y en las condiciones deplorables en las que se encuentra, es posible llegar el día de hoy a Lima en un tiempo casi similar empleando la Carretera Central, pues la mayor parte de su trayecto es recto, sin curvas pronunciadas ni abismos, ni mucho menos tiene la amenaza de los constantes huaycos que obstaculizan constantemente a la otra vía.

Tomando en consideración este hecho, es resaltante suponer que, de encontrarse en óptimas condiciones, esta vía alterna se constituiría en la principal vía de acceso a la capital, debido a su fácil accesibilidad y rapidez de tránsito, lo cual constribuiría en gran medida al desarrollo de los pueblos que se sitúan a la vera de este camino.

De contar con una nueva carretera en el área ya descrita anteriormente, se podría manejar una mayor fluidez en el tránsito. Esto reduciría drásticamente los tiempos y permitiría generar un mayor desarrollo en la región.

Comercio, importaciones y exportaciones

El mayor flujo comercial entre la Amazonía y las ciudades de la costa y la sierra se produce actualmente a través de la Carretera Central, y es resaltante observar el increíble e intenso tráfico de material que abastece a diario a estas zonas selváticas, siendo Pucallpa el punto desde el cual se abastece a los demás poblados, vía fluvial, pues la carretera tiene su punto culminante en esta ciudad.

Asimismo, un gran porcentaje de los productos provenientes de la selva tienen paso casi obligado a través de dicha carretera hacia las zonas de comercio costero, sea para consumo interno o para la exportación.

Sin el riesgo de caer en la exageración, es posible observar cada 30 minutos un camión cargado a tope de madera de primera calidad, ya aserrada, rumbo a la capital.

De igual forma, grandes camiones cargados de productos tales como víveres, frutas, materiales de construcción, ropa y hasta animales, tienen similar tráfico, tanto de ida como de vuelta.

El tránsito es continuo, ya sea de día como de noche, en un recorrido realmente tortuoso de poco más de 20 horas —en el mejor de los casos—, hasta los tres días de viaje, para el caso de grandes cargas. Este tiempo se ve incrementado en época de lluvias, pues la carretera se vuelve prácticamente intransitable,



Flujo comercial entre la amazonía y la costa.

debido a los constantes huaycos, a la falta de mantenimiento de la vía en zonas llenas de baches y próximas a peligrosos abismos, y a la precariedad de contar con una carretera de tan solo dos vías: una de ida y otra de retorno, en una de las zonas más transitadas del país.

Por otro lado, se debe considerar el comercio que se efectúa a través de los ríos.

Es así que a través de los puertos de Pucallpa (río Ucayali) y de Yurimaguas (río Huallaga), se realiza el comercio fluvial hasta la ciudad de Iquitos.

Dicho comercio es uno de los más importantes de la zona, pues grandes embarcaciones recorren continuamente dichos ríos con el afán de fletar sus productos vía terrestre, principalmente hacia la ciudad de Lima o viceversa. Sin embargo, resulta más conveniente el arribo o partida de productos amazónicos a través de Pucallpa, debido a su mayor cercanía a la capital, puesto que Yurimaguas se encuentra más alejada.

Por otra parte, los productos que llegan a Iquitos, procedentes de las distintas zonas del país, han sufrido un incremento en sus precios, puesto que a su costo real se le suma el flete, el cual, como ya se mencionó, se da principalmente por vía fluvial.

Inclusive los productos que llegan a través de la vía aérea también tienen un sobrecosto, pero debido a la poca capacidad de las aeronaves, los principales materiales son transportados a través de los ríos.

Ahora bien, Iquitos es una las ciudades más grandes y modernas de la selva, pero el panorama cambia cuando nos referimos a ciudades, pueblos y caseríos mucho más alejados aún, ubicados principalmente en los Departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios.

A estos lugares, los productos básicos han llegado vía fluvial con un sobrecosto casi exponencial, debido a que los transportes fluviales pueden llegar a surcar los ríos durante días, lo cual incrementa su costo enormemente.

Por ejemplo, en la localidad fronteriza de Güepí, en el norte del país, en el límite tripartito del Perú con Ecuador y Colombia, una botella personal de gaseosa de una popular y reconocida marca puede llegar a costar hasta 15 nuevos soles.



Ríos principales del Perú que permiten el progreso de la amazonía.

Conclusión

Por todo esto, se puede distinguir una amplia gama de trabajos aún por realizar, lo cual a futuro generará muchas oportunidades de empleo y progreso en esta extensa región.

En la actualidad, en la Amazonía no se distingue demasiado el impacto de desarrollo regional, pues las divisiones administrativas que se encuentran vigentes se han establecido siguiendo criterios inadecuados y poco prácticos para cada zona.

Esto quiere decir que mientras las grandes ciudades antes mencionadas se desarrollan a un ritmo bastante acelerado, sus supuestas ciudades satélite aún no lo han hecho.

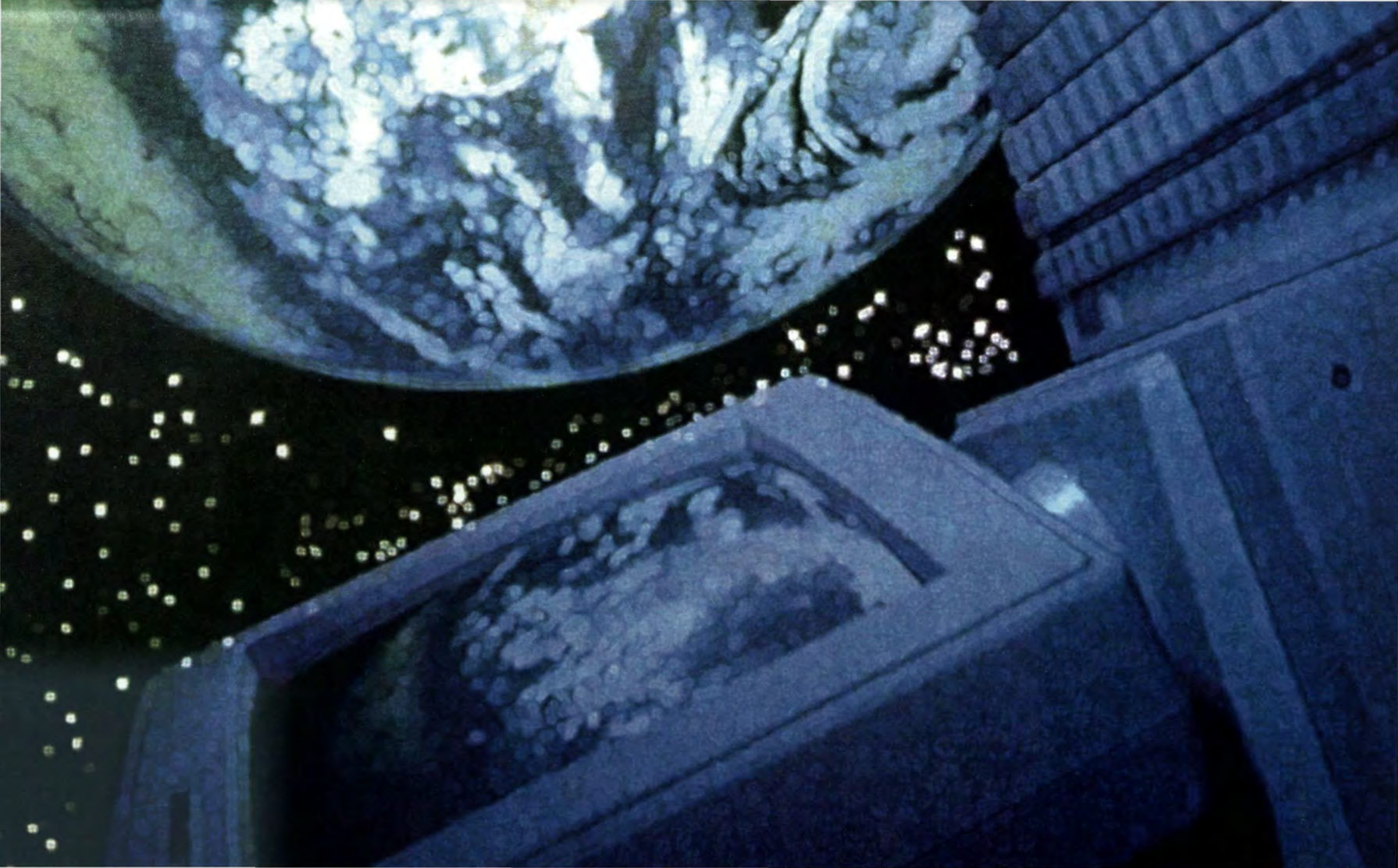
Por otra parte, existe un enorme movimiento comercial a través de vías fluviales, en los distintos ríos navegables que fluyen a través de la Amazonía.

Los cuatro ríos principales del Perú: Ucayali, Marañón, Amazonas y Madre de Dios, tienen en sus riberas y en las riberas de sus afluentes y tributarios, diversas ciudades-puertos que permiten en la actualidad el desarrollo del comercio amazónico, pero que, de acuerdo con lo descrito, requieren una mayor infraestructura fluvial que permita optimizar aún más el progreso de la Amazonía.

Por todo ello, conozcamos nuestra selva cada vez más, y aprendamos a valorarla. Aún estamos a tiempo.

Referencia

1 Los países megadiversos son los que albergan el mayor índice de biodiversidad de la Tierra. Formanparte de este grupo: Madagascar, República Democrática del Congo, Sudáfrica, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, México, Perú, Venezuela, China, Filipinas, India, Indonesia, Malasia, Australia y Papúa Nueva Guinea.



Empleo de las Operaciones de Información como armas ofensivas



Capitán de Navío
ALBERTO ABRAHAM ARNILLAS BRENDER



Introducción

La evolución tecnológica realizada en los últimas décadas, ha provocado una revolución en los asuntos militares, empleándose en el plano táctico nuevas armas,que han desplazado los antiguos conceptos de masa y fuerza, existiendo actualmente aviones no tripulados (UAV), misiles de largo alcance con altas probabilidades de impacto, sistemas de vigilancia tridimensionales, buques y aviones invisibles al radar enemigo, equipos de posicionamiento (GPS) para Fuerzas sumamente móviles, flexibles e interoperables, debiendo ser apoyadas por robustos sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo, que permitan tomas de decisiones en tiempo real.

Las Operaciones de Información son un concepto relativamente nuevo, que basa la guerra moderna en un elemento que ha estado presente en los conflictos a lo largo de la historia de la humanidad: *la información*, la cual se ha convertido en un recurso estratégico vital para la Seguridad Nacional de un país en todos los ámbitos de acción, requiriéndose para su empleo una adecuada explotación, planificación, coordinación y sincronización, debiéndose asignar estas acciones al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), como la Institución del más alto nivel estratégico militar.



Las Operaciones de Información pueden definirse como el uso integrado de las capacidades centrales de la guerra electrónica, operaciones de redes de cómputo, operaciones sicológicas, engaño militar y operaciones de seguridad; en conjunto con las capacidades específicas de apoyo y relacionadas para influenciar, interrumpir, degradar o usurpar la toma de decisiones adversas humanas y automatizadas, protegiendo al mismo tiempo las nuestras.

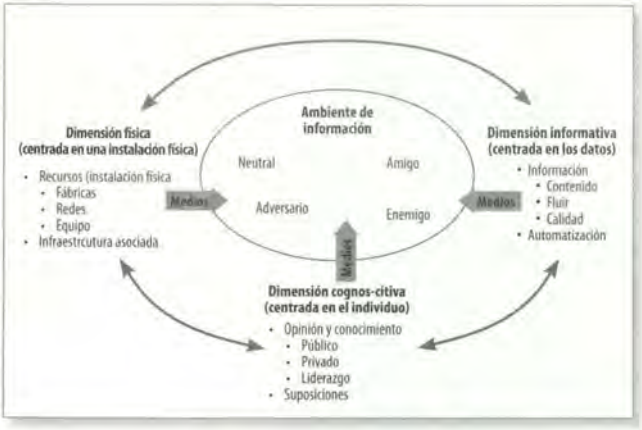
Respecto al entorno de la información, existe una *dimensión física*, compuesta por los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo, así como la infraestructura de apoyo, que permiten a las personas y organizaciones conducir operaciones a través de los dominios del aire, mar, tierra y el espacio. Existe, así mismo, una *dimensión informacional*, consistente en el contenido y flujo de la información, la cual es colectada, analizada, almacenada, diseminada y mostrada; por lo tanto, esta dimensión debe también ser protegida.

Finalmente, existe una *dimensión cognitiva*, que es la más importante, debido a que las decisiones se tomarán en base a cómo el Comandante percibe la realidad, influenciando también el entrenamiento, la moral y los valores que pueden significar perder una campaña o un conflicto en el subconsciente.

La guerra informática es el subconjunto de Operaciones de Información de carácter ofensivo, que puede definirse como las acciones que se realizan a fin de alterar la información y los sistemas de información del adversario, mientras se protegen los propios, con el propósito de obtener la superioridad de la información, lográndose en ese escenario, desarrollar acciones tendientes a recolectar, controlar, explotar y defender la información, sin oposición efectiva del adversario, quien se encontrará confundido al habérsele negado el acceso a la información útil, y retrasado respecto a la toma de decisiones nuestras.

Es oportuno señalar que en las Operaciones de Información no debe haber diferencias entre el tiempo de paz y guerra, debido a que en cualquier

momento una computadora componente de un sistema de comando y control, podría activar un virus programado como un arma digital elaborada profesionalmente a partir de una tarea de Inteligencia, para producir un daño específicamente dirigido, debiéndose romper



los paradigmas existentes para desarrollar sistemas informáticos con una arquitectura informática que esté preparada para ser atacada, lanzando contramedidas como recursos de defensa y activando alarmas que permitan informar del citado ataque.

Incluso ya estamos viviendo una guerra informática o ciberguerra, con organizaciones como Anonymous, que ha emprendido una serie de ataques dirigidos a las organizaciones contrarias a Wikileaks, la cual filtró en el año 2010 una serie de documentos de carácter diplomático de Estados Unidos; además, existen otros actores ocultos siempre en el anonimato y de intereses diversos, como son los *ciberterroristas,* piratas informáticos, *hackers*, espías, entre otros, que operan en las redes informáticas para obtener información sensible con bombas lógicas y programas husmeadores.

En el *ciberataque* más exitoso alcanzado hasta la fecha, se cree que Estados Unidos, conjuntamente con Israel, infiltró en los sistemas de control de la central nuclear situada en Bushehr, en Irán, un virus con una potencia sin precedentes, denominado *Stuxnet*, el cual permanece dormido hasta que recibe una orden proveniente de su creador, y que en el caso de Irán, tenía el objetivo de acceder e inutilizar los sistemas de control (SCADA) de la central nuclear de Bushehr y de la planta de enriquecimiento de uranio de Natanz, dentro de la "Operación Myrtus".

Otro paradigma que es oportuno romper, es pensar que la guerra de la información es la guerra del futuro; por el contrario, consideramos que es la guerra de hoy, como ya lo ha interiorizado Estados Unidos, que ha anunciado a la comunidad internacional que responderá a este tipo de ataques, incluso a través de la fuerza militar tradicional, incrementando de 900 a 4.000 los efectivos del área de Operaciones de Información del Departamento de Defensa y

"El prestigioso diario *The Economist*, advierte una vulnerabilidad en la cantidad de fibra óptica submarina desplazada alrededor del mundo, con la finalidad de interconectar al planeta; en sí, los cables pueden ser saboteados en cualquier parte del mundo".

elevando su presupuesto a 23.000 millones de dólares, lo cual demuestra la importancia de contar con expertos en medios informáticos, quienes en el futuro deberán reemplazar a los soldados convencionales.

Además, el prestigioso diario *The Economist*, advierte una vulnerabilidad en la cantidad de fibra óptica submarina desplazada alrededor del mundo, con la finalidad de interconectar al planeta; en sí, los cables pueden ser saboteados en cualquier parte del mundo y también en los alrededores de Nueva York, el Mar Rojo o el estrecho de Luzón, en las islas Filipinas; lugares donde se encuentran los servidores de dominio potencialmente más sensibles, que manejan la mayor parte del tráfico de internet.

A continuación se describirán las capacidades en que se basan las Operaciones de Información ofensivas, como la guerra sicológica, decepción militar, ataque electrónico, operaciones de redes de cómputo y, complementariamente, operaciones de seguridad, además de otras relacionadas que permitirán influenciar, interrumpir, dañar, usurpar o negar la toma de decisiones adversarias, tanto humanas como automatizadas, mientras que se protege la propia superioridad de la información.

Operaciones Sicológicas

Se definen como aquellas operaciones planeadas en tiempos de paz, crisis y guerras, dirigidas a audiencias amigas, neutrales y de interés, para influir en actitudes y conductas que ayuden a la consolidación de los objetivos políticos, estratégicos y militares, con la finalidad de debilitar la voluntad del adversario, reforzar la moral de las Fuerzas propias y ganar el apoyo de los neutrales, debiendo tener en cuenta que la capacidad de contar con una óptima relación con los medios de comunicación (asuntos públicos) es esencial para conseguir la máxima eficacia, enfocándonos en las operaciones del tipo "guerra sicológica", por ser de carácter ofensivo.

Se puede emplear una amplia gama de medios de comunicación como la radio, los altavoces, la televisión y el cine; pero en una campaña de largo plazo, estos son

medios costosos y que suponen una preparación y planificación elaboradas antes de ser llevados a cabo; por lo que en el corto plazo se recomienda la utilización de volantes y *posters*, los cuales tienen como ventaja su bajo costo y que, por ser un mensaje impreso, persiste su finalidad hasta que sea destruido, pasando de mano en mano y entregándose a un objetivo específico, evitándose que llegue a una audiencia imprevista o incluso no deseada.

Como inconvenientes, los volantes carecen de la inmediatez de las transmisiones tanto de radio como de televisión, pudiendo su distribución verse afectada por la situación táctica, dificultándose la transmisión de ideas complejas; para lo cual es muy importante conocer la forma de pensar, los valores y los factores subyacentes que se encuentran de forma oculta en el accionar de los grupos de interés. Estas ventajas y desventajas podrían mencionarse en tiempo pasado, debido a que actualmente los folletos podrán ser enviados como correos *spam* a todos aquellos que se desee contactar, por lo cual las redes de comunicaciones facilitan las operaciones sicológicas.

"Se puede emplear una amplia gama de medios de comunicación como la radio, los altavoces, la televisión y el cine; pero en una campaña de largo plazo, estos son medios caros y que suponen una preparación y planificación elaboradas antes de ser levados a cabo".

En la Guerra del Golfo, las operaciones sicológicas realizadas por la coalición jugaron un importante papel para obtener la victoria, para fortalecer la moral de los combatientes y minar la del enemigo, empleándose coberturas en radio, televisión, altavoces y especialmente por los volantes que se arrojaron desde el aire y que sirvieron para que el 44% del Ejército iraquí deserte, 17.000 hombres pasaran al bando enemigo y cerca de 90.000 se rindiesen.

Operaciones de Decepción

Son acciones que se ejecutan para confundir y engañar al adversario a fin de que el enemigo tome decisiones erróneas en relación a sus capacidades militares, intenciones y ejecución de operaciones, logrando que dichas equivocaciones repercutan en un mayor desgaste de sus Fuerzas. Diversos casos de engaño se han dado a lo largo de la historia, siendo uno de los primeros en realizarlas Aníbal Barca, comandante cartaginés que siempre realizaba estratagemas con la finalidad de obtener la ventaja táctica.



El éxito del desembarco de Normandía suponía un punto de inflexión en la Segunda Guerra Mundial; sin embargo, el planeamiento y ejecución de una operación de tal envergadura, tenía que estar acompañada de una serie de maniobras deceptivas, a fin de distraer la atención del alto mando alemán y a la vez desconcentrar sus Fuerzas, que ante el inminente avance aliado, reforzó las defensas de las playas de toda la zona norte francesa.

La operación de engaño consistió en crear una división fantasma del Ejército, conformada por actores, especialistas en efectos especiales, guionistas, expertos en comunicaciones, apoyados por tropas reales que ensayaban en las costas de Calais un desembarco, contando con tanques, campamentos y vehículos falsos, que eran inflados con compresoras de aire, designándose al General Patton como Comandante del "Primer Grupo del Ejército Estadounidense" (FUSAG), como fue denominado.

Además, en la mañana de la ya famosa operación, se lanzaron muñecos paracaidistas y una división de aviones arrojaba papeles color plata que actuaron como señuelos, activándose un comando encargado de dirigir órdenes falsas, teniendo tanto éxito esta maniobra, que luego del desembarco en Normandía, aún los alemanes pensaban que se realizaría otro en el paso de Calais.

Operaciones de Redes de Cómputo

Las Operaciones de Redes de Cómputo (CNO) inician sus operaciones ante el incremento del uso de los sistemas de información y terminales informáticos en red por organizaciones civiles y militares, utilizadas para atacar, engañar, degradar, interrumpir, denegar, explotar la infraestructura del enemigo y defender la propia.

Las Operaciones de Redes son aplicables en todos los niveles de Comando; sin embargo, conducidas en apoyo de un comando específico pueden afectar a los escalones subordinados. Por ello, las operaciones de redes deben ser planeadas de manera centralizada, en el más alto nivel, por la autoridad competente y capacitada. Se subdividen en:

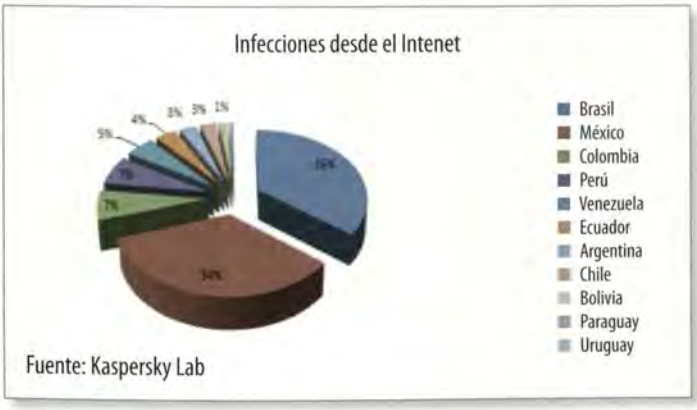
- Ataque a Redes de Computadoras (*Computer Network Attack*,CNA)
- Defensa de Redes de Computadoras (*Computer Network Defense*, CND)
- Explotación de Redes de Computadoras (*Computer Network Explotation*, CNE)

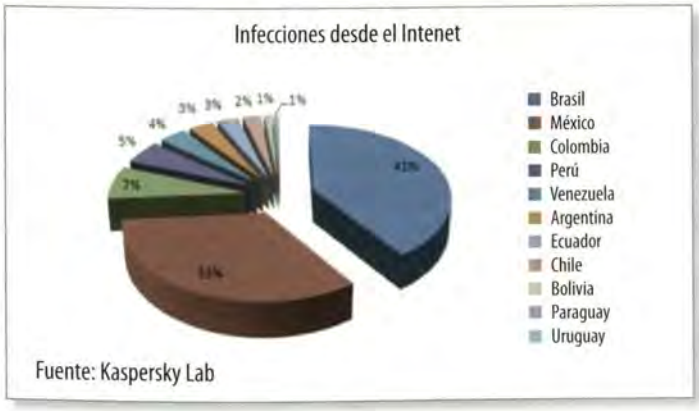
Ataque a Redes de Computadoras

Son las medidas que se adoptan buscando interrumpir, negar, degradar, desorganizar o destruir información en las redes de computadoras de los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo del adversario. Sus acciones comprenden la denegación de servicio o de *hacking*, para lo cual se pueden utilizar *malware*, virus, troyanos, *spam*, entre otros modos de ataques informáticos, debiendo el responsable a cargo realizar la planificacióny coordinar estrechamente con la sección de Inteligencia.

En el informe de la empresa de antivirus Kaspersky del año 2012, se señala el porcentaje de infecciones recibidas en las computadoras de los países de Sudamérica, dentro de las redes informáticas y fuera de ellas, por contagios por medios externos, como los conocidos USB. En dicho informe se observa que el Perú, en ambos casos, tiene un 7% del total, siendo Brasil el país con el mayor porcentaje de virus, con un 41% y 36%, respectivamente, según los siguientes cuadros:

Por su parte, el presidente Barack Obama ha dispuesto reforzar la lucha contra los *ciberataques*, después de conocerse los ataques atribuidos a China a empresas como Facebook, Apple o Twitter, con el intento de espiar y conocer la información que se maneja dentro de las redes de esas compañías; sin embargo, la Unión Europea acusa a Estados Unidos de haber





"Durante la Segunda Guerra Mundial, la perturbación de las transmisiones de las estaciones de radiodifusión adversarias, orientada a impedir la difusión de los programas de propaganda enemiga, constituyó una práctica constante y generalizada".

espiado sus redes, en un hecho sin precedentes, conociéndose además –como se dijo anteriormente– que este país, en conjunto con Israel, atacó el programa nuclear iraní, a través del famoso virus Stuxnet, lo que demuestra a la luz de estos acontecimientos, que la *ciberguerra*, es una guerra actual y no del futuro.

Operaciones de Guerra Electrónica

Desde el surgimiento del radar en plena Segunda Guerra Mundial, la lucha por tener la mayor tecnología para contar con el control del espacio electromagnético, así como negarlo al enemigo, ha sido una constante, desarrollándose una amplia gama de sistemas militares vinculados para el ataque (*hardkill*) y otros relacionados con la defensa electrónica (*softkill*).

Durante la Segunda Guerra Mundial, la perturbación de las transmisiones de las estaciones de radiodifusión adversarias, orientada a impedir la difusión de los programas de propaganda enemiga, constituyó una práctica constante y generalizada; muchas estaciones estaban interferidas u ocultas bajo ruidos metálicos, sonidos fuertes u otros tipos de ruidos, aplicándose también, aunque en menor medida, al campo de las comunicaciones militares para impedir al enemigo el uso eficaz de su equipo de radio.

Sin embargo, los ataques electrónicos en la actual era digital y de redes, pueden desarrollarse por medio de virus informáticos, como ya se ha venido comentando, que afectarían a las computadoras principales de los sistemas de comunicaciones, comando y control enemigos.

Operaciones de Seguridad

Son parte del proceso de identificación de la información crítica y clasificada, así como del análisis subsiguiente de las acciones propias y otras actividades que permiten identificar la información que podría ser necesaria para que el adversario tenga suficiente conocimiento de nuestros movimientos, capacidades

e intenciones, con el fin de negarle esta información. Están asociadas con las Operaciones de Información Defensivas, pero que deben estar totalmente relacionadas con las Ofensivas, a fin de obtener una superioridad de la información en el plano estratégico, operacional y táctico.

Operaciones de Apoyo

Las capacidades descritas anteriormente no se podrían concretar, si es que no se toman en cuenta ciertas capacidades de Apoyo que permitirían consolidar los objetivos impuestos al inicio de una crisis o una campaña operacional, describiéndose a continuación las más importantes:

"Toda Operación de Información Ofensiva debe estar acompañada de una adecuada comunicación de los sucesos, lo cual transmite confianza a nuestras tropas y población, debiéndose contar para ello con excelentes relaciones con los medios de comunicación".

Ataque Físico

Es el punto culminante de toda operación militar y donde se debe atacar los centros de gravedad o puntos vulnerables del enemigo que afecten su capacidad de lucha. Dadas sus múltiples posibilidades a través de las capacidades ya conocidas, el grupo de trabajo ha considerado no extenderse en este punto, en beneficio de ahondar en las Operaciones de Información Ofensivas.

Cabe resaltar que una interesante vulnerabilidad en la guerra informática, la representa el ataque a los cables de internet que se encuentran sumergidos en el mar y que podrían afectar a los centros de toma de decisiones rivales, como un posible curso de acción propio.

Asuntos Públicos

Toda Operación de Información Ofensiva debe estar acompañada de una adecuada comunicación de los sucesos, lo cual transmite confianza a nuestras tropas y población, debiéndose contar para ello con excelentes relaciones con los medios de comunicación, con la finalidad de que sirvan de enlace entre nosotros, como integrantes de las Fuerzas Armadas, y el público objetivo, tanto interno como externo, tratando que informen los hechos sucedidos de acuerdo a cómo nosotros queremos que se den a conocer los acontecimientos.

Además sirven para contradecir los efectos de la propaganda enemiga, revelando información oportuna y confiable, debiéndose materializar en medidas activas, como ruedas de prensa, comunicados, artículos y puntos de discusión específicos.

Asuntos Civiles

Acciones militares para establecer, mantener, influenciar o explotar relaciones con organizaciones, autoridades y población civil, y que deben de desarrollarse en forma permanente como una tarea implícita a todo miembro de las Fuerzas Armadas, y que durante una Operación Ofensiva deben de servir para evitar la interferencia civil en el desarrollo de las operaciones militares.

"Las Operaciones de Información tienen un carácter estratégico y, por lo tanto, deben ser asumidas en el ámbito militar del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), que deberá desarrollar las acciones de planeamiento, coordinación y ejecución".

Conclusiones

a. La era de la información digital obliga a los líderes de las organizaciones a estar un paso adelante en los acontecimientos que puedan presentarse en el futuro, ya que el ciclo de la toma de decisiones es cada vez más veloz, con la finalidad de minimizar los impactos negativos provenientes del entorno, debiendo efectuar una Inteligencia operativa permanentemente, que sirva para observar y analizar los movimientos de los competidores, así como de los enemigos en el plano militar.

b. Las Operaciones de Información tienen como principio coordinar y sincronizar las cinco capacidades básicas para lograr los objetivos planteados o prevenir que el adversario logre alcanzar los suyos, empleándose para ello, la decepción militar, la guerra sicológica (como parte de las operaciones sicológicas), el ataque electrónico (como parte ofensiva de la guerra electrónica), las operaciones de seguridad y finalmente las operaciones de las redes de cómputo, derivadas del desarrollo de la tecnología en la actual era de la información digital.

c. No es posible concebir en la actualidad Operaciones de Información Ofensivas sin que se tomen en consideración las Defensivas, con la finalidad de estar preparados para repeler con éxito un ataque proveniente de fuerzas enemigas, debiéndose entender a este nuevo concepto como un todo y nunca de manera separada.

d. Las Operaciones de Información tienen un carácter estratégico y, por lo tanto, deben ser asumidas en el ámbito militar del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (COCOFA), que deberá desarrollar las acciones de planeamiento, coordinación y ejecución, con la finalidad de apoyar el esfuerzo de lucha y el objetivo final trazado.

"En el plano militar, el avance de la tecnología ha desencadenado una revolución de los asuntos militares, que han ayudado a que los tomadores de decisiones cuenten con una mayor información; sin embargo, activando ciertos virus se podrá generar operaciones de decepción y ataques electrónicos".

e. Para la planificación y conducción de Operaciones de Información, se debe romper viejos paradigmas para concebir que no se tiene que pasar a una situación de conflicto para recibir un ataque por vías de las redes informáticas, ni tampoco pensar que este escenario se daría en un futuro, puesto que en internet se han enfocado los intereses de múltiples actores (estados, *ciberterroristas, piratas, hackers,* crimen organizado), que permanentemente están buscando vulnerar las plataformas, a fin de efectuar operaciones de espionaje, sabotaje, robos, a través de virus maliciosos que han sido programados con anterioridad.

f. En el plano militar, el avance de la tecnología ha desencadenado una revolución de los asuntos militares, que han ayudado a que los tomadores de decisiones cuenten con una mayor información; sin embargo, activando ciertos virus se podrá generar operaciones de decepción y ataques electrónicos a los sistemas de comunicaciones, comando, control y cómputo propios, debiéndose tener en consideración que es vital tener la superioridad de la información, a fin de asegurar los objetivos militares y, por ende, los objetivos estratégicos inicialmente concebidos en un teatro de guerra.

Bibliografía

- Apuntes de Clase Alberto Arnillas (2007): "Marketing Internacional". Profesor Rolando Arellano. CENTRUM-Católica. Lima-Perú.
- Apuntes de Clase (2013): "Empleo Estratégico de las Operaciones de Información". Docente: Capitán de Navío (r) Luis Martínez Enrique. La Punta-Perú.
- Bachoir Vidaurre, Víctor;Leclere Pineda,Juan Carlos;Posito Luján,Marco; Reyes Lazo,Carlos Enrique; Valenzuela Gallegos, Richard (2010): "Las Operaciones de Información: Un recurso estratégico vital para la Seguridad Nacional". Revista de la Escuela Superior de Guerra. Lima-Perú.
- De Arancelis Mario (1983): *Historia de la Guerra Electrónica. Desde la Batalla de Tsushima, al Líbano y las Malvinas*. Madrid: Editorial San Martín.
- Doctrina de Operaciones de Información de Estados Unidos (2012).
- Ministerio de Defensa de España (2011).*Ciberseguridad. Retos y Amenazas a la Seguridad Nacional en el Ciberespacio.* Madrid: Imprenta del Ministerio de Defensa de España.
- Ministerio de Defensa del Perú (1998). *Conocimientos Básicos para las Operaciones Psicólogas*. Lima.
- Olsen,Soren (2012): "El Boxeo con un contrincante imaginario: La Guerra Cibernética y el ataque económico estratégico".*MilitaryReview.*
- http//www.centronaval.org.ar/boletin/BCN817/817lopez. "La Guerra Informática".
- http//www.wikipedia.org. "Guerra Electrónica"
- http//www.intelpage.info/web/exterior/textos/opsic. (2013): "Notas sobre el empleo de las Operaciones Sicológicas".
- Wegener, Henning (2001). "La Guerra Cybernética". Revista de Política Exterior. Alemania.



La isla que se resiste a morir



Estudiante de Ciencias de la Comunicación UPC
ALONSO CANTUARIAS DE LAS CASAS



Foto: Erick Flores.

Esta allí, frente a las costas de una Lima que cambia físicamente pero que en esencia sigue siendo la misma. Las olas la embisten una y otra vez, erosionando una superficie ya bastante maltratada por la naturaleza. La neblina la desaparece por momentos, acaso para aislarla aún más de una urbe, como la otrora Ciudad de los Reyes cuyos habitantes continúan mirándola con curiosidad pese a que todos saben hasta el hartazgo de su existencia.

"Es un pedazo de tierra inerte", dicen algunos."Solo se trata de una isla desierta y sin atractivo", manifiestan otros. Guarida de piratas, soldados españoles y bandidos de la peor calaña, según la historia.

¿Qué de especial puede tener una porción de tierra bañada por las aguas del Pacífico? ¿Hay algo mágico en un territorio desértico, accidentado y que nadie aparentemente ha podido domar? Una veintena de jóvenes estudiantes de la UPC pudieron ver con sus ojos y con sus cámaras los encantos que guarda una isla que se resiste a morir, acaso impulsada por el espíritu de mártir del santo que dio origen a su nombre: San Lorenzo.

No se está sobre las brasas de carbón pero vaya que la tierra arde como la parrilla en la cual fue carbonizado Lorenzo, diácono romano, allá por el año 258.

En cuanto uno pisa la isla, luego de viajar por más de 20 minutos en bote desde La Punta, sabe que está en un lugar donde se respira un aire diferente, y no solo es por la brisa marina. Todavía se puede sentir el olor a pólvora en el ambiente.

El respeto es una condición que se adopta rápidamente por la presencia de los efectivos de la Marina de Guerra del Perú, quizás las únicas personas que, tras varios siglos, han logrado asentarse sobre este territorio al punto de establecer una Estación naval. Su cordialidad para con una de veintena de jóvenes que invaden su territorio se combina también con el resguardo sigiloso que le dan a la isla. Estar acá permite apreciar y reconocer el trabajo que la Marina realiza para velar por el bienestar nacional.

Unas breves pero concisas palabras en el muelle de la isla de parte del personal de la Marina nos dan la bienvenida a este territorio que puede verse representado con una frase de *Le Petit Prince*: "Lo esencial es invisible a los ojos". Estar en la Isla San Lorenzo implica no solo estar atento con los cinco sentidos para captar una imagen: requiere entender el significado y la historia del lugar cuyas quebradas, abismos, cavernas horadadas y pequeñas playas encierran más de una historia.



Explorando la isla. Foto: Ximena del Río.

La expedición fotográfica tuvo como guía al historiador William Chamorro, Técnico de la Marina, con estudios en Historia y que se desempeña como tal en la Dirección de Intereses Marítimos, quien demostró no ser solo un experto en lo concerniente a la Isla San Lorenzo, sino también en cruzar accidentados caminos, similares a la convulsionada historia de este territorio que destacó porque fue la Base de operaciones de varios piratas ingleses y holandeses que asaltaron el Callao, y porque fue el lugar donde el ejército español se refugió durante el Combate del 2 de Mayo. Pero este oscuro pasado contrasta con la luz que irradia el lugar, capaz de encantar a sus visitantes con sus texturas en el paisaje, con la agresividad de sus contornos, con la paz de sus alturas y con la reflexión que dejan las ruinas y escombros que se esparcen sobre sus tierras.



Comité de bienvenida.
Foto: Luis Fernando Vallejos.

Las dunas y quebradas delinean un cuerpo semejante a un hombre que duerme una siesta y resulta inevitable no pensar en la presencia del diácono Lorenzo. Las cavernas horadadas al borde de las playas de la isla invitan a encontrar los tesoros del lugar, que aunque no son de oro ni plata, guardan un valor especial: las huellas de los transitorios habitantes que permitieron crear una mística a un territorio complejo, capaz de transmitir paz con su vista privilegiada de Lima y ser el mismo tiempo un cementerio para centenares de hombres que se desvivieron por conquistar a la capital peruana.

Durante las más de cinco horas de estadía, el tiempo pareció no existir. Y uno solo se pudo dar cuenta del paso de los minutos y las horas cuando las piernas tambalearon por el calor y el desgaste del recorrido. Pero ese cansancio contrastó con la satisfacción de sentirse más vivo que nunca gracias a una isla que, aunque algunos den por inerte, es capaz de hacer florecer imágenes que quedarán en la posteridad. Imágenes que nacieron producto de entender la esencia de la isla: su rebeldía para no dejarse domar por cualquiera. Y es justamente esa idea la que se encuentra en cada una de las fotografías que surgieron aquella mañana de Mayo en la que una veintena de jóvenes se dejaron conquistar por un espacio que puede resultar invisible a los ojos pero no al corazón.



Foto: Neblina Vespertina / Natalia Ulloa.

La isla San Lorenzo en el inicio de nuestras relaciones diplomáticas con España



Licenciado en Derecho
HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI



Isla San lorenzo, en la actualidad.

Disipadas las nubes de pólvora y pasión de la guerra de Independencia, las repúblicas hispanoamericanas dieron sus primeros pasos como naciones autónomas. Entre nuestros pueblos, mayoritariamente, no reinaba la animadversión contra España y lo español. Así, el primer Congreso Constituyente del Perú declaraba en 1822 que los españoles residentes tenían las puertas abiertas para volver una vez concluida la guerra. Esta buena disposición quedó reiterada en la ley del 23 de noviembre de 1823, que declaraba que *"los bienes de los españoles que tienen descendientes legítimos en el país se entreguen a estos, alzándose el embargo; que a sus mujeres se les devolviese la dote y se les entregare los gananciales; en caso de no haberlos, y que no teniendo dote ni gananciales, ni cómo subsistir, se les asignara la cuarta marital por vía de alimentos, con arreglo a las leyes"*[1].

No obstante, había un escollo que fue difícil de superar para el establecimiento de vínculos diplomáticos entre el Reino de España y la República del Perú: el pago de la deuda española, que en la capitulación de Ayacucho se reservó para ser tratada por el Congreso. La primera iniciativa para arreglar este asunto la tomó el presidente Agustín Gamarra (1785–1841), durante su primera administración, entre el año 1829 y 1833. En 1831 el presidente Gamarra presentó al Congreso un proyecto de ley que fue aprobado el 25 de agosto de ese año, en

el que se dispuso el reconocimiento como deuda española las imposiciones y depósitos hechos bajo el gobierno colonial hispano, exceptuándose de los alcances de esta ley los fondos y capitales que voluntariamente hubiesen sido entregados para sostener la lucha contra los patriotas. El acto de reconocimiento de la deuda por parte del Estado peruano estaba condicionado al comienzo de contactos formales con la Corona española para el reconocimiento de nuestra Patria como nación independiente y soberana. Leyes posteriores continuaron la senda establecida por la norma de 1831 y, en 1860, el jurista Francisco García Calderón señalaba que el Perú admitía como deuda pública *"el valor de los bienes enajenados por el Gobierno, pertenecientes a los españoles que tenían descendientes en el país; la dote y los gananciales de las mujeres de los mismos, si fueron enajenados; y si no los hubo, se les debía reconocer la cuarta marital sobre el valor de los bienes de sus maridos"*[2]. En 1835 el General Felipe Santiago Salaverry (1806–1836) nombró Ministro Plenipotenciario en España al literato y político Felipe Pardo y Aliaga (1806–1868). El carácter efímero de su gobierno impidió que Pardo llevara a cabo su misión.[3] En 1839, el Congreso Constituyente de Huancayo, reunido tras la derrota de la Confederación Peruano–Boliviana en la batalla de Yungay, el 20 de enero del mismo año, expidió una ley en la que se dispuso la apertura de los puertos peruanos a la navegación española en los mismos términos que el existente con el resto de las otras potencias europeas.[4] La misma ley abrogaba una anterior, del 29 de setiembre de 1829, que prohibía que se hicieran ciudadanos peruanos a los españoles que ingresaran al Perú, hasta que España reconociera la independencia.[5] Seis años después, el 28 de agosto de 1845, el presidente Ramón Castilla (1797–1867) pidió al Congreso la autorización pertinente para solicitar de España el reconocimiento de nuestra independencia. Se acreditó entonces un Ministro Plenipotenciario cerca del Palacio Real de Madrid. En 1849 el Ministro Plenipotenciario español en Santiago de Chile, Santiago de Tavira, notificaba a sus superiores en Madrid que el encargado de negocios del Perú en la misma ciudad le había hecho llegar un mensaje del presidente Castilla, en la que el jefe de Estado peruano abogaba por la conveniencia de establecer vínculos diplomáticos entre el Perú y España.

El 4 de julio de 1851 largaba anclas en el Callao la corbeta de guerra hispana "Ferrolana", en viaje de circunnavegación. Se trataba de una suerte de crucero de instrucción y embajada itinerante que tenía por objetivo *"mostrar en las costas de las otroras provincias de España en ultramar la moderna construcción naval española y formar favorable idea de la renaciente marina entre aquellos pueblos, hoy aliados y amigos, que deben su civilización a la audacia y pericia de nuestros primeros navegantes"*[6]. Haciendo gala de grandes dotes diplomáticas, el

Comandante de la "Ferrolana", Capitán José María de Quesada, entró en la rada del Callao, ordenó el saludo al pabellón nacional enarbolado en lo alto del Real Felipe, obteniendo similar respuesta de la guarnición de la fortaleza. Las instrucciones que había recibido en Madrid eran muy precisas respecto al trato con las autoridades de los países donde la "Ferrolana" tocaba puerto. Así, el 8 de julio de ese año el Comandante Quesada escribió el siguiente informe:



Corbeta Ferrolena, 1841.

> *"Llegado aquí era preciso manejarse con circunspección: todo lo que había que evitar era un desaire, que después de hecho no tuviese soldadura e impidiera que se arreglase esa cuestión para la que hace tiempo están muy dispuestos y solo se han detenido por el haber siete u ocho pretendientes para ir a concluirla. Desde luego que no tendría inconveniente en saludar si se aseguraba la contestación. Se me aseguró en la afirmativa: envié persona a propósito para verse con el Presidente a saber si me recibiría, pues de otro modo nadie saltaría en tierra: que yo no quería hacer el papel únicamente de tolerado ni consentido, sino que todo el mundo viese y supiese que se recibía francamente. Se me contestó que en el momento en que quisiese. Saludé, me contestaron; visité al Gobernador y Comandante General de Marina en el Callao y me recibió con todos los honores y delante de todos declaró que se me recibía y se me trataría no solo como la nación más privilegiada sino con todas las simpatías que eran naturales entre los dos Países. El Presidente me recibió al día siguiente que fui a Lima y me repitió lo mismo. Hoy he estado con el Gobernador a pagarme la visita y se le han hecho los honores de su rango. Hago a V. esta relación para lo que pueda valer"*[7].

La favorable coyuntura de la presencia de la "Ferrolana" en el Callao dio pie para realizar nuevas gestiones ante nuestras autoridades en pro de la firma del tan deseado Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre el Reino de España y el Perú. Estos cordiales contactos entre nuestro país y España casi se frustran por las intrigas del General Juan José Flores (1800–1864), primer



Los Fuertes del Callao, en vísperas de la guerra de España.

presidente del Ecuador. El historiador ecuatoriano Alfredo Pareja Diezcanseco describe a Flores como *"un enfermo del mal de mandar, que justificaría cualquier aventura en nombre de la Patria y se llamaría a sí mismo el salvador"*[8]. El General Flores había sido derrocado en 1845 y marchó al exilio en España. Ahí contactó con un grupo de monárquicos mexicanos, quienes, ante el caos que reinaba en su patria, querían establecer en ella una monarquía de corte constitucional. Inmediatamente Flores les ofreció ponerse a su servicio y comenzaron las intrigas y conversaciones para contar con el apoyo hispano para dicha empresa. El 6 de febrero de 1847 el Ministro de Estado español, Duque de Sotomayor, declaraba solemnemente ante las Cortés que de los puertos españoles no iba a salir expedición alguna contra los Estados que estaban en amistad y armonía con España. En 1853 el sucesor del General Ramón Castilla, el también General José Rufino Echenique (1808–1887), acreditó como Ministro Plenipotenciario en Madrid a Joaquín de Osma y Ramírez de Arellano (1812–1896), prestigioso abogado, para tratar con el Gobierno español el reconocimiento de nuestra independencia. El 24 de setiembre de ese año el ministro De Osma y el primer secretario de Estado español, Ángel Calderón de la Barca, suscriben en Madrid un Tratado de Paz y Amistad. El tratado fue remitido a Lima a fines de dicho año, cuando el descontento general contra el gobierno del General Echenique presagiaba la guerra civil de 1854–1855. El ministro de Relaciones Exteriores, José Gregorio Paz Soldán (1808–1875) se manifestó contrario al tratado, así como la oposición liberal al Gobierno. Se levantaron serias dudas respecto a las intenciones de De Osma, pues hubo sospechas de que apoyaba el reconocimiento de la deuda española. El tratado de 1853 fue descartado.

El General Echenique fue derrotado en la batalla de La Palma el 5 de enero de 1855, siendo sucedido por el General Ramón Castilla. El presidente Castilla nombró un nuevo Ministro Plenipotenciario en Madrid, Pedro Egúsquiza (1822–1872), quien no logró concretar ningún arreglo ante la corte madrileña, pues no le permitieron que la reina Isabel II le recibiera en audiencia solemne

de carácter diplomático. En 1859 Madrid envía a su Ministro Plenipotenciario en Chile, Santiago de Tavira, a reclamar ante nuestro Gobierno por la captura de la barca de bandera española "María Julia", detenida por nuestra Escuadra durante el bloqueo de Guayaquil ese mismo año. El asunto quedó resuelto satisfactoriamente, para ambas partes, y el señor De Tavira asistió a la ceremonia del 35° aniversario de la batalla de Ayacucho, donde la bandera roja y gualda flameó al lado de la nuestra y las demás enseñas americanas.

La diplomacia española con las naciones americanas

Al comenzar la década de los años sesenta del siglo XIX, las relaciones diplomáticas entre España y la mayoría de los países de América eran aparentemente normales. Algunos ya habían sido reconocidos por Madrid (México, Ecuador y Chile), mientras que otras, como nuestro país, mantenían fructíferos contactos a nivel consular.

No obstante, esta cordialidad pronto se deshizo por la intervención tripartita anglo-franco-española en México, en 1859, y la efímera reincorporación de Santo Domingo a la Corona española entre 1861 y 1865. La reacción internacional ante los hechos varió desde la indiferencia de las potencias europeas hasta la indignación de los países de América. Estados Unidos protestó contra esta situación invocando la Doctrina Monroe, pero nada más podía hacer, porque ya se encontraba en plena guerra civil. Entre las repúblicas hispanoamericanas, el retorno del poder hispano en el Caribe causó una indignación similar a la que produjo las intrigas del General Flores casi veinte años atrás. El 24 de agosto de 1861 el General Ramón Castilla mandó que nuestra Cancillería hiciera circular entre todos los gobiernos de América un documento donde expresaba su disgusto y recelo ante los hechos que estaban ocurriendo en Santo Domingo. Este documento decía, a la letra: *"El Perú no reconoce, en consecuencia, la legitimidad de este acto, protesta solemnemente contra él y condena las intenciones dañadas que autorizan a suponer en el gabinete de Madrid una amenaza hacia la América republicana"*[9]

El 10 de agosto de 1862 zarpó del puerto de Cádiz la "Comisión Científica del Pacífico", al mando del Almirante Luis Hernández Pinzón. Estaba compuesta de dos fragatas de hélice, la "Resolución" y la "Triunfo", y dos goletas, la "Virgen de Covadonga" y la "Vencedora". Las instrucciones del ministro de Marina eran puntuales: *"España reconocía la independencia de todas y cada una de las naciones americanas, por lo que la actuación de los comandantes de las naves*

debía coordinarse con las autoridades consulares españolas en caso de conflictos de súbditos hispanos con los gobiernos de estos países"[10]. La escuadrilla española fue bien recibida en todos los puertos que tocó durante su viaje. No tenía intenciones agresivas, y así lo hizo saber el Almirante Pinzón al Ministro Plenipotenciario peruano ante las repúblicas de la Cuenca del Plata y el Imperio del Brasil, Buenaventura Seoane, el 6 de octubre de 1862, durante su escala en Río de Janeiro. A comienzos de julio de 1863, tras una amistosa escala en Valparaíso, Chile, se dirigieron hacia el Callao. Se ordenó a todos los tripulantes actuar con la mayor corrección posible, porque se sabía del ambiente hostil contra España existente en Lima.

Al momento de entrar a la rada del Callao la Expedición encontró a la barca española "Rosa y Carmen" en fuga del puerto, huyendo de la requisitoria de las autoridades de la Polinesia Francesa por cargos de secuestro de nativos canacas para venderlos como mano de obra forzada en las islas guaneras y haciendas peruanas. Pinzón decidió no intervenir e ingresó al puerto chalaco saludando el pabellón peruano y el de los buques de las Estaciones Navales europeas allí existentes. La buena acogida a los oficiales y marinos españoles disipó todos los temores que ellos abrigaban desde su salida de Valparaíso. Terminadas las gestiones en el Perú, la Expedición levó anclas con rumbo a Centroamérica y al Pacífico norte.

Poco tiempo después ocurrió el desafortunado incidente de la hacienda Talambo, en Lambayaque. El 24 de agosto de 1863 se produjo un desacuerdo entre un grupo de colonos vascos con el hacendado que los había contratado tres años atrás. A esta desgracia se añadió el entredicho entre el cónsul saliente de España en Lima y su sucesor. España, pues, no tenía representante consular en el Perú para resolver pacíficamente lo acontecido en la hacienda Talambo. Pinzón se enteró de los hechos en su viaje de regreso al Callao y decidió, contraviniendo las órdenes de su ministerio de Marina, que le ordenaban dirigirse a Cuba, quedarse en el área hasta que se diera por superado el incidente. Pronto entra en escena el diputado Eusebio Salazar y Mazarredo, que había sido nombrado Ministro Plenipotenciario español en Bolivia y Comisario Extraordinario para el Perú. El 26 de marzo de 1864, Salazar y Mazarredo hizo entrega al ministro de Relaciones Exteriores, Juan Antonio Ribeiro, de los documentos que le acreditaban ante el Gobierno del Perú. El 1 de abril la Cancillería notificó al señor Salazar y Mazarredo que *"el título que ostentaba no estaba conforme con las reglas y usos diplomáticos, traería embarazo en el curso de las negociaciones y que, en bien de uno y otro gobierno, debía alejarse de nuestras costas"*[11]. Salazar tomó esta respuesta como un desaire al honor español y una oportunidad para desvincularse de las instrucciones recibidas en Madrid, que le

ordenaban cumplir una misión de paz y de buena voluntad.[12]



Combate del Dos de Mayo, Museo Naval de Madrid.

El 14 de abril de 1864 una fuerza española de 400 hombres desembarcó en las islas Chincha, capturándolas sin enfrentar mayor oposición militar y retuvo en custodia, a bordo de la "Resolución", al gobernador peruano Ramón Valle Riestra. El Perú perdía la posesión del lugar donde se encontraba su principal producto de exportación: el guano. En el comunicado conjunto firmado por Pinzón y Salazar y Mazarredo al Gobierno del Perú, ambos hombres declaraban que *"la acción estaba justificada por: 1) el contenido del memorándum del 1 de abril; 2) España no había reconocido al Perú, y por lo tanto la tregua [de la independencia] continuaba de hecho; 3) la propiedad de las islas Chincha podía reivindicarse por el gobierno de S.M. con un derecho semejante al que Gran Bretaña había esgrimido para ocupar las islas de Fernando Poo, Araníbar y Corisco en el Golfo de Guinea, África Occidental; 4) las intenciones agresivas del Perú hacia España, pues procuraba realizar un préstamo de setenta millones para comprar armamento"*[13].

En España los acontecimientos no fueron bien recibidos y el ministro de Estado, José Francisco Pacheco, declaraba ante las Cortés, el 21 de junio de 1864, que España no tenía pretensiones sobre ningún territorio americano y desautorizaba a Salazar y Mazarredo y a Pinzón.[14] Los hechos se tornaron dramáticos cuando Pinzón descubrió las verdaderas instrucciones de Salazar y se dio cuenta del error que había cometido al dejarse llevar por él. Pinzón intentó una desesperada gestión con el Gobierno del Perú, la cual fue rechazada. En diciembre de 1864 renunció a su cargo y fue reemplazado por el Vicealmirante Juan Manuel Pareja, que inició una serie de negociaciones que condujeron a la firma del Tratado Vivanco–Pareja, el 27 de enero de 1865. Poco tiempo después estalló una revolución nacionalista en Arequipa que derrocó al presidente Pezet.

El nuevo Gobierno, encabezado por el Coronel Mariano Ignacio Prado, desconoció el tratado y, el 13 de enero de 1866, el Perú le declaró la guerra a España. El tiempo y el alejamiento de las pasiones nos dicen que el combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao, fue un virtual empate entre el valor y determinación de los

defensores peruanos y la valentía arrogante de la Escuadra española. Como bien lo resume el General español Carlos Martínez del Campo y Serrano en su obra *España bélica: El siglo XIX*, el dos de mayo de 1866 fue el enfrentamiento de España con otra España parecida, que no fueron capaces de ver que tal despliegue de gallardía era estéril, y que mucho mejor les hubiera convenido la paz.[15] Aquel día más de doscientos españoles perecieron en el combate. Muchos de ellos fueron enterrados apresuradamente en la isla San Lorenzo. Esto ocurrió el 9 de mayo, antes que la Escuadra zarpara y luego se dividiera en dos Fuerzas de Tarea para hacer el viaje de retorno a España. El reposo definitivo de los restos de los soldados y marinos españoles caídos en el combate del 2 de mayo reuniría a españoles, peruanos y chilenos 16 años después, el 27 de noviembre de 1882, como veremos más adelante.

La isla San Lorenzo en vísperas de la Guerra con Chile

Transcribimos a continuación dos descripciones de la isla San Lorenzo en vísperas de la Guerra con Chile. La primera, perteneciente al Capitán de Navío de la Armada nacional Aurelio García y García, data del año 1870 y está inserta en su *Derrotero de la costa del Perú*:

> *"Isla de San Lorenzo – Se halla separada de la punta del Callao por un canal de dos millas y tercio de ancho por término medio. Está situada en dirección próximamente de N.O. a S.E. y se prolonga por cuatro y dos tercios de milla de largo, siendo en su mayor anchura de una milla y dos tercios. Es alta hasta mil setecientos ochenta y cuatro pies en su tercio N, montañosa y árida y termina al N.O., con un frontón de color negruzco, que se denomina el "cabezo". Sobre este se encuentra colocada la torre de madera que contiene una farola de luz fija, el cual puede verse en un tiempo claro desde la distancia de diez millas. Sucede con frecuencia que esta parte se halla cubierta de niebla y entonces no se ve la luz de la farola, distinguiéndose con anticipación la sombra oscura de la isla, aun en las noches muy cerradas. Si a esto se le agrega la mala colocación de la farola, que la dejan invisible a los buques que llegan del S, por efecto de los altos cerros interpuestos. Concluiremos que tal y como es y está colocada no sirve de gran cosa. Doblando el "cabezo" para el E, es preciso desbracarse para evitar los recalmones. Deben también cuidarse las velas altas a causa de las repentinas y fuertes fugadas que se experimentan comprometiendo los masteleros de juanete. Una pe-*

queña puntita y varias piedras visibles se apartan del cabezo por el N.O. hasta un cable y medio de distancia"[16].

En su *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*, de 1877, Mariano Felipe Paz Soldán escribe sobre San Lorenzo:

"San Lorenzo, isla: Tiene un faro que se halla a 12°4' latitud y 79°36'34" longitud. La mayor altura de la isla es de 391 metros, su mayor largo 4 millas y su ancho 1 y 2/3 milla. A un tercio de la Costa N, hacia el E se encuentra una caleta de 5 a 8 brazas de fondo. Hoy existe un gran establecimiento de fundición de metales. La isla no produce nada. Se extrae de ella piedra para construcciones: sirve de abrigo al puerto del Callao"[17].

Establecimiento de relaciones diplomáticas y solemne entierro de los caídos españoles del combate del 2 de mayo de 1866

Al declararnos Chile la guerra el 5 de abril de 1879, España vivía en paz y estaba dispuesta a establecer vínculos diplomáticos definitivos, cordiales y pacíficos con las repúblicas americanas. Por esta razón, tanto la cancillería de Lima como la de Santiago fijaron como una de sus prioridades diplomáticas ganar el apoyo de España para su causa. El Perú comenzó estas gestiones en París, a cargo del Ministro Plenipotenciario ante el Eliseo, Juan Mariano Goyeneche.



Bombardeo de los Fuertes del Callao, Rafael Monleon, Museo Naval de Madrid.

El 14 de agosto de 1879 el ministro Goyeneche y el embajador de Su Majestad Católica en París, Mariano Roca de Tagores, Marqués de Molins, suscribieron un Tratado de Paz y Amistad entre el Perú y España, según el cual quedaban olvidados los desacuerdos y conflictos del pasado, se regularizaban las relaciones comerciales y marítimas y se otorgaban derechos recíprocos para peruanos y españoles en ambos Estados. El 1° de octubre el Congreso del Perú ratificó el Tratado de Paz y Amistad con España, canjeándose los respectivos instrumentos diplomáticos en París, el 15 de noviembre. Al día siguiente el ministro Goyeneche informaba al canciller Irigoyen sobre la ceremonia de canje de los documentos:

> *"La paz y la amistad sincera entre el Perú y España son, señor Ministro, un hecho consumado; y al felicitar al Supremo Gobierno por la realización de una idea que corresponde a una aspiración general del país, me congratulo de haber sido el órgano de aquel para llevarla a su debido cumplimiento.*
>
> *Dios guarde a V.S.*
> *Juan M. Goyeneche"*[18]

El encargado de negocios español que inició las relaciones diplomáticas formales hispano–peruanas fue don Enrique Vallés y Soler de Aragonés, que arribó a Lima en 1880, y que en enero de 1881 reportaría a su Gobierno unos interesantes informes sobre las batallas de San Juan y Miraflores. Durante la ocupación chilena de nuestra capital (1881-1883), Vallés tuvo una actuación discreta pero cercana al Gobierno de la Magdalena, presidido por Francisco García Calderón (1834–1905). Así, en marzo de 1881, en vísperas de que García Calderón jurara el cargo de Presidente de la República, este le confía a Vallés sus esperanzas de alcanzar la paz con Chile sin sacrificar la integridad territorial de la República.

Casi paralelamente el presidente de la Sociedad Española de Beneficencia, con sede en Lima, Antonio Cosio, tras una visita a la isla de San Lorenzo, a mediados de abril de 1882, presentó a su institución la iniciativa de exhumar los restos de los marinos y soldados españoles caídos en el combate del 2 de mayo de 1866 de su tumba provisional, en el "Campo de los Españoles". San Lorenzo aún servía a los chilenos como lugar que albergaba a prisioneros de guerra. A fines de ese mes, Vallés transmitió a Madrid este proyecto que fue acogido de inmediato.

Así, pues, el Ministro de Estado comunicó a Vallés el 3 de junio de 1882:

> *"Para realizar ese pensamiento es necesario que V.S. obtenga, además del permiso de las autoridades peruanas, la conformidad del General chileno; y si este se asocie al acto caritativo y generoso, enviando un*

piquete de honor, eso sería el mejor resultado, pues el Gobierno de Su Majestad, agradeciendo tal proceder, enviaría un buque de guerra a Valparaíso a saludar al pabellón chileno, dándose de este modo solución a todas las dificultades pendientes".



La espada de Casto Mendez Nuñez, Héroe hispano del Combate frente al Callao.

Las autoridades de ocupación vieron en esta iniciativa una gran oportunidad de congraciarse con España y se asociaron a la ceremonia y al duelo organizado por la Sociedad Española de Beneficencia. Esta ceremonia creó polémica en el seno de la comunidad española residente en Lima, la cual quedó registrada por el diario "El Canal", publicado por Federico Larrañaga, Cónsul General de nuestro país en Panamá, cuyo corresponsal en Lima era Ricardo Palma, que escribía con el seudónimo de "Hiram". Según Palma, la mayor parte de los miembros de la colonia creía que el momento no era oportuno para la ceremonia, que debía celebrarse *"cuando la capital peruana estuviera libre de la ocupación extranjera y resida en ella un Gobierno peruano"*[19].

La prensa chilena en Lima le dio gran importancia a la ceremonia de traslado de los restos, que fue fijada para el 27 de noviembre de 1882. Por esta razón, la única fuente periodística que da cuenta de la realización de la ceremonia del traslado de los restos de los españoles de San Lorenzo al cementerio de Lima, la encontramos en los periódicos dirigidos por chilenos, que en muchos casos usurparon los nombres de los diarios nacionales que se publicaban en nuestra capital hasta su caída en manos del invasor. "El Comercio" apócrifo del periodo de la ocupación publicó un folletín el 28 de noviembre de 1882, recopilando textualmente *"cuanto se ha escrito y publicado al respecto, los discursos pronunciados al tiempo de la inhumación por respetadas autoridades, etc., ilustrando la obra con retratos de algunos de los esclarecidos marinos españoles que fueron actores de la contienda"*[20].

La ceremonia del traslado de los restos de los marinos y soldados españoles enterrados en San Lorenzo al Cementerio General de Lima causó controversia entre la población peruana. Como ya señalamos líneas arriba, gran parte de la colonia española creía que el momento no era oportuno para su realización. Los pocos notables peruanos que participaron, entre ellos Juan Antonio Ribeyro, ministro de RR. EE. durante el conflicto de 1866, lo hizo por la obligación moral de haber estado involucrados de un modo u otro en el conflicto.

Referencias

1 García Calderón, Francisco (1879). Diccionario de la Legislación Peruana. Tomo I. París: Librería Laroque Jeune 1. Quai Voltaire, p. 901

2 Idem, pág. 752.

3 Arona, Juan de (1969). *Páginas diplomáticas del Perú*. Academia Diplomática del Perú. Lima: Talleres Gráficos P-L Villanueva S.A., pág. 163.

4 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820- 1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía, pág. 142.

5 García Calderón, Francisco (1879). *Diccionario de la Legislación Peruana*. Tomo I. París. Librería Laroque Jeune 1 Quai Voltaire, pág. 902.

6 García Martínez, José Ramón. "La escala en el Callao de la corbeta española 'Ferrolana' en el curso de su viaje de circunnavegación (1851)". En: Revista de Marina. Lima. Año 84. N° 4 – 1991, p. 135.

7 Idem., pp. 142–143.

8 Pareja Diezcanseco, Alfredo (1962). *Historia del Ecuador*. Quito: Editorial Colón, p. 263.

9 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., pp. 143-144.

10 García Martínez, Ramón (1994). *El combate del 2 de mayo de 1866 (Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)*. Madrid: Editorial Naval, p. 47.

11 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., p. 145.

12 García Martínez, Ramón (1994). *El combate del 2 de mayo de 1866 (Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)*. Madrid: Editorial Naval, p. 56.

13 García Salazar, Arturo (1928). *Resumen de la Historia Diplomática del Perú 1820–1884*. Lima: Talleres Gráficos Sanmartí y Cía., p. 145.

14 Idem., pp. 176–147.

15 Martínez del Campo, Carlos (1961). *España bélica: El siglo XIX*. Madrid: Aguilar S.A. Ediciones, p. 198.

16 García y García, Aurelio (1870). *Derrotero de la costa del Perú*. Segunda edición. Lima: Imprenta del Estado. Calle de la Rifa n° 58, pp. 96–97.

17 Paz Soldán, Mariano Felipe (1877). *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*. Lima: Imprenta del Estado. Calle de la Rifa n° 58, p. 532.

18 Idem., p. 49.

19 Guise, Norman (1984). *Ricardo Palma: crónicas de la Guerra con Chile: compilación*. Lima: Mosca Azul Editorial, p. 233

20 Díaz, Manuel..."Memoria fúnebre: traslado de restos de los españoles que sucumbieron en el combate del dos de mayo". Lima. Perú. Imprenta de "La Patria". Calle Mercaderes 142. 1882

Evaluación del contenido de la obra "El Mar Peruano y sus Límites" - 1977



Contralmirante
HUGO VERÁN MORENO

"Hace tres décadas el Vicealmirante Faura escribió un libro en el que documentalmente demostró la inexistencia de límites marítimos. Junto con el embajador (Juan Miguel Bákula) tendría un papel clave en el desarrollo de los acontencimientos que derivaron en la demanda del Perú contra Chile ante la Corte de la Haya".

Ángel Páez
Diario La República
Viernes, 24 de enero 2014

Apreciación general

El contenido del libro *El Mar Peruano y sus Límites*, obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig, del año 1977, resulta objetivo y completo. Considerando la información que se trataba en aquel tiempo, se aborda temas científicos y jurídicos. Los temas científicos los presenta en forma muy precisa, y los temas jurídicos los hace en forma concreta, a pesar de no ser un oficial formado en leyes, situación que es explicable dada la experiencia adquirida durante su participación en la 1ª, 2ª y en las reuniones preparatorias de la 3ª Conferencia sobre Derecho del Mar.

La obra está dividida esencialmente en cuatro partes y se describen de manera cronológica; la parte 1 se inicia haciendo un recuento histórico de lo que el mar ha significado para el Perú, para luego mencionar los orígenes del Derecho del Mar; la parte 2 desarrolla la posición del Perú en las Conferencias Internacionales sobre Derecho del Mar; la parte 3 se dedica a describir los límites del Mar Peruano; y la parte 4 incluye los 54 anexos a los que se hace referencia en el desarrollo del libro.

Apreciación específica

De las cuatro partes antes mencionadas, la parte 3 es dedicada a los límites marítimos; en ella se resalta la inconveniencia de medir las 200 millas sobre los paralelos geográficos, que de acuerdo con la lógica sostenida por el autor se subsana "en parte" con dos dispositivos: la Ley de Petróleo y la Resolución Suprema N° 23.

El autor resalta la Ley del Petróleo 11780, del 12 de marzo de 1952, dada justamente cinco meses antes de la Declaración de Santiago, en cuyo artículo 14, inciso 4, define al Zócalo Continental como "la zona comprendida entre el límite occidental de la zona de la costa y una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral continental", lo cual favorece la argumentación peruana, dado que esta definición establece claramente el límite externo del mar territorial, sin hablar de límite lateral, no mencionando en ningún momento los paralelos geográficos como criterio orientativo para su zona marítima.

En el análisis que hace el autor sobre la Resolución Suprema N° 23, del 12 de enero del 1955, emitida por el entonces presidente del Perú, Manuel Arturo Odría Amoretti, la misma que estableció en su parte resolutiva que la medición de la zona marítima se ubicaba a una distancia constante de 200 millas, describe como colisiona con la argumentación levantada por Chile para cuestionar los tratados de 1952 y 1954 como instrumentos de fijación del límite marítimo.

Esta Resolución Suprema fue dictada con el objeto puntual de "[...] precisar en los trabajos cartográficos y de geodesia la manera de determinar la zona marítima peruana de 200 millas", establecida tanto en un decreto supremo de 1947 como en la Declaración de Santiago. Tras esas consideraciones, el texto resuelve dos asuntos; el primero, que "[...] la indicada zona está limitada en el mar por una línea paralela a la costa peruana y a una distancia constante de esta de 200 millas náuticas". Lo interpretativo, sin embargo, es el punto 2: "De conformidad con el inciso IV de la Declaración de Santiago, dicha línea no podrá sobrepasar a la del paralelo correspondiente al punto en que llega al mar la frontera del Perú"... con lo cual se abre un flanco jurídico al reconocer tanto el valor demarcatorio de ese Tratado, como la validez de la línea del paralelo para definir el límite.

El autor explica los alcances de la Resolución Suprema Nro. 23, y al hacerlo admite que se habría cometido un "error" en el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, al haberse omitido incluir el espacio triangular ubicado frente a las costas de: Lomas, Camaná e Ilo, y al sur del paralelo geográfico que pasa por

el Hito Nro. 1; en ese sentido, es preciso mencionar que la admisión de un error u omisión de un área de mar, como en este caso, no exime de responsabilidad al Estado, y, por consecuencia, de los efectos que se deriven del mismo; más aún, tratándose de una resolución suprema, instrumento jurídico del más alto nivel.



Por otro lado, el autor explica por medio del artículo 4° de la Declaración de Santiago, la existencia del paralelo como límite marítimo, por la existencia de islas o las llamadas circunstancias especiales, y no desarrolla el argumento peruano que proviene del carácter provisional del paralelo geográfico, empleado a través del Decreto Supremo N° 781, de 1947, del presidente José Luis Bustamante y Rivero, que en su punto 3° estipula una cláusula de reserva y modificación. Asimismo, no aborda la denunciabilidad de la Declaración de Santiago y/o del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima.

Con respecto al Ecuador, el autor dice: "[...] El empleo del paralelo de la frontera terrestre como límite marítimo entre el Perú y Ecuador; por la configuración geográfica de la zona, la presencia de islas, particularmente Santa Clara y de La Plata, y la orientación de la línea de base que cierra el Golfo de Guayaquil, guarda de una manera general, cierta relación de equidad referida a los territorios costeros [...]". Este argumento fue desarrollado y calculado a fin de aumentar su efectividad ante la CIJ; para tal fin, se analizó bajo algunos principios cartográficos y antecedentes sobre costas relevantes empleadas por la Corte Internacional.

Sobre los elementos de juicio que se deben tener en cuenta en la delimitación marítima sur, el autor es acertado al precisar que el Perú debe considerar:

1. La ampliación de nuestra demarcación marítima, refiriéndose al Triángulo Externo.
2. La delimitación por el paralelo y su desproporción, sobre todo su comparación geográfica con el resto de fronteras en la costa oeste de América del Sur, siendo la frontera sur del Perú precisamente la más afectada.

3. La inexistencia de un Tratado de Límites.
4. Los convenios ratificados, dirigidos expresamente a la calidad de jurisdicción que se concebía en ese entonces (Mar Territorial).
5. La posición de Chile frente a la declaración sobre zona marítima, la que inicialmente se mostró en favor del mar territorial en la década del 70, seguida de la posición de Ecuador, la cual cambiaría apenas en el siglo XXI, dejando al Perú en una posición debilitada respecto de la original.
6. Las óptimas relaciones entre ambos Gobiernos. Aprovechar la coyuntura política de que gobiernos militares se encontraban en función.

Es importante mencionar que en el año 1977, cuando se editó el libro, no se vislumbraba la forma de solucionar jurídicamente esta controversia, la misma que se pondría en la agenda de ambos países en 1986, a través del denominado Memorándum Bákula, en honor a la gestión del Embajador Juan Bákula. Tampoco se conocía el procedimiento de Solución Pacífica de Controversias vía el Pacto de Bogotá, art. XXXI; este procedimiento apenas se plantearía por primera vez en el caso Nicaragua-Honduras, que también se inició en el año 1986, caso jurídico que obligó a la Corte Internacional de Justicia a invocar el Pacto de Bogotá y determinar su competencia en el caso. Estos dos sucesos son posteriores a la edición del libro; por lo tanto, el autor los desconocía, concluyendo que el caso sería sometido a arbitraje.



Acuerdo de Límites marítimos, 1977.

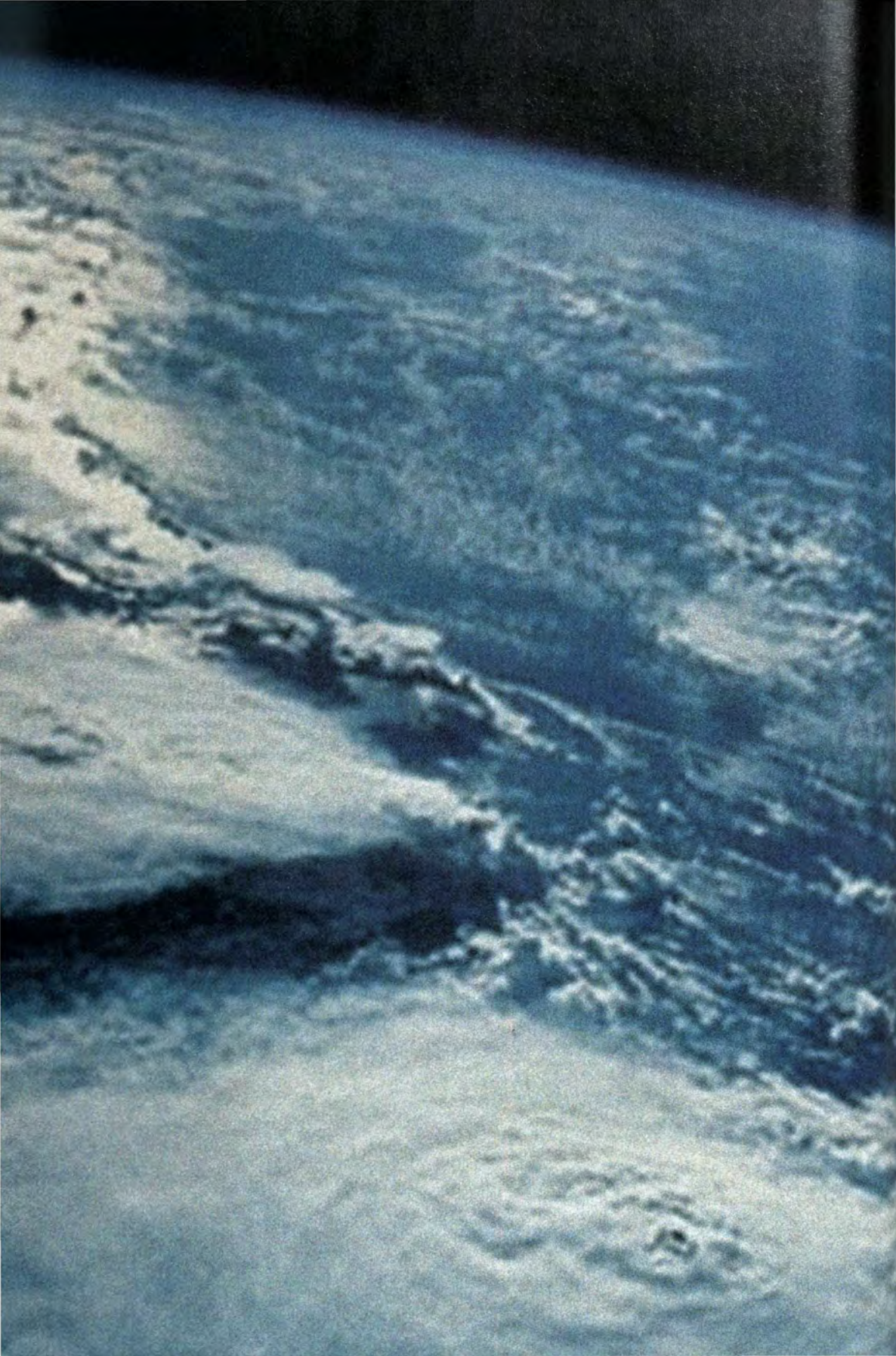
La obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig fue seguida de otras, como la del profesor Eduardo Ferrero, la del Embajador Juan Miguel Bákula, la de la Ministra Marisol Agüero, entre otras.

La obra *El Mar Peruano y sus Límites*, a pesar de ser la primera en documentar la problemática de la delimitación marítima del Perú, y pese a la experiencia acumulada por el autor a través de su participación en las Conferencias sobre Derecho del Mar, aunada al alto cargo alcanzado en la Marina de Guerra del Perú, no tuvo en su momento el impacto deseado para generar doctrina jurídica.

"La obra del Vicealmirante Guillermo Faura Gaig fue seguida de otras, como la del profesor Eduardo Ferrero, la del Embajador Juan Miguel Bákula, la de la Ministra Marisol Agüero, entre otras".

Conclusión

Como se puede apreciar, el libro aborda argumentos muy parecidos a los empleados por la jurisprudencia internacional actual; estos se perfeccionaron en libros publicados posteriormente, y con mayor difusión. Después de 35 años de su publicación, podemos afirmar que la diferencia más significativa entre la tesis del Vicealmirante Faura y lo que sucedió, es que no se optó por la negociación o el arbitraje, sino que el caso se resolvió vía procedimiento judicial ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya (CIJ).



Lima, Sede de la Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas (CMNUCC-COP 20)



Teniente Primero
ROSARIO PAJARES MAC LEOD

United Nations
Framework Convention on
Climate Change

La Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas, Vigésima Edición, se realizará en Lima del 1 al 12 de diciembre de este año; será una oportunidad singular para que las naciones logren consensos vinculantes en este tema.

La COP 20 en el Perú se perfila como la ocasión obligada para llegar a acuerdos preliminares entre los más de 190 países participantes. El Perú contará con el apoyo de países no sólo de América Latina y el Caribe, sino de Europa, África, Asia, Oceanía, Norteamérica, para logar que esta Cumbre sea exitosa.

Estas conferencias se realizan desde 1995 como parte de los compromisos del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, que llevó entre otros adelantos a la firma del Protocolo de Kyoto (1) durante la realización de la COP 03 (Kyoto-Japón); pacto al que llegaron los gobiernos luego de dos años y en medio de intensas negociaciones en el año 1997, y que fue puesto en vigor el 2005 (Primer Periodo de Compromiso) para limitar la emisión de gases de efecto invernadero, cuya vigencia acabó en 2012 y que a la fecha exige generar un nuevo marco de protección internacional (objetivos al 2020).

"El uso intensivo de combustibles (petróleo, carbón, gas natural), la quema de bosques, entre otros, aumentan la concentración de gases del efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, generan el aumento de las temperaturas e incrementa la frecuencia e intensidad de eventos climáticos extremos".

Estas gestiones se han visto frustradas debido a que los gases en el mundo van aumentando a razón de la actividad del hombre. El acuerdo en teoría presiona a las economías desarrolladas para que otorguen ayudas financieras que ayuden a luchar en contra del cambio climático.

Corresponde al Estado peruano participar, en su calidad de país anfitrión, en la preparación, organización y realización de la Vigésima Cumbre Climática, así como de sus diversas actividades, efectuándose coordinaciones de manera integral, intersectorial e intergubernamental, tal como lo estipula el Decreto Supremo N° 013-2013-MINAM (7 dic. 2013), donde se establece la conformación de un Grupo de Trabajo Multisectorial, liderado y adscrito al Ministerio del Ambiente. Este Grupo de Trabajo Multisectorial podrá convocar a otras entidades del Estado, así como a diversos organismos del sector privado y de la sociedad a que contribuyan al cumplimiento de sus objetivos.

Introducción

Desde la Prehistoria, hasta nuestros días, la humanidad se ha visto en la necesidad de buscar diversas fuentes de energía, uso de recursos naturales y/o aprovechamiento del medio, de los que pueda sacar algún provecho. Hoy en día no podemos estar ajenos a las relaciones existentes entre el ambiente, desarrollo económico y social; ni tampoco podemos dejar de mencionar que a consecuencia de estos sucesos, se están incrementando los problemas ambientales, tan variantes en estos últimos años; y que lo que años atrás era una mínima preocupación, es hoy en día centro de un debate mundial.

El uso intensivo de combustibles (petróleo, carbón, gas natural), la quema de bosques, entre otros, aumentan la concentración de gases del efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, generan el aumento de las temperaturas e incrementa

la frecuencia e intensidad de eventos climáticos extremos.



El Ministro de Ambiente, Manuel Pulgar-Vidal, con la representante de las Naciones Unidas en conferencia de prensa sobre los avances de la organización de LA COP 20.

Entre las mejoras que se podrían plantear a la discusión global que se llevará a cabo a fines de este año, al igual que otros países, el Perú buscará perseguir financiamientos que le permitan hacer cambios e implementar alternativas para el uso de nuevas fuentes energéticas renovables (2) (energía mareomotriz, hidráulica, eólica; energía solar, energía de la biomasa) – de las que se disponen del medio natural –, indicando la importancia de cada una de ellas, el modo en el que se utilizarían y los beneficios que traerían a todos los ciudadanos.

El Ministerio del Ambiente, dentro de su agenda, ha considerado como temas de interés durante el desarrollo de la conferencia, a aquellos temas enfocados en la creación de una estrategia y medidas de adaptación al cambio climático, teniendo como referencia los ecosistemas y el equilibrio ambiental propio en una infraestructura natural; así mismo, la gestión de los bosques y el cumplimiento del objetivo de deforestación cero, mayor atención en el papel que juegan las áreas protegidas en las cuestiones del cambio climático, y la preservación de los glaciares a nivel regional y nacional.

La Cumbre Mundial de Cambio Climático de las Naciones Unidas (COP 20), es la clave para alcanzar el ansiado acuerdo climático vinculante, pues forma parte de una cadena de negociaciones que empezaron en la COP 19 (Nov. 2013 - Varsovia, Polonia) y que deben finalizar en la COP 21, cuya sede será París, en el 2015, y donde se debe concluir en un gran acuerdo mundial que comprometa a todos los países a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero.

La citada Cumbre generará un movimiento económico proveniente del rubro hotelero, restaurantes, turismo al interior del país y compras; es por tal motivo que el Gobierno, junto con los demás agentes del sector, se encuentra trabajando por la regulación de los temas de transporte, seguridad ciudadana, visados, protocolo, prevención de salud y riesgos de las numerosas delegaciones, científicos y visitantes.

Antecedentes



Avances de la organización de LA COP 20.

El Perú es uno de los países más vulnerables, debido a nuestra composición geográfica, ya que parte de la población vive en zonas áridas, semiáridas y subhúmedas, y a la fecha las fuentes de agua (nevados) están extinguiéndose. Así mismo, existe una población dedicada a la agricultura, ganadería, pesca u otras actividades que requieren de un clima óptimo para su desarrollo, y al verse este alterado, se ponen en riesgo sus intereses personales. A esta situación hay que sumar la falta de recursos financieros y tecnológicos para hacer frente al cambio climático, por lo que el Gobierno y el sector privado deben trabajar conjuntamente en mejorar esta situación.

Es importante anotar que cerca del 70% de los glaciares y/o nevados tropicales del mundo se encuentran en el Perú, los mismos que en los últimos años se han visto reducidos de un 30% hasta un 50%, encontrándose en un progresivo deshielo. Estas reservas de agua alimentan gran parte de nuestros ríos de la costa, cuyas aguas son utilizadas por cerca del 60% de la población peruana.

Debemos saber que durante la realización de la COP 14 (Polonia, 2008), el Perú ya exponía ante al mundo los motivos por los que deberíamos ser sede de este tipo de eventos, resaltando en esa época –el entonces ministro del Ambiente, Antonio Brack– que nuestro país era el cuarto en el mundo en superficie de bosques tropicales y el noveno en superficie de bosques. Precisó también que la referida extensión pertenece a las comunidades indígenas de la Amazonía y que el 70% de todos los climas y de las zonas de vida del planeta se encontraban en el país; motivo que desde esa época generó interés para los organizadores de la Cumbre.

Durante la realización de la Cumbre COP 18 –realizada en Doha, Qatar–, los delegados de diversos países acordaron extender el Protocolo hasta el 2020, que hasta la fecha es el único acuerdo internacional vinculante para reducir el calentamiento global. Este acuerdo establece los objetivos obligatorios de reducción de emisiones a 37 países industrializados y a la Comunidad Europea;

es en esta conferencia que se ratificó el Segundo Periodo de Vigencia del Protocolo de Kyoto, desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2020; sin embargo, este proceso denotó un débil compromiso de los países industrializados, tales como Rusia, Japón, Canadá y Estados Unidos (siendo este último el mayor contaminador mundial), que decidieron no respaldar la prórroga.

LAS CUMBRES DEL CLIMA
I Conferencia sobre Cambio Climático (Berlín, 1995)
II Conferencia sobre Cambio Climático (Ginebra, 1996)
III Conferencia sobre Cambio Climático (Kyoto, 1997) - Protocolo de Kyoto
IV Conferencia sobre Cambio Climático (Buenos Aires, 1998)
V Conferencia sobre Cambio Climático (Bonn, 1999)
VI Conferencia sobre Cambio Climático (La Haya, 2000)
VII Conferencia sobre Cambio Climático (Marrakech, 2001)
VIII Conferencia sobre Cambio Climático (Nueva Delhi, 2002)
IX Conferencia sobre Cambio Climático (Milán, 2003)
X Conferencia sobre Cambio Climático (Buenos Aires, 2004)
XI Conferencia sobre Cambio Climático (Montreal, 2005)
XII Conferencia sobre Cambio Climático (Nairobi, 2006)
XIII Conferencia sobre Cambio Climático (Bali, 2007)
XIV Conferencia sobre Cambio Climático (Poznan, 2008)
XV Conferencia sobre Cambio Climático (Copenhague, 2009)
XVI Conferencia sobre Cambio Climático (Cancún, 2010)
XVII Conferencia sobre Cambio Climático (Durban, 2011)
XVIII Conferencia sobre Cambio Climático (Qatar, 2012)
XIX Conferencia sobre Cambio Climático (Varsovia, 2013)

Conclusiones

- Para el Perú, y sin duda para Latinoamérica, el desarrollo próximo de esta Cumbre traerá consigo un espacio de reflexión que servirá para compartir experiencias con otras naciones, tomar conocimiento de otras realidades, políticas internacionales y de los vínculos que ligan a los gobiernos en el desarrollo de ámbitos tan diversos como la economía, la sustentabilidad, la globalización y las tecnologías.
- Nuestros representantes nacionales, el Ministerio del Ambiente (MINAM) y el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores (RR EE), entre otros, serán los expositores sobre el escenario internacional en torno a la COP 20, y serán quienes tendrán la responsabilidad ante esta Cumbre, de poner en el escenario público la agenda de los temas de interés para el país.
- Los mencionados expositores, ya en una reunión preliminar llevada a cabo en agosto de 2013, han hecho un llamado a concertar un trabajo en conjunto y colaborativo, puntualizando que la ganancia para el Perú será ir más allá del desarrollo de la Cumbre; servirá para que las preocupaciones y necesidades nacionales sean mejor atendidas, se adopten medidas para elevar la conciencia ciudadana, mejorar el marco legal e impulsar acciones de control.
- La Cámara de Comercio de Lima ha calificado a la Cumbre como "Evento de Gran Audiencia", estimando que la COP 20 recibirá entre 15 mil y 20 mil participantes, lo que duplicaría la cifra presentada en el Foro APEC, donde el Perú recibió a más de 8.000, entre funcionarios y delegaciones extranjeras.



Nevado Pastoruri y su proceso de pérdida de hielo en apenas 40 años.

- A la fecha, Salwa Dallalah, coordinadora general del equipo técnico de la ONU, quien supervisó la organización de la Cumbre en su visita a Lima en el mes de febrero de este año, ha destacado los avances como "muy buenos" y que auguran el éxito esperado.

Bibliografía

- WWW.MINAN.GOB.PE
- WWW.CAMARALIMA.ORG.PE
- WWW.MINEM.GOB.PE
- Entrevista del Diario El Comercio al viceministro del Ambiente, Gabriel Quijandría (Dic. 2013)
- Conferencia sobre los avances de la misión técnica de la ONU para la organización de la COP-20 (Lima, febrero de 2014)

Referencias

1 Protocolo (Acuerdo Internacional) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global:

2 Se denomina energía renovable a la energía que se obtiene de fuentes naturales virtualmente inagotables, ya sea por la inmensa cantidad de energía que contienen, o porque son capaces de regenerarse por medios naturales.





Jorge Martín Guise, Primer Comandante General de la Marina



Vicealmirante
JAVIER EDUARDO BRAVO VILLARÁN

Discurso de Orden en Sesión Solemne de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia,

Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, por la creación de la Marina de Guerra del Perú y CXXXIV Aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos

3 de octubre de 2013

Para todo peruano es un privilegio hacer uso de la palabra en la Institución patriótica más antigua de América, templo erigido en honor y homenaje a la Patria, a sus precursores y a aquellos que la defendieron; por ello, y como oficial Almirante de la República, expreso mi reconocimiento por la distinción que la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, a través de su presidente, el señor General de División Carlos Tafur Ganoza, y el Consejo Directivo me hacen al concederme el uso de la palabra y pronunciar el Discurso de Orden en ocasión de la Sesión Solemne en Homenaje a la Marina de Guerra del Perú y al 134º Aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos.

Cuando el General San Martín expidió el Decreto de Creación de la Armada Nacional el miércoles 8 de octubre de 1821, asumió el mando el entonces Capitán de Navío Jorge Martín Guise; el siguiente miércoles 15 se realizó la primera operación naval en la historia de la Armada de la República del Perú, al bloquear la corbeta limeña y los bergantines "Balcarce" y "Belgrano", la zona comprendida entre los puertos de Cobija y Nasca, que estaban aún ocupados

por los realistas. Desde que sucedió este hecho, hasta nuestros días, y per secula seculorum, nuestra Armada ha estado, está y estará siempre presta a cumplir su misión constitucional de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de su competencia.

Así han actuado las dotaciones de nuestras Unidades desde su primera hora. Han cumplido con honor, lealtad, profesionalismo y cabalidad su sagrada misión constitucional; muchos de sus hombres han entregado la vida en cumplimiento del deber a lo largo de la historia, dejando una estela ejemplar a los peruanos de ayer y hoy. Ello es parte del cimiento de la identidad nacional, cuya estructura, en la época actual, buscan destruir corrientes ideológicas neomarxistas y ultraliberales, con el propósito de conducir a la sociedad peruana al cauce de la visión ideo-política que pretende imponer cada una de ellas en el contexto de lo que se denomina el nuevo orden mundial.

Paradigma de esta identidad indestructible, que nos llena de orgullo, es el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, excelso estratega de la guerra naval, quien en el mismo día miércoles, y fecha de creación de la Armada, en extraña coincidencia que reserva el destino a los grandes acontecimientos que marcan la historia de los pueblos, se inmoló 58 años después, convirtiéndose en la gran figura histórica del Combate de Angamos durante la infausta "Guerra del guano y el salitre", originada fundamentalmente por intereses económicos británicos.



En el siglo XIX, nuestra Armada, forjada en los albores de la Independencia, transitó por los vaivenes propios del nacimiento de la República, a la cual sus hombres no eran ajenos. Se estructuró en base a la experiencia y prestigio de marinos ingleses, hombres de reconocida solvencia marinera, como lo fue el Capitán de Navío Jorge Martín Guise, primer Comandante de la Armada Nacional. Conforme se fue asentando la nueva República, los marinos peruanos, haciendo uso del derecho que les correspondía, fueron ocupando los mandos y buscando conformar una Fuerza naval acorde con las exigencias propias de la condición de país marítimo y la responsabilidad de protección del litoral y sus riquezas, participando en diferentes combates que consolidaron la Independencia del Perú y Sudamérica, así como en defensa de la soberanía nacional.

La explotación en gran escala de los depósitos de guano de la costa peruana facilitó la estabilización de los gobiernos desde los años cuarenta hasta fines de los años sesenta del siglo XIX, siendo esta una etapa importante en el desarrollo de la Armada, donde el visionario presidente del Perú, Gran Mariscal Ramón Castilla y Marquesado, así como su sucesor en el periodo 1851-1855, el General Rufino Echenique Benavente, propiciaron la adquisición de buques de guerra, llegando el Perú a ser una potencia naval hasta inicios de la década de 1870. En este periodo se introdujo a nivel sudamericano la tecnología de la propulsión a vapor con el buque "Rímac"; se proyectó la imagen del país internacionalmente a través del viaje alrededor del mundo de la fragata "Amazonas", en 1856; se estableció la presencia de la Armada en la Amazonía, al instalar una factoria, que fue trasladada desde Inglaterra hasta el denominado puerto de Iquitos, en donde se inauguró el 5 de enero de 1864; se dispuso la adquisición de dos cañoneras en 1861, las que fueron trasladadas al lago Titicaca y nueve años después navegarían con el nombre de BAP "Yavarí" y BAP "Yapura", este último convertido en 1975 en buque hospital y rebautizado como BAP "Puno", el mismo que sigue surcando el lago desde hace 140 años, haciendo acción cívica y luciendo el blasón de ser el buque más antiguo del mundo en funcionamiento, permaneciendo a su lado el "Yavarí", como leal compañero, hoy como embarcación turística.

Estos hechos son sustento para reconocer en el presidente Castilla al arquitecto de la Armada Nacional del siglo XIX, pues conformó una Fuerza naval poderosa y respetada, proyectó la imagen del Perú internacionalmente, propició el acceso a la tecnología de punta de la época, afirmó la presencia del Estado en la Amazonía y en el Altiplano, lugares lejanos en los que era imprescindible hacerlo para contrarrestar apetitos foráneos por sus riquezas, y así evitar la apertura de nuevos frentes. Desgraciadamente, luego de su muerte,

no solo asuntos de carácter económico nacional e internacional –como la baja del precio del guano por la aparición del salitre como fertilizante sustitutorio–, sino también la lucha por el poder entre la clase política, llevó a un abandono de las condiciones de alistamiento y del programa de adquisiciones de las Unidades navales, lo que deterioró seriamente nuestra capacidad operativa, mientras Chile se armaba, silenciosa pero persistentemente, a fin de dotar a su Ejército y a su Armada del equipamiento necesario para cumplir sus planes, con el apoyo de una de las potencias mundiales de la época.

Los hechos muestran que los sucesivos gobiernos, a partir de la década de 1870, no efectuaron las adquisiciones de los medios indispensables para mantener un nivel de alistamiento razonable que permitiera hacer frente a las amenazas existentes. El presidente Manuel Pardo y Lavalle canceló la construcción de dos blindados, encargo hecho por su antecesor, el presidente José Balta y Montero. Aquí debemos enfatizar que se buscó neutralizar al potencial enemigo, mediante la decisión política de pactar una alianza defensiva con Argentina y Bolivia, a fin de contrarrestar la situación beligerante que se cernía en la región. El resultado que tuvo esta decisión fue desastroso, ya que el Congreso argentino no aprobó su suscripción, y dilucidó la controversia que tenía con Chile sobre la Patagonia por la vía diplomática, logrando una solución favorable sin mayor esfuerzo.

Nada grafica mejor esta visión equivocada de la realidad, que la frase que utilizaba el presidente Pardo para defender su decisión de no adquirir las dos naves blindadas: "El Perú tiene dos poderosos blindados y ellos no son sino su alianza con Bolivia y la Argentina", muy lejos del pensamiento del visionario Castilla, que graficaba su política de Defensa en el espacio marítimo diciendo: "Si Chile compra un barco, el Perú debe comprar dos".

Esta visión de Castilla fue recogida por la sabiduría del pueblo peruano que, en época inmediatamente posterior a la "Guerra del guano y el salitre", mediante movimientos organizados por notables en diferentes ciudades, creó organizaciones que promovían las colectas a nivel nacional; ejemplo de ello es la Liga Patriótica Peruana (1894), que junto con otras ligas, creadas y fusionadas a lo largo de varios lustros, llegó a consolidarse en lo que se denominó "Asociación Nacional en Pro de la Marina", nacida en 1909 y que aún pervive. Estas organizaciones cívicas realizaron colectas que el pueblo acogió con fervor y entusiasmo, apoyando al Estado en la compra de los cruceros "Grau" y "Bolognesi", los submarinos Clase "R", la construcción de la Estación Naval de San Lorenzo y el dique seco del Arsenal Naval. Bello ejemplo de la sólida identidad nacional de nuestros compatriotas de la época.

En el siglo XX, la necesidad de una Armada con un alto nivel de alistamiento había calado en los peruanos, que comprendieron debían estar listos para hacer frente a la responsabilidad generacional de defender la soberanía nacional, en razón de la inestabilidad limítrofe existente con Ecuador, Colombia y Chile. El crecimiento de la Armada da lugar a la creación del Ministerio de Marina el 13 de octubre de 1920. Desde esta entidad se conduce su modernización con el asesoramiento de una Misión Naval de los Estados Unidos de Norteamérica. En este primer cuarto del siglo XX, las Fuerzas Navales se cimentan en la adquisición de Unidades hechas en base al esfuerzo económico del Estado y del pueblo peruano, desarrollándose simultáneamente el Arsenal Naval del Callao, así como reafirmando la presencia naval en la Amazonía y el lago Titicaca, expresión de una política naval que tuvo en el presidente Leguía un líder que apoyó, en sus dos gobiernos, el repotenciamiento de las Fuerzas Navales, que nos permitió afrontar los conflictos de la época con Colombia y Ecuador.

La época posterior a la Segunda Guerra Mundial, abre un periodo de bonanza económica que hace posible llevar adelante una obra modernizadora, diseñada y ejecutada inicialmente por el Vicealmirante Roque Saldías Maninat, ministro de Marina en tres oportunidades, en los gobiernos del Mariscal Benavides (1937), del Doctor Bustamante y Rivero (1947) y del General Odría (1948–1955). Durante este último se adquirieron cuatro submarinos Tipo "Sierra", tres destructores escolta, y se desarrolló la infraestructura del establecimiento naval terrestre, creándose el Servicio Industrial de la Marina en 1950, en donde, pocos años después, en 1956, se iniciaría la construcción del primer buque de alto bordo de Latinoamérica;



también se dio un gran impulso a la preparación del personal. A partir de 1959 se incorporaron dos cruceros ingleses en reemplazo de los antiguos "Grau" y "Bolognesi", dos destructores de línea y dos corbetas antisubmarinas.

La ruta trazada por Castilla, retomada por Leguía y el pueblo peruano, continuada en la gestión del Almirante Saldías, es seguida durante el Gobierno Militar, en la década de 1970, conformándose la Fuerza Naval más poderosa que hemos tenido en la época republicana: con los cruceros holandeses, los destructores misileros Daring (primeras Unidades misileras del Pacífico Sur), las fragatas Clase Lupo, las corbetas misileras, los submarinos alemanes 209, la Aviación Naval Antisubmarina, la Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina; componentes que desde el siglo pasado, hasta hoy, en el presente, trabajan para que la Armada esté lista para el cumplimiento de su misión constitucional en el frente externo e interno, así como para desarrollar su importante rol, ligado a la contribución al desarrollo.

Los vaivenes de la política, la aparición del terrorismo –aunado a la necesidad de combatirlo–, la terrible situación económica del país en la década del 80, cuya recuperación se inicia recién en la década del 90, así como la decisión política de los gobernantes, ocasionaron un progresivo deterioro de las Fuerzas Navales, el mismo que se fue acentuando a pesar de existir un paliativo en lo relacionado al incremento de Unidades navales de superficie y aeronavales entre los años 2005 y 2007, sin que ello significara mejoramiento del estado de alistamiento integral.



En el 2010 se llega a un punto crítico, cuando en el Proyecto de Ley del Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2011, el gobierno del presidente García pretendió suspender o disminuir, en los años 2011 y 2012, el ingreso a las escuelas de formación, en una actitud que evidenciaba una tendencia a destruir lo más importante de toda organización: su recurso humano, que ya estaba siendo agredido arteramente por la corriente marxista en su expresión política, social, jurídica, académica y mediática, desde que asumió posiciones de privilegio a partir de noviembre del 2000, cuando se instaló el Gobierno denominado de Transición, continuando su afiatamiento en el gobierno del presidente Toledo, en el que se sentaron las bases, con apoyo extranjero, para la construcción de la arquitectura legal y jurídica basada en la denominada justicia transicional que permitiera perseguir y desmoralizar a quienes combatimos por las armas y vencimos a las agrupaciones que son la expresión violenta del marxismo, los delincuentes terroristas de "Sendero Luminoso".

En esta perspectiva, desde el año 2011, se observa la decisión del Estado de revertir la situación de deterioro de la Armada vía el repotenciamiento de las Fuerzas Navales; el programa de construcciones en el SIMA-Perú de buques multipropósito, de patrulleras guardacostas; la realización del centenario y anhelado proyecto del Buque Escuela a Vela y la preparación del personal para actuar apropiadamente ante la responsabilidad de operar eficiente y eficazmente las Fuerzas Navales en el frente externo e interno; todo ello en el escenario contemporáneo caracterizado por las nuevas amenazas.

En este contexto histórico de nuestra Armada, tenemos paradigmas a través de los 192 años de existencia, siendo el Gran Almirante del Perú, don Miguel Grau Seminario, y la tripulación del "Huáscar", quienes caracterizan la heredad de una identidad indestructible para el peruano y para los hombres de la Armada, que nos llena de orgullo. Grau es el excelso estratega de la guerra naval, el más ilustre de todos los peruanos de la historia republicana; no solo por la Campaña Naval del 79, sino por su actitud integral en los roles que como hijo, hermano, ciudadano, padre, marino de siete mares, profesional de la guerra y político, desempeñó con probidad en su corta existencia de 45 años. Grau, compatriotas, no es héroe por una actitud excepcional; lo es por su ejemplar civismo, profesionalismo y hazañas navales a lo largo de su existencia, que culminó en la gesta de Angamos, en donde, cuando se inmoló, vencedor fue.

El valer del hombre peruano se muestra una vez más, cuando el invasor, encontrándose en nuestro territorio, sufre el terror que le significó las acciones del Mariscal Andrés Avelino Cáceres en los Andes, así como la voladura de dos cañoneras chilenas, presentes en el Combate de Angamos, una en el Callao, la "Loa", y la otra en Chancay, la "Covadonga".

La Armada y Grau, con su tripulación, son un binomio indesligable de peruanidad que está presente en los escenarios marítimo, andino y amazónico del país, lo cual se evidencia en la mística que demuestran sus integrantes, sobre la base de los valores y preparación que poseen y que les permite actuar en defensa de la Patria bajo las circunstancias más adversas, así como contribuir al desarrollo, además de participar en el control de los daños que sufren las poblaciones a causa de desastres naturales.

Desde la década de 1980, el Perú viene sufriendo el ataque armado de la organización terrorista "Sendero Luminoso", la que progresivamente ha ido recibiendo el apoyo del narcotráfico y, desde el siglo XXI, el de una serie de organizaciones privadas de origen relativamente nuevo, en las que muchos delincuentes terroristas que fueron liberados en el lapso del 2000 hasta el 2002, principalmente, se han reciclado utilizando los mecanismos propios de la democracia, que justamente pretendieron destruir.

La Armada, en cumplimiento con su misión constitucional, ha apoyado el esfuerzo del Estado para combatirlos en las aéreas que le fueron asignadas, tanto en el Ande como en la Amazonía y en la Costa, habiendo ofrendado sus vidas con honor y valentía: almirantes, comandantes, tenientes, alféreces, técnicos, oficiales de mar, cabos, marineros, grumetes y personal civil; gloria a cada uno de ellos y nuestra eterna solidaridad para con sus padres, esposas e hijos, así como con aquellos que vienen sufriendo la pertinaz persecución judicial del aparato montado por los marxistas, utilizando un sector de las organizaciones no gubernamentales autodenominadas "defensoras de los Derechos Humanos", que no son sino otra forma de apoyo a los delincuentes terroristas para alcanzar sus fines ideológicos y personales en lo crematístico, los que son ampliamente conocidos por la ciudadanía.

Por eso, cuando por intereses subalternos algunos peruanos identificados con la línea ideológica marxista, sostienen que en el combate contra el terrorismo, en el periodo de 1980 al 2000, hubo una violencia indiscriminada y una sistemática violación de los Derechos Humanos por parte del Estado y sus Instituciones, nos indignamos rechazando tal versión argüida por estos grupos ideologizados, la misma que se pretende perennizar mediante la presentación objetiva y dinámica de estas y otras falsedades extraídas del cuestionado Informe de la Comisión de la Verdad, para plasmarlas en el denominado "Lugar de la Memoria", que busca calar en la mente de los peruanos del futuro su desviada interpretación y así cambiar la historia y los paradigmas de la sociedad peruana.

Es evidente que quienes concibieron la "Comisión de la Verdad y Reconciliación" no le asignaron como tarea analizar el tremendo daño hecho a la so-

ciedad peruana por la organización terrorista "Sendero Luminoso", producto de la destrucción de la infraestructura pública y privada, lo que significó más de 25.000 millones de dólares de pérdidas en un país que estaba al borde de ser declarado inviable ante la comunidad económica internacional. ¿Es que acaso aquel hecho no acarreaba tremendas repercusiones sociales en la población? Quizá los marxistas puedan argumentar que no estaba considerado en el encargo que el Gobierno formuló mediante Decreto Supremo N° 065-2001-PCM, del 4 de junio de 2001; sin embargo, basta ver quiénes fueron sus autores y tendremos la respuesta, que se complementa con el hecho de que si lo consideraban, se hubiera evidenciado que en este escenario de destrucción y muerte existe un solo responsable: la expresión violenta del marxismo, "Sendero Luminoso", no habiendo forma de involucrar a los hombres de las FF.AA. y judicializarlos; más bien, el no haber analizado este tema como correspondía les permite hoy soslayarlo o no ser parte importante de la historia que está siendo manipulada por la sesgada historia que están construyendo mediante el guión museográfico del "Lugar de la Memoria".

El marino peruano de hoy, al igual que el de ayer, está siempre dispuesto a enfrentar y vencer al enemigo de la Patria, en cualquiera de las formas en que se exprese su ambición de afectar la independencia, soberanía o integridad de la República; sea desde fuera o dentro de nuestro territorio, sea por la vía de las armas o pretendiendo imponer líneas de pensamiento que sustituyan los tradicionales valores que soportan al Estado Nación por aquellos donde se busca desacralizar las costumbres religiosas, destruir a la familia tradicional, desprestigiar y minimizar el rol de las FF. AA., e imponer modelos y valores afines a su visión política.

El espíritu de Grau en esta hora que vive el Perú está más vigente que nunca, pues como dijo el historiador de la República, don Jorge Basadre:

> "Cuando vivimos en medio de una crisis honda y universal en este país olvidadizo, evocar a Grau en su significado más profundo implica [...] provocar catarsis, o sea una limpieza o descarga. Sobre todo en días de honda incertidumbre colectiva, debemos recordarlo como antídoto frente a cualquier tipo de conducta desorganizada o irracional; y también como un reproche a la decadencia de la moral pública y de la moral privada".

Los valores de la identidad nacional tienen como uno de sus principales sustentos una serie de actitudes que Grau y la tripulación del "Huáscar" nos legaron a los peruanos. Qué mayor ejemplo de respeto a la vida existe en nuestra historia de ayer y hoy, que la que nos dieron el Comandante del "Huáscar" y

su dotación el 21 de mayo de 1879, cuando salvaron de las aguas de Iquique a 62 náufragos de la "Esmeralda", mientras, a pocas millas, el chileno Condell, en artera actitud, asesinaba a nuestros náufragos de la "Independencia". Recordemos a don Manuel Gonzales Prada, intelectual y ácido crítico de su época, cuando expresó lo siguiente en su texto "Grau" de 1885, que es parte de su importante ensayo "Pájinas libres":

> "Humano hasta el esceso, practicaba jenerosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera... Hoi mismo, al recordar la saña implacable del chileno vencedor, deploramos la exajerada clemencia de Grau en la noche de Iquique... Para comprenderle i disculparle, se necesita realizar un esfuerzo... Acallar las punzadas de la herida entreabierta... Ver los acontecimientos desde mayor altura... Entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir... sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas i ahorrar dolores".

Esta conducta de Grau en el combate lo califica como precursor del derecho humanitario de las Américas.

Pero el zenit de la gloria de los peruanos de Angamos se muestra cuando, en el fragor del combate, se plasma con sangre el dicho naval "el Comando nunca muere", pues, uno a uno se fueron sucediendo en el mando del "Huáscar", combatiendo Elías Aguirre y Rodríguez, que se inmortalizaron conjuntamente con Carbajal, Palacios, Santillana y Ferré, pues ninguna de sus espadas fue trofeo del enemigo y están en el único lugar que corresponde al Marino de Honor: el fondo del mar. Prueba de ello es la constancia que el último Comandante del "Huáscar", el Teniente Pedro Gárezon, hace notar a Policarpo Toro, oficial chileno: que el asta estaba rota y el pabellón en cubierta, y que no había rendición.

Este legado es un ejemplo imperecedero que grabó en la mente del enemigo la casta y coraje de los marinos peruanos. Esa heredad que recibimos se ha trasmitido de generación en generación y será honrada eternamente, pues el espíritu legendario de Grau y la tripulación del "Huáscar" está perennizada en nuestra Armada y sus hombres, para cuando la Patria lo demande, ahora y siempre.

¡Viva Grau!

¡Viva la Armada peruana!

¡Viva el Perú!

El combate y los combatientes en Abtao



Capitán de Fragata y
Doctor en Historia
JORGE ORTIZ SOTELO

Conferencia dada el 7 de febrero de 2013, en el Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Fue seguida por la conferencia "El combate del Callao, 2 de mayo de 1866", dada el 3 de mayo en la Universidad de Playa Ancha, Valparaíso. Ambas formaron parte de las actividades de la Cátedra Perú-Chile, bajo el auspicio de IDEA Internacional.

La reincorporación de la República Dominicana a la soberanía española, en 1861, y la intervención francesa en México, iniciada al año siguiente con la ocupación de Veracruz por una fuerza combinada anglo-hispano-francesa, fueron percibidas por los países hispanoamericanos como un peligro a su propia independencia. El Perú, a diferencia de la mayoría de las otras jóvenes repúblicas, no había suscrito un tratado de paz con su antigua metrópoli y, pese a que el comercio se había restablecido y que incluso un buque de guerra español había visitado nuestros puertos en 1851,[1] técnicamente seguía siendo beligerante. Ante estos hechos el Gobierno peruano se dirigió a las cancillerías latinoamericanas "proponiendo la alianza defensiva para rechazar la reconquista en el caso de que se pretenda, cualquiera que sea el nombre con que se la disfrace y la potencia que acometa realizarla".[2]

La población peruana también reaccionó con indignación ante la intervención europea en México, y en marzo de 1862 varios ciudadanos se reunieron para constituir la Sociedad Defensora de la Independencia Americana, nombrando como presidente a Francisco de Paula González Vigil.[3] La idea fue rápidamente replicada en Chile y Uruguay, donde en junio ya se habían conformado entidades similares bajo el nombre de Unión Americana.[4]

La situación se tornó más delicada a fines de 1862, cuando se supo que una Fuerza naval española se dirigía hacia el Pacífico con la misión de conducir una comisión científica y a la vez mostrar la recuperación de su poder. Al mando del jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón, las tres naves que conformaban esa escuadrilla fueron bien recibidas tanto en Valparaíso como en el Callao, en abril y en julio de 1863, respectivamente. Pero una serie de factores, en los que no faltaron errores de lado y lado, y en los que le cupo papel protagónico al comisario regio Eusebio Salazar y Mazarredo, llevaron a que esa relación se deteriorara y a que en abril de 1864 la fuerza española ocupara las islas Chincha. Este acto hostil inició un periodo de franca tensión que se mantuvo hasta enero siguiente, cuando el Tratado Vivanco-Pareja dio por culminado el incidente.

Durante esos meses el Gobierno chileno se solidarizó con el peruano, negando todo auxilio a los buques españoles. Asimismo, el pueblo chileno se manifestó de diversas maneras contra España, siendo una de ellas la conformación de una columna de 138 voluntarios, que al mando de Patricio Lynch y Roberto Souper arribó al Callao a fines de junio de 1864 para contribuir en la defensa del Perú. Incorporados al servicio naval peruano, y destinados al pontón "Ucayali", los voluntarios permanecieron en el Callao hasta inicios de 1865, cuando a raíz del rechazo al Tratado Vivanco-Pareja el país se vio sumido en una nueva revolución que llevaría al poder a Mariano Ignacio Prado.

Para fines de ese año la reforzada flotilla española, al mando del General José Manuel Pareja y Septién, nombrado también ministro plenipotenciario para Chile, había iniciado hostilidades con esta república. En un claro error estratégico, Pareja dispersó sus escasas fuerzas para bloquear Coquimbo y Caldera, y a resultas de ello perdió a la pequeña goleta "Virgen de Covadonga", que fue capturada el 26 de noviembre por la corbeta chilena "Esmeralda", frente a Papudo.

Ofuscado por esta pérdida, el General Pareja, limeño de nacimiento, optó por quitarse la vida, asumiendo el mando de las Fuerzas españolas el Brigadier Casto Méndez Núñez, Comandante de la poderosa fragata blindada "Numancia".

Mientras estos hechos tenían lugar en la escuadra española, el flamante gobierno de Prado decidió despachar las fragatas "Amazonas" y "Apurímac", a las que luego se unirían las corbetas "Unión" y "América", hacia las aguas del sur del continente, donde debían reunirse con las pocas naves de guerra que Chile tenía en servicio para aguardar a los blindados peruanos "Independencia" y "Huáscar", conformando de esa manera una fuerza capaz de enfrentar a

las naves españolas, particularmente a la "Numancia".

El 5 de diciembre de 1865, dos días después del zarpe de las fragatas, Perú y Chile suscribieron un tratado de alianza ofensiva y defensiva, y el 14 de enero siguiente el Gobierno peruano declaró la guerra a España, sincerando de esa manera las intenciones de nuestras naves en aguas chilenas.



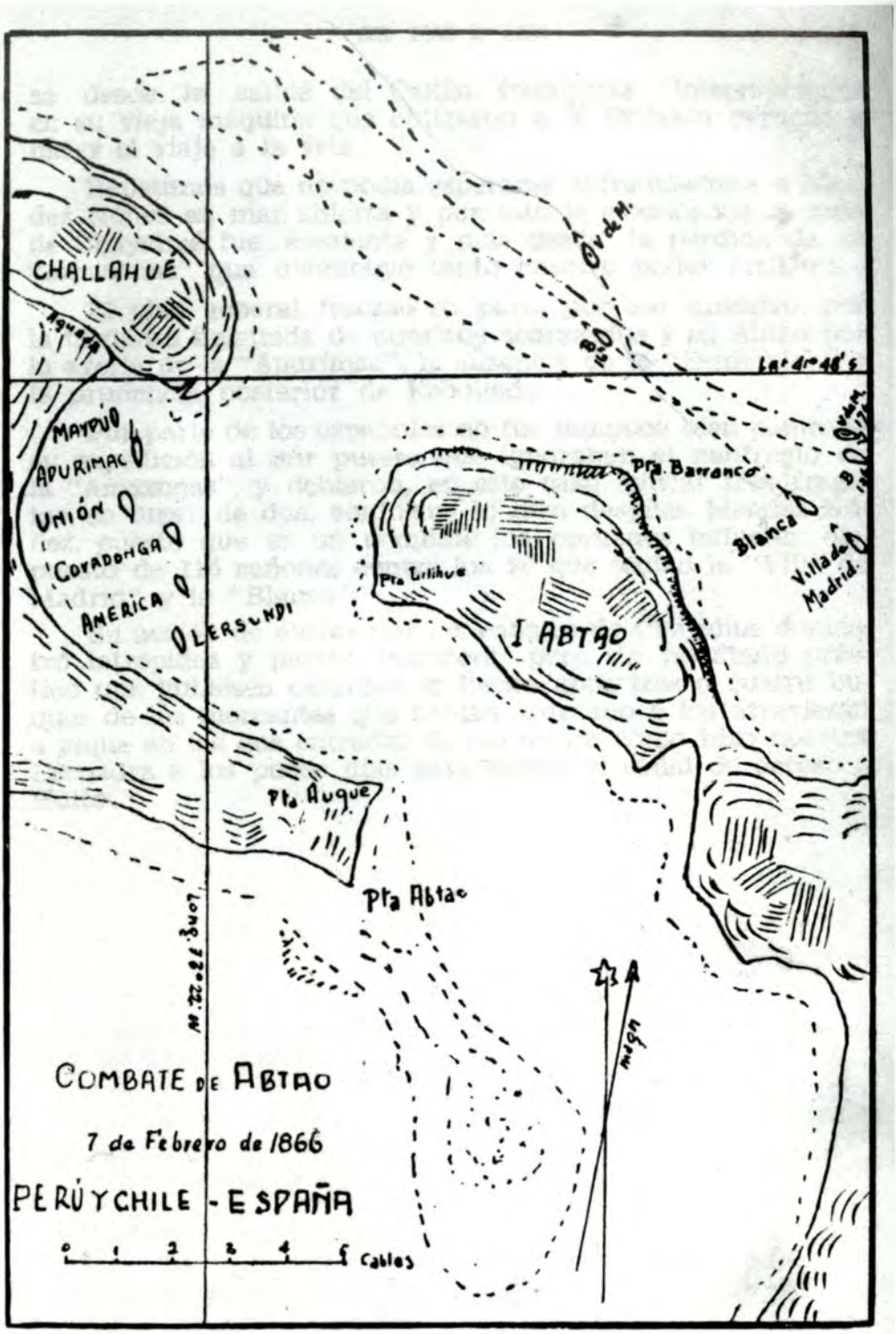
Capitán de Navío Manuel Villar.

La Fuerza naval chilena estaba formada por la corbeta "Esmeralda", la goleta "Covadonga" y el pequeño vapor "Lautaro", nombre que se le había dado al "Lerzundi", transferido por el Gobierno peruano. Conforme a lo estipulado en el tratado de alianza, el mando de la escuadra aliada fue asumido por el Capitán de Navío Juan Williams Rebolledo, quien a mediados de enero decidió concentrarla en el canal que se forma entre la punta de Challahué y la isla Abtao, enfrentando la ensenada de Codihue, que cierra por el norte el golfo de Ancud.

Para llegar al canal se optó por cruzar el paso de la Lagartija, lleno de escollos y sin cartas de navegación, y el 16 de enero, al tratar de vencerlo, varó la "Esmeralda", pero logró zafar luego de una hora. Menos suerte tuvo la "Amazonas", que ese mismo día se fue sobre la punta de escollos en que termina isla Abtao, perdiéndose totalmente. La tripulación logró salvarse y durante cinco días Williams dirigió las operaciones de rescate que lograron recuperar treinta y dos cañones y diversos elementos.[5]

El 4 de febrero arribaron las corbetas "América" y "Unión", en la primera de las cuales se encontraba el Capitán de Navío Manuel Villar, Comandante de la división peruana, quien de inmediato trasladó su insignia a la "Apurímac". Dado que había que reabastecer a estas naves, al día siguiente Williams se dirigió a Ancud con la "Esmeralda", confiando en retornar dos días después con víveres y un batallón de infantería de marina para reforzar las defensas terrestres del apostadero, y remolcando una barca cargada con carbón.

Creo que Williams cometió un error al tomar esa decisión, no tanto por restar una veintena de cañones a la escuadra aliada, sino por el hecho mismo de abandonarla ante la creciente posibilidad de un enfrentamiento con las naves


CHALLAHUÉ
Aguada
MAYPÚ
APURIMAC
UNIÓN
COVADONGA
AMÉRICA
LERSUNDI
Pta. Barranco
Blanca
Villa de Madrid
Pta. Lilihue
I ABTAO
Pta. Auque
Pta. Abtao
Long. 72°22' W.
Lat. 41°48' S
COMBATE DE ABTAO
7 de Febrero de 1866
PERÚ Y CHILE - ESPAÑA
0 1 2 3 4 5 Cables

españolas. Lo concreto es que lo hizo, y al ausentarse, el mando recayó en el Capitán de Navío Villar.

Mientras tanto, Méndez Núñez había dispuesto que las fragatas "Blanca" y "Villa de Madrid" buscaran a la flota aliada. Ambas naves habían salido de Valparaíso, dirigiéndose primero a Juan Fernández y luego a Chiloé, que reconocieron del 4 al 6 de febrero. En ese proceso los marinos españoles supieron del naufragio de la "Amazonas", cuyos restos avistaron en la mañana del 7. Poco después, un bote de pescadores, creyéndolos peruanos, les proporcionaron información sobre la ubicación y composición de la flota aliada, por lo que el Capitán de Navío Claudio Alvargonzález, Comandante de la división, decidió penetrar en la ensenada de Codihue por el paso Lamí. La zona estaba plagada de bajos y peligros a la navegación, por lo que las fragatas españolas debieron avanzar a muy escasa velocidad y sondando constantemente, tomándoles siete horas el recorrer las diez millas que las separaban de la boca norte del canal de Challahué.

"Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de la isla Abtao, llevando a Villar a dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento".

Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de la isla Abtao, llevando a Villar a dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento. La fragata "Apurímac", la corbeta "América", la goleta "Covadonga" y la corbeta "Unión", en ese orden, formaron una línea defensiva, en cuyos extremos se ubicaron los pequeños vapores "Lerzundi" y "Maipú". Asimismo, se embarcó a algunos oficiales chilenos y se reforzaron las guarniciones con tropa de Marina chilena.[6] Las fragatas españolas, atendiendo a las condiciones de la ensenada de Codihue y a la altura de la isla Abtao, debían navegar en línea, con lo que solo podrían ofender a las naves aliadas, y ser ofendidas por estas, durante un breve lapso.

La acción se inició a las 4:15 de la tarde y concluyó a las 5:30, cuando las fragatas españolas se retiraron de la zona en previsión de los peligros que hubiera acarreado navegar en ella durante la noche. El intercambio de fuegos tuvo lugar entre 1.500 y 2.500 metros de distancia, disparándose unos 1.500 tiros de muy diverso calibre. Tanto las naves españolas como las aliadas sufrieron diversas averías, algunas de ellas en el casco. Los únicos fallecidos fueron los marineros

"...las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que estos logran lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro futuro".

Demetrio Teodoro y José Naranjo, sirvientes de uno de los cañones de la "Unión".[7] Por otro lado, en la "Blanca" hubo dos heridos, y en la "Villa de Madrid" otros diez.[8]

Estos resultados han sido calificados de muy diversas maneras por las historiografías peruana, chilena y española. Para algunos fue una acción poco decisiva, para otros no tuvo mucha importancia, mientras que para un tercer grupo fue un claro triunfo aliado. Lo concreto es que las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que estos logran lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro futuro. Esto, en términos militares, es una victoria, y tal es el calificativo que le cabe a la acción que peruanos y chilenos lograron en Abtao.

Justo es, pues, que digamos unas palabras sobre esos hombres. Fernando Romero lista los nombres de 847 peruanos y señala además que 125 chilenos recibieron la condecoración peruana por dicha acción.[9] Es posible que el número de chilenos presentes en la acción haya sido mayor, pues además de la dotación de la "Covadonga" y de algunos oficiales y tropa de Marina embarcada el mismo día 7, se había montado y dotado algunas piezas en tierra, aunque no llegaron a entrar en combate. Es por ello que no hemos podido determinar el número total de combatientes aliados, pero sí sabemos que unos pocos de los peruanos participaron también en la defensa del Callao, el 2 de mayo de ese mismo año, y que trece años más tarde muchos de los aliados de entonces debieron enfrentarse en defensa de sus respectivos países.

Me habría gustado identificar a todos y cada uno de los combatientes en Abtao que tomaron parte tanto en el combate del Callao como en la Guerra del Pacífico, pero algunas ausencias en los archivos hacen que esta labor resulte inabordable, al menos por ahora.[10] Por ello me limitaré a señalar algunos casos.

Pocos días después de esta acción, un grupo relativamente grande de oficiales y personal de las naves peruanas, la mayoría de la siniestrada fragata "Amazonas",

partió hacia el Callao. Al menos treinta y seis de ellos estuvieron presentes en la defensa de ese puerto el 2 de mayo de aquel año; y veinte o más combatieron en la Guerra del Pacífico. Entre estos últimos podemos mencionar a los entonces Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino y Guardiamarinas Decio Oyague y Leoncio Prado.

El primero, ya como Capitán de Navío y Comandante del monitor "Manco Cápac", se batió en Arica el 27 de febrero de 1880 con el monitor "Huáscar", causándole varias bajas, entre ellas la de su Comandante, el Capitán de Fragata Manuel Thomson, quien había estado al mando de la goleta "Covadonga" en Abtao.

Esta nave fue hundida en aguas de Chancay el 13 de setiembre de 1880, en una acción en la que le cupo papel protagónico al Teniente Primero Oyague. Luego de una vida intensa que lo llevó por la Amazonía, Estados Unidos y Cuba, el Teniente Segundo Leoncio Prado fue jefe de la estación de torpedos en Arica y combatió en la batalla del Alto de la Alianza. Tomado prisionero, fue canjeado y retornó al Perú para unirse a las fuerzas del General Andrés A. Cáceres. Tomó parte en diversas acciones, hasta caer herido en la batalla de Huamachuco, el 10 de julio de 1883, siendo fusilado cinco días después.

"De los 298 hombres que dotaron la fragata "Apurímac" durante el combate, al menos 15 de sus oficiales combatirían en la Guerra del Pacífico. De ellos podemos destacar al entonces Teniente Primero Guillermo More, al Guardiamarina Enrique Palacios y al amanuense Adolfo King".

De los 298 hombres que dotaron la fragata "Apurímac" durante el combate, al menos 15 de sus oficiales combatirían en la Guerra del Pacífico. De ellos podemos destacar al entonces Teniente Primero Guillermo More, al Guardiamarina Enrique Palacios y al amanuense Adolfo King. El primero fue el infortunado Comandante de la Fragata "Independencia", perdida en Punta Grueso mientras perseguía a la goleta "Covadonga", al mando de Carlos Condell, quien también estuvo presente en Abtao como Guardiamarina en esa nave. More pasó a servir en Arica, falleciendo al lado del Coronel Francisco Bolognesi el 7 de junio de 1880. En esa misma batalla murió el Capitán de la Guardia Nacional Adolfo King, mientras que el Teniente Segundo Enrique Palacios Mendiburu estuvo presente en el combate de Angamos a bordo del "Huáscar", falleciendo a consecuencia de las heridas sufridas en dicha acción.

En ese mismo enfrentamiento y nave falleció el Teniente Primero Diego Ferré Sosa, Guardiamarina de la corbeta "América", que en Abtao había estado al mando del Capitán de Fragata Manuel Ferreyros. De los 248 hombres que se encontraban a bordo durante el combate de Abtao, al menos siete de sus oficiales combatieron en la Guerra del Pacífico.

A bordo de la "Unión" combatieron 244 hombres, y no menos de doce de sus oficiales tomaron parte en la Guerra del Pacífico. Entre ellos destacan su Comandante, el Capitán de Fragata Miguel Grau, el Teniente Primero Elías Aguirre y el Guardiamarina Manuel Gil Cárdenas. Sobre el primero podríamos explayarnos extensamente, pero a efectos de esta presentación nos limitaremos a mencionar que fue la principal figura de la campaña naval de 1879, falleciendo al mando del monitor "Huáscar" en el combate de Angamos, el 8 de octubre de ese año. Su trayectoria vital lo ha llevado a ser reconocido como "el Peruano del Milenio", siendo también el mayor héroe de nuestro panteón naval y una figura muy respetada en Chile. También en Angamos sucumbió el Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero, segundo Comandante del monitor. Finalmente, el Alférez de Fragata Cárdenas falleció en Ancón en abril de 1880 al explotar el bote torpedero que estaba preparando el ingeniero Manuel Cuadros.

De los 125 chilenos condecorados por el Gobierno peruano por la acción de Abtao, ya hemos mencionado a los entonces Capitán de Corbeta Manuel Thomson y Teniente Segundo Carlos Condell de la Haza, casado el primero con una peruana e hijo el segundo de otra peruana. Pero sin duda fue el entonces Teniente Segundo Arturo Prat el que mayor distinción alcanzaría durante la Guerra del Pacífico, al perecer al mando de la corbeta "Esmeralda" en el combate de Iquique, el 21 de mayo de 1879. Su muerte sobre la cubierta del "Huáscar" fue sinceramente lamentada por el Capitán de Navío Miguel Grau, Comandante del monitor, quien en un gesto de hidalguía que lo enaltece escribió una notable carta de condolencia a la viuda de su malogrado contendiente de entonces.

Tras la acción de Abtao, la escuadra aliada se desplazó y literalmente se encerró en el estero de Huito. Méndez Núñez la buscó con la "Numancia" y otras naves, pero era imposible atacarla. Siguiendo instrucciones de su Gobierno, bombardeó un indefenso Valparaíso y luego intentó hacer lo mismo con el Callao. Rechazado en este último puerto, la escuadra española se retiró de nuestras aguas con diversas averías. Los esperados blindados peruanos no llegaron hasta después de esta última acción, uniéndose a la escuadra aliada, que debía prepararse para una campaña destinada a liberar Filipinas. Más de un año las naves peruanas permanecieron en aguas chilenas, hasta que se canceló la operación.

El conflicto con España fue una de las ocasiones en que Perú y Chile cooperaron estrechamente por el logro de un objetivo mayor a sus diferencias. Estas últimas son consubstanciales a las relaciones humanas y, en consecuencia, a las relaciones entre los países. Superarlas demanda tener intereses comunes más fuertes que esas diferencias, tal como sucedió en dicho conflicto. En diversas ocasiones hemos actuado en forma similar con nuestros vecinos, lo que no ha impedido que en otras más, con muy variada suerte, hayamos llegado a enfrentarnos militarmente para hacer prevalecer nuestros intereses. La historia de los pueblos está salpicada de encuentros y desencuentros, pero si queremos ser objetivos debemos tener un adecuado balance entre ambas situaciones.

La Guerra del Pacífico, con su dolorosa y larga secuela, marca un hito en la memoria colectiva peruana. Esto, a mi entender, es innegable. Pero también es innegable que acciones como la de Abtao dejan ver aspectos positivos de la relación peruano-chilena, aspectos que hoy, cuando estamos *ad portas* de resolver nuestro diferendo marítimo, deben ser destacados. Creo que ese será el mejor homenaje a los hombres que combatieron allí.

Referencias

1. García Martínez, José Ramón. "El viaje de la corbeta 'Ferrolana' (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos", en Jorge Ortiz Sotelo (editor), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos / IEHMP, 1993), pp. 101-124.
2. Perú, *Memoria que presenta el ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto al Congreso Nacional de 1862* (Lima, Imprenta de La Época, 1862), doc. 9.
3. *El Comercio* n° 7253 (31/3/1862), p. 3, cols. 2-5; y n° 7259 (4/4/1862), p. 3, cols. 1-2.
4. *El Comercio* n° 7365 (11/7/1863), p. 3, col. 1-2; y n° 7450 (22/9/1862), pp. 3-4.
5. Archivo Histórico de Marina, corbeta "América", 1866, Relación de los objetos que han sido salvados del naufragio de la "Amazonas".
6. José Arnaldo Márquez, *El Perú y la España moderna* (Lima, Imprenta de *El Nacional*, 1866), p. g-7.
7. Archivo Histórico de Marina, corbeta "Unión", relación de novedades a la lista de revista, Ancud 14/2/1866, f. 9.
8. J. E. de Erostarbe, "Cartas médico-marítimas", en *El siglo médico*, boletín de medicina y gaceta médica, tomo XIII, n° 651 (24/6/1866), pp. 396-398.
9. Fernando Romero Pintado, *La República, 1850-1870* (Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984-1985), *Historia Marítima del Perú*, tomo VIII, 2, pp. 798-822.
10. Para mayores referencias véase Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007).



Revista Mundial. "Misón Naval Americanâ", número 41, 4 febrero 1921



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.-

Finales del s. XIX e inicios del s. XX[1]

"It is a disgrace to us as a nation that we should have no warships worthy of the name, and that our rich sea-board cities should lie at the mercy of a tenth rate power like Chili [sic]".Theodore Roosevelt ante el Union League Club of New York, enero de 1888. [2]

"Speak softly and carry a big stick and you will go far".Theodore Roosevelt. [3]

Introducción

Durante su Guerra Civil, Estados Unidos contó con 700 barcos, 5.000 cañones navales, 6.700 oficiales y 51.000 hombres en el servicio activo, ocupando su lugar entre las potencias navales de la época. Por otro lado, inventores como Ericsson, Isherwood y Dahlgren lograron colocarlo a la vanguardia de la tecnología naval.[4]

Sin embargo, a finales de la década de 1870, pasó por una fase de casi total abandono[5], donde solo contó con 52 buques y 500 cañones, así como con un reducido presupuesto, debido a las prioridades de los asuntos internos del país, como fueron la conquista del oeste, la industrialización del noreste[6] y la reconstrucción del sur[7]. En efecto, muchos fueron de la idea que Estados Unidos tenía una defensa geográfica natural, que consistía en el relativo aislamiento causado por los dos océanos que la separaban de Europa y de Asia.[8] En comparación cualitativa, la Armada de los Estados Unidos[9] no le habría podido hacer frente a las Marinas de Guerra del Perú y de Chile durante los años de la *Guerra del Guano y del Salitre*[10].

Fueron los años en que predominaba la escuela de la experiencia, donde los oficiales se formaban en la mar adquiriendo los conocimientos prácticos de la guerra naval. Los estudios teóricos sobre cuestiones estratégicas eran, en



Rear Admiral Stephen B. Luce, USN (1827-1917). Oil on canvas, 54" x 40", by Alexander James (1890-1946) after E.P. Vinton. Painting in the U.S. Naval Academy Museum Collection. Gift of Stephen B. Luce, 1938. Official U.S. Navy Photograph http://www.history.navy.mil/photos/pers-us/uspers-l/sb-luce.htm

cierto sentido, menospreciados y evitados. En efecto, las discrepancias entre los promotores del estudio científico de la estrategia y los que optaron por el pragmatismo táctico, ocasionó que en estos años el material a flote predominara sobre el pensamiento en sí.[11] Su principal argumento era que las variables imponderables de la guerra naval no podían ser medidas por "reglas sencillas".

Sin embargo, algunos Jefes y políticos lograron hacer entender al Gobierno de la necesidad de contar con una fuerte y sólida Armada que protegiese sus intereses comerciales marítimos.[12] Las construcciones navales de finales del s. XIX e inicios del s. XX, que respondieron al estímulo de una política naval expansionista, como herramienta complementaria a la política exterior de los Estados Unidos, demostraron que el efecto había dado resultado.[13] En efecto, durante este periodo, la Marina de Guerra de los Estados Unidos fue adquiriendo la forma y fondo que la llevarían a convertirse –luego de la Primera Guerra Mundial (IGM)– en la Marina más poderosa del planeta.[14]

Los cambios tecnológicos y geopolíticos motivaron el desarrollo del profesionalismo dentro de la U.S. Navy. La década de 1880 fue testigo del impulso innovador en el progreso analítico y tecnológico en la Armada. Esto significó la reconstrucción de la misma, teniendo que sobreponerse a una serie de obstáculos políticos, económicos, administrativos e ideológicos que se mantenían vigentes.[15]

1.- El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del siglo XIX e inicios del s. XX.

Dentro de los hombres que empujaron al desarrollo a la Marina de Guerra de los Estados Unidos, convirtiéndola en la más poderosa del mundo, estuvieron personajes como el marino e historiador Alfred T. Mahan, el Contralmirante Stephen B. Luce[16], Henry Cabot Lodge y el presidente Theodore Roosevelt,

quienes supieron desarrollar la tesis del poder naval y de su importancia vital para el crecimiento de su país.[17]

Ellos pertenecieron a la denominada *Generación del 98* estadounidense, siendo los promotores de la toma de conciencia del expansionismo fuera de Norteamérica[18] con el apoyo *sine qua non* de su Armada.



Theodore Roosevelt (1858-1919). Assistant Secretary of the Navy, 1897-1898. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

En efecto, las décadas finales del siglo XIX dieron origen a la carrera imperialista por parte de las potencias de Europa, carrera que se extendió y se decidiría en los mares. Esto provocó que varios estrategas estadounidenses propusieran abandonar el argumento de la defensa causada por el "aislamiento geográfico" por una nueva estrategia que modificara, fundamentalmente, la estructura de su Fuerza, así como su doctrina de operaciones. Sus objetivos debían cambiar de la protección del comercio hacia la seguridad nacional.[19] Así, durante estos años, Estados Unidos se convirtió en una potencia mundial, aunque no era considerado, aún, parte del sistema internacional. Para esto, debía dejar su zona de *comfort* causada por el aislamiento producido por dos océanos, y no contentarse con haber dominado el hemisferio luego de derrotar a España en 1898.[20]

Ciertamente, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos del cambio de la ponderación de los imperios, así como de la aparición de nuevos "incómodos" actores en el escenario mundial, incluido a los Estados Unidos, que buscaron abarcar los mercados y territorios más allá de sus fronteras.[21] En efecto, luego de la IGM, el rápido crecimiento y desarrollo industrial de la "Gran Nación del Norte" ocasionó el "desplazamiento histórico del centro de gravedad de la economía mundial, que en el siglo XIX estuvo en Europa, para trasladarse a la costa atlántica estadounidense [...] [y luego] a la costa del Pacífico"[22].

La teoría de Mahan[23] buscaba convertir a la Armada en una potente Fuerza de disuasión, incluso en tiempo de paz. Los seguidores de Mahan[24] tuvieron primero que lograr convencer a los estadounidenses de que los intereses nacionales de su país se encontraban en peligro por causa de la nueva lucha por poderes de los imperios en Europa. La tarea no fue fácil. Un ejemplo de



John D. Long (1838-1915). 33rd Secretary of the Navy, 1897-1902Official portrait, painted in oils by Ulysses Dow Tenney, 1902.Courtesy of the Navy Art Collection, Washington, DC. Navy Art Accession #: 43-025-A. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

lo difícil que resultó cambiar la mentalidad, fuera de vigencia, de los marinos al mando de la Institución naval, fue la creación de la Escuela de Guerra Naval (Naval War College). El impulsor y cerebro de esta operación fue el comodoro y luego Contralmirante Stephen B. Luce, quien a través de sus escritos sobre táctica, historia, crítica literaria, reformas administrativas, estrategia naval y de la importancia intelectual que el oficial de Marina debería tener,[25] logró convencer –luego de casi una década de promover la idea– al Ejecutivo, al Congreso y al Alto Mando de su Armada y de su país sobre la necesidad de educar a los oficiales de grados intermedios en los asuntos propios de la guerra naval, pero bajo una óptica científica.[26]

En efecto, sostuvo la necesidad del cambio de la estrategia naval defensiva a la ofensiva a través de la protección y el patrullaje de los puertos y de las líneas de comunicación del comercio marítimo[27] –la fuente del poder nacional– con una grande y cohesionada Fuerza naval.[28] Para esto era necesario que se contase, además de una poderosa Armada, con "colonias" logísticas[29] –de preferencia islas o pequeños puntos estratégicos, con el fin de abastecer a la flota en todos los mares y océanos–[30].

Mahan creía que las mayores dificultades que su país encontraría se hallaban en ultramar; por ende, sotuvo que Estados Unidos debería ser capaz de enfrentar sus amenazas fuera de su territorio, en altamar: "Preparedness for naval war –preparedness against naval attack and for naval offence– is preparedness for anything that is likely to occur"[31]. Mahan se encargó de formar una nueva conciencia estratégica relacionada con las posibilidades de la guerra naval.[32]

Las concepciones de Mahan encontraron eco en el impetuoso e inteligente político Theodore Roosevelt, quien compartía las mismas ideas y aspiraciones sobre la importancia que su país se convirtiera en una potencia marítima mundial a través de un programa de construcciones navales –que luego implantaría durante su gobierno–, que llevarían a la Armada estadounidense a ser una de las primeras potencias a inicios del siglo XX.[33] En efecto, para 1916,

ocuparía el segundo lugar, por debajo de Gran Bretaña.[34]

Roosevelt –quien fuera una de las mentes brillantes de su época– logró entender la posición y el rol de la Fuerza naval dentro de la importancia del poder militar en el espectro de las relaciones internacionales. En efecto, la propuesta del agresivo e impetuoso estratega sobre la política exterior de su país se fundamentaba en la modernización de su Armada. Sus escritos promovieron una agresiva política naval capaz de hacer frente a los cada vez más competitivos imperios europeos que buscaban la globalización de su comercio marítimo.[35] Esta expansión era una amenaza potencial a los principios de la *Doctrina Monroe*.[36] El resultado fue el incremento de las Unidades a flote, la innovación tecnológica, así como la logística terrestre necesaria para su sostenimiento.[37] El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;[38] por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental. En efecto, la asignación presupuestaria a la Armada aumentó de 22 millones en 1890 a 139 millones en 1914, convirtiéndola en la tercera del mundo.[39]

"El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;38 por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental"

Para esto, la interpretación activa-coercitiva de Roosevelt a la *Doctrina Monroe* le dio el sustento ideológico para convencer a los políticos de su tiempo de que ninguna nación podría sostener su lugar en el mundo si no contase con un eficiente brazo armado,[40] especialmente el naval.

Sin embargo, su plan de construcción naval no encontró inmediato eco en todos los sectores de la alta Administración Pública. Entre los que se opusieron al entonces Asistente del Secretario de Marina se encontraron su propio jefe –John D. Long, quien era de la idea de mantener el concepto de Fuerza naval defensiva costera; por ende, de pequeños y baratos buques– y el presidente William McKinley, quien se mostró sin entusiasmo ante las propuestas de despliegue operacional de las Unidades navales ante la amenaza de conflicto con España.[41]

Fue este conflicto el que demostró la vehemencia y conocimiento en los temas de estrategia naval del joven Roosevelt, pues a pesar del eficiente –aunque no autorizado por el Presidente– despliegue de Fuerzas navales[42] tanto a las Filipinas como a Cuba, tuvo que renunciar a su cargo en mayo de 1898, asumiendo el puesto de Segundo Comandante del 1er. Regimiento Voluntario de los Estados Unidos –los *"Rough Riders"*– en Cuba, donde obtuvo el grado de Coronel y la fama de héroe nacional.[43] Esta imagen y el oportunismo político de McKinley le valieron ser convocado a la vicepresidencia de los Estados Unidos. Un año después asumiría, a los 41 años de edad, la primera administración nacional. Las consecuencias de la guerra contra España de 1898 fueron fundamentales para Estados Unidos, pues significó el control del mar y la extensión de su perímetro marítimo de seguridad, cambiando su posición como actor influyente en el mundo[44]. Este hecho fue destacado en un trabajo del alumno naval Enrique Labarthe, articulista de la flamante *Revista de Marina*, quien sostuvo que a pesar que la "Marina americana es de fecha muy reciente [...] los éxitos obtenidos sobre adversarios mal preparados embriagan á [sic] la Gran República"[45].



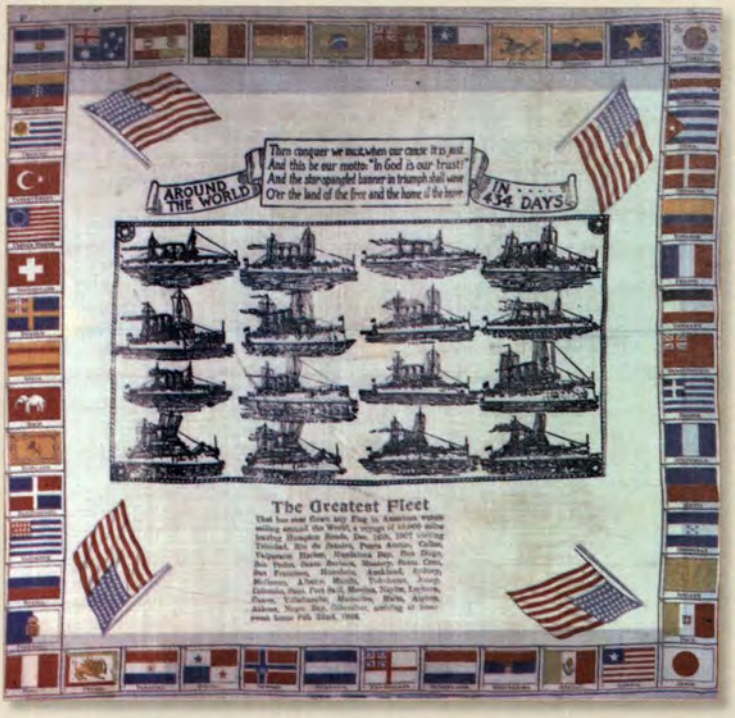
Battle of Manila Bay, 1 May 1898. U.S. Naval History & Heritage Command Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/man-bay1.htm

Como Presidente tuvo la oportunidad de dirigir la política exterior de una manera activa y combativa. Su fundamento principal fue la protección del continente americano de las fuerzas foráneas que ansiaban establecerse en zonas de América. Estas potencias europeas criticaban la interpretación expansiva de la *Doctrina Monroe*, no creyendo en los "alardes" de "Teddie". Para esto, Roosevelt tuvo que demostrar a sus ciudadanos que si deseaban que la política funcionase, necesitaban contar con una fuerza de combate creíble y convincente ante los Imperios europeos[46].

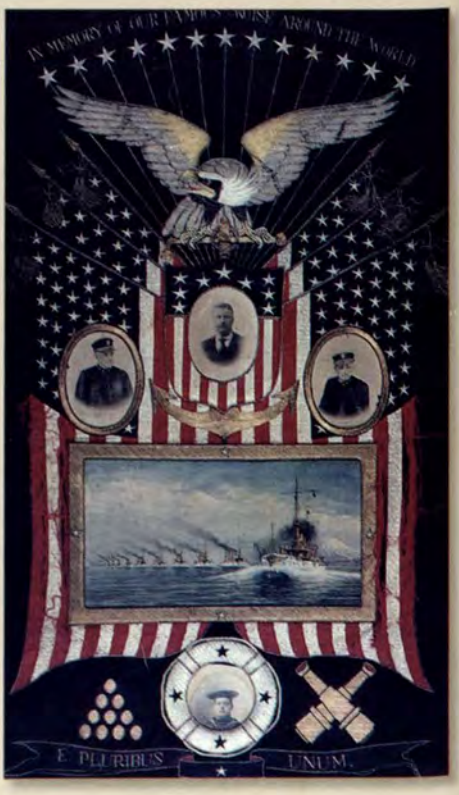
La crisis de Venezuela de 1902-1903 fue el momento preciso para demostrar a las incrédulas grandes potencias que Estados Unidos no alardeaba de la efectividad de la *Doctrina Monroe* y del potencial de su Armada, sino, más bien, que tenía la capacidad real y efectiva de evitar injerencias transatlánticas en territorio continental americano.[47] La revolución de Panamá en 1903,[48] el incidente en Marruecos y las negociaciones de paz entre Japón[49] y Rusia en el Portsmouth Navy Yard, en New Hampshire, en el cual la Armada de los Estados Unidos jugó un rol preponderante como herramienta de la creciente diplomacia *"speak softly"*, demostró la evolución del pensamiento diplomático de Roosevelt, entendiendo los límites del uso del poder militar.[50] En efecto, estos asuntos internacionales de comienzo del siglo XX hicieron entender a los Estados Unidos que el contar con una organización militar que diese preponderancia al poder naval, era el curso más estratégicamente viable para su país.[51] Por otro lado, le mostraron a los imperios de Europa que no podrían ingresar a los dominios americanos de los Estados Unidos.[52]

Un año más tarde, Theodore Rooseveelt revisó y amplió los alcances de la *Doctrina Monroe*, declarando que sú país asumía la responsabilidad de resguardar el hemisferio contra intentos de intervención europea,[53] convirtiéndose así en el "protector" de sus débiles vecinos latinos. Estos tuvieron el temor que la situación política internacional habría dado paso al relevo de potencia imperialista: de Europa hacia América. La visita de "buena voluntad" del Secretario de Estado Elihu Root, en 1906, quiso aclarar que Estados Unidos solo buscaba hacer respetar la independencia y libertad de las repúblicas latinoamericanas:

> "Roosevelt viewed the United States as a protector an intermediary between the smaller, weaker neighbors to the south and the larger, stronger powers of Europe. The fact that the United States now had a fleet capable of upholding these responsibilities reassured South American leaders that they could put to rest their enduring fears of colonial reconquest by European powers"[54].



World Cruise of the "Great White Fleet", 1907-1909.
Souvenir scarf, depicting sixteen battleships of the fleet, and the flags of the World's nations, and listing the port's visited during the cruise. The battleships shown are: (top row, left to right) -- Vermont, Minnesota, Kansas and Connecticut; (upper middle row, left to right) -- Rhode Island, New Jersey, Nebraska and Georgia;(lower middle row, left to right) -- Missouri, Ohio, Virginia and Louisiana;(bottom row, left to right) -- Kentucky, Kearsarge, Illinois and Wisconsin. Donation of Mr. and Mrs. James C. Devlin, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph.
http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm



Embroidered silk souvenir of the Great White Fleet's 1907-1909 cruise around the World
Probably purchased while the Fleet was visiting the Far East in 1908. Across its center are portraits of (from left to right) Rear Admiral Charles S. Sperry, who took command of the Fleet after it arrived on the U.S. West Coast; President Theodore Roosevelt; and Rear Admiral Robley D. Evans, who commanded the Fleet during its voyage from Virginia to California. Also featured is a depiction of the Fleet steaming in column and a photograph of an unidentified Sailor.
Donation of Mrs. C.G. O'Fiel, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph
http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm

Augusto Leguía entendió este mensaje durante el *Oncenio*, habiendo esperado el término de la Primera Guerra Mundial como prueba palpable de la supremacía estadounidense en el nuevo orden mundial. En efecto, el Presidente peruano llegó a sostener, en 1923, y ante la presencia de los miembros de la Misión Naval estadounidense, que Estados Unidos:

> "Dotado de una estupenda fuerza material, solo la utiliza para impulsar su progreso interno, cultural y económico para ponerla desinteresadamente al servicio de los intereses permanentes de la Humanidad [...], que más bien, todos los pueblos del orbe deben congratularse del encumbramiento de un país que solo persigue el imperialismo del derecho y que siendo hoy el celoso guardián de la autonomía del continente, el árbitro moral de los más graves conflictos internacionales, solo puede infundir sospechas o perjudicar a los pueblos que se debaten en sus egoísmos o en sus remordimientos"[55].

Por su parte, y a mediados de la década del veinte, el Capitán de Corbeta Alfredo Bazo sostuvo en un artículo publicado en la *Revista de Marina* que:

> "En sus manos [de los Estados Unidos] se encuentran nuestros mercados y corporaciones explotan nuestras riquezas mineras, pagando a los gobiernos reducidísimos impuestos. La influencia de sus representantes diplomáticos es omnipotente y nada adelantaría con tomar de hecho los gobiernos. Bien claro se ve pues cuál es el camino que conviene seguir a los países latinoamericanos si quieren conservar la vida independiente"[56].

El "mar" de funcionarios públicos del país del norte que arribaron al Perú, en especial los de la Misión Naval, son prueba que los pilares puestos por Theodore Roosevelt –en palabras de Leguía el "genuino representante de las virtudes de sus compatriotas"[57]– dieron resultado. En efecto, en 1927, Leguía ordenó a la Cancillería peruana rendir un homenaje a la memoria de James Monroe, sosteniendo que

> "[Su] salvadora doctrina protegió, al principio, la independencia de las naciones americanas y se ha convertido, después, en el precepto moral que orienta la civilización de todo un continente por rumbos de unificación, de originalidad, de respeto a las libertades, contradiciendo la propaganda de los que confunden la misión civilizadora y justiciera de la nación norteamericana con una política de imperialismo vulgar"[58].

Sin embargo, es necesario aclarar que esta justificación imperialista-expansionista ya había sido sustentada por el historiador Frederick Jackson Turner, quien

durante la última década del siglo XIX e inicios del XX expuso la necesidad de la continuación de la existencia de una frontera territorial que actúe como *válvula de escape* a los problemas sociales internos. Para Turner, esta frontera mantenía viva el espíritu aventurero y pionero del pueblo estadounidense, y sin esta, "los Estados Unidos ya no serían la tierra de oportunidades ni el crisol de individuos fuertes y libres"[59].

La tesis de Turner sobre el caos social por falta de la "válvula de escape" que representaba la frontera por conquistar, se confirmó con la depresión económica de 1893.[60] La solución a esta grave situación tenía que ser encontrada fuera de los límites físicos del territorio donde las fronteras abundaban.[61] En otras palabras, tenía que "abarca[r] todo el resto del mundo"[62]. De esta forma, los intereses económicos de los Estados Unidos sobrepasaron los valores filosóficos de la República, estimulando el acceso a nuevos mercados a través del comercio marítimo[63]. En efecto, el país estaba logrando tal grado de industrialización,[64] que las manufacturas estadounidenses, previendo una saturación del mercado interno, buscaron expandirse hacia el exterior.[65] Ante esta situación, los líderes entendieron la importancia de reactivar la Marina Mercante, así como contar con una poderosa Armada capaz de protegerla en el comercio externo:[66]



USS Maine (1895-1898) NHHC Collection
http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/maineskg.htm

"It seems demostrable, therefore, that as commerce is the engrossing and predominant interest of the world to-day, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instruments for the maintenance of policy directed upon these objects is the Navy of the several States"[67].



Admiral William Sims.
http://www.old-picture.com/american-legacy/005/Admiral-William-Sims.htm

Puede apreciarse una línea de relación expansionista en los discursos de Turner-Mahan-Roosevelt, en el sentido de que "la Guerra contra España fue la continuación de la conquista del oeste"[68]. Interés seguido por varios inversionistas que veían riquezas más allá de sus fronteras, como en el Asia y en América del Sur.[69] Así, estos, junto a quienes se aprovecharon de la Guerra para revivir los sentimientos románticos, pioneros y aventureros de la sociedad estadounidense –el *New York World* (Joseph Pulitzer) y el *New York Journal* (William Randolph Hearst)– con fines comerciales; fertilizaron las ideas sociales darwinistas[70] difundidas por John Fiske y Josiah Strong de pertenecer a una raza superior llamada a la conquista del mundo.

La decisión del presidente McKlinley de quedarse con los territorios conquistados, bajo el argumento de cristianizarlos y llevarles el desarrollo occidental, por considerarlos bárbaros, se asemeja claramente a los argumentos utilizados por los conquistadores del joven imperio español del siglo XVI cuando arribaron a América.[71]

Para afianzar y dar continuidad a esta política expansiva imperialista, Roosevelt comprendió que requería del uso de modernos buques con gran capacidad de fuego. Para esto, empeñó a los jóvenes oficiales a que presentasen propuestas innovadoras que rompiesen con los antiguos moldes y doctrinas de la mayoría de oficiales del Alto Mando.[72] El entonces Capitán de Fragata –luego Almirante– William Sims fue la voz detrás del agente del cambio en que se

convirtió el Presidente Republicano, incluso "atreviéndose" a ir contra la propuesta multicalibre de Alfred T. Mahan, sugiriendo la construcción de buques con gran capacidad de fuego de alto calibre. En efecto, Roosevelt apoyó la propuesta del joven Sims, pronunciándola en su mensaje de fin de año (1904) ante el Congreso, sosteniendo que "the main reliance, the main standby, in any navy worthy of the name must be the great battleships, heavily armored and heavily gunned[73].

Los audaces proyectos de lanzar y recuperar aeronaves desde buques en el mar[74] –los antecedentes directos del portaaviones–, el impulso al arma submarina como a la construcción de botes torpederos fueron duramente combatidos por los antiguos oficiales de Marina, que no se atrevieron a innovar en el desarrollo y tecnología naval. Puede verse que Roosevelt y otros como él, entendieron que aquellas naciones con el poder industrial, la capacidad de innovar e inventar, de desarrollar tecnología, así como de utilizar eficientemente sus fuentes de energía, serían las que dominarían dentro del ya precario orden internacional.[75]

Las ideas y auspicios de Roosevelt, desde el inicio de su carrera política en 1897, lograron vencer aquella resistencia doctrinal y burocrática, modificando la estrategia y la táctica de la guerra naval[76], convirtiendo a la Armada de los Estados Unidos en un moderno agente innovador y paradigmático en la construcción naval, así como en un actor clave en la diplomacia de su país. En otras palabras,



The Naval War College c. 1884
http://navalwarcollegemuseum.blogspot.com/2012_06_01_archive.html

el vigoroso desarrollo de la Armada estadounidense no respondió, estrictamente, a un concepto militar ofensivo, sino, más bien, como una garantía para obtener la paz,[77] a su manera. Por otro lado, se reconocía el papel preponderante que el Poder Naval tendría en las contiendas relacionadas con la competencia comercial en un mundo de creciente y rápida globalización.[78]

"Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo."

Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. En Annapolis y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes aprendían las teorías de los principales estrategas de su época, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el poderío del mar. La estrategia naval estuvo dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas; entre más grandes eran estas, mejor.

Esta era la Marina que el presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa, acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia.[79]

Referencias

1. Este artículo lo dedico al recuerdo de mi maestro y motivador, padre Jeffrey Klaiber Lockwood, S.J., Director de la Maestría en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, fallecido el martes 4 de marzo de 2014
2. (Hendrix, 2009: 8)
3. (Hendrix, 2009: XVI).

4. (Potter & Adams, 1981: 157) (Kennedy, 1989: 247).
5. *Following the Civil War, U.S. technological advancement slowed once again* (Hendrix, 2009: 133). (Hayes & Hattendorf, 1975: 2).
6. (Kennedy, 1989: 195).
7. (Potter & Adams, 1981: 155).
8. (Baer 1993: 9).
9. Durante el artículo se nombrará de forma indistinta, Armada como Marina de Guerra.
10. Incluso en 1891, el Comandante del USS "Yorktown", el futuro Almirante de la "Gran Flota Blanca" Robley Evans, tuvo un incidente que casi llevó a la guerra a su país con Chile. La solución diplomática que propuso el presidente de los Estados Unidos, Benjamin Harrison, pudo haberse debido a la superioridad naval de la Armada de Chile en aquellos años (Hendrix, 2009: 134 y 157). Sobre la vida de Evans, leáse: Misiego, 1908.
11. (Till, 1989: 17-24).
12. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 4) (Till, 1989: 17).
13. (Potter & Adams, 1981: 187).
14. (Palacios Rodríguez, 2000: 13).
15. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 8).
16. Luce propuso la selecta formación superior de los oficiales de la Armada, una educación que fuera más allá de la recibida en la Academia Naval. El resultado fue la creación del Colegio de Guerra Naval, donde el arte de la Guerra sería instruido a un selecto grupo de oficiales (Potter & Adams, 1981: 161) (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 17-19).
17. Sin embargo, se debe aclarar que no fueron los primeros en proponer el cambio en la expansión comercial de los Estados Unidos: "La modificación de la política naval era casi con certeza debida a cambios en la situación nacional más que a los argumentos de Mahan. Él fue quien reconoció y mencionó esos cambios, pero no puede atribuírsele el mérito de haberlos iniciado" (Till, 1989: 46).
18. 18 (Klaiber S.J., 2001: 61).
19. (Baer, 1993: 11).
20. (Kennedy, 1989: 248). Con la adquisición, en dicha contienda, de las Filipinas, Guam y la anexión de Hawai, los Estados Unidos se convirtió en un imperio con posesiones de ultramar –debo esta apreciación al Capitán de Navío Kurt Bottger Garfias–.
21. (Kennedy, 1989: 195).
22. (Palacios Rodríguez, 2000: 14).
23. Para algunos autores, Mahan no brilló por su concepción estratégica, ni como historiador, sino como actor histórico en un momento donde la coyuntura le dio la oportunidad de alcanzar la fama e influir a causa de esta; no al revés. Sus ideas expuestas no fueron novedosas, pero no llegaron a oídos sordos, sino, más bien, a gobernantes dispuestos a usar su tesis como argumento para la nueva expansión territorial fuera de sus dominios fronterizos (Symonds, 1989: 45-50).
24. También tuvo detractores que dudaron de su capacidad de análisis estratégico (Hunt, 1984: 87-90).
25. (Hayes & Hattendorf, 1975).
26. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 11-37).
27. (Baer, 1993: 10). Este pensamiento se asemeja de cierto modo al del inglés Sir Walter Raleigh, quien sostuvo en el siglo XVI que "una fuerza en el mar tendría mucha mayor flexibilidad y movilidad [que un ejército en tierra], y fácilmente podría eludir al enemigo en la costa (Till, 1989: 37).

28. (Hendrix, 2009: 8).
29. "[...] mencionaremos las clases de buques auxiliares de la escuadra americana, donde estos servicios son objeto de especial atención, por el hecho de que los EE. UU. no poseen bases navales en número suficiente" (Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc., 1917: 463).
30. (Klaiber S.J., 2001: 63).
31. Alfred Thayer Mahan, "Preparedness for Naval War", en *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Boston, MA: Little, Brown, and Company, 1897), p. 94; en Benjamin F. Armstrong, *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern era* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013), p. 6.
32. (Baer, 1993: 17) (Ortiz Sotelo, 2013: 57).
33. (Hendrix, 2009: XVI).
34. (Baer, 1993: 11).
35. (Kennedy, 1989: 247).
36. (Baer, 1993: 12).
37. "[...] Mahanians wanted to turn the Navy into an offensive force, to establish a fleet of battleships at full strength in peacetime, to turn the United States into a world-class naval power." (Baer, 1993: 11).
38. (Hendrix, 2009: 7).
39. (Kennedy, 1989: 247).
40. (Hendrix, 2009: 11-15).
41. (Hendrix, 2009: 16).
42. "By the eve of the Spanish-American War, the United States had acquired a fleet that, though far from being the world's most powerful, was eminently respectable: 4 first-class battleships, 2 second-class battleships, 2 armored cruisers, 10 protected cruisers, and a considerable number of gunboats, monitor, and torpedo boats" (Potter & Adams, 1981: 160).
43. (Hendrix, 2009: 23).
44. (Baer, 1993: 27-28).
45. (Labarthe, 1907: 213).
46. (Baer, 1993: 45) (Hendrix, 2009: 30).
47. (Hendrix, 2009: capítulo tres).
48. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42).
49. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42). (Hendrix, 2009: 103 y 131).
50. (Hendrix, 2009: 103 y 131).
51. (Armstrong, 2013: 6).
52. (Kennedy, 1989: 246).
53. (Hendrix, 2009: 158).
54. (Hendrix, 2009: 158).
55. (Crónica Nacional, 1923: 795-796).
56. (Bazo, 1925: 229).
57. (Crónica Nacional, 1923: 794).
58. (Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía, 1927: 7).
59. (Klaiber S.J., 2001: 62).

60. Ya los territorios inexplorados del oeste habían sido colonizados.
61. "[...] there was a growing desire to develop overseas markets for domestic products, a situation often historically accompanied by the development of a strong navy" (Hendrix, 2009: 133). "After all, the chief business of the American people is 62
62. (Klaiber S.J., 2001: 63).
63. (Hendrix, 2009: 166).
64. (Kennedy, 1989: 200-202).
65. (Kennedy, 1989: 244-246).
66. (Potter & Adams, 1981: 159)
67. Alfred Thayer Mahan, "The Principles of Naval Administration" in *Naval Administration and Warfare: Some General Principles* (Boston, MA: Little, Brown, And Company, 1918), p. 349; en Benjamin F. Armstrong, "21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era" (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press), p. 49.
68. (Klaiber S.J., 2001: 65-66).
69. Años más tarde, la coyuntura posterior a la Gran Guerra haría decir al presidente Calvin Coolidge que: "Lo esencial para Estados Unidos son los negocios", y que buena parte de ellos se darían en el exterior (Clayton L., 2002: 285).
70. (Kennedy, 1989: 246).
71. (Klaiber S.J., 2001: 69).
72. (Kuehn, 2008: 9) (Hendrix, 2009: 148).
73. (Hendrix, 2009: 143).
74. En 1911, Glenn H. Curtis fabricó el primer aeroplano. En 1912, la Armada de los Estados Unidos estableció su primera unidad de aviación naval en Annapolis, Maryland (Potter & Adams, 1981: 196).
75. (Kennedy, 1989: 196-198).
76. (Hendrix, 2009: 151-153).
77. (Hendrix, 2009: 168).
78. (Armstrong, 2013: 42).
79. (Masterson, 1987-1990: 132-133).

Bibliografía

- Armstrong, B. (2013). *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Baer, G. (1993). *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power.* Standford University Press.
- Bazo, A. (marzo-abril de 1925). El Perú y la próxima guerra. *Revista de Marina* (2), 218-234.
- Clayton, L. (2002). *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales.
- Coolidge, C. (17 de enero de 1925). *The American Presidency Project.* Recuperado el 8 de marzo de 2014, de http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=24180
- Crónica Nacional (noviembre-diciembre de 1923). *Revista de Marina* (6), 787-807.

- Hattendorf, J., Mitchell Simpson III, B., & Wadleigh, J. (1984). *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hayes, J., & Hattendorf, J. (1975). *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hendrix, H. (2009). *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy.The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Hunt, B. (Sep-Oct de 1984). The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century. *The Naval War College Review*, 86-107.
- Kennedy, P. (1989). *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* New York: Vintage Books.
- Klaiber S.J., J. (2001). En E. Hopkins Rodríguez (Ed.), *La ira y la quimera (Actas del Coloquio Internacional Centenario del 98. España y América)* (págs. 61-69). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial.
- Kuehn, J. (2008). *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Labarthe, E. (setiembre de 1907). Las Marina de los Estados Unidos y el Japón. *Revista de Marina* (6), 212-219.
- Masterson, D. (1987-1990). La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* (8-9), 127-136.
- *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía.* (1927). Lima: Imprenta Garcilazo.
- Misiego, J. (febrero de 1908). Contralmirante Robley Evans. *Revista de Marina* (11), 416-418.
- Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc. (setiembre-octubre de 1917). *Revista de Marina* (5), 460-463. Ortiz Sotelo, J. (2013). Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina* (3), 49-63.
- Palacios Rodríguez, R. (2000). *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930).* Lima: Universidad de Lima / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú / Fondo de Cultura Económica.
- Potter, E. B., & Adams, H. H. (1981). *Sea Power: A Naval History.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Symonds, C. (1989). Alfred Thayer Mahan. En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (págs. 45-50). Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.
- Till, G. (1989). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
icias 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
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales not
acionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacio
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cias nacionales noticias nacionales noticias nacionales

Se conmemoró 150 años de presencia de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía



Un 5 de enero de 1864, arribó a la ciudad de Iquitos la primera Flotilla Fluvial de la Amazonía, compuesta por los vapores "Morona" y "Pastaza", los exploradores de vapor "Napo" y "Putumayo", acompañados por la fragata "Arica", el bergantín "Próspero" y la goleta "Teresa", transportando desde Europa al dique flotante desarmado y las maquinarias y materiales necesarios para el Apostadero y la Factoría Naval, dando inicio a una continua y ardua labor que la Marina de Guerra del Perú viene cumpliendo, garantizando la soberanía y el desarrollo de la región oriente del Perú.

Por todo ello, y en medio de un ambiente de júbilo y reconocimiento a tan destacada fecha, la ciudad de Iquitos celebró el 4 y 5 de enero de este año el 150 Aniversario de la llegada de la Marina de Guerra del Perú a la Amazonía y Fundación del Puerto Fluvial de Iquitos.

El día central se inició con la salva de 21 cañonazos del BAP "Clavero", saludando a la ciudad de Iquitos desde el río Itaya. Posteriormente, en la iglesia matriz de la ciudad de Iquitos, se ofreció la Misa Te Deum de acción de gracias y bendición por la labor que realiza el personal de la Marina de Guerra del Perú en la Amazonía.

Seguidamente, en la Plaza 28 de Julio, considerada como la más grande de la ciudad de Iquitos y la segunda en importancia después de la Plaza de Arma de Iquitos, se realizó el izamiento del Pabellón Nacional y desfile cívico-militar, que contó con la participación de la Compañía Histórica de Infantería de Marina "Juan Fanning", cuyos integrantes con sincronizadas evoluciones se ganaron el aplauso de todos los asistentes y de la población iquiteña.

Posteriormente, en el auditorio del Colegio "San Agustín" se realizó la Sesión Solemne que ofreció el Municipio Provincial de Maynas. En el transcurso de

la reunión se dio lectura de la Ley que detalla la fundación de la ciudad de Iquitos como Puerto Fluvial. Asimismo, el historiador Luis Alejandro Tafur Rengifo ofreció un recuento histórico de los primeros habitantes y pobladores de esa zona amazónica. Durante la sesión, se impuso la Medalla Cívica de la Ciudad de Iquitos a la Bandera de Guerra de la V Zona Naval.

Cabe destacar que durante la década de 1850, fue la visión geopolítica del Presidente Mariscal Don Ramón Castilla, la que permitió la creación de la Comandancia General Marítima Militar de Loreto,y a partir de 1864, se impulsó el comercio en toda la región y se inició un programa de expediciones científicas para el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de toda la gran red fluvial amazónica, afirmándose la presencia y soberanía nacional en las regiones más remotas.

Finalmente, se realizó una Revista Naval de las Unidades fluviales en la que participó el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire, en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Gonzalo Nicolás Ríos Polastri; el Presidente del Gobierno Regional de Loreto, Lic. Iván Vásquez Valera; la Alcaldesa de la Municipalidad Provincial de Maynas, arquitecta Adela Jiménez Mera; el Obispo Vicario Apostólico de Iquitos, Monseñor Miguel Olaortúa Laspra, entre otros.

La Marina de Guerra del Perú reafirmó el compromiso institucional de seguir trabajando de manera eficiente, profesional y leal, mostrando en todo momento la imagen de la Armada del Perú como Institución orgullosa de su pasado, comprometida con su presente y optimista de su futuro, con la firme convicción de trabajar para salvaguardar los intereses de la Nación.

Comandante de la Real Marina Holandesa visitó el Perú

Como parte de las actividades de cooperación recíproca en el ámbito institucional y el fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Real Marina Holandesa, arribó al Perú en visita protocolar, del 24 al 29 de enero, una delegación de oficiales holandeses liderada por el Comandante de la Real Marina Holandesa, Vicealmirante Matthieu M.J.M. Borsboom.

Entre sus actividades programadas, la delegación holandesa visitó las instalaciones de la Cuarta Zona Naval, en Pucallpa. A su retorno a Lima, el 27 de enero, el

Vicealmirante Matthieu M.J.M. Borsboom presentó su saludo protocolar al Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freyre, quien lo recibió en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.



En otro momento, se proyectó una exposición titulada "Marina de Guerra del Perú", con la presencia de los Vicealmirantes y Contralmirantes nombrados en comisión.

Posteriormente, la comitiva holandesa se dirigió al Ministerio de Defensa, donde fueron recibidos por su titular, Dr. Pablo Cateriano Bellido, a quien le presentaron su saludo protocolar.

Presidente Ollanta Humala Tasso develó óleo en honor al Gran Almirante Miguel Grau Seminario



En la Comandancia General de la Marina, se develó un cuadro en honor al Gran Almirante "Miguel Grau Seminario", acto que fue presidido por el Mandatario de la Nación, Ollanta Humala Tasso, quien estuvo acompañado del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, quien, durante su discurso, agradeció la deferencia del Presidente de la República al presidir la significativa ceremonia, que tiene un contexto histórico y cultural.

Recordó que "el Almirante Miguel Grau Seminario encarna los más sublimes valores humanos, así como los del insigne héroe, político, esposo y patriota, siendo honrado por nuestros conciudadanos como el 'Peruano el Milenio' y que a partir de hoy, se perennizará su óleo retrato en el salón que honra su nombre".

Al referirse al cuadro, lo describió como una obra que "ha logrado plasmar en impecables detalles, al imprimirle el rostro y el alma a nuestro Almirante Grau, basándose para ello, el artista, en una fotografía original del siglo XIX, dejando como tinta indeleble expresiones marineras que realzan la naturaleza del hombre de mar". Asimismo, indicó que "esta pintura nos hace recordar que el alma de nuestro héroe no nace ni muere en Angamos, sino que está presente hoy en este recinto, amalgamada con el orgullo de todo peruano y que continuará por los siglos sucesivos guiando a las futuras generaciones de marinos y peruanos por la senda de una vida noble, íntegra y digna".

Finalmente, la máxima autoridad naval culminó sus palabras con el agradecimiento al Presidente del Instituto de Cultura Política, doctor Héctor José Bellido Sánchez, por haber tenido a bien donar esta hermosa obra cuya develación nos motiva a rememorar las lecciones que forman parte de nuestro patrimonio cultural e histórico".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, manifestó que "actos como este, no solo ayudan a mantener viva la imagen y el valor histórico del Almirante Miguel Grau, sino que fortalecen nuestra identidad como Nación, comprometiéndonos a continuar sirviendo al país a la luz del ejemplo de nuestro gran héroe".

Al referirse a la obra manifestó que "este cuadro contribuye a difundir entre estas y las generaciones venideras, el valioso ejemplo del 'Peruano del Milenio'".

La ceremonia finalizó con la develación del cuadro del "Caballero de los Mares", por parte del Presidente Ollanta Humala Tasso y del titular de Defensa, Pedro Cateriano Bellido.

Acuerdos de cooperación mutua trataron Ministros de Perú y Panamá

Importantes temas del ámbito de la Seguridad y Defensa, así como evaluar acuerdos con Perú para la construcción de embarcaciones fluviales, a cargo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), fueron los puntos más resaltantes que trataron el 13 de febrero el Ministro de Seguridad Pública de la República

de Panamá, José Mulino Quintero; el Ministro de Defensa, Doctor Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.



Durante la cita realizada en el Cuartel General del Ejército, en San Borja, el titular de Defensa del Perú recordó los beneficios que han obtenido ambos países a través de los servicios que presta el SIMA. En ese sentido, el Ministro José Mulino planteó que mediante un mecanismo de Gobierno a Gobierno, Panamá pueda otorgar en concesión al Perú un área para el desarrollo de la industria naval en ese país.

Tras la reunión, el Ministro Pedro Cateriano, acompañado de la máxima autoridad naval del Perú, otorgó al ilustre visitante la condecoración "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Gran Cruz – Distintivo Blanco, como reconocimiento de la Marina de Guerra del Perú a su colaboración en el reforzamiento de las relaciones bilaterales.

Participaron en la trascendental reunión integrantes del cuerpo diplomático de las Repúblicas de Panamá y Perú, Viceministros de Estado en los Despachos de Defensa y Relaciones Exteriores, Almirantes y Generales de los Institutos Armados, funcionarios del Ministerio de Defensa y del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, entre otros distinguidos invitados.

Buque oceanográfico francés abre sus puertas a oficiales peruanos

Coincidiendo con el proyecto que tiene nuestro país de adquirir un nuevo buque con capacidades polares para investigaciones en el Mar de Grau y la Antártida, el 22 de febrero arribó al muelle uno del APM Terminals, en el Callao, la unidad oceanográfica francesa "L'Atalante", la misma que ha venido desarrollando importantes trabajos con el Instituto del Mar del Perú (IMARPE).

Precisamente, el 25 de febrero la unidad civil perteneciente al Ministerio de la Investigación del Estado francés, abrió sus puertas para que una delegación

de oficiales peruanos, al mando del Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Contralmirante Hugo Verán Moreno, conociera los compartimientos de esta gran unidad de 85 metros de largo, así como intercambiar experiencias profesionales con la tripulación francesa.



Generación eléctrica, intranet, sistema de pesaje exacto, laboratorios con distintas especialidades, hélices capaces de mover la nave como y hacia donde se requiera, así como un poderoso timón, son solo algunos de los equipamientos que asombraron a los visitantes. El Comandante Moimeaux Philippe contó con lujo de detalles las capacidades de los equipos: tomar muestras de roca, bajar varios metros bajo el fondo del lecho marino, sacar muestras de sedimento, medir la velocidad de las corrientes con precisión exacta, determinar el relieve del fondo del mar, medir las temperaturas del agua, entre otros.

La unidad francesa cuenta, asimismo, con un submarino a bordo, el "Nautile", que tiene capacidad para tres personas a bordo. El L'Atalante tiene capacidad máxima para 60 tripulantes, entre oficiales y científicos.

Presentación de la III Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre"

Por tercer año consecutivo, la Marina de Guerra, en alianza con Telefónica del Perú, presentó la III Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre", iniciativa que a nivel nacional y durante el año, inculcará a la población peruana los valores cívicos, morales y patrióticos que caracterizaron al Almirante Miguel Grau Seminario, buscando 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 realizada el 13 de marzo en el Instituto Superior Tecnológico Privado "Trentino Juan Pablo II", ubicado en el emblemático y pujante centro poblado de Manchay, en Pachacamac, fue relanzado el III Premio Nacional "Almirante Miguel Grau", certamenque buscadistinguir a los ciudadanos que destaquen por vivir los valores de Honestidad, Lealtad y Dignidad.

La bienvenida al evento estuvo a cargo del padre José Chuquillanqui, líder social de Manchay y ganador del Premio Nacional "Almirante Miguel Grau" en la categoría Lealtad 2013, quien agradeció la presencia de las autoridades y la deferencia de elegir la localidad de Manchay como lugar de lanzamiento de la Cruzada. Precisó:

> "Manchay nació en las horas difíciles del terrorismo, cuando la gente dejaba Ayacucho, Huancavelica, Apurímac, Abancay, Andahuaylas, Junín, Concepción y las zonas que hoy son del VRAEM, buscando la paz y, que en medio de esas horas difíciles,este pueblo acogió a muchos pobladores que hoy la han convertido en una zona emergente".

Precisó además:

> "[...] este lanzamiento tiene un significado importante, pues valora el pundonor, esfuerzo, coraje y fortaleza de este pueblo; por ello, agradezco, a nombre de todos los pobladores, a la Marina de Guerra del Perú y a la empresa Telefónicapor haber escogido esta localidad para el lanzamiento de esta III Cruzada Nacional de Valores 'Somos Grau, Seámoslo Siempre'".

Como parte del programa, y con ayuda de un video, se dio a conocer el concepto central que en este año,en su tercera versión, la Cruzada Nacional de Valores "Somos Grau, Seámoslo Siempre" continuará promocionando los valores del insigne "Caballero de los Mares", con el lema "Todos Somos Grau".

El presidente del Grupo Telefónica del Perú, Javier Manzanares Gutiérrez, resaltó la importancia de tan significativo evento que hoy nos congrega y nos llena de ilusión.

A su turno, el Director General del Personal de la Marina, Vicealmirante José Paredes Lora, en representación del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, precisó que se siente orgulloso como peruano y marino de que este acto se realice en Manchay, y resaltó la noble labor del padre José Chuquillanqui, líder social y espiritual de la zona.

La ceremonia culminó con la entrega de los ejemplares del libro "Grau" en su edición escolar a los aproximadamente 800 jóvenes y niños que estuvieron presentes.

Culminó XXII Campaña Científica del Perú a la Antártida a bordo del B.I.C. "Humboldt"



Luego de haber cumplido 78 días de navegación y desarrollar exitosamente la labor encomendada en cumplimiento de los lineamientos establecidos en el marco de la política nacional antártica, retornó al Perú la XXII Campaña Científica del Perú a la Antártida, a bordo del Buque de Investigación Científica "Humboldt".

La ceremonia de bienvenida se realizóel 14 de marzo en el Muelle Marginal de la Base Naval del Callao, con la presencia del Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Científicos y Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Nicolás Roncagliolo Higueras; el Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vicealmirante Wladimiro Giovannini y Freire; el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo; familiares, hijos y amigos de los oficiales, tripulantes, científicos e investigadores que formaron parte de la expedición Antar XXII.

Tras la llegada de las autoridades se entonó el Himno Nacional del Perú y se rindieron honores al personal naval que ofrendó su vida en el cumplimento del deber. En seguida, el Jefe de la Expedición Científica, Capitán de Navío

Yerko Jara Schenone, solicitó permiso para dar por finalizada la expedición, informando que han cumplido la misión, solicitando la orden para el desembarco de la tripulación.

El Embajador Nicolás Roncagliolo dio la bienvenida a la tripulación, resaltando la importancia de los trabajos en la Antártida, precisando que en el "Continente Blanco" la ciencia busca las respuestas para comprender el origen de la vida, el cambio climático, los procesos de adaptación de los organismos en situaciones extremas, así como aquellos procesos océano-atmosféricos que, originados en la Antártida, tienen influencia a nivel global, así como en la productividad de nuestro mar y campo, por lo que están siendo sostenidamente investigados.

Es importante resaltar que la realización de la Expedición Antar XII es un trabajo conjunto con especialistas de la Dirección de Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores; el Ministro de Defensa, a través de la Marina de Guerra, Ejército y Fuerza Aérea; así como de los ministerios de: Producción, Ambiente, Energía y Minas, Agricultura, personal del Instituto del Mar del Perú - IMARPE, sumándose el aporte de la Pontificia Universidad Católica del Perú, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y la Asociación Peruana para la Conservación de la Naturaleza.

Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS – 2014



Del 4 al 7 de marzo, se llevó a cabo la Conferencia Inicial de Planeamiento del Ejercicio Multinacional UNITAS – 2014, en el auditorio del Centro de Entrenamiento Táctico Naval.

El Contralmirante César Linares Roca, en representación del Comandante General de Operaciones del Pacífico, dio la bienvenida a los participantes de los países integrantes: EE.UU., Brasil, México, Panamá, Colombia, Chile, El Salvador, Belice, Honduras y República Dominicana.

Este ejercicio multinacional está compuesto por tres etapas. La primera es la Conferencia Inicial, que se realizó del 4 al 7 de marzo, donde se ejecutó una serie de conferencias y/o exposiciones; y se realizó el Memorándum de Entendimiento, el cual fue firmado por los representantes de los diferentes países participantes.

La segunda etapa es la Conferencia Final, que se efectuará en junio; y la tercera será la Ejecución, que se realizará en setiembre, a través de la cual se pretende elevar el nivel de entrenamiento y capacidad de las Unidades de las diferentes naciones, promover la interoperabilidad táctica, motivar la amistad duradera, confianza, profesionalismo y entendimiento que fomente la seguridad regional, y así cumplir el objetivo principal del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que es "prevenir y reprimir las amenazas y los actos de agresión contra cualquiera de los países de América".

Comandante de la 3ra. Flota de US Navy presentó saludo protocolar al Comandante General de la Marina

El 25 de marzo, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, recibió el saludo protocolar del Comandante de la 3ra. Flota de US Navy, Vicealmirante Kenneth Floyd.



En la reunión, que tuvo cita en el Salón "Huáscar" de la Comandancia General de la Marina, estuvieron presentes también el Comandante General de Operaciones del Pacífico, Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo, y representantes del Grupo Consultivo de los Estados Unidos en Perú.

Este encuentro, tiene por finalidad consolidar las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra y la Armada de los EE.UU.; se llevó a cabo como parte de la agenda programada durante su visita en nuestro país.

Posteriormente, visitaron la Comandancia de la Fuerza de Submarinos y la Comandancia de la Fuerza de Superficie de la Marina en la Base Naval del Callao.

I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa congregó 16 delegaciones internacionales



Con gran expectativa se realizó el "I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa", evento que fue organizado por la Marina de Guerra del Perú y que reunió a exponentes, conferencistas y participantes de Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos de América, Corea del Sur, México, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Perú.

La inauguración del evento internacional estuvo a cargo del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

El evento académico internacional, que se desarrolló en las instalaciones del Hotel Plaza del Bosque, el 27 y 28 de marzo, comenzó por ampliar el tema "Seguridad y Defensa Hemisférica", a cargo del Teniente General de las Fuerzas Armadas del Canadá, Guy Thibault, quien fue Vice Jefe de las Fuerzas Armadas de Canadá. Seguidamente se abordó el tema "El rol de la Organización del Tratado del Atlántico Norte - OTAN en el actual escenario mundial", a cargo del General de División (r) del Ejército de Tierra de España Benito Raggio, ex Director General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa de España, ex Asesor para Asuntos de Seguridad Hemisférica ante la OEA y la JID, y ex representante de España ante el Comité Militar de la OTAN.

Al siguiente día de exposiciones, se disertaron los temas "La Conferencia Naval del Pacífico Oeste y su contribución a la Seguridad Marítima en la Cuenca del Pacífico", a cargo del Contralmirante Choi Yang Sun de la Armada de Corea del Sur, seguido de "El rol de las Marinas en el presente entorno mundial y consideraciones para su dimensionamiento", a cargo del Doctor Milán Vego, catedrático e investigador principal del Naval War College de la Marina de los Estados Unidos de América, conferencista internacional y autor de numerosas publicaciones.

En el "I Simposio Internacional de Seguridad y Defensa" participaron oficiales del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional, representantes de las universidades del Pacífico, Ricardo Palma, de Piura, de Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, San Marcos, Universidad Tecnológica del Perú, Cayetano Heredia, alumnos del Centro de Altos Estudios Nacionales, integrantes de la Academia Diplomática del Perú, de la Cancillería, agregados navales de Defensa, y público en general.

Es importante mencionar que la Escuela Superior de Guerra, desde el año 2011, está trabajando para ser convertida en una Escuela de Posgrado y certificar Maestrías en Política Marítima y en Estrategia Marítima.

Presentación de las coordenadas geográficas que definen la línea de frontera marítima con Chile



En Palacio de Gobierno, el Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, acompañado del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; la Ministra de Relaciones Exteriores, Eda Rivas, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, cerraron un capítulo en la historia del Perú al presentar la nueva cartografía de límites marítimos con Chile, tras el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, el pasado 27 de enero.

En la exposición de los límites determinados, como resultado de la labor de los equipos técnicos de ambos países, se destacó que se concluyó de manera rápida y eficaz, en comparación con otros procesos, tras fallos similares de la Corte de La Haya, que tardan incluso décadas, como reconoció el Jefe de Estado.



Al explicar el contenido de la delimitación marítima, el Almirante Tejada señaló que el trabajo técnico fijó en principio los puntos contribuyentes en la costa peruana y chilena. A continuación, los seis puntos que, conforme al fallo dado el 27 de enero, debían establecerse para formar la línea equidistante, y las coordenadas geográficas del punto de inicio de la frontera marítima y de los puntos denominados A, B y C.

Este trabajo de gabinete permitió definir con exactitud el área otorgada al Perú en sus nuevas aguas jurisdiccionales: 50.172,692 km^2 de mar. Ello quedó registrado en el acta de las coordenadas geográficas finales de la frontera marítima, documento suscrito por las cancillerías de ambas naciones.

El Presidente Humala agradeció al equipo que sostuvo la demanda y valoró el trabajo que cumplieron los sectores de Defensa y Relaciones Exteriores. "Se abre un nuevo capítulo con Chile lleno de oportunidades, para avanzar más lejos", señaló.



Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

icias internacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales noticias internac
oticias internacionales noticias internacionales noticias
ernacionales noticias internacionales noticias internacionales
oticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacionales noticias internacionales
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ernacionales noticias internacionales noticias int
oticias internacionales noticias internacionales noticia
ternacionales noticias internacionales noticias internacion
ticias internacionales noticias internacionales
cionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internac
icias internacionales noticias internacionales
ernacionales noticias internacionales noticias internacio

CHILE

Mejora de las capacidades antisubmarinas de la Armada

De acuerdo con el portal Infodefensa.com, la Armada chilena recibió autorización en diciembre de 2013 para adquirir un sistema de sonar Tipo 2087 a la empresa Thales UK, subsidiaria británica del grupo Thales.[1] El 2087 es un sonar remolcado; esto quiere decir que los buques con él equipados lo arrastran a cierta distancia para que los ruidos propios de la embarcación no afecten su capacidad de escucha. A diferencia de los sistemas tradicionales de este tipo, el Tipo 2087 no solo opera de manera pasiva sino también activa baja frecuencia, con el fin de detectar a submarinos que empleen técnicas avanzadas de silenciamiento. Entre 2004 y 2013 fue instalado en ocho de las trece fragatas Tipo 23 de la Marina Real británica y se proyecta que a su retiro los equipos pasen a sus sucesoras del Tipo 26. Una versión de este sistema, bajo el nombre de CAPTAS 4, equipa las fragatas FREMM en proceso de entrar al servicio con las Marinas de Francia e Italia.



El sonar Tipo 2087instalado en la fragatabritánica HMS "Sutherland" del Tipo 23.Crédito:Thales.



La fragata chilena "Almirante Lynch" (FF 07) del Tipo 23. Crédito: US Navy.

En lo que a Chile respecta, este sería el segundo ejemplar en entrar en servicio, pues ya se había comprado uno en el 2011 para una de las tres fragatas Tipo 23 en servicio con la Armada. El tiempo transcurrido podría explicarse por la necesidad de realizar pruebas con el equipo para verificar su adecuación a las condiciones sonoras del Pacífico sudoriental, distintas de las del Atlántico norte. En cualquier caso, esta importante inversión debe entenderse en el contexto de un creciente interés de la Armada chilena por mejorar sus capacidades de detección de submarinos. En este marco también se pueden

incluir los dos aviones C-295ASW Persuader adquiridos en 2007 y entregados en 2011, los cuales se encuentran equipados con sonoboyas, detector de anomalías magnéticas, procesador acústico SPAS y sistema táctico FITS. Lo mismo puede decirse de la decisión de mantener en servicio al menos dos P-3 Orion, a pesar de haber cumplido veinte años de servicio en el 2013, pues estos están equipados también con sonoboyas y detector de anomalías magnéticas y cuentan con un alcance mayor que los C-295. Tal preocupación podría haberse acrecentado tras la detección, en mayo del año pasado, de un submarino no identificado a la altura de Antofagasta en las inmediaciones del mar territorial chileno, hecho que fue anunciado oficialmente por la propia Armada. [2]

ESPAÑA

Modernización de los helicópteros AB-212

El pasado 17 de diciembre realizó su primer vuelo el prototipo del Programa de Extensión de Vida de los Helicópteros AB-212 de la Armada española en la localidad castellana de Albacete.[3] El proyecto fue encargado en el 2011 a SENER-INAER AB212, un *jointventure* formado por el grupo español SENER e INAER Helicópteros, subsidiaria hispana del conglomerado multinacional Avincis. Comprende el recambio del sistema eléctrico, el reemplazo de los instrumentos de vuelo analógicos por un sistema electrónico de instrumentos de vuelo con cuatro pantallas digitales, y la instalación de nuevos sistemas de misión, entre ellos, un radar de búsqueda marítima, un sensor electroóptico y GPS. Dado que estos helicópteros son usados en misiones de transporte y asalto, han sido equipados también con un completo sistema de autodefensa que incluye un



Helicóptero AB-212 de la Armada española durante una maniobra de abordaje en abril de 2007. Crédito: US Navy.



Cabina de un helicóptero AB-212 modernizado para la Armada española. Crédito: G36.

sistema de alerta de aproximación de misiles (MAWS, por sus siglas en inglés) y protección balística para las cabinas de vuelo y de pasajeros.

La empresa espera entregar el prototipo a la Armada en el segundo semestre del 2014, una vez que este haya completado todas las pruebas requeridas. Tres ejemplares más serán entregados durante el presente año y otros tres durante el 2015 con los que se completaría la dotación de siete aparatos de la 3ra Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves de la Armada Española. Se espera que los trabajos realizados permitan operar más allá del año 2025 y asumir nuevas funciones como complemento aéreo de los patrulleros de la Clase Meteoro. De esta manera se podrá compensar los problemas causados por la cancelación del proyecto de adquisición de helicópteros NH90 para propósitos navales.

ESTADOS UNIDOS

Despliegue de sistemas antimisiles en Europa

El pasado 11 de febrero arribó a la base naval de Rota, en España, el USS "Donald Cook" (DDG 75), el primero de un total de cuatro destructores de la Clase Arleigh Burke, que serán desplegados de manera permanente en este puerto.[4] Las cuatro Unidades contarán con el sistema AEGIS Ballistic Missile Defense (AEGIS BMD), una versión del sistema de combate AEGIS con cambios en las computadoras y en los programas que estas operan, así como la incorporación del misil RIM-161 Standard Missile 3 (SM-3) para interceptar misiles balísticos.



Ingreso del USS"Donald Cook" (DDG 75) a la base naval de Rota, en España. Crédito: US Navy.

La proliferación de la capacidad de operar y producir misiles balísticos cada vez más avanzados a países como Corea del Norte e Irán es motivo de gran preocupación en los Estados Unidos. Existe una variedad de proyectos diseñados para proveer defensas ante tal amenaza, pero lo complejo de esta meta ha llevado a resultados desiguales. Uno de los programas más exitosos ha sido el AEGIS BMD, por cuanto aprovecha las extensas capacidades y experiencia de la Marina en lo que concierne a la defensa aérea. La primera versión, la

3.6.1, fue certificada para su uso inicial en el 2006 y pasó por la etapa de pruebas y evaluación operacional dos años después. Equipada con el misil SM-3 Block IA es capaz de interceptar misiles balísticos de corto y mediano alcance (hasta 1.000 y 3.000 kilómetros, respectivamente), pero tiene capacidades limitadas ante los de alcance intermedio (hasta 5.500 kilómetros). El 2012 fue certificada la versión 4.0.1, y se espera que pase su evaluación operacional durante el presente año. Esta cuenta con el SM-3 Block IB y proporciona una mayor efectividad frente a misiles de alcance intermedio.[5]



Disparo de un misil RIM-161 Standard Missile 3 (SM-3) desde el destructor USS "Hopper" (DDG 70). Crédito: US Navy.

A marzo de 2013, la Armada de los Estados Unidos había modificado 27 de sus 84 cruceros y destructores con el sistema AEGIS BMD;22 están desplegados en los Estados Unidos, 12 en la costa este, cinco en la costa oeste y cinco en Hawái. Las cinco Unidades restantes se encuentran en Japón. La decisión de transferir cuatro de estos buques al puerto de Rota, en España, es consecuencia de la Cumbre de Lisboa del 2010, en la que los países miembros de la OTAN acordaron desarrollar un sistema de defensa contra misiles balísticos para el continente europeo. Un segundo buque será desplegado durante el presente año y dos más durante el 2015. [6]

INDIA

Renuncia del Comandante en Jefe de la Armada

El 26 de febrero el Almirante Devendra Kumar Joshi, Comandante en Jefe de la Armada, renunció al cargo tras asumir la responsabilidad moral por la racha de accidentes que han afectado a la Institución.[7] Joshi había asumido el cargo el 31 de agosto de 2012 y debía servir en el mismo hasta el mismo mes del 2015; desafortunadamente, el periodo coincidió con una serie de lamentables incidentes. El más notable se produjo el 14 de agosto de 2013, cuando el submarino INS "Sindhurakshak" (S63) explotó y se hundió en el muelle, posiblemente como con-

secuencia de la mala manipulación del armamento a bordo.[8] Otros casos han comprometido a la fragata INS "Talwar" (F40), que embistió y hundió una embarcación pesquera el 23 de diciembre pasado, y al buque de desembarco INS "Airavat" (L24), que tocó fondo y dañó sus hélices cuando ingresaba al puerto de Vishakhapatnam el 30 de enero. En estos dos casos, los Comandantes de los buques fueron destituidos.[9]



El Secretario de la Armada de los Estados Unidos, RayMabus, en reunión con el entonces Comandante de la Armada de la India, almirante DevendraKumarJoshi. Crédito: US Navy.

La gota que derramó el vaso fue un incendio a bordo del submarino INS "Sindhuratna" (S59), que dejó dos oficiales muertos y varios heridos y obligó a Joshi a renunciar ese mismo día. Debe destacarse que los accidentes no están relacionados directamente con el Comandante en Jefe, por cuanto se pueden identificar casos similares anteriores y posteriores a su periodo en el cargo. Por poner solo un par de ejemplos, el 22 de abril de 2006, la corbeta INS "Prahar" (K98) chocó con un buque portacontenedores y se hundió; el Capitán fue sometido a corte marcial y expulsado del servicio.[10] De la misma forma, el 7 de marzo de 2014, el aún no comisionado destructor INS "Kolkata" sufrió una fuga de dióxido de carbono, lo que provocó la muerte de un oficial.[11]

Entrada en servicio del portaaviones Vikramaditya

En una ceremonia realizada el 16 de noviembre en el astillero de la empresa Sevmash, en la ciudad rusa de Severodvinsk, la Armada de la India admitió al servicio activo al INS "Vikramaditya" (R33).[12] La historia de este portaaviones es bastante interesante. Fue construido para la Armada soviética en los astilleros de Nikolayev, en el Mar Negro, como la cuarta Unidad de los cruceros portaaeronaves de la Clase Kiev. Entró en servicio con el nombre de "Bakú", en 1987, y fue destacado a la Flota del Norte, en las gélidas aguas del Ártico. En su diseño original se encontraba provisto de doce misiles antibuque P-500 Bazalt, con un alcance superior a los 500 kilómetros, una velocidad de Mach 2.5 y una cabeza de combate de alrededor de una tonelada. Este arsenal era complementado por cuatro módulos de lanzamiento vertical del sistema antiaéreo de corto al-

cance Kinzhal, con un total de 192 misiles, diez tubos lanzatorpedos de 533 mm, dos cañones AK-100 de 100 mm, ocho AK-630 de 30 mm y dos sistemas antisubmarinos RBU-6000. Contaba con hangar y cubierta de vuelo para operar hasta 12 aviones de despegue vertical Yak-38M y 20 helicópteros Ka-25 y Ka-27.



El portaaviones "Bakú" en el mar Mediterráneo, en 1988, cuando se encontraba al servicio de la Armada soviética. Crédito: US Navy.

El colapso de la Unión Soviética afectó considerablemente a este barco, en 1991 se le cambió el nombre a "Almirante Gorshkov", pues la ciudad de Bakú había pasado a ser capital del nuevo estado de Azerbaiyán. Tres años después, una explosión en sus calderas lo puso fuera de servicio y, aunque fue reparado, debió ser retirado permanentemente debido a sus elevados costos de mantenimiento y reparación. En enero de 2004 el Gobierno de la India firmó un contrato por $947 millones para la adquisición y modernización del "Gorshkov", con el fin de reemplazar al INS "Vikrant" (R11), retirado en 1997, y complementar al INS "Viraat" (R22). Por entonces se estimaba que el trabajo estaría completo en el 2008; sin embargo, esta predicción subestimaba considerablemente la complejidad del trabajo requerido. Para complicar las cosas, el trabajo debió realizarse en el astillero de Sevmash, que carecía de experiencia en portaaviones, pues Nikolayev pertenece ahora a Ucrania. El resultado fue numerosas demoras que llevaron a una renegociación del contrato, ahora por un total de $2.330 millones, y con entrega programada para diciembre de 2012.[13]



El INS "Vikramaditya" (R33) durante sus pruebas de mar en el 2013.Crédito: IndianNavy.

El nuevo acuerdo no impidió nuevos retrasos, en particular, por problemas

con la planta de propulsión a vapor del barco. La entrega se produjo finalmente en noviembre de 2013 y el ahora bautizado INS "Vikramaditya" (R33) arribó el 7 de enero a la Base Naval de Kadamba en la costa occidental del subcontinente indio. Pero no solo se le ha cambiado el nombre, sino que los trabajos realizados desde el 2004 han permitido su reconstrucción total. Se removió todo el armamento arriba descrito para ampliar las facilidades disponibles para la aviación; esto incluye una rampa para el despegue, mejor conocida como *skyjump* y cables de apontaje. Como resultado, el portaaviones ha cambiado su configuración original V/STOL (*Vertical and/or Short Take-Off And Landing*) por una STOBAR (*Short Take-Off ButArrestedRecovery*), lo que permite operar aeronaves de mayor peso y capacidad. En lugar de los Yak-38M, que operaban bajo servicio soviético, el "Vikramaditya" empleará alrededor de 20 cazas multirol MiG-29K y unos diez helicópteros antisubmarinos Ka-28 y de alerta temprana Ka-31. Este constituye un gran salto en las capacidades navales de la India, pues el único portaaviones en servicio hasta entonces, el INS "Viraat" (R22), sólo podía operar los Sea Harrier, de menor alcance, velocidad y capacidad de carga.



MiG-29KUB, versión biplaza del caza multirrol MiG-29K, en servicio con la Armada de la India. Crédito: IndianNavy.

SUDESTE ASIÁTICO

Programas de adquisición de submarinos

Los países del Sudeste Asiático se encuentran en un proceso de desarrollo de sus capacidades navales, en respuesta a la creciente asertividad de la República Popular China. Los reclamos de soberanía de esta nación sobre las islas Paracel soy Spratly, en el mar de China Meridional, la ponen en directa confrontación con la mayor parte de gobiernos de la región. Dada la imposibilidad de igualar el poderío militar chino, estos han optado por una respuesta asimétrica, lo que implica,en el ámbito naval, el desarrollo de una fuerza de submarinos.

Al año 2000 la única Marina de la región, equipada con submarino sera la de Indonesia, que contaba con dos unidades del Tipo 209, adquiridas en Alemania y recibidas en 1981. Sin embargo, para entonces ya Singapur había adquirido cuatro

viejos submarinos suecos, con el fin de adquirir experiencia en su manejo. Estos fueron puestos en servicio a inicios de la década del 2000, y fueron seguidos por dos más de mayor tamaño, tal como se describió en esta misma sección en el segundo número de la Revista de Marina del año 2013. A este pequeño Estado le siguió Malasia, que en el 2002 firmó un contrato por $1.100 millones para la construcción de dos submarinos Scorpène en astilleros franceses y españoles. La oferta incluyó la transferencia gratuita del submarino francés "Ouessant" para el entrenamiento de las tripulaciones malayas.[14] Tras una serie de demoras, los dos buques fueron puestos en servicio en el 2009.



Diagrama de un submarino de la Clase Kilo. A diferencia de los anteriores submarinos soviéticos, los Kilo solo tienen una hélice propulsora.Crédito: Mike1979 Russia.



Mapa de los países del Sudeste Asiático. Crédito: Keepscases.

El tercer país en sumarse a esta tendencia es Vietnam, que en abril del 2009 ordenó seis Unidades del Proyecto 636 a los astilleros del Almirantazgo de la ciudad rusa de San Petersburgo, a un costo de $1.800 millones.[15] Este tipo de submarinos es más conocido como Clase Kilo, por el nombre código a ellos asignado por la OTAN. El primero de la serie, el HQ-183 "Hanoi" arribó a la Base Naval de la Bahía de CamRanh el 3 de enero del presente año. Se espera la entrega de dos más durante el presente año, otros dos en el 2015 y el último en el 2016.[16] Se trata de una Fuerza considerable que, cuando esté plenamente operacional, constituirá una seria amenaza.a cualquier flota hostil que quiera operar en el mar de China Meridional.

A fines del 2011, Indonesia y la empresa surcoreana Daewoo Shipbuilding Marine Engineering acordaron la compra de tres submarinos del Tipo 209, que se espera que arriben a partir del 2017.[17] Dos años después, el 2 de diciembre de 2013, la empresa ThyssenKrupp Marine Systems anunció la firma de un contrato con el Gobierno de Singapur para la adquisición de dos submarinos del Tipo 218SG.[18]

El anuncio llama la atención por tratarse de un modelo desconocido hasta ese momento. Hasta entonces, los submarinos ofrecidos por la industria alemana comprendían el Tipo 212, en servicio con la Marina de ese país y la de Italia; el 214, exportado a Grecia y Corea del Sur; y el 216, un modelo del doble de tamaño ofertado a la Armada de Australia. Por la poca información disponible, se sabe que el 218SG es una versión especialmente diseñada para los requerimientos de Singapur, cuyas empresas participarán en el diseño de varios sistemas, y que contará con un sistema de propulsión independiente del aire, mejor conocido como AIP, por sus siglas en inglés. Para cerrar esta breve revisión, se debe mencionar que en Tailandia se está construyendo una base para submarinos que se espera esté lista el 2014. La orden de proceder con la obra se dio en la expectativa de una orden por cuatro submarinos alemanes de segunda mano del Tipo 206. Sin embargo, este proyecto se frustró y ahora se está a la espera de un nuevo proceso de adquisición.[19] Se trata, en suma, de tiempos muy interesantes para los mares que rodean el Sudeste Asiático.

Referencias

1 (Vásquez 2013)
2 (Armada de Chile 2013)
3 (Avincis Group 2013)
4 (North Atlantic Treaty Organization 2014)
5 (O'Rourke 2013, 6)
6 (O'Rourke 2013, 9)
7 (Pandit y Narayan 2014)
8 (USNI News Editor 2013)
9 (Pandit 2014)
10 (Sonawane 2006)
11 (Raghuvanshi 2014)
12 (Indian Navy 2013)
13 (Ministry of Defence 2010)
14 (Wertheim 2007, 453)
15 (RIA Novosti 2009)
16 (Defense Industry Daily 2014)
17 (Defense Industry Daily 2014)
18 (ThyssenKrupp Industrial Solutions AG 2013)
19 (The Phuket News 2013)

Bibliografía

- Armada de Chile. «Comunicado de prensa: contacto submarino en zona norte».23 de mayo de 2013. http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20130524/pags/20130524094538.html (último acceso: 22 de febrero de 2014).
- Avincis Group. «Upgraded AB212 of the Spanish Navy's 3rd Squadron Takes Flight».18 de diciembre de 2013. http://www.avincisgroup.com/news-landing.aspx?code=122&name=UPGRADED+AB212+OF+THE+SPANISH+NAVY%E2%80%99S+3RD+SQUADRON+TAKES+FLIGHT (último acceso: 23 de febrero de 2014).
- Defense Industry Daily. «Submarines for Indonesia».18 de febrero de 2014. http://www.defenseindustrydaily.com/submarines-for-indonesia-07004/ (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- —. «Vietnam's Russian Restocking».2 de marzo de 2014. http://www.defenseindustrydaily.com/Vietnam-Reportedly-Set-to-Buy-Russian-Kilo-Class-Subs-05396/ (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- Indian Navy. «Navy's largest ship 'INS Vikramaditya' Commissioned».16 de noviembre de 2013. http://indiannavy.nic.in/press-release/navys-largest-ship-ins-vikramaditya-commissioned (último acceso: 16 de Febrero de 2014).
- Ministry of Defence. «Aircraft carrier Admiral Gorshkov». *Press Information Bureau, Government of India*.15 de marzo de 2010. http://pib.nic.in/newsite/erelease.aspx?relid=59626 (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- Mumbai Mirror Bureau. «Submarine hits ground due to low tide, no casualty».*Mumbai Mirror* .19 de enero de 2014. http://www.mumbaimirror.com/mumbai/others/Submarine-hits-ground-due-to-low-tide-no-casualty/articleshow/29021702.cms (último acceso: 18 de febrero de 2014).
- North Atlantic Treaty Organization. «First of four US Navy ships to support NATO Ballistic Missile Defense arrives in Spain.» 11 de febrero de 2014. http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_106997.htm (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- O'Rourke, Ronald. «Navy Aegis Ballistic Missile Defense (BMD) Program: Background and Issues for Congress». *Federation of American Scientists*.17 de octubre de 2013. https://www.fas.org/sgp/crs/weapons/RL33745.pdf (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- Pandit, Rajat. «Navy sacks INS Airavat captain after warship mishap».*The Times of India*, 4 de febrero de 2014. http://timesofindia.indiatimes.com/india/Navy-sacks-INS-Airavat-captain-after-warship-mishap/articleshow/29831541.cms (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- Pandit, Rajat, y V . Narayan. «Indian Navy chief Admiral DK Joshi resigns over warship accidents». *The Times of India*.26 de febrero de 2014. http://timesofindia.indiatimes.com/india/Indian-Navy-chief-Admiral-DK-Joshi-resigns-over-warship-accidents/articleshow/31052114.cms (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- People's Daily Online. «PLAN's taskforce conducts maritime joint exercise with Chilean Navy».14 de octubre de 2013. http://english.people.com.cn/90786/8424217.html (último acceso: 20 de octubre de 2013).
- Raghuvanshi, Vivek. «Indian Navy Commander Killed in Warship Accident».*Defense News*. 7 de marzo de 2014. http://www.defensenews.com/article/20140307/DEFREG03/303070022/Indian-Navy-Commander-Killed-Warship-Accident (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- RIA Novosti. «Russia to build 6 Kilo-class diesel submarines for Vietnam».27 de abril de 2009. http://en.ria.ru/russia/20090427/121320414.html (último acceso: 8 de marzo de 2014).

- Sonawane, Rakshit. «INS Prahar mishap: Captain found guilty of navigational error, sacked».*The Indian Express*. 2 de octubre de 2006. http://archive.indianexpress.com/news/ins-prahar-mishap-captain-found-guilty-of-navigational-error-sacked/13873/0 (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- The Phuket News. «Submarine base nears completion, Royal Thai Navy now 'needs' a fleet - See more at: http://www.thephuketnews.com/submarine-base-nears-completion-royal-thai-navy-now-needs-a-fleet-42341.php#sthash.JxjCEiEg.dpuf».14 de octubre de 2013. http://www.thephuketnews.com/submarine-base-nears-completion-royal-thai-navy-now-needs-a-fleet-42341.php (último acceso: 10 de marzo de 2014).
- ThyssenKrupp Industrial Solutions AG. «ThyssenKrupp Marine Systems receives major submarine order from Singapore».2 de diciembre de 2013. http://www.thyssenkrupp.com/en/presse/art_detail.html&eid=TKBase_1385989544737_761385703 (último acceso: 8 de marzo de 2014).
- USNI News Editor. «Indian Sub Explosion Likely Caused by Detonated Munitions - See more at:http://news.usni.org/2013/08/20/indian-sub-explosion-likely-caused-by-detonated-munitions#sthash.19vyddIE.dpuf» .U.S. *Naval Institute News*. 20 de agosto de 2013. http://news.usni.org/2013/08/20/indian-sub-explosion-likely-caused-by-detonated-munitions (último acceso: 17 de febrero de 2014).
- Vásquez, Luis. «Chile equipará con un Sonar 2087 de Thales otra de sus fragatas Tipo 23». *Infodefensa.com*. 17 de diciembre de 2013. http://www.infodefensa.com/latam/2013/12/17/noticia-chile-equipara-sonar-thales-fratatas.html (último acceso: 20 de febrero de 2014).
- Wertheim, Eric. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*. Decimoquinta. Annapolis: Naval Institute Press, 2007.



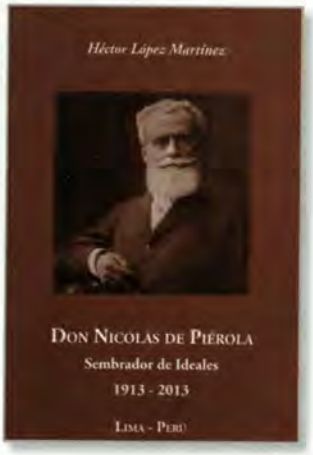
SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Héctor López Martínez

Don Nicolás de Piérola, sembrador de ideales, 1913-2013

Lima, F. M. Servicios Gráficos S. A., 2013

175 p., 13 x 20 cm



Nicolás de Piérola, figura legendaria de nuestro pasado, es el conspirador impenitente, amado y odiado por igual. Podríamos decir que es el primer peruano de quien se sepa que tuviera tal capacidad de influencia y liderazgo, de ardientes y devotos seguidores. El Teniente de la Real Marina Británica Reginald Carey Brenton, a quien, durante el asalto a Lima por el ejército chileno en 1881, le tocó servir como observador en las filas peruanas, nos brinda una imagen objetiva de Piérola en los momentos críticos previos a la batalla de Miraflores, después de la toma de Chorrillos. Se produce el encuentro en la casa de don Guillermo Schell, en Miraflores, durante la reunión-almuerzo con el cuerpo diplomático y los Almirantes de los buques neutrales, para las negociaciones de paz. Brenton registra para lo posteridad:

> "Piérola no parecía estar de mal ánimo ni deprimido por los acontecimientos del día y me conversó amablemente durante el almuerzo. Pude observar cuán distinto era del resto de los peruanos que yo había conocido. Hablaba muy calmadamente, sin nada del acaloramiento y verbosidad a que me había acostumbrado tanto. Conseguía una total sumisión de sus subordinados y era claro que aunque carecía del genio militar o de una personalidad carismática, era un hombre que se imponía en virtud de una especie de superioridad intelectual sobre los que le rodeaban. Esto era muy claro para un extranjero como yo." (*Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima. Celia Wu Brading, 1986).*



Lo que sí resulta evidente es, que para el criterio anglosajón, un personaje como don Nicolás resultaba del todo incomprensible. El año 1877, en que Piérola, a bordo del "Huáscar" rebelde, se enfrentara a los buques británicos "Shah" y "Amethyst" en el combate de Pacocha, los informes de los jefes británicos, Almirantes de Horsey y Bedford, prestaron una imagen burda y caricaturesca de Piérola, a quien pintaban como un absurdo hombrecillo, desatinado, obsesionado con la defensa de la honra, con una extravagancia rayana en lo quijotesco.

Con la lejanía que da el tiempo, la figura del personaje se ha ido desdibujando, recordado quizá solo por las desgracias de la defensa de Lima. Sin embargo, nos perdemos una rotunda personalidad que marcó el destino de la República durante casi cuarenta años, con valores que hoy día parecen míticos: su idealismo, su recalcitrante honestidad y la acérrima virtud que mantuvo durante el ejercicio del gobierno. Y, por supuesto, patriotismo y valentía: recordemos que se bate en primera línea en San Juan y en Miraflores.

Héctor López Martínez puntualiza la deuda que el Perú tiene con el "Califa", lo que significó su gestión presidencial de 1895 a 1899, en un país que se empeñaba en la reconstrucción después de la debacle de la guerra, y que, a decir del vencedor, debía sumirnos en la desgracia por cuarenta años. Piérola introdujo entonces un nuevo estilo de hacer política con respeto escrupuloso de la Constitución.

A través de las páginas de la obra va emergiendo la imagen de ese hombre que podría ser definido con una palabra: hidalguía. Puntualiza su actuación

en las batallas de San Juan y Miraflores, la fundación del Partido Demócrata en 1882, en plena ocupación chilena, y su posterior desarrollo. La guerra civil entre la Coalición Nacional, dirigida por Piérola, y el gobierno del General Cáceres; y luego su impecable mandato presidencial hasta 1899. El último capítulo cierra la vida y la trayectoria política de don Nicolás. A través de las noticias del diario El Comercio, López Martínez da cuenta de los días finales y la muerte del emérito patriota, fechas de triste recordación: del 18 al 23 de junio de 1913. No obstante la natural frialdad de la información periodística, la secuencia de los partes médicos y reportes del periodista adquieren una dimensión emotiva y sentimental que transpone el tiempo.







Comenta el autor que:

> "Frente a la casa del líder demócrata, una muchedumbre silenciosa y modesta de correligionarios, admiradores y público en general, hacía la guardia las 24 horas del día, procurando inquirir noticia cierta sobre el estado de salud del veterano político. Muchos de ellos, hombres y mujeres, musitaban oraciones. Conforme pasaba el tiempo, la esperanza de una recuperación se iba desvaneciendo. Había que prepararse para lo peor, el adiós definitivo del peruano ejemplar".

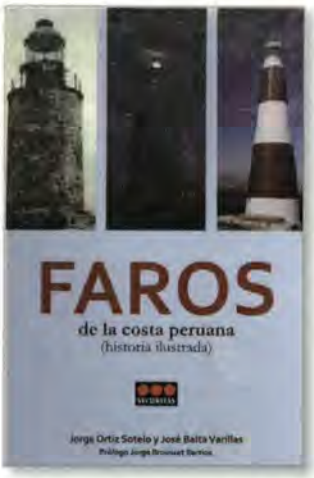
El 23 de junio de 1913 entregó su alma al Señor. El 2013, año de la edición de este libro, se han cumplido cien años de su partida.

Jorge Ortiz Sotelo y José Balta Varillas

Faros de la costa peruana (historia ilustrada)

Lima, Securitas S. A. C., 2013.

199 p., cartas, croquis, fotos, mapas 31 x 24 cm



Una de las imágenes más evocativas de saudades y nostalgias es la silueta de un faro recortándose en la soledosa línea costera en lontananza. Sin embargo, por alguna razón los peruanos ignoramos la presencia de esas valientes lámparas que se yerguen luchando con la oscuridad... ¿Tenemos faros? Pues sí, además del faro de Miraflores y el del Callao, que son más bien ornamentales, tenemos faros, muchos, algunos existen desde mediados del siglo XIX. Y si queremos saber cuáles son, qué historia tienen, dónde están localizados, esta obra de reciente publicación registra, hermosamente representados, por cierto, todos los faros de la costa peruana, desde el extremo norte hasta el confín limítrofe en Tacna.

La más lejana referencia de la presencia de un faro en nuestro litoral como ayuda a la navegación, se remonta a febrero de 1837, cuando se estableció el pionero: una estructura blanca sobre la que se erguía un mástil que sostenía la lámpara cuya luz guiaba a los navegantes, los mismos que al entrar a puerto debían pagar un peso por el servicio. Bien avanzada la República, el Estado se responsabilizó de dotar de faros al país. En 1873 se aprobó un plan de faros, no solo luces de aproximación a los puertos sino también de orientación para la navegación. El proyecto se interrumpió cuando se declaró la Guerra con Chile. El tema se volvió a abordar solo después de 1905, por la Comisión Hidrográfica, y a partir de 1908 se iniciaron los trabajos para instalar los faros de las islas Mazorca, Guañape, Lobos de Afuera, y Lobos de Tierra, punta Pariñas, Huarmey y punta Coles.

En la actualidad la Dirección de Hidrografía y Navegación tiene a su cargo los 56 faros que funcionan en el litoral peruano, así como los del islote Palominos y los que están localizados en la isla Lobos de Afuera y en Camaná, todos ellos conservados como reliquias, pues ya no se encuentran en servicio. La Dirección es también responsable de los seis faros que funcionan en el lago Titicaca y los siete del río Amazonas.

Jorge Ortiz reseña la historia de cada uno de los faros, empezando por Tumbes, contando las contingencias de su instalación y mantenimiento en el tiempo. La descripción de cada uno de ellos es sustentada con las hermosas fotografías de José Balta Varillas. El libro está prologado por el Contralmirante Jorge Brousset Barrios, hidrógrafo, quien ha estado al frente de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Es la primera obra que sobre este tema aparece en el Perú, sin contar las listas de faros y señales náuticas en publicaciones institucionales del ramo. Hermoso álbum y excelente pieza bibliográfica.



Mollendo. Faro puesto en servicio en 1899 (Colección Humberto Currarino).

EXPRESO, sábado 11 de enero de 2014

Iquitos y la Marina de Guerra: 150 años



ALFREDO PALACIOS DONGO

El pasado día 5 (de enero), en ambiente de gran júbilo y con asistencia de delegaciones de las Marinas de Brasil y Colombia, se conmemoró el 150° aniversario de la creación política de la ciudad de Iquitos y fundación del puerto fluvial sobre el río Amazonas, conjuntamente con el 150° aniversario de la llegada de nuestra Marina de Guerra a la Amazonía, con presencia fundacional (5 de enero de 1864).

Los orígenes de la ciudad de Iquitos, capital de la Provincia de Maynas, Región Loreto, ubicada entre los ríos Amazonas, Nanay e Itaya, se remontan al año 1740, cuando el padre jesuita José Bahamonde fundó varios pueblos en la margen izquierda del río Amazonas y desembocadura del río Nanay. En 1829, el pueblo solo contaba con dos caseríos (Santa María y Santa Bárbara) y una población menor a 100 habitantes.

Tres décadas después, en 1861, el entonces presidente, Mariscal Ramón Castilla, con gran visión geopolítica, creó la Comandancia Marítima Militar de Loreto y dispuso la construcción, en Europa, de la Primera Flotilla Fluvial de la Amazonía, la cual arribó a Iquitos entre enero y febrero de 1864, con los vapores "Morona" (remolcando a la goleta "Arica", que cargaba las naves exploradoras "Napo" y "Putumayo" enfardeladas) y "Pastaza" (remolcando al bergantín "Próspero", que llevaba maquinarias y materiales para la construcción del apostadero y factoría naval), además de un dique flotante.

Para el historiador amazónico Luis Tafur Rengifo, "el establecimiento del puerto fluvial por la Marina de Guerra, bajo la égida de valerosos marinos, a partir de 1864 marca sin duda alguna el inicio del despegue de Iquitos como ciudad y, sobre todo, la reafirmación de la soberanía en esta parte de la heredad nacional". En estos 150 años la Marina de Guerra ha realizado una importante labor en el desarrollo de la región amazónica. La Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, con sus elementos operativos y administrativos, mantiene presencia y control sostenido e integral en los ríos, garantizando la Defensa nacional y el Desarrollo regional.

Asimismo, es importante resaltar la labor de la Marina en acción cívica con sostenibilidad en los ríos de la selva, llevando bienestar, salud y educación a los pueblos más necesitados; asimismo, la gran relevancia en construcción y reparación naval del Servicio Industrial de la Marina – Iquitos, como centro estratégico y de grandes perspectivas para el progreso regional.

Para sugerencias y comentarios sobre la *Revista de Marina,*
escríbanos al e-mail: revismar@marina.pe

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / VELAS LATINOAMÉRICA 2014

7 VELAS LATINOAMÉRICA 2014

INFORMATIVO

19 PUNTO DE VISTA SOBRE LA CIENCIA DE GOBIERNO Y CONSOLIDACIÓN NACIONAL
CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

31 PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO MARÍTIMO: RETOS Y POSIBILIDADES.
RUMBO A UNA EFECTIVA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DE ESTADO.
CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

53 ANÁLISIS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LA AMAZONÍA
TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

PANORAMA

65 EMPLEO DE LAS OPERACIONES DE INFORMACIÓN COMO ARMAS OFENSIVAS
CAPITÁN DE NAVÍO ALBERTO ABRAHAM ARNILLAS BRENDER

77 LA ISLA QUE SE RESISTE A MORIR
ESTUDIANTE DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN UPC ALONSO CANTUARIAS DE LAS CASAS

81 LA ISLA SAN LORENZO EN EL INICIO DE NUESTRAS
RELACIONES DIPLOMÁTICAS CON ESPAÑA
LICENCIADO EN DERECHO HÉCTOR LÓPEZ ARÉSTEGUI

93 EVALUACIÓN AL CONTENIDO DE LA OBRA "EL MAR PERUANO Y SUS LÍMITES" – 1977
CONTRALMIRANTE HUGO VERÁN MORENO

99 LIMA, SEDE DE LA CUMBRE MUNDIAL DE CAMBIO CLIMÁTICO
DE LAS NACIONES UNIDAS (CMNUCC-COP 20)
TENIENTE PRIMERO ROSARIO PAJARES MAC LEOD

HISTORIA

107 DISCURSO DE ORDEN EN SESIÓN SOLEMNE DE LA BENEMÉRITA SOCIEDAD
DE LA INDEPENDENCIA VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866 Y DEFENSORES
CALIFICADOS DE LA PATRIA, POR LA CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA
DEL PERÚ Y CXXXIV ANIVERSARIO GLORIOSO COMBATE NAVAL DE ANGAMOS
VICEALMIRANTE JAVIER E. BRAVO VILLARÁN

117 EL COMBATE Y LOS COMBATIENTES EN ABTAO
CAPITÁN DE FRAGATA Y DOCTOR EN HISTORIA JORGE ORTIZ SOTELO

127 TRASFONDO HISTÓRICO Y SOCIAL QUE CREARON A LA ARMADA DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.- FINALES DEL S. XIX E INICIOS DEL S. XX
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

NACIONAL

144 ACTUALIDAD NACIONAL
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

INTERNACIONAL

158 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

171 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

176 IQUITOS Y LA MARINA DE GUERRA: 150 AÑOS
VICEALMIRANTE ALFREDO PALACIOS DONGO


MARINA DE GUERRA DEL PERU