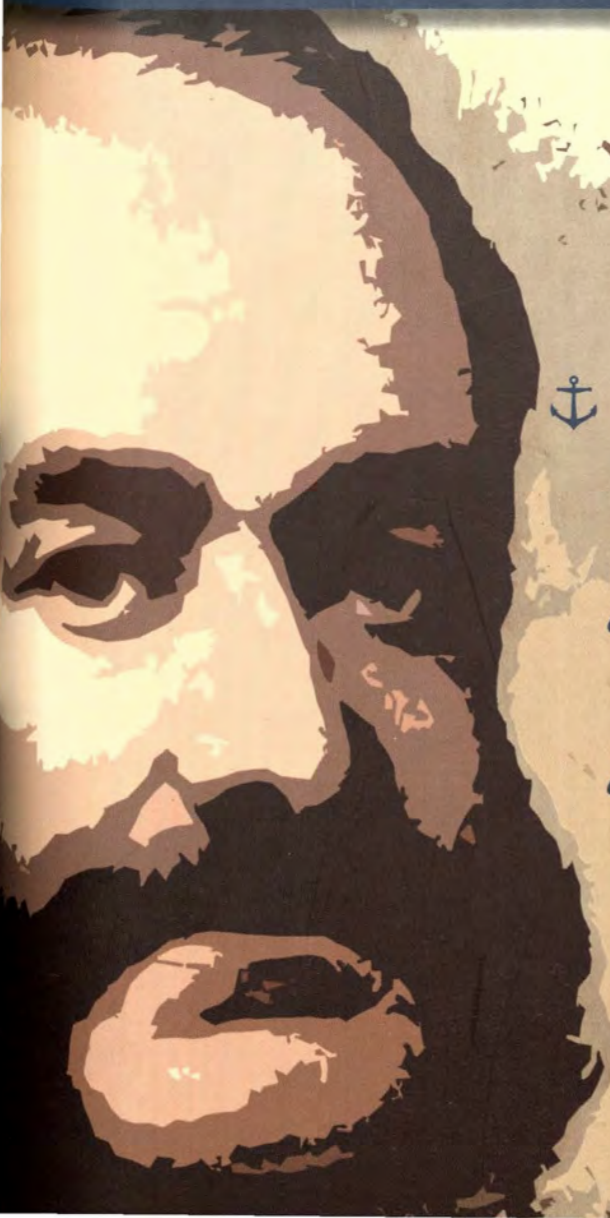
Año 107 / número 2 - 2014

REVISTA DE MARINA



Especial 180º Aniversario del Natalicio del "Peruano del Milenio"

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 2 - 2014

REVISTA DE MARINA

Año 107 / número 2 - 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 Barrios
Calm. Fernando Casaretto Alvarado
C. de N. Jorge Paz Acosta
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti

© 2014, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (cdra. 36 Av. La Marina), La Perla, Callao
Tlf. 20 78900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Cuidado de edición: R.P. Efrén A. Alcántara Rojas
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 / 180° ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL "PERUANO DEL MILENIO"

7 UNA MIRADA AL HÉROE...

CAPITÁN DE FRAGATA CC. MARISOL OLSEN CANDIOTTI

27 ALMIRANTE DEL PERÚ POR LOS SIGLOS SUCESIVOS

CONTRALMIRANTE FERNANDO CASARETTO ALVARADO

37 100 AÑOS DEL NATALICIO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU SEMINARIO: EL DISCURSO DE JOSÉ DE LA RIVA-AGÜERO Y OSMA EN LA SOCIEDAD "ENTRE NOUS", 1934

AUTOR: TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

51 GRAU Y LOS 20 AÑOS DEL HOMENAJE REALIZADO EN MIAMI COMO PRECURSOR DEL DERECHO HUMANITARIO

VICEALMIRANTE JAVIER BRAVO VILLARÁN

INFORMATIVO

57 UN ENSAYO: CÓMO CONTRIBUIR CON LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ COMO NACIÓN MARÍTIMA

CONTRALMIRANTE JORGE LUIS PEDRO DIAZ NIERI

73 UNA IMPORTANTE Y POCO CONOCIDA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL DEL PERÚ A LA ARMADA DE ARGENTINA

ALMIRANTE ARMADA ARGENTINA JORGE ENRICO. EX-JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

79 LA DIMENSIÓN HUMANA DEL AMBIENTE OPERACIONAL EN LA GUERRA IRREGULAR

CAPITÁN DE CORBETA JORGE MONTOYA-RUIBAL

85 ¿QUÉ ES Y CÓMO PARTICIPAMOS EN PLAN ESTRATÉGICO?

INGENIERA DE SISTEMAS E INFORMÁTICA MARINA VARGAS VEGA

93 RIESGO DE DIABETES MELLITUS TIPO 2 EN EL PERSONAL DE LA MARINA, DE LIMA Y CALLAO CON EXCESO DE PESO, EVALUADO EN EL SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA DEL CENTRO MÉDICO NAVAL, DE MAYO A OCTUBRE DEL 2013

CAPITÁN DE NAVÍO (SN) MARCO ANTONIO SALAZAR ROJAS

103 NUESTRA SAGRADA BANDERA NACIONAL

Contralmirante Luis Felipe Ego-Aguirre Villacorta.

PANORAMA

111 EL ORIGEN DEL ALMA

Capitán de Corbeta Erick Arce Monge

HISTORIA

119 LA PARTICIPACIÓN DE LOS AFROPERUANOS EN LA GUERRA CON CHILE

Licenciado en Historia Jaime Miguel Taype Castillo

135 LOS DESTRUCTORES "ALMIRANTE GUISE" Y "ALMIRANTE VILLAR" EN ESPAÑA EN 1933

Sargento Primero José Luis Blanco Lorenzo, Armada Española

145 ¿CUÁL FUE EL ERROR DEL ALMIRANTE NAGUMO EN EL ATAQUE A MIDWAY?

Capitán de Navío Luis Miguel Requena Pasapera

NACIONAL

157 ACTUALIDAD NACIONAL

Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

INTERNACIONAL

175 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

Licenciado en Historia Víctor Torres Laca

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

Bibliotecaria Esperanza Navarro Pantac

191 POR QUÉ FUI CADETE NAVAL

Alférez de Fragata A.P.C.U. Luis Edgardo Llosa Gonzáles-Pavón. Publicado en la Revista de Marina en 1930. Edición: Marzo-Abril

197 MIGUEL GRAU Y NUESTRA MARINA DE GUERRA

Doctor en Historia Héctor López Martínez



Contralmirante
JAVIER GAVIOLA TEJADA
Director

El 27 de julio último, se han conmemorado 180 años del nacimiento del Gran Almirante Miguel Grau. Como no podía ser de otra manera, efeméride tan señalada no solo se ha recordado debidamente en nuestra Marina de Guerra, sino en el Perú entero y también en diversas ciudades del extranjero donde el bronce o el nombre han impreso la huella de nuestro inmortal héroe. Al respecto, el historiador griego Tucídides decía hace más de dos mil años: "Hombres ilustres tienen por tumba la tierra entera".

El recuerdo y la gratitud son dos conceptos muy valiosos que deben cultivarse en el espíritu humano, pues lo dignifican y ennoblecen. Y los peruanos no podemos jamás olvidar a Grau y nos inclinamos reverentes ante su memoria que, con su limpia vida y noble muerte, ilumina las mejores páginas de nuestra historia y nos hace sentirnos orgullosos de ella.

Por eso es tan necesario tener presentes las efemérides cuando inculcamos valores cívicos en niños y jóvenes, para que los lleven consigo a lo largo de su vida. En esas fechas de tanta trascendencia debe haber siempre un momento de honda y sincera reflexión para valorar, en su exacta medida, lo que significa el Almirante Miguel Grau entre nosotros no solo como el héroe que voló a la gloria en Angamos, sino el ilustre ciudadano que en cada parcela de su trayectoria vital fue dejando un magisterio incomparable, lleno de grandeza, en el marco de la más auténtica sencillez.

El programa recordatorio organizado por la Marina de Guerra del Perú, en esta ocasión tan significativa, ha sido nutrido y variado. Hubo una ceremonia en la casa donde vivió en Lima el "Peruano del Milenio", convertida en museo. Allí se montó una interesante exposición fotográfica alusiva a la fecha. Sobre el particular pensamos que sería muy importante reunir en un volumen la iconografía del "Caballero de los Mares", junto con la de sus familiares más cercanos: esposa e hijos.

Análoga ceremonia tuvo lugar en Piura, en la casa natal de su hijo más ilustre –también museo desde hace 50 años–, precedida de una solemne misa oficiada por el arzobispo de esa ciudad, monseñor José Antonio Eguren Anselmi. Singularmente emotiva fue la homilía en homenaje a Grau que se llevó a cabo en el Convento de los Descalzos, en el Rímac, templo donde el héroe acudió a confesarse, como buen católico, con el sacerdote Pedro Gual –notable teólogo y audaz explorador de la Amazonía– antes de zarpar a su última campaña, la que no tuvo retorno. Tal vez nuestro héroe tuvo presentes las sabias palabras de San Agustín: "Tema el alma su propia muerte y no la del cuerpo". Miguel Grau había aceptado su holocausto y a él marchó con ánimo sereno.

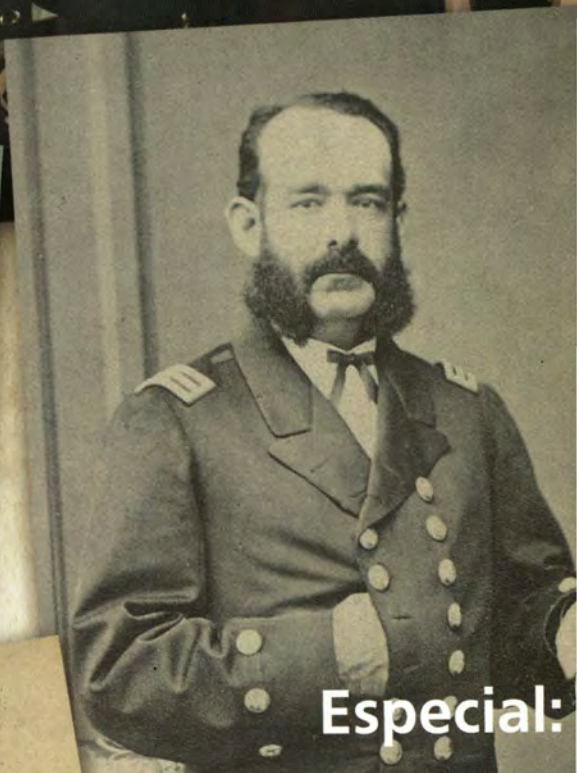
Especial relieve tuvo, igualmente, la solemne ceremonia celebrada en el Salón "Grau", de la Comandancia General de Marina, con asistencia del señor Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, donde se inauguró un busto del héroe, se mostró una hermosa estampilla conmemorativa por los 180 años de su nacimiento producida por Serpost, y se presentó el libro *Coronas fúnebres en homenaje a la gloria del Almirante Grau*, grueso y pulcro volumen que reúne señalados homenajes póstumos al héroe de Angamos, publicados en el Perú, Bolivia y Argentina, en 1879 y 1880.

Sesiones solemnes en el Congreso de la República y en las importantes instituciones estrechamente vinculadas con la Marina de Guerra, así como en otras entidades; premiación de un Concurso Literario y de Pintura, alusivo, en Lima y Callao; visitas gratuitas a los museos navales de Lima, Callao y Piura, la publicación de un Suplemento Especial en recuerdo de la efemérides, aparecido el día 27 de agosto en algunos diarios capitalinos, entre otras actividades más, dieron singular brillo a la conmemoración de los 180 años del natalicio del Gran Almirante Miguel Grau.

El Director







Especial:

180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"



Una mirada al héroe...

Escribió el sociólogo francés Auguste Comte (1798 – 1857) que "Vivir para los demás no es solamente una ley de deber, sino también una ley de felicidad".

En nuestro caso, como herederos del Gran Almirante Miguel Grau –ejemplo señero de un hombre guiado por un alto sentido del deber– nos corresponde seguir la senda que nos marcó y, al hacer evocación de su persona, afianzar nuestra identidad con él y el vínculo imperecedero que tiene con la ciudadanía.

Por estas razones las actividades realizadas por el 180 aniversario del Gran Almirante del Perú Miguel Grau han tenido como objetivo tratar de alcanzar todos los aspectos de la vida y la posteridad del "Peruano del Milenio".

Así pues, el libro *Coronas Fúnebres en homenaje a la Gloria del Almirante Grau* nos recuerda el impacto inmediato del camino a la trascendencia, así como la exposición de fotografías, documentos y monedas de época presentada en el Museo Naval "Casa Grau". Del mismo modo, la ceremonia religiosa realizada en el Convento de los Descalzos fue un acto igualmente significativo, donde rememoramos que el héroe, cuando se acercaba la hora del sacrificio de su vida por su patria, no perdió la serenidad, modestia y fe que guiaba sus pasos.

Queremos destacar entre los merecidísimos homenajes aquellos que realzan su imagen a través del arte. Las antiguas fotografías del Almirante Grau del Archivo Courret han adquirido una nueva dimensión gracias a la visión del pintor Orlando Yantas Chaco. El escultor Alonso Núñez Rebaza ha hecho lo propio en bronce y mármol. En el ámbito de la filatelia, un nuevo sello postal emitido por Serpost cumple el mismo fin.

En fin, sobre papel o lienzo, o sea dando forma al mármol o al bronce, el nacimiento del peruano más universal ha sido conmemorado como imborrable signo de nuestra identidad con él en el pasado, el presente y el futuro.

Iniciando el homenaje...

Ceremonia

de aniversario en el Museo Naval Casa Grau sede Lima e inauguración de la exposición fotografica temporal.

(Julio 2014)



arcialidad.



De noche, "Casa Grau" de Lima.



Apreciando la Exposición.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"



En interesante explicación.



Renzo Babilonia, Expositor.

Homilía
por la Fé de Grau,
en el convento de los
Descalzos del Rímac.
(18 de julio de 2014)



Misa.



Confesionario.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Visitando al héroe...

en el Museo Naval del Perú, sede Callao.

(Julio 2014)



Sala "Mar Peruano".



Sala de la Guerra del Guano y el Salitre

Gran como ciudadano,
representado en la sesión solemne en el Congreso de la República.



Entrega de Placa recordatoria.



En plena sesión.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Reconocimiento

al "Peruano del Milenio" en sesión solemne organizada por la Asociación Nacional Pro Marina.

(21 de julio de 2014)



Develación del busto.



En justo homenaje.

Sesión
solemne organizada por el Club de la Unión.

(22 de julio de 2014)



Iniciando el Discurso de Orden.



En Ceremonía.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL
"Peruano del Milenio"

Grau,

representado en la juventud peruana, a través del concurso literario y de pintura a nivel nacional.

(23 de julio de 2014)



Ceremonia de Premiación, Colegio "Miguel Grau" del Callao.



Reconocimiento al esfuerzo.



Ceremonia de Premiación, Colegio "Independencia Americana", Arequipa.



Importante participación en Pintura, en Pucallpa.



Ganadores en Portada. Casa Museo "Almirante Miguel Garu", Piura. (23 de julio de 2014).



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL
"Peruano del Milenio"

Grau a través del Arte.

(23 de julio de 2014)



Obra del artista. Alonso Núñez Rebaza.



Composiciones, poemas y oraciones fúnebres en homenaje a Grau.

Grau padre,
representado en la edición del sello postal conmemorativo.
(23 de julio de 2014)



Ceremonía del Matasellado.



Estampilla.



180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL

"Peruano del Milenio"

Destacando pasajes de la personalidad de Grau, se realizo la sesión solemne en la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú.

(23 de julio de 2014)



En lectura de Placa conmemorativa.



En justo homenaje al héroe.

Fortaleciendo

la imagen del "Peruano del Milenio". Lanzamiento del vídeo promocional del documental sobre la vida del Almirante Grau. (24 de julio de 2014)



Presentación del Vídeo.





180 ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL
"Peruano del Milenio"

Recordando a Grau

sello indeleble, en la sesión solemne organizada por la Gran Logia del Perú.

("Casa Museo Grau" de Lima, 25 de julio de 2014)



En acto conmemorativo.



Gran Logia del Perú.

Ceremonia Central

solemne acto en homenaje al más notable héroe de la Patria.

(27 de julio de 2014)



En la Cripta, Escuela Naval del Perú.



Rindiendo honores.

Decreto Supremo, declarando la semana del 17 al 2
del Natalicio del Gran Almirant

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DEL PERU

Capitán de Corbeta
Gisella ZEVALLOS Galavagna
Jefe de la Unidad de Resoluciones
MINISTERIO DE DEFENSA

Decreto Supremo

No. 008-2014-DE

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

ES COPIA FIEL
Capitán de Corbeta
Oficial Secretario de la Secretaría
de la Comandancia General de la Marina
Ismael NECOCHEA Pino
00912402

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley Nº 10689, se confirma el ascenso al grado de Almirante, que la voluntad nacional ha concedido al Contralmirante Don Miguel Grau Seminario, en homenaje a su actuación durante la Guerra del Pacífico y a su glorioso sacrificio en Angamos;

Que, con Ley Nº 16730, se creó el título honorífico "Gran Almirante del Perú", que fue conferido en forma póstuma al héroe máximo y glorioso Almirante Don Miguel Grau Seminario;

Que, el 27 de julio del presente año, al conmemorarse el 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, los peruanos debemos tener presente los valores y principios de nuestro ilustre héroe nacional;

Que, como un justo homenaje por el 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, es necesario declarar del 17 al 24 de julio de 2014, como semana de su celebración;

Que, de acuerdo con el Decreto Legislativo Nº 1134, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, la Marina de Guerra del Perú, está considerada como un órgano ejecutor dependiente del Ministerio de Defensa;

De conformidad con el inciso 8) del artículo 118º de la Constitución Política del Perú, concordante con el numeral 3) del artículo 11º de la Ley Nº 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo;

Estando a la propuesta efectuada por el Ministerio de Defensa.

OFICINA GENERAL SECRETARIA GENERAL MINDEF ASESORIA JURIDICA

DECRETA:

Artículo 1º.- Creación y objeto

Declárese la semana del 17 al 24 de julio del presente año, como "La Semana de celebración del 180º Aniversario del natalicio del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario".

1 - 2

julio, "Semana de Celebración del 180° Aniversario l Perú, Don Miguel Grau Seminario".

Artículo 2°.- De la ejecución y cumplimiento

Desígnese a la Marina de Guerra de Perú, en su calidad de órgano ejecutor dependiente del Ministerio de Defensa, como institución encargada de ejecutar y dar cumplimiento al programa de celebración establecido para la fecha señalada.

Artículo 3°.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por el Ministro de Defensa.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de julio del año dos mil catorce.

OLLANTA HUMALA TASSO
Presidente Constitucional de la República

CARLOS MORALES LA SERNA
Encargado del Despacho del Ministerio de Defensa

PEDRO CORNEJO DÍAZ
Presidente del Consejo de Ministros

ES COPIA FIEL
Capitán de Corbeta
Oficial Secretaria de la Secretaria
de la Comandancia General de la Marina
Ismael NEGOCHEA Pino
00912402

Copia: Dir.Inter.Marit.

2 - 2



Almirante del Perú por los siglos sucesivos[1]



Contralmirante
FERNANDO CASARETTO ALVARADO



¿Es Grau un héroe o un prócer?

Es un prócer, por ser persona de primera distinción, constituida en alta dignidad por los hechos históricos que ha realizado. Cuando los peruanos de un milenio lo consagran como la figura más importante de la historia, ello le da una connotación que se inscribe en el procerato.

Grau es el "Peruano del Milenio". La convocatoria, no obstante, en la respuesta generacional, encierra un concepto de Grau, héroe de la Campaña Naval de la Guerra del Guano y el Salitre, con su colofón Angamos. Grau es un héroe total, su vida trasunta heroicidad siempre. Debemos distinguirlo históricamente de héroes de circunstancias; es decir, de quienes en determinado momento asumen una actitud heroica; dicho de otra manera, una actitud que va más allá de lo que se le puede exigir al hombre frente a una posición donde su vida es el precio. Tal actitud de reacción tal vez no tiene antecedente de heroicidad; sin embargo, ello no le quita mérito alguno al personaje, pues la acción heroica se da.

En el caso Grau, su devenir vivencial nos muestra como un derrotero, con un balizamiento notable, que actúa desde sus primeros años enfrentando una y otra circunstancia con una espiritualidad que se traduce en hechos admirables. Cuando en determinada ocasión la vida lo pone en una situación

"Los héroes del mar son como mitológicos, posiblemente porque deben desempeñarse en un medio que es ajeno a aquel donde se desenvuelve la vida cotidiana. El imaginario colectivo les da un sitial que difícilmente otorga a otros protagonistas de la guerra".

extrema, quienes conocen al personaje adivinan, o mejor, saben lo que va a hacer, porque él siempre ha actuado enfrentando la vida como después enfrentará al enemigo, sabiendo que está en desventaja material. Grau siempre fue Grau, niño, adolescente, adulto.

La mitología griega ensalza al héroe que por su estirpe semidivina (es decir, el padre o la madre, uno de ellos, es un dios) está destinado a ser un Aquiles, Hércules, Eneas. De alguna manera, desde la mitología se explica el acto heroico, porque interviene –aventurando tal vez en demasía– la genética. El personaje es, pues, un semidios. En todo caso, no es justo simplificar tanto; pero mencionarlo, traerlo a colación, puede ser un factor, un encaminamiento hacia alguna explicación.

Y en el encaminamiento de dioses míticos, dioses de la mitología griega, bien cabe mencionar a Dios. Él debe tener la última palabra; pero, por lo menos en nuestra galaxia, su creación parece ser imperfecta (¿es este un juicio temerario?). Imperfecta justamente en lo que Dios considera su obra máxima, el hombre, creado del barro de la tierra y dado a la luz por un soplo de vida. Parece un coro de protesta, pero es que existimos hombres y mujeres que emprendemos la vida en escenarios absolutamente diferentes, escenarios puestos, por así decirlo, en lugar y circunstancia muy disímiles, bajo un sino histórico de tiempo, constituyéndose así el entorno que reta al personaje y donde se desenvolverá su vida.

Atrás, digresiones. Los héroes del mar son como mitológicos, posiblemente porque deben desempeñarse en un medio que es ajeno a aquel donde se desenvuelve la vida cotidiana. El imaginario colectivo les da un sitial que difícilmente otorga a otros protagonistas de la guerra.

En la historia universal, desde Salamina, pasando por Trafalgar, quedan nombres imperecederos que evocan acciones bélicas, pero que se condensan en el estratega. En nuestro medio histórico, un contemporáneo del héroe de Trafalgar, Horacio Nelson, es Jorge Martín Guise, un fundador de la Marina de Guerra que organiza el notable Monteagudo y crea San Martín.

Nelson y Guise, británicos de origen y este último peruanizado y muerto en defensa de su patria adoptiva el 24 de noviembre de 1828 en el Combate de Guayaquil o Combate de Cruces, como también se le llama, ingresaron a la Armada en una media de 14 a 15 años de edad, tal como se estilaba en Inglaterra. Tiene sentido esta edad para la vocación del mar.

¿Un niño de ocho años y ocho meses de edad?

Miguel Grau afronta el reto del mar cuando es un niño de ocho años y ocho meses de edad. Es en este instante que se embarca en el bergantín "Tescua", al mando del Capitán Manuel Herrera. Recala la nave en Huanchaco y pone rumbo a Buenaventura; naufraga a la altura de la isla Gorgona (*"Me embarqué en el puerto de Paita en marzo de 1843 en el bergantín granadino 'Tescua'"*). Es manifiesto de puño y letra del joven Grau, fechado en Lima el 10 de agosto de 1853 cuando tiene 19 años y acaba de desembarcar de la fragata norteamericana "Gold and Eagle".

La historia atrás, no obstante, nos habla de un niño, tercero de cuatro hermanos. El mayor Enrique (10), luego Dolores (9), el propio Miguel (8) y Ana (7), dejando el abrigado hogar natal en Piura hacia el año 1842, para viajar a Paita con la sola compañía del padre, el Teniente Coronel colombiano Juan Manuel Grau y Berrio, por entonces de 43 años de edad, pasando a habitar una modesta casa, propiedad de José Chire, frente al mercado. ¿Cabe una reflexión? En la casa natal de Piura quedan tres hermanos y la madre, Luisa Seminario del Castillo; ellos son Roberto, Emilio y Valvina Díaz Seminario.

Ocho años y ocho meses es, pues, muy temprana edad para hacerse a la mar. El pequeño Miguel se embarca en el "Tescua". Después "Florita" y "Josefina" serían su primera escuela, siempre con el Capitán Manuel Herrera.

La ballenera "Oregón" será, podríamos considerarlo así, el entorno de mayoría de edad para este, aún niño, en rumbo a la adolescencia. Tiene 13 años y durante casi dos años conocerá la caza de ballenas, experiencia en la mar que no está exenta de grandes peligros, por la propia naturaleza de la actividad que desarrolla la dotación. Debe también considerarse lo que significó para la sensibilidad de tan joven grumete asistir a la propia faena de estos cetáceos al lado de la nave.

La escuela en la mar significó para Miguel Grau 12 naves entre la edad que hemos mencionado y los recién cumplidos 19 años, cuando vuelve a Lima.

Es 1853 y coincidentemente su padre está también en la capital, porque gestiona una pensión alimenticia como veterano de las guerras de la Independencia. El documento fechado el 27 octubre de 1853 procede de la Cámara de Diputados en favor del Teniente Coronel Don Juan Manuel Grau *"[...] viejo soldado de la Independencia americana"*.

Fernando Velarde, ¿biógrafo de Grau?

Personaje importante en la vida de Grau es Fernando Velarde, poeta español de prestigio en Lima, quien es también docente. Fundó la revista "Talismán". Velarde conoció a Miguel Grau de 19 años de edad en una circunstancia importantísima para dos vidas, la de Grau y la de este español que goza de gran prestigio en Lima. ¿Puede esbozarse una biografía en un poema? Sí. Biógrafo de quien entonces es su alumno, resulta Velarde a través de un poema que escribiría 27 años después.

Esta obra literaria se intitula "A Grau", poema que su autor escribió en Londres en el año 1880, al enterarse de Angamos. Hay en los 25 hemistiquios del poema muchas cosas que conviene analizar.

En la primera hora está Velarde frente a un mozo de estatura mediana, de gran fortaleza física, mirada penetrante, deseoso de aprender, también de compartir con su maestro experiencias que deben haber sorprendido al interlocutor y fascinado después. A tan corta edad conoce el mundo; prácticamente no ha tenido niñez familiar, la ha transcurrido en gran parte fuera del hogar. Adolescente en directa continuidad, ha navegado todos los mares en aquella durísima, dramática, peligrosa y también docente etapa de los velámenes y las jarcias.

¿Varias vueltas al mundo? Sí, lo afirma sin adjetivos, con –otra vez– sorprendente naturalidad. Sabe del peligro allende la borda de la nave. La lucha con los elementos y su dominio. Las peligrosas escenas a bordo del "Oregón", botes frágiles, arponeros de leyenda entre la vida y la muerte. También cercano el dolor del propio animal y después la sangrienta faena al lado de la nave. Es una prueba de fuego impactante y superada, escuela de la mar, cielo y formación física y espiritual que afrontó este joven en los años de frontera niñez–adolescencia.

Personalmente, considero excepcional este poema de título simple, pero de gran contenido y no solo lírico: califica como biográfico. Dice Velarde de él

mismo que es como *"Un mensajero fugaz de clima en clima"*. Así llega a Lima (1854), que lo impresiona en tanto ha sido la ciudad capital del Virreinato español. La califica como *"Noble y opulenta Lima"*. Y a Grau, su alumno, *"Alumno férvido y constante"*. Le emociona saber que prácticamente toda su vida la ha hecho en el mar, desde los casi nueve años hasta los diecinueve; la singularidad concita el interés del profesor que, como se ha mencionado, intercambia con él historias, narraciones, manes del espíritu que identifica a dos personas de gran sensibilidad. Ambos son trashumantes; uno, lo dice, es viajero impenitente *"De clima en clima"*; el otro lo ha sido en la mar, de puerto en puerto, de ciudad en ciudad.

"Muchos personajes, algunos notables que conocieron a Miguel Grau, lo describen y se identifican con él, pero difícilmente se encuentra una descripción en síntesis como la que Velarde vierte en la octava cuarteta de este poema. Nos dice que era un joven de pocas palabras, difícil sacarle una sonrisa, no obstante se comunicaba con facilidad".

Debe haberle costado a Velarde en un principio la comunicación con quien él califica por ratos como un joven *"meditabundo"*. Tiene asidero la palabra. Este carácter está forjado en la soledad, en la responsabilidad asumida antes de la hora, niñez no compartida, adolescencia de bronce.

No obstante este joven ha alternado con gente desconocida, en muchas naves en cuyas dotaciones debió integrarse paulatinamente, ganarse su confianza y después, tras gran esfuerzo, habituarse con los tripulantes, formando familias circunstanciales, pero aceptando la jerarquía en un entorno rudo que al poco tiempo –como mágicamente– desaparecía para ser reemplazado por otro. Variaba la casa y variaba la familia.

Velarde le habla de hechos heroicos de su España; también de la gesta de Independencia americana, de Bolívar y de Sucre. Percibe que su *"Alumno férvido y constante"* se emociona con narraciones de guerreros en lucha por convicciones auténticas.

Confiesa que muy pronto cobra aprecio por Grau. Expresa: *"Siempre fue dulce para mí tu nombre"*. Acepta filosóficamente algo que es como penetrar en un concepto compartido: *"Es tragedia sublime nuestra vida"*.

El periodo de docencia y amistad es relativamente corto. *"Los días melancólicos y bellos/ Pasaron cual relámpagos veloces"*. Y es que el poeta parte de Lima, el alumno inicia sus primeros pasos en la Marina de Guerra.

Muchos personajes, algunos notables que conocieron a Miguel Grau, lo describen y se identifican con él, pero difícilmente se encuentra una descripción en síntesis como la que Velarde vierte en la octava cuarteta de este poema. Nos dice que era un joven de pocas palabras, difícil sacarle una sonrisa, no obstante se comunicaba con facilidad; más aún, era sin duda alguien en quien confiar. *"Nunca fuiste risueño ni elocuente/ Y tu faz pocas veces sonreía/ Pero inspirabas entusiasmo ardiente/ Cariñosa y profunda simpatía"*.

Contemporáneos de Grau coinciden con Velarde y puede afirmarse valiosísimo este poema documental. No obstante la aludida cuarteta, podría considerarse evidente testimonio de un líder en barbecho, el personaje en un empaque –valga la expresión– de seriedad y pocas palabras; es a tan corta edad un hombre mayor que, y esto es también muy importante, supo aprovechar con suma inteligencia y dedicación las enseñanzas del maestro. Un ejemplo: la letra, ortografía y sintaxis del documento de agosto de 1853 guardan después lejanía con la cuidada y, puede decirse, precisa redacción y bella caligrafía de Grau cuando dirige sus cartas familiares y a los amigos, aún en plena Campaña Naval de 1879.

Pero hoy, quince años antes de la guerra de 1879, un segundo encuentro de Velarde con Grau se da en Europa cuando el Oficial de Marina, por entonces Teniente Primero, está comisionado por el presidente Juan Antonio Pezet en demanda de hacerse cargo de la corbeta "Unión" adquirida por el Perú en Francia, con su gemela "América". El 15 de diciembre de 1864 zarpará de Saint Nazaire la nave que lleva como Segundo Comandante al Teniente Primero Felipe Pardo y Lavalle, hermano de Manuel Pardo y Lavalle, quien en la circunstancia que se narra se encontraba en Londres y alterna con Grau. También está Velarde. Francisco Bolognesi es otro notable en su comisión por los cañones Blackely que defendieron la rada del Callao el 2 de mayo de 1866. El monitor "Huáscar" se está construyendo también en Inglaterra, a cargo de José María Salcedo; y la fragata "Independencia", bajo responsabilidad de Aurelio García y García.

Tornando al poema de Velarde, leemos: *"En Londres otra vez nos encontramos/ Y cual dos melancólicos suspiros/ Que lleva el huracán... nos separamos"*.

Podríamos afirmar que Velarde y Grau tienen dos encuentros reales en Lima y Londres, pero también uno tercero, ideal. Velarde entonces hace gala aquí de

acendrado lirismo, que es auténtica expresión de lo que el aeda siente conmovido por la muerte de aquel que conoció de 19 años de edad y después de 30. Ha sucumbido como Comandante del monitor "Huáscar" a los 45. Velarde entonces acepta con el filósofo que *"Es tragedia sublime nuestra vida"*.

Y es que la Campaña Naval de la Guerra del Guano y el Salitre tiene una figura descollante: Grau. Y por eso, de Grau dice Velarde: *"Cual siderales pléyades lucientes/ Todos los manes te cercaron juntos/ Y aplaudieron los sínodos vivientes/ Y cantaron los éxodos difuntos"*.

Un hemistiquio finaliza el poema y califica a Grau: *"Más grande que la muerte y el destino"*. (Londres, 1880)

Manuel González Prada

Contemporáneo de Grau, aunque diez años mayor en edad, es una figura literaria que al Perú y América enorgullece. Polémico es este poeta capaz de suscribir: *"Pues conviene resignarse, resignémonos en prosa, pero en verso combatamos por la azucena y la rosa"*. Es el mismo que en otras ocasiones se dirige a sus enemigos políticos con franqueza y elegancia que a unos abate y a todos enciende. Un excelente libro del Dr. Luis Alberto Sánchez, intitulado *"Don Manuel"*, bien describe y analiza a este personaje de nuestra historia que conoció personalmente a Grau. Seis años después de su muerte le dedica, en prosa, su "Grau". Critica acerbamente a quienes en el ejercicio de la política peruana fueron incapaces de ser buenos gobernantes, apunta a la *"[...] reversión del orden moral, el completo desbarajuste de la vida pública, la danza macabra de polichinelas con disfraz de Alejandros y Césares"* (en directa referencia a Nicolás Fernández de Piérola o Nicolás de Piérola). Alude de manera similar a quienes propiciaron la situación en la que el Perú se encontraba cuando la agresión chilena. En esto González Prada tiene absoluta razón y para el caso –en un paréntesis que justificaría el maestro– cabe recordar dos cartas del Comandante del "Huáscar" Miguel Grau, ambas dirigidas al Presidente Manuel Pardo. La primera, desde Iquique, el 6 de setiembre de 1872[2], donde advierte a Pardo, flamante Presidente de la República (asumió el mando el 2 agosto de 1872) del movimiento de la escuadra chilena desde Valparaíso a Antofagasta, en abierto apoyo a un revolucionario, el General boliviano Quintín Quevedo, claramente auspiciado por ese Gobierno, en demanda de secesión territorial. Advierte Grau a Pardo que en la circunstancia, las relaciones diplomáticas entre esos países ya estaban en *"vía de arreglo"*, y agrega: *"Parece, pues, que la noticia del*

fracaso de Quevedo en Tocopilla ha hecho cambiar completamente de táctica al Gobierno de Chile, que ahora es, según se asegura, el más interesado en un arreglo pacífico con el ministro de Bolivia". En la ocasión, Grau toma la decisión de constituirse en observador de la situación y así informar al Presidente del devenir de los acontecimientos.

Ocho meses después, también desde Iquique y en el comando del monitor "Huáscar", Grau, el 27 de mayo de 1873[3] reincide en la advertencia que le hace al presidente Manuel Pardo acerca de la cuestión boliviano–chilena. En la ocasión, el Comandante escribe:

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



"Huáscar" (óleo de Spiers), comandado por Grau desde 1868.

Retomando al maestro González Prada, él es un agnóstico, pero no duda en alabar la fe religiosa de aquel vecino notable de la calle Lescano, número 22, Lima. Sabe que acude a Los Descalzos, donde tiene un confesor a quien demanda absolución. Él lo entiende porque ese marino, padre de familia numerosa, está comprometido en una acción de guerra, y se conoce ya lo que paulatinamente viene siendo el invencible binomio Grau-Huáscar.

Hombre informado de la situación política y el esquema internacional, de las relaciones sociales y de comunicación que tradicionalmente se mantuvieron entre chilenos y peruanos, González Prada está enterado de que en 1872 el Gobierno chileno encargó en Inglaterra dos blindados de gran capacidad; que uno arribó en 1873, y el siguiente año, otro más. ¿Qué ha hecho el Gobierno peruano? Nada. Conoce don Manuel de la proverbial euforia nacional. ¿Euforia? ¡Claro, si esto será lo mismo que en 1866 desde el Callao frente a los españoles! Craso error. Sin embargo, este Comandante de andar pausado, que conocía la actitud de los chilenos, ¿no es amigo de Pardo? Debe haberle informado de ello. Pero ahora, en este ¿remanso?... Entre junio y julio, lo ha visto más de una vez en su tránsito hacia la estación de San Juan de Dios para viajar en el tren al Callao, donde el "Huáscar" está siendo sometido a algunas reparaciones, consecuencia del transcurrido Combate de Iquique el 21 de mayo.

Difícil a González Prada confesarse admirador de alguien, pero expresa en inolvidables líneas que, si bien no comparte que sea *"Humano hasta el exceso"*, practicando *"[...] generosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera"*, valora que sea *"Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de la casa como en el camarote del buque"*. Considera que es la antípoda de los políticos y guerreros que él conoce. Afirma que Grau *"[...] existía como un verdadero anacronismo"*. Agrega que nadie como él conocía del peligro, lo que no le impedía *"Marchar de frente con los ojos abiertos, con la serenidad en el semblante. En él nada cómico ni estudiado: personificaba la naturalidad"*.

Ha trabado conversación con este *"Marino forjado en el yunque de los espíritus fuertes"*. Y en un entorno de manifiesto biográfico expresa: *"Al ver su rostro leal y abierto, al coger su mano áspera y encallecida, se palpaba que la sangre venía de un corazón noble y generoso"*.

En medio de tantas coincidencias donde es unánime el respeto y admiración que despierta Miguel Grau, afirma el literato conciudadano: *"La guerra con todos sus males nos hizo el bien de probar que todavía sabemos engendrar hombres de temple viril"*.

A 180 años del natalicio del Gran Almirante Grau

Hace bien a la salud de la patria, recordarlo, y más allá de las luces y sombras que significó la guerra de 1879, indagar en su vida.

Siempre es descubrimiento Grau.

Mostrarlo especialmente a los niños es un deber, porque desde sus primeros años afronta el reto permanente que es la vida, y emergiendo de las dificultades y sinsabores que suele presentarnos, es Grau un triunfador, y no solo de la guerra. Grau se confunde con los símbolos de la Patria; es lección imperecedera.

Sentirlo nuestro, cercano, vivificador, peruano, nos enorgullece y llena el pecho de optimismo, rebosante de júbilo; nos permite sentirnos integrantes de una dotación en la cual él es inspiración y guía.

Referencias

1. La frase está contenida en el "Canto a Grau", versión final del notable poeta y dramaturgo Juan Ríos, quien en su domicilio de Miraflores entregó el 16 de febrero de 1978 este poema al autor, con motivo de la primera edición del llamado inicialmente "Álbum Grau", después nominado "A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau" (cinco ediciones). Un fragmento de este poema figura en una placa de mármol en la Cripta Grau de la Escuela Naval del Perú, instalada allí cuando era Comandante General de la Marina el Almirante Ricardo Arboccó Licetti, en el año 2003, ocasión en la que la espada-joya obsequiada al Almirante Grau por señoras peruanas residentes en Europa y las medallas concedidas al héroe, que se encontraban bajo la custodia del Museo Naval del Perú, fueron transferidas a la Escuela Naval del Perú, remodelándose la Cripta Grau. Una segunda placa en esta Cripta contiene palabras de quien fuera el presidente de la República José Luis Bustamante y Rivero.
2. Esta carta se conoció gracias al señor Enrique de Rávago Bustamante, y fue divulgada en edición privada, el año 2000, en Lima, bajo el título "Miguel Grau, comisionado político en el Pacífico Sur, una carta inédita de 1872".
3. El Vicealmirante Francisco Mariátegui Angulo donó a la Marina de Guerra, a través del Museo Naval, esta carta que fue divulgada en facsímil y que figura hoy depositada en original en el Archivo Histórico de la Marina



100 años del natalicio del Almirante Miguel Grau Seminario.



Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

El discurso de José de la Riva-Agüero y Osma en la Sociedad *Entre Nous*, 1934

> *"La Revista de Marina y Aviación se asocia a los tributos de admiración que los pueblos del Perú han rendido al Contralmirante Dn. Miguel Grau en el Centenario de su nacimiento y aprovecha de este acontecimiento para exhortar a los jóvenes marinos para que en sus corazones hagan que fecundice las enseñanzas de patriotismo, caballerosidad y lealtad que nos legara".* Revista de Marina y Aviación, julio y agosto de 1934, p. 493.
>
> *"Las generaciones peruanas, que han de defender el patriotismo de la República, encontrarán en Grau, el símbolo de la virtud cívica. Hombres de uniforme y trabajadores en general, se juntarán todos, para invocar su recuerdo, en estos días en que hace un siglo nació".* Luis Humberto Delgado, en Revista de Marina y Aviación, julio y agosto de 1934, p. 499.

En 1934, el Perú rendía homenaje a uno de sus hijos predilectos, aquel que simbolizó lo mejor de una generación en desgracia. Efectivamente, los peruanos de la segunda mitad del siglo XIX fueron la segunda y tercera generación que nacía dentro de la flamante República políticamente independiente de España.[1]

Este corte umbilical transatlántico revolvió los cimientos de la naciente nación y produjo una serie imparable de revoluciones, guerras civiles, robos y cohechos, que fueron el denominador común en la vida política de los que vivieron *la utopía republicana* (Sanders 1997: 205-206) (Torres Arancivia 2012: 133-135).

Este navegar sin rumbo hacia el objetivo nacional –"Firme y Feliz por la Unión"–, que aspiraban los ideólogos peruanos de la época de la Independencia: "justicia, libertad, felicidad y progreso" (Rey de Castro Arena 2008: 296) llevó al país a una situación crítica en la década de 1870. Las instituciones del Estado no eran tales, y las preocupaciones se centraban en aspectos personales, no necesariamente en los republicanos –entiéndase "la libertad, la dignidad ciudadana, el trabajo, la educación, el bien común, la soberanía y la autonomía" (Mc Evoy 1999: 190)–.

Sin embargo, existieron hombres y mujeres que trataron de enrumbar la derrota y mantener rumbo fijo hacia el *puerto* del lema nacional. Fueron pocos o muchos, pero los mediocres y los herederos culturales-sociales de la antigua Real Hispania, al parecer, influyeron más, dando razón al Positivismo de Javier Prado (Prado 1941). En efecto, "las viejas estructuras del *Antiguo Régimen* barroco estuvieron muy lejos de ser demolidas" (Torres Arancivia 2012: 133)[2].



El General de División Óscar R. Benavides, Presidente de la República, colocando en la Avenida República, en Lima, la primera piedra del Monumento al Contralmirante Miguel Grau, Héroe de Angamos.

La *Guerra del Pacífico* fue la hecatombe que nos hizo despertar de la "inmoralidad administrativa" (Romero Pintado 1984: 115), al menos por un tiempo. Sin embargo, durante la duración del conflicto salieron a la luz la naturaleza *"anti lema nacional"* de la clase gobernante. Los diferentes intereses de clase, sean de la capital o de las provincias del norte o sur, de la sierra o de la costa (Abanto Chani 2012) mostraron que el Perú aún no llegaba a ser una sólida "comunidad políticamente imaginada como inherentemente limitada y soberana" (Anderson 2007: 23) que soportara las tempestades internacionales. Aunque, posiblemente, fueron estas cualidades –positivas y negativas– impregnadas en la genética social del peruano las que se convirtieron en los "elementos o caracteres que hacen del Perú una Nación, una Patria y un Estado" (Belaúnde 1983: 7); en otras palabras, serían esencia de su *Peruanidad*.[3]

Los dirigentes políticos más influeyentes de la década de 1870 no entendieron, al parecer, lo siguiente:

> *La renuncia a la guerra como un instrumento de política internacional no supone en forma alguna el abandono de los medios de la propia defensa. Nuestra organización defensiva técnica y el robustecimiento de nuestras instituciones militares no representan ni pueden representar una política de agresión; servirán para defendernos si somos atacados y en la medida de nuestras fuerzas para la defensa de la solidaridad americana y de los principios que la fundamentan.* (Belaúnde 1983: 404)

Esta lógica previsora, de un serio estratega y estadista, faltó en las mentes de los llamados a administrar los destinos del Perú a finales del XIX.

El estallido de la guerra debió de revolver los espíritus americanistas de hombres comprometidos como Miguel Grau Seminario, quien "es en América, la encarnación de la raza, como es en el Perú la encarnación de la patria. Pero Grau visto de cerca y de lejos, ya ha dicho Rodó, nuestro noble maestro, pertenece como todos los grandes espíritus, a la categoría de los ciudadanos americanos" (Delgado 1934: 495). Efectivamente, este marino celebérrimo luchó junto a sus entonces camaradas chilenos en Abtao contra la fuerza española en 1866, convirtiendose él y los suyos, en reales representantes del potencial de unidad de las antiguas colonias-virreinatos de España: "No hubo nación más respetuosa de la personalidad y de la integridad territorial de los otros pueblos y más adicta a los principios de solidaridad americana que el Perú" (Belaúnde 1983: 399).

Sin embargo, varios de los principales dirigentes políticos peruanos de 1879 no estuvieron a la altura del caro momento, y en lugar de convocar a la serenidad, dureza y prudencia de acción, se mostraron ligeros y bravucones al dar sus discursos al pueblo oyente: "No hay nada peor para un pueblo que dejarse llevar por la ira. Y no hay nada peor en los políticos que creer que pueden manejar la ira de esa masa" (Torres Arancivia 2012: 138-139).

Rota la paz, la guerra se adueñó del mar y de la tierra de la costa oeste sudamericana. La salvaje naturaleza humana retrocedió a los tiempos primitivos trayendo al presente la irracionalidad y furia del hombre en guerra. "Quitar la vida es asunto común entre los más viles seres humanos; salvar la vida de otros es tarea preservada a los dioses" (Romero Pintado 1984: 114).

El rescate de 62 náufragos en Iquique, el envío de las prendas del enemigo a la infeliz viuda, el varonil gesto de reconocer oficialmente el "temerario arrojo" del enemigo, el ordenar al buque contendor que la tripulación abandone el barco antes de hundirlo, el no atacar a poblaciones costeras sin defensa militar, y el reconocer que se encontraba combatiendo en una "guerra fratricida" son pinceladas del autoretrato que Grau dio sobre el lienzo de su vida y que representaron la afirmación "de sus principios y de su forma de hacer la guerra" (de la Puente Candamo 2003: 294) adelantándose años al Derecho Internacional Humanitario, no por presión jurídica, sino por una deontología incorruptible.

> *Si como dijo Pelletan, los siglos descansan para producir a los genios, cupo a la América del Sur, a mediados del siglo actual [XIX], la gloria imperecedera de presentar a la admiración del orbe al célebre marino que, adunando al valor heroico y casi fabuloso, la generosidad proverbial en los hidalgos de la Edad Media, fue, sin duda, el modelo perfecto del adalid intrépido y del noble caballero.* (Gorriti 2010: 33)

Regresando a 1934, año del centenario de su nacimiento, recordaremos un discurso en homenaje al ilustre marino elaborado por el erudito historiador José de la Riva-Agüero y Osma (JRA) en la Sociedad *Entre Nous* el 29 de julio del mismo año.[4] Esta pieza literaria se constituye –junto con la de Raúl Porras Barrenechea de 1954 al inaugurar el salón "Grau" del Club Nacional– de una vibrante emoción patriótica, "fruto de castizas, elegantes y altamente sensibles plumas" (Barreda 1959: 8).

Riva-Agüero sostuvo que la semana de celebración del centenario de Grau "constituye la suprema ceremonia patriótica, que aventaja y excede con mucho en solemnidad a la anual recordación de la Independencia" (Riva-Agüero 1996: 5). En efecto,

dentro del argumento de Riva-Agüero, el corte umbilical a España se tradujo en una realidad incierta y vacilante para la flamante República. No significó –necesariamente– la consolidación del espíritu nacional, tan joven aún, en otras palabras, en formación; precisamente esta inmadurez fue la causante del desgobierno durante gran parte de la vida independiente del Perú.



José de la Riva-Agüero y Osma

"El alma de la patria, el espíritu que la anima, se nutre de sus mártires y perdura solo por ellos. Sin la aureola que los circunda, no habría luz para los pueblos y las naciones carecerían de ideal" (Riva-Agüero 1996: 6). Vemos que dentro de la mente de JRA se encuentra asentada la concepción del héroe catalizador de una nación en formación; esos hitos referenciales que sirven para ordenar los lineamientos que anhelan conseguir los *Patricios* para su pueblo. En 58 años de vida democrática, todavía no existía la suficiente y rutilante pléyade de héroes para asentar el "Firme y Feliz por la Unión" en la conciencia de la sociedad peruana.

Riva-Agüero formuló su interpretación de la guerra como un fenómeno natural propio de la esencia humana. Este factor genético del *Homo Sapiens* no lo entendió como una fatalidad negativa; más bien, sostiene que "parece condición y estímulo de la misma sociedad humana [...] [la] violencia es en la vida colectiva agente iniciador, a menudo insubstituible" (Riva-Agüero 1996: 7).

Es más, luego de hacer la división entre guerra civil ("fratricida, mezquina y crudelísima") y guerra externa ("generosa pugna"), advirtió de los peligros que podían producir los pacifistas debido al descuido de la legítima previsión ante amenzasas externas. La década de 1870 parece haberle servido de ejemplo.

Esta apreciación sobre la capacidad productiva de la guerra se asemeja a la propuesta de Miguel Ángel Centeno, quien sostuvo que los conflictos bélicos internacionales podían crear una inercia de desarrollo industrial a ciertos países con capacidades estructurales aptas para ello (Centeno 1997). Por otro lado, se manifiesta cierta similitud con Manuel González Prada, en relación con la inverosímil visión optimista de este ante el enfrentamiento militar, con respecto

al aspecto social: "La guerra, con todos sus males, nos hizo el bien de probar que todavía sabemos engendrar hombres de temple viril [...] la rosa no florece en el pantano; y el pueblo en que nacen un Grau y un Bolognesi no está ni muerto ni completamente degenerado" (Centro Naval del Perú 1984: 141).

Fueron los hombres de aquellas décadas los que merecieron el opobrio de José de la Riva-Agüero, quien suscribió a González Prada respecto a "que en la guerra con Chile, no solo derramamos la sangre, exhibimos la lepra" (Centro Naval del Perú 1984: 141) que se exibió en 1879-1883.[5] De hecho, JRA no guardó los calificativos acusadores; al contrario, utilizó un estilo un poco más suave que don Manuel para referirse a la situación social de aquellos funestos años:

> *[...] la ruina del concepto de autoridad, la socavación de todo respeto, la condescendencia con toda informalidad, el endiosamiento de toda rebeldía; el inaudito desenfreno de la prensa [...] la escandalosa impunidad de los delitos [...] condujeron el cuerpo social hasta los límites de la anarquía y la descomposición* (Riva-Agüero 1996: 9).

La escena que nos presenta Riva-Agüero es nefasta y desoladora: "A duras penas se contaba el diminuto número de justos que Dios exige en la Bilblia para perdonar a las ciudades malditas. Bullía la podredumbre" (Riva-Agüero 1996: 9). Las voces que buscaron evitar el desastre no fueron oídas, sino más bien, ignoradas.

Sobre la excusa del no tan secreto Tratado de Alianza Defensiva entre Perú y Bolivia –Argentina, el tercer potencial firmante, no lo suscribió–, JRA lo consideró como incompleto por haber adolecido de "vigilancia, persistencia en las determinaciones, cierta estabilidad gubernativa y cierta solvencia fiscal para los aprestos que la prudencia demanda" (Riva-Agüero 1996: 10)[6]. Se aprecia la crítica al aparato estatal-administrativo del Perú de inicios de 1870, en especial a la gestión del Partido Civil. Critica la cierta ligereza sustentada en los anhelos de hermandad internacional que obstaculizaron la prudencia de contar con una defensa bélica en caso la diplomacia fracasare con sus medios. Efectivamente, la mirada crítica demuestra que los gobernantes dieron su atención y esfuerzos a rencillas de caudillos, a rumores y al caos hacendario producto de la corrupción.

Esta experiencia tiene una lección "aprendida" y JRA la dijo: "aquel plan diplomático requería continuidad en las negociaciones y armamentos; porque no hay política externa decorosa, digna siquiera de tal nombre, desprovista de elementos de fuerza y sin activa tradición de cancillería" (Riva-Agüero 1996: 10). En efecto, JRA comprendió que en el escenario agresivo en el que se desenvuelven las naciones, la diplomacia sin una fuerza armada que la respalde es un débil ejercicio que posee retórica, pero no poder disuasivo. Esta lógica

cobró mayor fuerza en tiempos de nuevos movimientos de imperios decadentes y nuevas potencias en auge, a finales del XIX e inicios del XX, que movieron el ajedrez geopolítico internacional.

Si la situación fue frágil en política exterior, en la económica no fue mejor. En lugar de incrementar impuestos –a solicitud del Ministro de Hacienda, a cargo de Izcue– que solventasen los ya eminentes gastos de guerra, el Cuerpo Legislativo resolvió la situación incrementando "en un tercio la emisión de papel moneda, despeñando el cambio exterior, como nunca indispensable" (Riva-Agüero 1996: 11). En esta parte de su discurso presenta al factor económico como una debilidad vital en el mecanismo del Estado, más aún si la logística existente en materia de defensa no fue homogénea ni de utilidad efectiva en combate.

"Riva-Agüero trasladó las antiguas formas de expiación bíblica de la fe católica al año 1879, convirtiendo a Grau en el cordero que se presenta voluntario ante el altar para eximir de culpa a la desunida y fallida sociedad peruana a traves del sacrificio.".

Las siguientes líneas del discurso son de un tono claramente espiritual y religioso. En efecto, como sostuvo Carlos Rodríguez Pastor al referirse al retorno en 1930 de JRA de su autoexilio al Perú, este:

> *[R]etractó públicamente de sus prevaricaciones doctrinarias; rectificó sus malformaciones espirituales y se reconcilió con las ancestrales creencias de sus mayores [...] su preocupación por el interés político se ensambló indisolublemente con un acucioso desvelo por mantener incólumes la ortodoxia dogmática y los principios religiosos, de los que, a partir de su conversión fue paladín aguerrido e irreductible.* (Riva-Agüero 1975: XL)

Riva-Agüero trasladó las antiguas formas de expiación bíblica de la fe católica al año 1879, convirtiendo a Grau en el cordero que se presenta voluntario ante el altar para eximir de culpa a la desunida y fallida sociedad peruana a traves del sacrificio. Es "el escogido" que se inmola y esparce su sangre como fluido regenerador de una sociedad que se vio envuelta en la guerra por adolecer de desunión –en la diversidad– espiritual y política. "Los pueblos como los individuos, infractores de los preceptos eternos, impenetran el perdón desde el seno del sufrimiento" (Riva-Agüero 1996: 11).

Por su parte, el laureado poeta José Gálvez Barrenechea sostuvo de Grau, al escribir su conocida "Pindárica a Grau en su primer centenario", que "[f]uiste la encarnación del sacrificio/ fuiste la encarnación de la esperanza/ y como Cristo/ bien sabías que te sacrificabas [...]" (Gálvez 1934).

Esta parte del discurso y de la poesía se asemeja en el fondo y en la forma al pronunciado por Monseñor José Antonio Roca y Boloña el 29 de octubre en la Catedral de Lima, donde se celebró las honras fúnebres a los caídos en Angamos. En efecto, el análisis al mismo que realiza el historiador Eduardo Torres Arancivia es claro al respecto: "El sacrificio del héroe se había realizado por la salud de un pueblo; por tanto, podía ser comparado con el de Jesucristo, quien había dado su vida para expiar los pecados del género humano. En esta asociación, se entiende que el Perú tiene hombres que nacen destinados a la expiación de los pecados de sus compatriotas" (Torres Arancivia 2012: 149). Nuevamente, la coincidencia con González Prada es clara en relación con los "elegidos" para expiar a los "culpables" causantes de la desgracia: "Todo podía sufrirse con estoica resignación, menos el *Huáscar* a flote con su Comandante vivo. Necesitábamos el sacrificio de los buenos y humildes para borrar el oprobio de malos y soberbios" (Centro Naval del Perú 1984: 141). El *poeta de la juventud*, al mismo estilo que el anarquista liberal, escribió sobre la *necesaria*


EL DIA DE LA MARINA
EN LA SOCIEDAD MUTUALISTA DEL PERSONAL SUBALTERNO DE LA ARMADA

El Poeta José Gálvez racitando su Oda
PINDARICA
A Grau en el Centenario de su nacimiento.

Los Maestros y Oficiales de Mar en compañía de sus familias.

muerte de Grau para la salvación de sus conciudadanos: "Como tu par insigne, Bolognesi/, tenías que caer por nuestras culpas/ y para ser ejemplo/ porque el destino escoge las víctimas más puras/ y así redime castigando pueblos/ en el dolor de los que son mejores/ ¡Tenías que caer!" (Gálvez 1934)[7].

Si durante el discurso JRA se mostró duro crítico con la generación de sus padres, por otro lado se mostró admirado con el sobrio "navegar en la vida" del marino *per se* del Perú. Las palabras que escogió para enmarcar modélicamente al personaje aludido son un breve y magnífico resumen de las mejores virtudes de un ser humano en todas y cada una de las tres grandes facetas de la vida: familiar, profesional y social. En efecto, Grau, al haber logrado equilibrar positivamente cada aspecto de la vida cotidiana, le permitió alcanzar el grado de madurez integral como ser humano –espiritual y corpóreo– dentro de sus limitaciones y errores naturales propios del ser.

> *De honradez y desinterés proverbiales, modesto dentro de su inmensa valía, reservado y silencioso entre la algazara de sus revueltos contemporáneos; magnánimo, compasivo y tierno, pero inquebrantable en el deber, y exigente y rigoroso en la disciplina; católico sincero, ferviente y practicante; afectuosísimo en sus relaciones familiares; dechado de lealtad como amigo y como político, como marido y como padre, era una muda acusación contra la estragada y frívola mayoría.* (Riva-Agüero 1996: 12)

Luego de hacer un brevísimo recuento de sus principales acciones en combate, y del amargo final de la guerra, del luctuoso drama y de los breves momentos de anarquía que siguieron, Riva-Agüero presenta un periodo de esperanza para el bienestar de la nación peruana, producto, irónicamente, de la desgracia y la miseria que "ejercitaron su virtud curativa" (Riva-Agüero 1996: 16). Entre estas virtudes curativas, Grau aparecía ante el Perú como su primer héroe nacional (Torres Arancivia 2012: 149).

Es interesante percibir la semejanza de ideas entre de la Riva-Agüero y Manuel González Prada en relación con el potencial regenerador de la juventud ante la inerme actitud de los mayores frente al destino nacional. En efecto, JRA justificó la legitimidad del levantamiento contra el autoritarismo tomando distancia de las insurrecciones motivadas por "mezquinos intereses de personas o bandos" (Riva-Agüero 1975: 12). Las reservas morales de la juventud peruana –y de otras latitudes– eran las llamadas a "defender la seguridad y la existencia de la Patria" frente a la inacción de los mayores, cuyos intereses y egoísmos "neutralizan los impulsos de conservación nacional". Ante tal crítica situación, "¿Qué queda sino acudir a la juventud, ardiente foco de generosidad y última esperanza de salvación?"(Riva-Agüero 1975: 21).

Por su parte, en el contexto de la inmediata regeneración posguerra de 1879, González-Prada escribió renegando de los culpables que llevaron al Perú al precipicio más profundo y oscuro al que haya caído durante su existencia como Estado y Nación, invitando a una conversión medular de las formas y fondos de hacer vida republicana, dejando de lado las negativas enseñanzas de los que vivieron en una casi constante anarquía social bajo el manto idealista e inmaduro de la democracia peruana del siglo XIX: "En esta obra de reconstitución y venganza no contemos con los hombres del pasado: los troncos añosos y carcomidos produjeron ya sus flores de aroma deletéreo y sus frutas de sabor amargo. ¡Que vengan árboles nuevos a dar flores nuevas y frutas nuevas! ¡Los viejos a la tumba, los jóvenes a la obra!" (González Prada 1985. En Torres Arancivia 2012: 213)[8].

Los últimos párrafos de su discurso son aprovechados para atacar el estilo del régimen del *Oncenio*.[9] En efecto, se recordará que JRA viajó a Europa con su madre durante este periodo, debido a cuestiones de diferencias políticas con Augusto B. Leguía, volviendo al Perú en 1930. Esta trama la utilizó para dar la primera de sus dos llamadas relacionadas con la previsión ante el engaño y la astucia dirigida contra el Perú: "Una racha de egoísmo, un momento de descuido, una pausa de cansancio o negligencia en la acción reconstructora, y perderemos como antaño nuestra seguridad naval relativa, el puesto que a nuestra Marina compete después de la definitiva contienda del 79" (Riva-



El General de División Óscar R. Benavides, Presidente de la República, pronunciando su discurso en la ceremonia de la colocación de la primera piedra del Monumento a Grau en el día del Centenario de su Nacimiento.

Agüero 1996: 16). Finalmente, convocó a que "juremos todos trabajar por la salvación del Perú con la austeridad, la pureza de miras, la abnegación y el valor de que nos dio tan magnífico ejemplo" (Riva-Agüero 1996: 17).

A modo de conclusión, es muy significativo descubrir denominadores comunes en intelectuales y figuras públicas temporal e ideológicamente antagónicas –unas más que otras–, pero unidas en torno al personaje histórico y real llamado Miguel María Grau Seminario.

En 1934, todavía caminaban por Lima algunos de los combatientes que sobrevivieron a la guerra entre Perú y Bolivia contra Chile de 1879 –los oficiales de la clase del Almirante Melitón Carvajal y Federico Sotomayor y Vigil, por ejemplo–; se podía conversar y escuchar las anécdotas de los jóvenes y adultos, ya mayores, del último cuarto del siglo XIX. Esta peculiaridad temporal permitió conocer la auténtica magnitud humana, profesional y familiar del ahora "Gran Almirante del Perú", evitando crear mitos y leyendas –a lo mejor bien intencionadas– que restarían veracidad y valor espiritual al recuerdo del "Almirante del Perú por los siglos sucesivos".

Pienso que esta es la razón por la cual los contemporáneos y la subsiguiente próxima generación de peruanos –los citados brevemente en este artículo– que oyeron sobre la vida y hazañas de Miguel Grau Seminario a viva voz en tertulias, cafés, colegios, parques, plazas, calles, a la hora del amuerzo y cena en el hogar familiar, no encontraron agravio con dolo en su existencia.[10]

Su *Ethos* se perennizó en la sociedad peruana marcando un rumbo encomiable de seguimiento, haciéndose merecedor de ser recordado tanto como "Almirante del Perú por los siglos sucesivos", "Caballero de los Mares", "Gran Almirante del Perú" y como el "Peruano del Milenio"; títulos todos ellos que no buscó, por ende la vanidad no lo corrompió.[11] Estos blasones le fueron concedidos "a la persona humana; al esposo, al padre, al amigo, al ciudadano del Perú" (de la Puente Candamo. En Centro Naval del Perú 1984: 223) y a iniciativa del Perú.

Finalmente, y siendo un poco heráldico –sin buscar ser pretensioso– me atrevo a decir que Miguel Grau hizo honor a su apellido, pues el vocablo Grau "[e]s netamente español y por añadidura catalán. Traducido al castellano, ese vocablo equivale a peldaño o tramos que forman parte de una escalera [...]" (Barreda 1959: 11), y las escaleras, si bien sirven para descender a un lugar, son original y principalmente para superar dificultades y elevarse hacia "alturas divinas", de ahí su origen práctico y con fines religiosos.[12]

Referencias

1. Doy las gracias al literato e historiador Jesús Salazar Paiva por haber revisado la versión original del presente artículo.
2. Sin embargo, no es intención del autor del presente artículo rechazar o ignorar lo positivo del sincretismo resultante del mestizaje hispánico en América durante el periodo virreinal. "El pueblo que ignora lo que hay de eterno en el mensaje de la sangre o del espíritu de sus progenitores está destinado a perpetua esclavitud (Belaúnde 2009: 150). "Dos herencias, a la par sagradas, integran nuestro acervo espiritual; y si presentan sendos defectos, ofrecen también correspondientes virtudes y antídotos [...]. El indigenismo exclusivo y frenético, el españolismo obcecado y delirante, no es ya un error lícito" (Riva-Agüero 1960: 22-27).
3. Con un tono conciliador, el poeta Juan Ríos escribió: "Yo no canto el odio estéril ni el recuerdo del odio, pero saludo la fraterna sangre de los héroes y evoco a mi Almirante en el metal azul del cosmos". Canto a Grau, 1946, (Centro Naval del Perú 1984: 183).
4. Como coincidencia coyuntural, la casa donde vivió la familia Grau-Cab(v)ero fue "finca perteneciente a María Josefa Ramírez de Arellano y Baquíjano, esposa del Oidor Gaspar Antonio de Osma y Tricio (1775-1848), trasferida por herencia a Ignacio de Osma y Ramírez de Arellano, luego heredada por sus hijas Osma y Sancho Dávila y finalmente por su nieto José de la Riva Agüero y Osma, Marqués de Montealegre de Aulestia" (Barreda 1959: 30).
5. Ambos reconocidos e influyentes intelectuales estaban separados por principios ideológicos relacionados a la religión y al sistema de gobierno.
6. Su abuelo, José de la Riva-Agüero y Looz Corswarem firmó, como Ministro de Relaciones Exteriores del gobierno de José Pardo y Lavalle, el Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia en 1873.
7. "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el Huáscar no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré". Jorge Basadre, citado por José Agustín de la Puente Candamo (Centro Naval del Perú 1984: 232).
8. Como destaca Eduardo Torres Arancivia, el discurso escrito por Manuel González Prada no fue pronunciado por él, sino por un joven guayaquileño. El objetivo de la reunión fue reunir dinero para recuperar las provincias cautivas de Tacna y Arica (Torres Arancivia 2012: 211).
9. Las diferencias se remontaban al primer gobierno de Augusto B. Leguía, en específico desde el intento de golpe de Estado propiciado por algunos elementos del pierolismo el 29 de mayo de 1909. De la Riva-Agüero simpatizaba con el fundador del Partido Demócrata. El 12 de setiembre de 1911 escribió en El Comercio a favor de la amnistía de los actores del fallido intento de sacar a Leguía del poder.
10. Escribo "agravio doloso", pues el mismo Almirante Grau lo sostiene en la carta que le escribió a su esposa desde el "Huáscar", el 8 de mayo de 1879: "no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente" (Centro Naval del Perú 1984: 433).
11. En una carta de fecha 20 de setiembre de 1879 a su compadre Carlos Elías -figura destacada del conservadurismo limeño de finales del siglo XIX e inicios del XX- sostuvo que: "Si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo" (Barreda 1959: 6).
12. Escaleras en la montaña sagrada de Tai Shan, en la Torre de Babel, en las pirámides de Egipto, en los castillos medievales y demás.

Bibliografía

- Abanto Chani, J. (2012). *Encarando el desastre. El conflicto hegemónico entre la burguesía limeña y los terratenientes serranos del norte en la Guerra con Chile 1881-1884.* Lima: Fondo Editorial de la UNMSM.
- Anderson, B. (2007). *Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo.* México: Fondo de Cultura Económica.
- Barreda, F. (1959). *El Caballero de los Mares.* Lima: Edición privada.
- Belaúnde, V. (1983). *Peruanidad* (Quinta ed.). Lima: Fondo del libro del Banco Industrial del Perú.
- Belaúnde, V. (2009). Peruanidad e Hispanidad. En R. Loayza Saavedra, *Pensadores Peruanos del siglo XX frente a la problemática nacional. Antología* (págs. 145-155). Lima: Centro Cultural de San Marcos-UNMSM.
- Centeno, M. (1997). Blood and Debt: War and Taxation in Nineteenth-Century Latin America. *American Journal of Sociology, 102*(6).
- Centro Naval del Perú. (1984). *A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau"* (Tercera ed.). Lima: Ministerio de Marina.
- de la Puente Candamo, J. (2003). *Miguel Grau.* Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.
- de la Riva Agüero y Osma, J. (1996). *Miguel Grau.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú - Instituto Riva-Agüero.
- de la Riva-Agüero, J. (1960). *Afirmación del Perú. Fragmentos de un ideario* (Vol. II). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- de la Riva-Agüero, J. (1975). *Escritos Políticos. José de la Riva-Agüero y Osma.* Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Delgado, L. (julio-agosto de 1934). Crónica Nacional. *Revista de Marina y Aviación*(4), 493-522.
- Gálvez, J. (setiembre-octubre de 1934). Pindárica a Grau en su primer Centenario. *Revista de Marina y Aviación*(5).
- Gorriti, J. (2010). En Club Nacional, *Coronas Fúnebres en homenaje a la gloria del Almirante Grau* (págs. 29-143). Lima: Club Nacional.
- Mc Evoy, C. (1999). Forjando la Nación: usos y abusos del paradigma republicano. En *Forjando la Nación. Ensayos sobre historia republicana* (págs. 189-245). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú / The University of the South, Sewanee.
- Prado, J. (1941). *Estado Social del Perú (Estudio Histórico-Sociológico).* Lima: Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia del Perú. Librería e Imprenta GIL S.A.
- Rey de Castro Arena, A. (2008). *El pensamiento político y la formación de la nacionalidad peruana, 1780-1820.* Lima: Fondo editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Post-Grado, UNMSM.
- Romero Pintado, F. (1984). *Grau: Biografía Lírica.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
- Sanders, K. (1997). *Nación y Tradición. Cinco discursos en torno a la nación peruana 1885-1930.* Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú / Instituto Riva-Agüero/ Fondo de Cultura Económica.
- Torres Arancivia, E. (2012). *La voz de nuestra historia. El poder de la oratoria civil y religiosa en el Perú (siglos XVI-XIX).* Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).


"GRAND ADMIRAL MIGUEL GRAU"
PIURA - PERÚ
1834 - 1879
INMORTAL WARRIOR OF THE PACIFIC SEA
HONORABLE MAN
CONGRESSMAN OF THE REPUBLIC OF PERÚ
PIONEER OF HUMAN RIGHTS IN THE AMERICAS
INAUGURATION
"AVE ALMIRANTE MIGUEL GRAU"
DADE COUNTY
MR. JAVIER SOUTO COMMISSIONER
PERUVIAN CLUB OF FLORIDA
MR. EDUARDO CHAVEZ PRESIDENT
PERUVIAN NAVY
ADM. ALFREDO ARNAIZ COMMANDER GENERAL
RADM JAVIER BRAVO NAVAL ATTACHE
Miami, April10, 1994

Grau y los 20 años del homenaje realizado en Miami como Precursor del Derecho Humanitario



Vicealmirante
JAVIER BRAVO VILLARÁN



En 1864, el Consejo Federal suizo reunió una Conferencia Diplomática en Ginebra, en la cual participaron delegados plenipotenciarios de 16 países, que redactaron el "Convenio de Ginebra para mejorar la suerte que corren los militares heridos de los ejércitos en campaña"[1], firmado el 22 de agosto del mismo año y ratificado en el transcurso de los años siguientes por la casi totalidad de los Estados. Se ha actualizado de manera significativa en los años 1906, 1929 y 1949. Está ligado al Comité Internacional de la Cruz Roja, cuyo origen data de 1863. El objetivo único del CICR ha sido siempre prestar protección y asistencia a las víctimas de los conflictos y enfrentamientos armados.

En 1868, la Convención de Ginebra se amplió e incluyó, el 20 de octubre, artículos adicionales referentes a la Marina[2]. El Perú aceptó las condiciones de la Convención de Ginebra mediante documento fechado el 2 de mayo de 1879, firmado por el presidente Mariano Ignacio Prado y el Ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Felipe Paz Soldán. Esta adhesión consideró tanto a la Convención de Ginebra original del 22 de agosto de 1864, cuanto los artículos adicionales de 1868, referentes a la Marina.

Chile adhirió a la Convención de Ginebra de 1864 a través de documento firmado el 28 de junio de 1879 por el presidente Aníbal Pinto y el ministro de

Justicia Jorge Huneeus, en sus considerandos incluye que el Perú ha manifestado ya su adhesión; en dicho documento acuerda y decreta que el Gobierno de Chile acepta aplicar en la guerra que viene sosteniendo con el Perú los ocho artículos del Convenio de Ginebra, fecha 22 de agosto de 1864, que luego copia a la letra. No incluyó los artículos adicionales referentes a la Marina adicionados en 1868.



Oleó que representa el Combate de Iquique.

Por consiguiente, durante la "Guerra del guano y el salitre", Perú y Chile eran adherentes de la "Convención de Ginebra de 1864". Solo el Perú incluyó la extensión que se hizo en 1868 de los artículos referentes a la Marina.

En la campaña naval, la escuadra al mando del Capitán de Navío Miguel Grau, cumplió a cabalidad, por convicción de su Comandante, con el compromiso internacional adquirido por el Gobierno peruano a través de la "Convención de Ginebra de 1864" y los posteriores artículos adicionales referidos a la Marina.

La vida del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, ha motivado y motiva el estudio e investigación no solo por parte de historiadores, sino de profesionales de diferentes disciplinas, académicos, artistas de diversas formas de expresión, estudiantes universitarios, escolares y ciudadanos en general, tanto del Perú como de otras latitudes cercanas y lejanas a nuestro país.

En el combate naval de Iquique, el "Huáscar", luego de vencer a la corbeta "Esmeralda", por orden de Grau se procedió a recoger del mar a 62 náufragos de su dotación y, con ellos a bordo, se enrumbó en demanda de la "Independencia", que estaba frente a Punta Gruesa, para ayudarla en el apresamiento de la "Covadonga" que, al avistar a la temida nave, se dio a la fuga, no sin antes, por orden de su Comandante, el Capitán de Corbeta Carlos Condell de la Haza, causar arteramente la muerte de algunos de nuestros indefensos compatriotas de la nave encallada.

En su campaña triunfal, el "Huáscar" recorrió puertos, destruyendo lanchas y medios de movilidad, apresando transportes, manteniendo en jaque a la es-

cuadra chilena; uno de sus éxitos más notables fue la captura del transporte "Rímac", que llevaba a bordo aprovisionamiento logístico, y al regimiento "Carabineros de Yungay", al mando del Coronel Manuel Bulnes, que mandó izar la bandera blanca en señal de rendición, lo cual Grau respetó. En esta operación se capturó importante avituallamiento del ejército chileno.

En todas las incursiones del glorioso "Huáscar", su tripulación cuidó siempre de actuar con hidalguía ante el enemigo indefenso, al igual que con las dotaciones de buques no artillados, y sobre todo evitaba bombardear poblaciones para no lastimar a sus habitantes. En el mes de julio de 1879, la exitosa campaña naval de la escuadra peruana y la captura del transporte "Rímac", desencadenaron una grave crisis de gobierno en Chile, que ocasionó cambios en el gabinete ministerial y el relevo del Comandante de la escuadra enemiga.

Un texto que recoge la opinión sobre la guerra de un severo crítico e intelectual de la época, es el texto "Grau" de Manuel Gonzáles Prada, que es parte de su ensayo "Pájinas libres"[3], dice:

> "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".

"El caballero de los mares", vieja expresión que recoge uno de los rasgos de personalidad de Grau ligado a su forma de combatir y tratar al belicoso adversario, resume la hidalguía que imprimió frente al enemigo indefenso; ello motivó en el fragor de la "Guerra del guano y el salitre" que algunas voces al interior de la nación demandaran fuera más determinante en sus acciones; actualmente esta opinión es usada, eventualmente, en forma mediática por personas o medios para llamar la atención en temas relacionados a la Guerra con Chile; sin embargo, su tendencia es a extinguirse.

Esta, quizá, poco comprendida actitud liderada por el Capitán de Navío Miguel Grau en la campaña naval de la "Guerra del guano y el salitre", fue sustento para superar un obstáculo aparentemente infranqueable que permitió llevar

adelante una iniciativa del "Club Peruano de la Florida" en el año 1993, cuando su presidente, don Eduardo Chávez Rebosio, propuso, con la participación del Comisionado del Condado de Dade, don Javier Souto, rendirle homenaje designando a una calle con el nombre de "Almirante Miguel Grau", así como instalar un busto; iniciativa que tuvo la aprobación y apoyo del entonces Comandante General de la Marina, señor Almirante don Alfredo Arnaiz Ambrosiani.

En el debate suscitado entre los comisionados del Condado, algunos de ellos consideraron que no era conveniente poner el nombre a una calle de Miami de un oficial extranjero que combatió en una guerra y, como era natural, había causado la muerte de seres humanos por acción bélica. Esta situación fue planteada al Agregado Naval a la Embajada del Perú en Estados Unidos de América, quien preparó como sustento para superar la situación, la actitud de Grau durante la campaña naval y principalmente en el combate de Iquique, cuando salvó a 62 náufragos de la corbeta chilena "Esmeralda", esto fue presentado y adecuadamente defendido por el Comisionado Souto y nuestros compatriotas.

Dedicatoria en placa de recuerda
"Grand Admiral Miguel Grau
Piura - Perú

1834-1879
Inmortal Warrior of the Pacific Sea, Honorable Man Congressman of the Republic of Peru, Pioneer of Human Rights in the Americas
Inauguration
"Ave. Almirante Miguel Grau"
Dade County
Mr. Javier Souto Commissioner
Peruvian Club of Florida
Mr. Eduardo Chavez President
Peruvian Navy
Adm. Alfredo Arnaiz
Commander General
RADM Javier Bravo Naval Attache
Miami, April 10, 1994".

Finalmente, la Junta de Comisionados de Miami-Dade County aprobó el 16 de diciembre de 1993, la "Resolución Avenida Almirante Grau", por la cual se designó a 16 cuadras (88 Street hasta la 72 Street) de la 137 SW Av., bajo el nombre de: "Almirante Miguel Grau Av.", donando la Marina de Guerra el busto que se instaló.

El 10 de abril de 1994, se inauguró la flamante avenida en Kendall, realizándose una ceremonia y desfile con la participación de Pro Marina-Filial Miami, una delegación del Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos de América, todas las instituciones peruanas del sur de la Florida y algunas latinoamericanas.



Placa en honor al Héroe.

Veinte años después, con ocasión de cumplirse 180 años del nacimiento del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, el 27 de julio de 2014, se realizó en Miami una ceremonia conmemorativa ante su busto, asistiendo el Comisionado Javier Souto; el Past Presidente del Club Peruano de la Florida, Eduardo Chávez Rebosio; el Agregado Naval a la Embajada del Perú en Estados Unidos de América, Contralmirante Cristian Lindley Ruíz, y la comunidad peruana en Miami.

Estos hechos nos llevan a incursionar en una faceta del Almirante Grau que en la actualidad nos muestra cómo se adelantó a su época y, en coincidencia con las novísimas normas del Derecho Internacional de la época relacionadas con la guerra, contenidas en la "Convención de Ginebra" de 1864, que fueran complementadas en 1868 con los artículos referidos a la Marina, nos hacen ver que quizá fue el primero en el mundo que las aplicó en el contexto de la campaña naval en una guerra declarada, convirtiéndose así por su grandeza en "Precursor del Derecho Internacional Humanitario". Profundizar el tema y buscar el reconocimiento formal tanto nacional como internacional de este singular matiz de la personalidad del Almirante Grau, corresponde a las instituciones históricas, historiadores y a la consideración del Comité Internacional de la Cruz Roja, como entidad promotora de los Convenios de Ginebra y encargada de hacerlos cumplir.

Referencias

1. Manual del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, 13ª edición, 1994.
2. http://cavb.blogspot.com/2012/02/convencion-de-ginebra-de-1864-para.html
3. "Grau" (1885), Manuel González Prada "Pájinas libres" (1894).
4. Monumento al Gran Almirante Miguel Grau, Condado de Dade, Miami-Florida, USA.
5. Placa ubicada en la sede institucional de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú, en la ciudad de Lima.



Un Ensayo: Cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima



Contralmirante
JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI

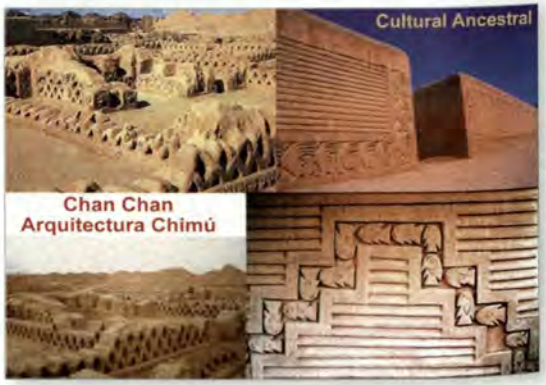


Introducción:

1. Permítanme plantear un supuesto válido y básico: el que seamos ancestralmente una población marítima, a partir de los siguientes dos conceptos.
   - Lo sugiere la Teoría del explorador noruego Thor Heyerdahl (1914-2002), a través de su famosa aventura vivenciada mediante la travesía realizada a bordo de la balsa "Kon Tiki". Su propósito era demostrar que pobladores procedentes de Sudamérica podrían haber llegado a la Polinesia en tiempos precolombinos; la posibilidad de que el poblamiento de la Polinesia se hubiese realizado por vía marítima desde Sudamérica, en balsas idénticas a la "Kon Tiki" y navegando usando solo las mareas, corrientes y fuerza eólica. Esta teoría no ha terminado de ser aceptada científicamente y ha sido considerada solo como una especulación sobre contactos transoceánicos precolombinos.
   - Pero, tenemos más hechos que sí prueban la propia realidad marítima de nuestras culturas preincas, como se puede apreciar en la arquitectura chimú en Chan Chan, donde nos demuestran que conocían las corrientes

marinas, las mareas y las olas, que eran una cultura que dependía de sus conocimientos marítimos y de la explotación del mar para alimentarse, y que sabían cuando se iba a presentar un "Fenómeno del Niño" por la aparición de algunas especies en los lechos marinos de su litoral.





- Al respecto, permítanme la primera pregunta... ¿Podemos aceptar que nuestra Cultura Marítima es ancestral? Si vuestra respuesta es "SÍ", entonces permítanme la segunda y tercera preguntas... ¿Dónde está nuestra actual Conciencia Marítima Nacional?... y ¿nuestros Intereses Marítimos hacia dónde apuntan o los hacemos apuntar?

2. Al respecto, y usando la terminología antes citada, definamos: (Fuente: IEHMP)

   - Intereses Marítimos: Expresión del deseo colectivo nacional de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos con el desarrollo de actividades en campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, para contribuir al permanente bienestar y Seguridad Nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Incluye aguas interiores de interés y zonas costeras de influencia. Componente de desarrollo del Poder Marítimo, expresada por el conjunto de capacidades y medios de la Nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo como vías de comunicación y como fuente de recursos naturales.
   - Cultura Marítima: Es el cómo reacciona el pueblo ante los fenómenos y hechos políticos vinculados con el mar; el cómo la población conoce, evalúa, enjuicia el desarrollo de la acción política de las instituciones públicas o privadas como País Marítimo; cómo plantea y opta por alterna-

tivas, ofrece soluciones sustentadas y razonables a problemas comunes y establece criterios para la selección de dirigentes.

- Conciencia Marítima: Desarrollo cognoscitivo en la población de un país sobre sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas al mar. Comprensión, asimilación y vivencia del país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos con el Ámbito Marítimo Nacional. Conocimiento de la población del medio acuático (mar, ríos, lagos), sobre las posibilidades para su uso y explotación en la diversidad de formas, pesca, minería, transporte, servicios. Conocimiento reflexivo y profundo de todo aspecto sobre el mar que, interiorizado en la población, interviene o afecta el Desarrollo y la Seguridad de una Nación. Compenetración del Estado y la Nación con el conocimiento claro y profundo de todo aspecto sobre el Ámbito Marítimo, que interviene o afecta el bienestar y Seguridad de la Nación, la comprensión de la importancia de su uso y control.
- ¿Estamos de acuerdo con estas tres definiciones, verdad?

A.- *Hechos que influyen en la Situación:* ¿Tenemos claro cuáles son los hechos que influyen en la situación dada de "cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima"? Planteemos de buena fe una relación de nueve Hechos, de los cuales trabajaremos inicialmente tres:

1. *Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú:*

- El legado y el ejemplo permanentes de nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau Seminario referido en propias frases del autor del presente artículo:
- "El significado y trascendencia de Grau, es que no solo pertenece al patrimonio naval, sino al patrimonio nacional; personifica al arquetipo de valores y actitudes del Perú. En Angamos no solo se pierde al marino: se pierde al hombre digno y virtuoso. Grau es más grande cuando se le aprecia desde su condición humana, con los valores positivos que él personifica: héroe y guerrero inmortal del Pacífico, hombre honorable, pionero de los Derechos Humanos en América, destacado diputado de la República por Paita, padre y esposo ejemplar, extraordinario profesional del mar, gran patriota, ciudadano ejemplar y mejor amigo. Internalizó perfectamente la importancia del mar y los intereses marítimos de la Nación hasta el sacrificio de su vida. Es el 'Caballero de los Mares'... es el 'Peruano del Milenio'. Marinos: ¡Seguid su ejemplo!".
- *"Al respecto, el Gran Almirante Miguel Grau nos brinda siempre un mensaje trascendente, en particular, en la siguiente frase vigente ayer, hoy y siempre: "La Civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo, donde quiera que*

arribe un buque lleva un germen de progreso, las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidas por el mundo por medio de la navegación y por ella las Naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común", Noviembre 1887. Capitán de Navío Don Miguel Grau Seminario siendo Comandante General de la Marina.



2. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Marítima. Encontramos los instrumentos base sobre:



- Marina Mercante Nacional: Se establece en el Reglamento de la Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional (Ley Nº 28583), Capítulo III Marina Mercante Nacional, Artículo 05.- La Marina Mercante Nacional:
- "La Marina Mercante Nacional comprende los buques de bandera nacional, los centros de formación profesional en Marina Mercante, el capitán, los oficiales y la tripulación peruanos, los servicios de transporte acuático y las actividades conexas, así como la industria de la construcción naval y servicios conexos y el empresariado dedicado a esta actividad".
- Autoridad Portuaria Nacional – APN: En su portal web nos permite apreciar su Plan Estratégico Institucional 2012–2016 "Servicio de Consultoría para el Diseño, Capacitación (Coaching) e Implementación de un Sistema Integral de Gestión Estratégica basada en el Balanced Scorecard" donde en sus "Procesos operativos de la Cadena de Valor" establece lo siguiente:
- "Proceso: Capacitación; Objetivo: Gestionar el conocimiento en materia portuaria, desarrollar la capacitación de los recursos humanos del Sistema Portuario Nacional; y promover y desarrollar una cultura de mar compatible con el desarrollo sostenible; Productos: Identificación de las necesidades de capacitación del trabajador portuario. Conducir y coordinar los programas de formación, capacitación y entrenamiento de los trabajadores, funcionarios y ejecutivos del SPN. Supervisión y fiscalización de la capacitación portuaria brindada por terceros; Responsable Directo: Capacitación".

3. Sobre el Proceso de la Política Nacional y Marítima para "Construir nuestro futuro": Consideremos los siguientes conceptos involucrados:

   - Necesidad Colectiva: Sentimiento de carencia e insuficiencia histórica, sentida y generalizada en una Nación como conjunto humano; de gran importancia para su existencia y desarrollo. Infraestructura de requisitos para la vida social: se caracteriza por ser medible, determinable, definida, variable en el tiempo y espacio; puede determinarse con gran consenso. Será aspiración si asume nivel de expectativa. Necesidades Básicas: Alimentación, Trabajo, Educación, Salud, Vivienda, Seguridad. Otras Necesidades: Transporte, Recreación, Autorrealización.
   - Intereses Nacionales: Expresión de deseos colectivos de la Nación generados por sentimientos de satisfacción de necesidades básicas colectivas. Intereses Vitales: carácter imperativo, reposan en valores trascendentales y perdurables, condiciones existenciales de la sociedad.
   - Aspiración Nacional: Proyección colectiva en la conciencia del pueblo de una necesidad de carácter nacional. Un Interés Nacional proyectado en la conciencia colectiva de la Nación es una Aspiración Nacional. Intereses Nacionales que por su importancia generan anhelos colectivos, históricamente sentidos por la Nación y que se reflejan en la Conciencia Nacional, deben incorporarse como Objetivos Nacionales.
   - Objetivos Nacionales: Expresión de intereses y aspiraciones vitales que la Nación busca satisfacer en un periodo de su existencia. Resulta del "Bien Común". Objetivo Institucional: Resultado que se establece para cumplir la Misión de la Institución, derivada de su Visión. Objetivo Marítimo: Resultado institucional buscado en el Ámbito Marítimo, que implica la existencia de una Aspiración o Interés por satisfacer una Necesidad, con el logro u obtención de ese resultado, mediante la acción coordinada de grupos humanos.
   - Política Marítima: Es el ejercicio del poder del Estado para satisfacer los Intereses Marítimos Nacionales, para establecer y lograr los Objetivos Marítimos Nacionales, Objetivos Marítimos del Proyecto Nacional y Objetivos Marítimos del Proyecto de Gobierno y poner en vigencia normas que orienten su logro.

4. Mediante el Anexo 01 al presente artículo, planteamos otros seis (06) Hechos que influyen en el tema del presente artículo (Situación), del (04) al (09), que por su extensión los dejaremos para opinar en otra oportunidad, siempre buscando motivar al lector y generar su propia opinión; pero, sugeriremos la orientación de su Análisis.

- Gobernanza y Motivación.
- Realidad y sus Componentes.
- Poder, Intereses y Potencial Marítimos.
- Cultura y Conciencia Marítimas.
- Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimos.
- Estrategia, Doctrina y Planeamiento.

B.- Análisis: Analicemos los tres (03) primeros Hechos planteados que influyen en el cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú en su calidad y condición de Nación Marítima.

1. Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú:
   - Busquemos interpretar correctamente la frase de Grau, donde y cuando se refiere evidentemente a las causas y consecuencias de ser una Nación Marítima y a los grandes beneficios que brinda este estatus a través del transporte marítimo.
   - De esas palabras vigentes, entendamos como:
     - (a) Causas: Poseer (a) una Marina Mercante fuerte y (b) un gran puerto moderno y con gran movimiento (... ¿y por qué no varios?); esto sería alcanzar los objetivos marítimos en cuanto al Poder e Intereses Marítimos, debiéndolos tener claros para consolidarlos en un plazo determinado por las respectivas autoridades del sector; y
     - (b) Consecuencias: Poder alcanzar el Desarrollo y Progreso nacional, regional y global. En nuestro caso, el Perú, que entre otros recursos nacionales tiene un gran potencial, pues es un país inmensamente rico y privilegiadamente geográficamente por su posicionamiento, a través del "saber, querer y poder" para usar ese Poder Marítimo, de tener Conciencia y Cultura Marítimas arraigadas y cultivadas a nivel nacional.

2. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Marítima: Para consolidar los Recursos Humanos de la Marina Mercante y Puertos Nacionales, se tiene los instrumentos base, respectivamente la Ley y Reglamento para la primera y el Plan Estratégico para los segundos; pero, debemos ir más allá, a cómo se educarán y formarán esos futuros eficientes y eficaces líderes y colaboradores. En este sentido planteamos:

- Docencia: El contribuir con el Perú como Nación Marítima y con sus Intereses Marítimos debe ser prioritario en la educación y formación profesional de los futuros líderes (a mediano plazo) de este ámbito, dónde y cuándo debemos asumir el compromiso de ejercer docencia y trabajar para un cambio cultural en el que nuestras creencias y percepciones nos lleven a un mejor conocimiento de nuestra Realidad Marítima y que, en este proceso, podamos internalizar valores positivos y normas de vida que nos refuercen en un ciclo positivo sobre el mejor y mayor conocimiento del tema en nuestra sociedad y donde debemos reforzar el posicionamiento del Perú.
- Experiencia Personal: En mi caso, he visto pasar promociones de egresados de la UTP (Ingeniería Marítima) y de la ENAMM, a quienes se les entregaron las herramientas profesionales basadas en valores y actitudes positivas para que enfrenten cada situación que se presente en la vida, condición que me brinda gran motivación personal y que me ha dado la gran satisfacción de ser padrino de una Promoción ENAMM y dos Promociones UTP.

3. Sobre el Proceso de la Política Nacional para "Construir nuestro futuro": Objetivos Nacionales

- Ilustrado a través de los dos (02) siguientes gráficos tomados del Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN como fuente, que se explican por sí solos. El claro conocimiento sobre el Estado y sus componentes, de los Fines Supremo y Esenciales, de los Instrumentos y Medios del Estado, de sus expresiones en sus distintos ámbitos permiten percibir la Realidad Nacional en su real dimensión y, a partir de ese conocimiento, plantear las Necesidades, Intereses y Aspiraciones de la Nación, para finalmente establecer los Objetivos Nacionales.
- Al plantear cada Hecho y hacer su respectivo Análisis, se genera en forma natural y como ilustración de un objetivo institucional alcanzado, el logro (en proceso de construcción) del Buque Escuela a Vela BAP "Unión" para nuestra Marina de Guerra del Perú, como Objetivo Institucional Marítimo, anhelo generacional desde hace mucho tiempo. Recordemos la Ley Nro. 24094 del 21 de diciembre de 1984 durante el segundo gobierno del presidente Fernando Belaúnde Terry, que consideraba en su primer artículo "de necesidad pública y de interés nacional dotar a la Marina de Guerra del Perú de un Buque Escuela a Vela, que reúna las características técnicas que la propia Institución indique".

4. El correspondiente Análisis a los Hechos del (4) al (9) se encuentran planteados a manera de preguntas en el Anexo 01, con el propósito de motivar una reflexión personal sobre cada uno de ellos. Al respecto, sinceramente se espera y desea que las respuestas sean afirmativas y constructivas.



C.- Conclusiones: Sobre los tres primeros hechos planteados y analizados sobre cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima.



5. Sobre el legado de Miguel Grau en la Historia Marítima del Perú: Conclusión muy simple y al alcance de nuestras propias manos. Grau nos compromete a ser competentes en el saber, querer y poder para usar nuestro Poder Marítimo de internalizar y consolidar nuestra Conciencia y Cultura Marítimas a nivel nacional y de contribuir con nuestros Intereses Marítimos. Depende de nosotros mismos, de los peruanos y de aquellas instituciones académicas que asuman y acepten el reto de mantener vigente la frase de nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau.

1. Sobre Educación y Formación de la juventud que liderará a mediano (y/o corto) plazo nuestra Realidad Nacional Marítima:

   - A mayor conocimiento, mejor percepción y creencias sobre la Realidad y la Verdad en el ámbito marítimo: Convencido de que la educación permitirá a nuestra sociedad tener una "cultura marítima fuerte", con creencias y percepciones más precisas sobre la Realidad Marítima, que permita distinguir lo correcto de lo que no lo es; con buenas tradiciones, costumbres y usos basados en valores positivos, y con normas a cumplir que refuercen nuestra Cultura y Conciencia Marítimas, para no ser vulnerables

a conceptos contrarios (corrupción, sofismas, herejías, intereses subalternos, subversión y delincuencia), con el propósito de desarrollar una Cultura Marítima fuerte y resistente al impacto de posibles acciones contrarias y en condición de optimizar nuestro propio círculo virtuoso "creencias–valores–normas", adaptándonos rápidamente al cambio y a las nuevas realidades propias de la globalización.

- Debemos buscar un efecto multiplicador: Es necesario arraigar una Cultura Nacional Marítima que incluya internalizar Realidad, Poder y Potencial, Conciencia y Cultura Marítimas, desde las propias creencias y percepciones sobre nuestra Realidad Marítima Nacional, donde fluyan los valores positivos (deber ser = ideal) que permitan establecer normas a cumplir por sus líderes y profesionales, para llevar desde el ser actual (como somos hoy) a ese deber ser o ideal en el futuro cercano. El proceso debe ser un cambio cultural positivo, de formación permanente, iniciado en el hogar, continuando en el colegio y la universidad; pero, se presentan muchas debilidades y pocas fortalezas. En colegios y universidades, el ejercer la docencia puede contribuir a darle un efecto multiplicador positivo; pero, ¿cuántos docentes aceptan este reto, no solo de enseñar sino principalmente









de educar? Es aquí donde debemos aportar para que la juventud estudiante de todos los pregrados marítimos (ENAMM, UTP, UMP, ESNA, incluso el CITEN) pueda ser orientada correctamente. No se deben comportar como instituciones en competencia y que generan interferencia mutua, sino como organizaciones complementarias trabajando en equipo para desarrollar un Perú Marítimo.





2. Sobre el Proceso de la Política Nacional para "Construir nuestro futuro": Objetivos Nacionales:

   - Plantear como Objetivos Nacionales Marítimos, de necesidad pública e interés nacional, el lograr que el Callao sea un Puerto Hub y la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, condición que permitirá establecer criterios unificados para la toma de decisiones diarias a cada organización marítima estatal y privada y para contribuir con los Intereses Marítimos del Perú en su calidad y condición de Nación Marítima.

3. Las Conclusiones sobre los planteamientos de Hechos y Análisis del (4) al (9) están pendientes para una nueva oportunidad.

D.- Recomendación Única: Para posteriormente poder parafrasearlo, permítanme citar al recordado presidente de EE. UU. John F. Kennedy, quien seguramente por sus ideas revolucionarias (en otras palabras: ideas distintas) fuera asesinado en Dallas - Texas, EE. UU., el 22 de noviembre de 1963. Él había manifestado la siguiente frase, considerada un llamado a la conciencia y cultura de EE. UU: "No te preguntes qué puede hacer tu país por ti; pregúntate qué puedes hacer tú por tu país". Parafraseando esta extraordinaria sentencia, llamemos a nuestra conciencia y cultura marítima nacional, expresando: "Líderes y Colaboradores, Profesionales y Técnicos del Ámbito Marítimo Nacional: No te preguntes qué puede hacer tu

Nación Marítima por ti; pregúntate qué puedes hacer tú por tu Nación Marítima".

Reflexión Final: Permítanme concluir este artículo con las frases acuñadas en nuestra querida y gloriosa Marina de Guerra del Perú sobre nuestro insigne Gran Almirante Miguel Grau: "Somos Grau, seámoslo siempre" y, por supuesto "... sigamos su ejemplo".

Anexo 01 al Ensayo "Cómo contribuir con los Intereses Marítimos del Perú como Nación Marítima":

A.- Hechos: Presentemos otros seis Hechos que influyen en el tema del presente artículo (Situación), que por su extensión los dejaremos para opinar en otra oportunidad, siempre buscando motivar al lector y generar su propia opinión.



Realidad Nacional y Marítima del Perú



1. Sobre Gobernanza y Motivación:
   - Gobernanza y Gobernanza Marítima: Esta última como el arte o forma de gobernar, cuyo objetivo es el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero en el ámbito marítimo nacional, promoviendo un equilibrio entre el Estado, la Sociedad Civil y el Mercado de la Economía.
   - Motivación: Proceso, consciente o no, que predispone a grupos sociales o individuos a realizar acciones en función de objetivos dados que satisfagan sus necesidades. Supone la relación directa de una necesidad percibida para que la satisfaga y permita orientar la energía de los individuos para alcanzarlos.
2. Sobre Realidad y sus Componentes:
   - Realidad Nacional (Poder Nacional + Potencial Nacional) y Realidad Marítima (Poder Marítimo + Potencial Marítimo): Esta última como parte de la Realidad Nacional que comprende al mar y aguas continentales navegables; incluye ámbitos lacustre y fluvial y todo medio existente en estos

ámbitos cuyo uso contribuye al logro de objetivos nacionales. Sus componentes son el Poder Marítimo y el Potencial Marítimo.

- Componentes de la Realidad Nacional (Colectividad Nacional, Ámbito y Cultura Nacional) y Realidad Marítima; esta última desagregada en Colectividad Nacional Marítima (Entidad social vinculada al mar) + Ámbito Marítimo (Espacio que ocupa la Realidad Marítima) + Cultura Marítima (Expresiones que la Realidad Marítima crea e institucionaliza en su desarrollo histórico).

3. Sobre Poder, Intereses y Potencial Marítimo:

- Poder Marítimo: Parte del Poder Nacional, capacidad del Estado para contribuir al logro del bienestar y la seguridad de la Nación, mediante el mejor y más amplio uso del ámbito marítimo. Expresión de la capacidad integral de todo medio de la Nación en una etapa dada, en su acción de proyección política, militar, económica y social del quehacer marítimo, fluvial y lacustre. Componente del Poder Nacional, todo medio que dispone el Estado y la Nación en el ámbito marítimo, para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos y organizar sus fines, pese a obstáculos y oposiciones internos y externos en un momento dado.
- Poder Naval: Expresión militar de la capacidad del Poder Marítimo para: (a) En Paz: Proteger los derechos de la Nación y la propiedad, repeler y/o disuadir la agresión y apoyar la Política Nacional. (b) En Guerra: Ganar y mantener el control del mar a fin de asegurar su uso continuo, negándoselo al enemigo e imponiéndole su voluntad. Contribuye al logro de Objetivos Marítimos de Desarrollo. Integrante del Poder Marítimo y el Poder Nacional. Expresión de la capacidad de la Nación para accionar la fuerza del Poder Marítimo. Todo medio por el que la Nación extiende su Poder Militar al mar para garantizar su uso propio y negarlo al enemigo. Componente del Poder Marítimo, constituido por la integración de medios de naturaleza predominantemente militar en el ámbito marítimo, de los que el Estado y la Nación disponen para imponer su voluntad de lograr y mantener sus objetivos, realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos en un momento dado.
- Intereses Marítimos: Expresión del deseo colectivo nacional de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos con el desarrollo de actividades en campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, para contribuir al permanente bienestar y Seguridad nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Incluye aguas interiores de interés y zonas costeras de influencia. Componente de desarrollo del Poder Marítimo, expresada por el conjunto de capacidades y medios de

la Nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo como vías de comunicación y como fuente de recursos naturales.

- Potencial Marítimo: Parte del Potencial Nacional, todo medio en situación de latencia relacionado con el ámbito marítimo y susceptible de incorporarse al Poder Marítimo en un momento dado.
- Potencial Naval: Parte del Potencial Marítimo del campo de la Seguridad, susceptible de incorporarse al Poder Naval en un plazo.

4. Sobre Cultura y Conciencia Marítima:

- Cultura Marítima: Reacción del pueblo ante fenómenos y hechos políticos vinculados con el mar; cómo la población conoce, evalúa, enjuicia el desarrollo de la acción política de las instituciones públicas o privadas como País Marítimo; cómo plantea y opta por alternativas, ofrece soluciones sustentadas y razonables a problemas comunes y establece criterios para la selección de dirigentes.
- Conciencia Nacional y Conciencia Marítima: Esta última como el desarrollo cognoscitivo en la población de un país sobre sus necesidades, intereses, aspiraciones y posibilidades vinculadas con el mar. Comprensión, asimilación y vivencia del país marítimo, que integra en un solo concepto al mar, ríos y lagos al Ámbito Marítimo Nacional. Conocimiento de la población del medio acuático (mar, ríos, lagos), sobre las posibilidades para su uso y explotación en la diversidad de formas, pesca, minería, transporte, servicios. Conocimiento reflexivo y profundo de todo aspecto sobre el mar que, interiorizado en la población, interviene o afecta el Desarrollo y la Seguridad de una Nación. Compenetración del Estado y la Nación, sobre el conocimiento claro y profundo de todo aspecto sobre el Ámbito Marítimo, que interviene o afecta el bienestar y Seguridad de la Nación, la comprensión de la importancia de su uso y control.

5. Sobre Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimo:

- Comercio Marítimo: Actividad marítima de interés nacional, razón de ser de gran parte de la actividad acuática y de la existencia del transporte marítimo, buques, marina mercante, puertos y terminales, construcción naval, organismos internacionales, autoridades y servicios portuarios, sistemas de conferencia, etc.; es uno de los elementos básicos creadores de fuentes de trabajo, genera riqueza. Razón de la existencia de un Poder Naval, para garantizarlo y protegerlo.

- Comunidad Marítima: Conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes al mar.
- Industria Marítima: Conjunto de operaciones materiales ejecutadas para obtener, transformar o transportar uno o varios productos naturales o sustitutos entre sí (actividades productivas no militares) relacionadas con el desarrollo marítimo nacional.
- Trabajo Marítimo: Labor de embarque, desembarque, trasbordo y movilización de carga en naves mercantes, de muelle a nave o viceversa, y en bahía, realizados en puertos marítimos, lacustres y fluviales por personal de estibadores.
- Transporte Marítimo: Factor importante en el Desarrollo Nacional, 90% del comercio exterior en la mayoría de países se realiza por el mar. Importante productor de divisas; es el medio más económico para transportar carga a grandes distancias. Actividad integradora de naciones.

6. Sobre Estrategia, Doctrina y Planeamiento:

- Estrategia Marítima: Uso del Poder Marítimo y Poder Naval (MGP), en apoyo del Interés Nacional y ejecución de la Política Nacional.
- Estudio Estratégico Marítimo: Análisis estratégico de los intereses en juego, para tomar decisiones sustentadas en criterios de fuerzas competitivas sobre el ámbito marítimo.
- Doctrina Marítima: Principios y su teoría, que aplicada al medio acuático, considerando características y peculiaridad, generan métodos y procedimientos que norman las acciones destinadas a lograr un fin. Disciplina del conocimiento que estudia las expresiones culturales que influye y fundamenta la actividad humana en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.
- Planeamiento, Planeamiento Estratégico y Planeamiento Estratégico Marítimo: Esta última como la expresión del proceso por el cual una organización prevé su futuro y desarrolla procedimientos y operaciones para alcanzar su visión institucional en el ámbito marítimo, a través de la formulación de un plan tangible que materialice el pensamiento en una acción estratégica efectiva. Sirve para "Construir nuestro futuro".

B.- Análisis: Se plantea a manera de preguntas, con el propósito de motivar una reflexión personal sobre cada una de ellas. Al respecto, sinceramente se espera y desea que las respuestas sean afirmativas y constructivas.

1. Sobre Gobernanza y Motivación: ¿La motivación para alcanzar los objetivos, metas y fines sobre nuestra Realidad Marítima corresponde a la Misión de todas nuestras Autoridades en beneficio del Desarrollo Marítimo y, en consecuencia, del Desarrollo Nacional?

2. Sobre Realidad y sus Componentes: ¿Nuestro conocimiento y percepciones son los mismos, entendemos la misma Misión para esa Realidad y sus componentes, o hay intereses distintos?

3. Sobre Poder, Potencial e Intereses Marítimos: ¿Tenemos y aceptamos los mismos conceptos y los empleamos con propiedad en beneficio de nuestra Cultura y Conciencia Marítimas, en particular de los Intereses Marítimos Nacionales?

4. Sobre Cultura y Conciencia Marítimas: ¿Se basan en el conocimiento de nuestra Realidad Marítima, que nos permite una percepción muy cercana a esa realidad y que nos permitirá tener creencias, valores y normas marítimas adecuadas? ¿Nuestra población está involucrada y se siente impactada por sus resultados?

5. Sobre Comercio, Comunidad, Industria, Trabajo y Transporte Marítimos: ¿Se ejercen bajo una Cultura Marítima, con el conocimiento de nuestra Realidad Marítima, donde las percepciones de esa realidad permiten tener creencias, valores y normas marítimas adecuadas?

6. Sobre Estrategia, Doctrina y Planeamiento: ¿Están coordinadas y son coherentes y congruentes? ¿El producto final es conocido por toda la población (marítima) o está guardado bajo llave en un escritorio burocrático?

C. Consideración Útil: Solo a manera de ejemplo, para ilustrar cómo influye cada uno de los Hechos citados en este artículo sobre un delicado y discutido tema que impactará en nuestra Realidad e Intereses Marítimos Nacionales, es el caso de cómo las instituciones académicas y especializadas deberían generar opinión sobre el tema de suscribir (o no) la "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - CONVEMAR" (que no es motivo del presente artículo).



Una importante —y poco conocida— contribución de la Aviación Naval del Perú a la Armada Argentina



Almirante ARA (r)
JORGE ENRICO (*)



A mediados de la década de 1970, la Armada argentina se encontraba en proceso de renovación de su material bélico. Lo hacía desde una posición desventajosa, ya que algunos países imponían distintas restricciones a la compra de material, como oposición al Gobierno Militar de Argentina. Tal es el caso de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, con base en el Portaaviones ARA "25 de Mayo."

La estrategia naval argentina de aquel entonces, se basaba en una fuerza naval estratégica cuyo elemento fundamental era el portaaviones. Las Escuadrillas embarcadas debían actualizarse. La Escuadrilla Antisubmarina volaba desde su creación en 1961 aeronaves Grumman Tracker S-2A, que habían entrado en servicio en EE. UU. en 1954, por lo que la Armada argentina decidió reemplazarlas por los S-2E, cuyo fuselaje era similar, pero que eran de fabricación más reciente, y tenían planta de poder, sistemas aeronáuticos y armamento mejorado, así como equipos de detección mucho más avanzados. Se destacaban en ese aspecto los sistemas de detección submarina "Jezebel" y "Julie", que la Armada argentina no había operado nunca ni tenía el adiestramiento para hacerlo.

Las restricciones políticas aludidas permitían la compra de los aviones en el estado en que se encontraban (preservados en el desierto), pero no el adiestramiento de las tripulaciones. La Armada contrató a la empresa Grumman, fabricante original de los aviones, para hacer las reparaciones y modificaciones necesarias en su planta de Stuart, Florida, pero debía preparar independientemente sus tripulaciones para hacer los vuelos de aceptación de aviones y equipos de a bordo, trasladarlos y luego operarlos eficazmente en el Atlántico Sur. Una primera ronda de consultas a nivel mundial puso de manifiesto un aspecto crítico para la incorporación exitosa de estas aeronaves: encontrar un lugar adecuado para que las tripulaciones y personal de mantenimiento recibieran ese adiestramiento que el Departamento de Estado Norteamericano no permitía.

Como en otras oportunidades en la historia conjunta de Perú y Argentina, la confraternidad de ambos países –y la generosidad e idoneidad del Perú y de su Aviación Naval– proveerían la solución: un grupo de tripulantes y personal de mantenimiento se trasladaría a la Base Aeronaval en el Callao para ser adiestrados por el Escuadrón Aeronaval Nro. 12 de la Aviación Naval, que tenía 12 aviones de ese tipo en su inventario.

Y es así que, a mediados de 1977, un grupo de marinos argentinos llegaba al Perú, para recibir ese adiestramiento. Tuve el honor, como Comandante de



En ese tiempo, tripulaciones y personal eficazmente adiestrados.

la Escuadrilla, de encabezar ese grupo. Desde el primer momento fuimos recibidos con el típico estilo peruano, que nos hizo sentir verdaderamente en casa. El Comandante del Escuadrón en ese momento, Capitán de Fragata Mario Fasce, y todo su personal, fueron instrumentales para que la misión se pudiera cumplir mucho más allá de lo esperado. Entre los muchos hombres que lo hicieron posible, quiero citar, a riesgo de ser injusto al no reconocer a otros igualmente merecedores, al Segundo Comandante, Ricardo Covarrubias; al Jefe de Operaciones, Luis Sueyras; al Jefe de Mantenimiento, Ricardo Ramos, y otros, como Félix Granthon, Ramón Arévalo, Gustavo Araníbar, Luis Alfaro, Jorge Morante, Miguel Valqui y Carlos Méndez.

"Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección".

La adaptación de los pilotos al nuevo avión –realmente las diferencias entre nuestros S-2A y los S-2E eran considerables– era fundamental para realizar los vuelos de aceptación en la fábrica. El adiestramiento que recibimos fue muy profundo y satisfactorio en todos los aspectos del vuelo, al que se agregaron algunos períodos de conocimiento de los nuevos sensores que traían los aviones.

Nuestros suboficiales recibieron también su adiestramiento en las distintas especialidades mecánicas y también en mantenimiento de armas y aviónica. El adiestramiento incluyó igualmente a los operadores de los equipos de detección, ya que la tripulación de los Tracker incluye, además de dos pilotos, a dos operadores de los equipos de detección, cuya función es esencial para el cumplimiento de las misiones. Imagino que las horas de vuelo y de adiestramiento de mecánicos que se requirieron, constituyeron una dura prueba para la capacidad logística y operativa del Escuadrón, pero todo se desarrolló sin el menor contratiempo y sin que nada de eso se nos hiciera notar.

Pero no solamente el Escuadrón se preocupó por nosotros. Recibimos constantes atenciones del Comandante de la Escuadra, del Comandante de la Aviación Naval, entre otros, que nos integraron a las actividades como si fuéramos –y así se sentía cada uno de nosotros– un marino peruano más. Esta

integración incluyó también la camaradería y el apoyo de los otros escuadrones. No tengo ninguna duda de que si en ese momento alguna potencia extranjera hubiera agredido al Perú, obligando al Escuadrón Aeronaval Nro. 12 a salir en su defensa, los marinos argentinos allí presentes nos hubiéramos ofrecido a tripular sus aviones como si nuestra Patria estuviera en peligro.

A las intensas tareas de adiestramiento se sumaron otras de tipo social, y conocimos el Centro Naval de Lima y el Socaire, donde algunos desarrollamos una fuerte tolerancia al pisco sour.

Así, preparados por la Marina de Guerra del Perú, pudimos llegar a Stuart con un conocimiento acabado del avión y sus equipos. Allí discutimos mano a mano con los ingenieros de Grumman, los fabricantes del Tracker, estableciendo con el primer avión procedimientos estrictos de verificación en tierra y en vuelo.

Cuando llegó el día del primer vuelo de aceptación –el primero de la que sería una larga lista–, llevé como copiloto al entonces Teniente de Fragata Luis de Vincenti. Por una de esas cosas que solo comprendemos los que volamos, a poco de iniciado el vuelo falló uno de los motores y debimos detenerlo y regresar. Nunca olvidaré la expresión compungida con que nos esperaban los ingenieros, capataces y mecánicos de Grumman tras nuestro aterrizaje –el



Adaptación de los pilotos a las nuevas aeronaves.

primero– con un motor en bandera. Tras algunas vicisitudes y desacuerdos iniciales con la fábrica, logramos aceptar los dos primeros aviones y los trasladamos en vuelo a Argentina. Mientras con ellos iniciábamos un programa de adiestramiento integral en la Base Aeronaval Comandante Espora, los cuatro restantes fueron progresivamente aceptados y trasladados.

La Armada argentina consideró necesario acelerar los tiempos habituales de incorporación de nuevas aeronaves, y asegurar para mediados del año 1978 (el año siguiente a la preparación en Perú) la operatividad completa de los S-2E con los nuevos sensores en el Atlántico Sur, embarcados en el Portaaviones. A tal efecto, dispuso retener una inusual cantidad de pilotos y tripulantes veteranos, incluyendo a este Comandante que, ascendido a Capitán de Fragata, continuó a cargo de la Escuadrilla durante 1978. Con el invalorable apoyo de la Flota de Mar y de la Fuerza de Submarinos se pudo cumplir en término con el alistamiento.

El final de la historia es conocido: los Tracker S-2E, alistados en tiempo récord, reforzaron el Poder Naval Integral que en ese momento ostentaba la Armada argentina en el Atlántico Sur. Jugaron primero un papel fundamental para la capacidad operativa de la Flota de Mar durante el conflicto con Chile de 1978, embarcados en el Portaaviones ARA "25 de Mayo". Simultáneamente, y en un esfuerzo logístico y operativo sin precedentes, los viejos S-2A, al mando del Segundo Comandante de la Escuadrilla, el entonces Capitán de Corbeta Bernardo Viglierchio, se incorporaban a la Fuerza Naval austral desde la Base Aeronaval Río Grande, cumpliendo importantes misiones de exploración. Luego, en 1982, participaron decisivamente en el conflicto de Malvinas, tanto desde a bordo como desde tierra, al mando del Capitán de Corbeta Héctor Skare.

Es, sin duda, mérito principal de las sucesivas y valerosas planas mayores y dotaciones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina haber desarrollado honrosamente las demandantes misiones que desde el portaaviones y desde bases en tierra debieron cumplir durante los conflictos de Chile y Malvinas, con las que inscribieron páginas honrosas en la historia de la Aviación Naval argentina.

Pero hubiera sido muy difícil hacerlo sin la desinteresada, eficaz y fraternal colaboración de la Aviación Naval del Perú, heredera de los valores del Almirante Grau e integrada por caballeros del mar, a los que debemos eterna gratitud.

(*) Ex Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.



La dimensión humana del ambiente operacional en la guerra irregular



Capitán de Corbeta
JORGE MONTOYA RUIBAL



En este artículo comentaremos y haremos un análisis breve del enemigo irregular y el ambiente operacional donde normalmente se realizan las operaciones de guerra irregular contra este tipo de enemigo, haciendo énfasis en la dimensión humana del ambiente operacional y cómo esta dimensión afecta a las operaciones.

Guerra irregular

Para entender lo que es la guerra irregular es importante el comprender las causas y conocer el fondo de las raíces del enemigo que practica una guerra irregular fuera de todas las convenciones. Para esto citamos lo siguiente:

> "La guerra de hoy es el choque de una serie de sistemas –político, económico, psicológico y militar- que tiende a derrocar el gobierno existente en un país para sustituirlo por otro. Para alcanzar esta meta, el agresor explota hasta el límite la tensión interna del país, su parte ideológica, social, religiosa, económica, etc. En otras palabras, usa cualquier conflicto que pueda tener profunda influencia en la población que va a ser conquistada". Trinquier, Roger (1965). *La guerra moderna y la lucha contra guerrillas*. Editorial Herder, pág. 31.

Como se aprecia en la cita, en este tipo de guerra surge una interacción de actores no militares que son influenciados por el enemigo, que pretende buscar contradicciones internas del Estado, empleando como un instrumento a la población, aprovechándose de las fallas en la gestión política del Estado y maximizándolas en cuanto a la percepción de las mismas, empleando todo tipo de medios de comunicación masiva para influir en la opinión pública nacional e internacional.



Madre asháninca de una comunidad nativa en el río Tambo



Transporte fluvial que usan los pobladores en el río Ene:

Vemos que la población en general, es decir, una parte de la población que es afectada por la falta de presencia del Estado, en algunas comunidades o lugares geográficos del país, donde se realizan diversas actividades humanas y por otro lado la población en general influenciada por los medios de comunicación, o como también se le llama "la opinión pública nacional", es un factor gravitante en este tipo de guerra, por lo que es sumamente importante el conocer a la población desde todas las perspectivas posibles y más aún la población que es afectada directamente por algunos factores de conflictividad que son aprovechados por el enemigo irregular.

Ambiente operacional

En un teatro de operaciones una de las cosas fundamentales es la preparación de la Inteligencia del ambiente operacional. Dentro del proceso de la preparación de la Inteligencia requerida para el Comandante de un teatro de operaciones, tenemos los siguientes pasos: 1. Definir el ambiente operacional;

2. Describir los efectos del ambiente operacional; 3. Evaluar al enemigo; 4. Determinar los cursos de acción de enemigo.

Como vemos, los dos primeros pasos de la preparación de Inteligencia para el Comandante operacional se basan en conocer perfectamente el ambiente operacional y sus efectos, para poder luego evaluar al enemigo en ese ambiente y desarrollar así los probables cursos de acción del mismo. Esta es una tarea del oficial de Inteligencia. Dentro de la tarea de definición de ambiente operacional, tenemos pasos que seguir en cada una de las partes del proceso. Para fines del artículo nos orientaremos a los pasos que guardan más relación con el tema, como por ejemplo: "Determinar las características importantes del teatro de operaciones", dentro de la cual tenemos muy aparte del terreno y del enemigo propiamente dicho como elementos de análisis: la demografía, grupos étnicos, religiosos, la distribución de la población por edad, factores políticos, socioeconómicos que afectan a la población. Toda la información recogida y analizada nos da la orientación para poder producir Inteligencia que colabore en la realización de operaciones militares.

En relación con lo mencionado líneas arriba, un factor a considerar es la llamada dimensión humana del ambiente operacional, que evalúa todos los efectos de todas las características de la población en las operaciones.

Lo interesante de analizar la dimensión humana es poder conocer realmente a la población que se encuentra dentro del teatro de operaciones y determinar a través del análisis, la verdadera percepción de la población sobre el conflicto



Guerreros asháninca.

y sus causas, saber qué necesidades reales tiene, y qué papel ocupan ellos en el conflicto. Es fundamental identificar a los diversos actores y la verdadera correlación de fuerzas entre ellos; este análisis se debe hacer de preferencia con un grupo de analistas multidisciplinario, según el tipo de ambiente operacional que se tenga. Por ejemplo, en el teatro de operaciones VRAE, donde existen como población múltiples culturas con procesos distintos de cambios de generación en generación, con bastantes factores que influyen y han influido en el desarrollo de los mismos, es indispensable tener un equipo de analistas conformados por profesionales como:

Antropólogos. Que permitan conocer el porqué, del porqué, del carácter y personalidad de una comunidad y las causas que provocaron su sistema de vida actual y la percepción que ellos tienen de la realidad del conflicto.

Sociólogos. Que puedan analizar la situación actual y las relaciones sociales entre diferentes grupos de una comunidad y la relación de la misma con otros actores, como otras comunidades de diferente cultura, actores estatales como las Fuerzas Armadas, etc.

Ingenieros agrónomos. Que permitan determinar la mejor manera de cómo producir la tierra, pero con una visión antropológica del tema, tomando en cuenta las raíces culturales, respetándolas y afirmándolas; es decir, brindar la tecnología a los productos que la comunidad realmente necesita, tomando como base la nutrición de los comuneros. Si la perspectiva de análisis del diagnóstico la hace un ingeniero agrónomo únicamente de manera técnica, el producto no será



Pobladores colonos en el rio Ene.

sostenible en el tiempo por la comunidad y más bien se creará una desafección con la organización que realizó y ejecutó el proyecto, porque no lo verán viable para sus costumbres y lo que ellos están acostumbrados a hacer.

Se podría enumerar más profesiones para conformar el equipo de profesionales que se propone, pero eso será de acuerdo con las necesidades del momento o de los temas que se quieran profundizar. Lo más importante es que de todas maneras, para poder tener el conocimiento de qué población tenemos como actor, se requiere una perspectiva de análisis antropológico del tema. Por ejemplo, sabiendo que la educación es la base del conocimiento de una sociedad, es interesante desde el punto de vista de Inteligencia saber su situación en las diferentes comunidades para conocer a la población, para lo cual se tiene que realizar un análisis orientado a saber cuál es la problemática de las comunidades, evaluando el desarrollo que hasta el momento han tenido como comunidad, en relación con su proceso de sociabilización con la cultura occidental y compenetración con la misma. Por ejemplo, existen comunidades nativas que no están de acuerdo con el sistema educativo actual, simplemente por el choque de culturas que existe entre los profesores que provienen de otras regiones y no comprenden las costumbres de las comunidades nativas, ocasionado que los padres de familia sientan una desafección hacia uno de los sectores del Estado, en este caso el sector Educación.

Otro tema que presento como ejemplo, es que ciertas organizaciones presentan algunos proyectos agrícolas que no están alineados culturalmente al sistema de vida de las comunidades, ni al tipo de geografía y a la sostenibilidad que se le podría dar a determinado producto. Por ejemplo, si hablamos de la selva central tenemos que la tierra es predominantemente seca y arcillosa, poco fértil y la fertilidad es provocada por la vegetación en pie, que les da el bosque, por lo que los cultivos normalmente son transitorios por cómo es que se desarrolla el ecosistema en este territorio, lo cual amerita un estudio de la tierra y las actividades humanas que el habitante de la selva realiza en ellas, desde una perspectiva antropológica, para poder entrar en una real sintonía con las comunidades indígenas.

Después de los casos que se presentaron como ejemplo, de la importancia de conocer a nuestra población, vamos a introducir a: primero al enemigo irregular, como son las organizaciones terroristas, que se aprovechan del desconocimiento que el Estado tiene de su propia población para buscar contradicciones y aun alejarlos más del Estado, sembrando su ideología en ellos. Después introducimos a otro enemigo irregular como el narcotráfico, que

emplea a la población para que participe en el cultivo de la hoja coca e impulsa también la participación de comunidades de colonos, por ejemplo, en otras actividades de los procesos del narcotráfico como, el transporte, jalado de hoja, y otros.

Ahora, para concluir, podemos ver que:

El correcto análisis del ambiente operacional y, en este caso, lo que respecta a la dimensión humana facilita el diseño de estrategias y la ejecución de planes para realizar operaciones militares y no militares contra enemigos irregulares, buscando y permitiendo encontrar la disociación entre el enemigo irregular y la población.

Debemos tomar en cuenta la complejidad que se da en un país como el nuestro donde la riqueza cultural que dan las diversas culturas que tenemos, si no es bien conocida y gestionada por el Estado, los enemigos de este, la aprovecharán a su favor, poniéndolas en nuestra contra.

Bibliografía

- Milan, Vego. Operacional Warfare, (nwc1004)
- Trinquier, Roger (1965). *La guerra moderna y la lucha contra guerrillas*. Editorial Herder,
- *Doctrina de apoyo de inteligencia a las operaciones conjuntas* (2000). Instituto de cooperación para la seguridad hemisférica.



¿Qué es y cómo participamos en el Plan Estratégico?



Ingeniera de Sistemas e Informática
MARINA VARGAS VEGA



El *plan estratégico* es un documento en el que los responsables de una organización manifiestan cuál será la estrategia a seguir por su empresa y/o institución en el mediano plazo. Se establece generalmente con una vigencia que oscila entre uno y cinco años.

Un plan estratégico es cuantitativo, manifiesto y temporal. Es cuantitativo porque muestra los objetivos numéricos de la organización. Es manifiesto porque especifica las políticas y las líneas de compromiso para conseguir esos objetivos. Finalmente, es temporal porque establece unos intervalos de tiempo, fijos y explícitos, que deben ser cumplidos por la organización para que la puesta en práctica del plan sea exitosa.

Suele ser común, en el ámbito de los negocios, complementar un plan estratégico empresarial con uno o varios planes operativos.

Conceptos

"Es el proceso que se utiliza para definir y alcanzar metas organizacionales. Consiste en relacionar las metas de una organización, determinar las políticas y programas necesarios

para lograr objetivos específicos en camino hacia esas metas y establecer los métodos necesarios para asegurar que las políticas y los programas sean ejecutados" (Mintzberg y Waters).

El planeamiento estratégico es un proceso que empieza y nunca termina; constantemente se debe estar revisando la misión, objetivos y metas.

Características

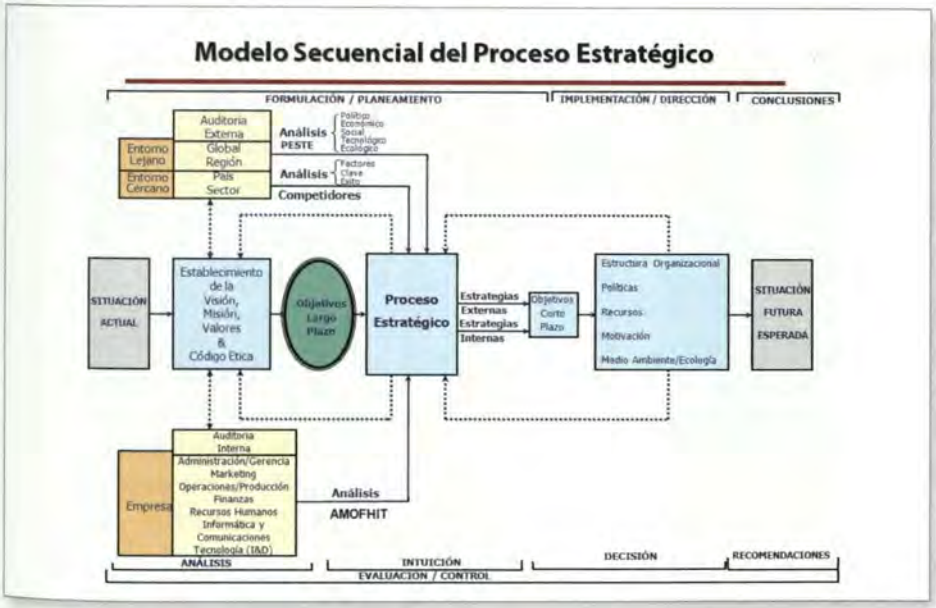


Proceso estratégico básico. El Proceso estratégico. Un enfoque de gerencia. Fernando D 'Alessio Ipinza, Página 24, México.

- La planeación constituye el puente entre la situación actual y el futuro que deseamos.
- Permite enfrentar con éxito los cambios tecnológicos, del mercado, de la economía y de la reglamentación gubernamental, entre otros.
- Debe provocar que la organización sea capaz de adaptarse a las circunstancias cambiantes de su entorno.
- Requiere de la participación de todas las personas clave dentro de la organización, y que tengan la inquietud de desarrollar mejores capacidades para la organización.
- Los proyectos del plan estratégico empresarial están enmarcados en proyectos de inversión.

La Estrategia

- Es un patrón de decision coherente, unificado e integrador.
- Es un medio para establecer el propósito de la organización en términos de objetivos de largo plazo, programas de acción y priorización en la asignación de recursos.
- Define el dominio competitivo de la organización y la influencia del entorno.
- Es una respuesta a las oportunidades y amenazas externas, basada en las fortalezas y debilidades internas, para alcanzar ventajas competitivas.



Modelo de referencia del Proceso Estratégico.

En la gráfica podemos observar un Modelo secuencial de Proceso Estratégico cuyo autor propone seguir dicha estructura.

El Proceso Estratégico. Un enfoque de Gerencia. Fernando D'Alessiolpinza (2da. Edición, 2013)

Estrategas

> "Normalmente son personas que se encuentran en el ápice estratégico de la organización. Sus funciones se concentran en torno a: ser responsables del diseño y ejecución de un efectivo procesos estratégico; buscar, revisar y clasificar la información relevante al proceso; observar y analizar las tendencias del entorno, la industria, la competencia, y la demanda; liberar el proceso estratégico" (Fernando D'Alessio Ipinza).

El estratega es una mezcla casi única y particular de procesos mentales que se conjugan con una serie de elementos: pensamiento intuitivo, conocimiento tácito, pensamiento creativo, dotación natural y la capacidad para vislumbrar ideas brillantes que aparecen espontáneamente creando una conducta emergente.

Factores críticos de éxito de un proceso estratégico

"El proceso estratégico no es un esquema rígido, ni aplicable, igualmente, a cualquier organización. Son dos los factores fundamentales para que un proceso estratégico sea puesto en marcha y se desarrolle con probabilidades de éxito. Sin estos dos componentes, claramente positivos, no es recomendable iniciar este proceso.

Un liderazgo comprometido que conozca bien a su organización. El liderazgo estratégico es la capacidad de conducir a las personas de una organización para alcanzar los objetivos de esta, una dirección basada en el respeto al líder por sus cualidades profesionales y personales, así como por su conocimiento y enseñanzas. Un liderazgo transformacional es necesario para tener éxito en este proceso estratégico; no contar con el liderazgo de la alta dirección, y su decidido compromiso, sería un error, una receta para el fracaso.

Una cultura organizacional permeable, adaptable al cambio y proactiva. La cultura organizacional es un grupo de elementos importantes y comunes entre los miembros de una organización, tales como: creencias, valores, actitudes, hábitos, tradiciones, supuestos heredados, filosofías propias" (Fernando D'Alessio Ipinza).

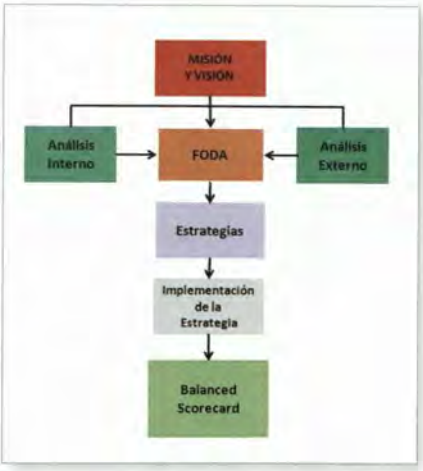
Balanced Scorecard

El *Balanced Scorecard* (BSC) es un sistema de gerencia que permite a las organizaciones clarificar su visión y estrategia y traducirlas a la acción. Proporciona un rediseño alrededor de los procesos internos del negocio,además de mejorar continuamente el funcionamiento estratégico de los resultados externos; implica una mirada "de arriba hacia abajo", es decir, el punto sobre aquello que es estratégicamente relevante en un determinado periodo. Al presentar esta reducida información en forma separada por perspectiva (financiera, de clientes, de procesos y de aprendizaje), y relacionar esta información entre sí y con la estrategia de la organización, se puede lograr un importante apoyo al control de gestión y del cumplimiento de la estrategia y visión.

Si bien el BSC no pretende reemplazar a las otras fuentes de información (como las constituidas en los sistemas de gestión tradicionales), se posiciona como el elemento central de seguimiento y control de las organizaciones e instituciones.

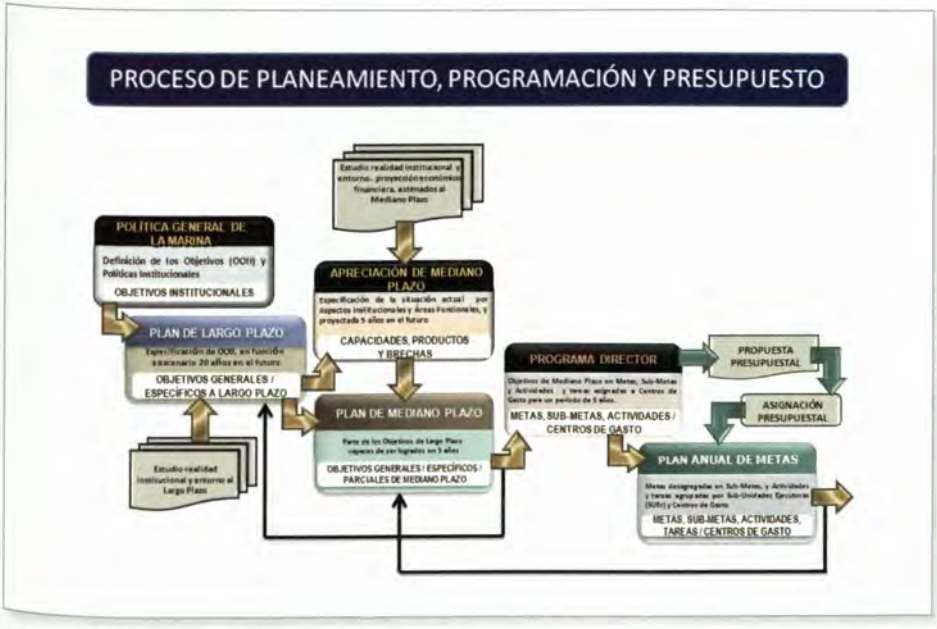
Los objetivos y medidas de los indicadores son derivados de la visión y estrategia de la organización y ven el desempeño organizacional desde cuatro perspectivas: financiera, clientes, procesos internos y aprendizaje, las que proveen la estructura del *Balanced Scorecard*.

Esto implica operacionalizar la estrategia en un conjunto de indicadores para cada perspectiva clave, de manera que se orienten acciones para la organización.



Implantación de las estrategias a través del *Balanced Scorecard*.

En relación con la conceptualización y métodos anteriormente citados en nuestra Institución, el Proceso General de Planeamiento, Programación y Presupuesto, se inicia con la formulación del Plan de Largo Plazo, documento que contiene la imagen futura de la Institución, así como de los objetivos y políticas de Largo Plazo para el desarrollo integral, orientada hacia la consecución de los objetivos institucionales.

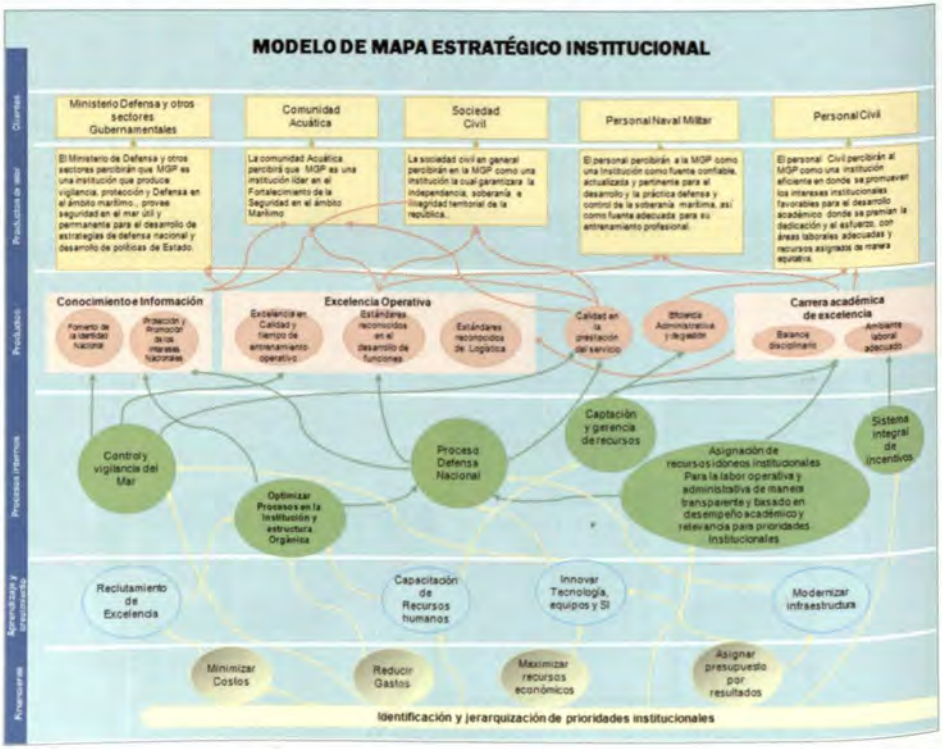


Procesos de planeamiento, programación y presupuesto.

La Apreciación a Mediano Plazo es un estudio de la situación actual basado en un escenario real e idóneo que permite visualizar necesidades existentes. Del plan anteriormente mencionado se desprende el Plan de Mediano Plazo de la Marina de Guerra del Perú, que permite determinar, en función del estudio del escenario mundial, regional y nacional, así como de la realidad de la Institución y sus proyecciones en el Mediano Plazo; cuáles objetivos de Largo Plazo o qué porción de ellos pueden ser realizados en el quinquenio próximo. La agrupación de dichos objetivos, referidos a un horizonte de planeamiento de cinco años, así como su programación multianual, constituye el planeamiento de Mediano Plazo, con un nivel más específico que los objetivos de Largo Plazo.

Actualmente, el trabajo en equipo y compromiso del personal naval de la Institución cuyos roles han contribuido a efectuar un sistema de información que ha sido desarrollado de forma progresiva sigue mejorándose continuamente.

Luego de tener el registro en la base de datos de dicho sistema de información tradicional correctamente establecida, pasaremos a la necesidad de imple-



"Modelo de Mapa Estratégico Institucional considerando las cuatro perspectivas establecidas en el BSC",donde podemos observar una visión macro de la organización. Ing. Marina Vargas Vega.

mentar el sistema de gerencia *Balanced Scorecard* institucional, donde se reflejará las estrategias enmarcadas en las cuatro perspectivas a seguir de acuerdo con dicha metodología.

Conclusiones

El plan estratégico no acaba con la estrategia: finaliza con la implantación de la estrategia y se sistematiza con el BSC.

La implantación de la estrategia no exige aprendizaje, pero sí mucho control.

Estas técnicas y metodologías aplicadas en nuestra Institución son necesarias para tener un control del cumplimiento de las políticas y estrategias institucionales, sectoriales y gubernamentales de nuestro país.

Finalmente, el conocimiento y el trabajo en equipo del personal naval en nuestra Institución desde hace varios años de forma proactiva está contribuyendo a dar cumplimiento a las políticas y objetivos de la Institución y del Estado peruano en su modernización y mejora continua, de tal forma que estemos siempre a la vanguardia mundial.

Bibliografía

- Kaplan, Robert S. y Norton, David P. (1997). *Cuadro de Mando Integral (The Balanced Scoreboard)*. Boston. MA, Gestión 2000.
- Fernando D'Alessio Ipinza. *El proceso estratégico. Un enfoque de gerencia* (2da. Edición, 2013), Cámara Nacional de la Industria. Editorial Mexicana.
- Departamento de Planes, Proyectos y Doctrina del Estado Mayor General de la Marina de Guerra del Perú (2013). Guía "Un solo norte, el deber. Tan solo un rumbo, el honor".


TIVA
MARINA DE
DEL PE
093



Capitán de Navío (SN)
MARCO ANTONIO
SALAZAR ROJAS

Riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 en el personal de la Marina de Lima y Callao con exceso de peso, evaluado en el Servicio de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval, de mayo a octubre de 2013

Resumen

Objetivo: Cuantificar el riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 en el personal de la Marina de Lima y Callao con exceso de peso, que fue evaluado entre mayo y octubre de 2013 por el Servicio de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.

Metodología: El presente estudio corresponde a un estudio prospectivo y analítico que se realizó de mayo a octubre de 2013 en el Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval. Se incluyó pacientes con sobrepeso y obesidad, excluyéndose a los pacientes con Diabetes Mellitus previamente diagnosticada, pacientes menores de 20 años y mayores de 60 años evaluados con el Test de Findrisk, cuantificando el riesgo de estos de tener Diabetes Mellitus tipo 2.

Resultados: Se consideró a 540 pacientes con sobrepeso y obesidad. Se observó que el 74% de estos tiene riesgo de hacer Diabetes Mellitus tipo 2, según el Test de Findrisk, siendo el factor con más riesgo la falta de ejercicio, con un porcentaje del 40%. Además, se realizó una comparación entre los resultados de

glucosa en ayunas y el Test de Findrisk, mostrándose que las pruebas de glucosa son mayores en cuanto el resultado del *test* es mayor de cinco (05) en un 70%.

Discusión: Nuestro porcentaje de riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2 es del 74% en la población de la Marina de Guerra del Perú con sobrepeso y obesidad. Este hallazgo coincide con la presencia de la glucosa mayor o igual a 100, en un 70%. A nivel institucional, es de gran impacto e importancia el conocimiento del riesgo del personal de padecer Diabetes Mellitus tipo 2, ya que de esta manera se puede contar con un personal con mayor calidad de vida, menor tasa de enfermedades, menor tasa de ausencias laborales y, con la debida prevención, una disminución de los pacientes con esta enfermedad.

A nivel económico, disminuiría el presupuesto total de la Marina para dicha enfermedad, ya que actualmente el costo mensual es de 2.300 soles por paciente diabético sin complicaciones, y de 21.800 soles por paciente diabético con trastorno isquémico, de acuerdo con la referencia del Comité de Gestión Hospitalaria del Centro Médico Naval.

- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.
- Jefe del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval, Médico de Medicina Nuclear.
- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva. Médico Intensivista.
- Licenciada del Departamento de Medicina Preventiva del Centro Médico Naval.
- Médico Asistente del Departamento de Medicina Preventiva. Médico Endocrinólogo.

Introducción

La obesidad se define como una acumulación anormal o excesiva de grasa. Puede ser perjudicial para la salud, al producir alteraciones multiorgánicas, llevando en ocasiones a la muerte. A nivel mundial, instituciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Sociedad Española de Endocrinología, Diabetes y Obesidad (SEEDO), o la Asociación Peruana de Obesidad y Arterioesclerosis (APOA), entre otras, así como los líderes de los países con mayor influencia mundial, buscan combatir este flagelo, que produce limitaciones físicas

y cambios deletéreos en la persona, así como dificultades para desarrollar las labores asignadas en forma eficiente.

En el Perú, las autoridades centrales, inmersas en esta preocupación, promulgaron la Ley Nº 30021, "Ley de Promoción de la Alimentación Saludable para Niños, Niñas y Adolescentes"; esto refleja que la amenaza del sobrepeso en la población ha crecido y sigue creciendo dramáticamente, y esta legislación es una respuesta a la alarma planteada por organismos nacionales e internacionales. Según la Encuesta Global de Salud Escolar 2010, el 19,8% de niños y adolescentes de hasta 16 años presenta sobrepeso o riesgo de obesidad.

"La Marina de Guerra del Perú no se muestra ajena a esta realidad; por el contrario, busca generar conciencia en su población que sufre esta enfermedad, ubicando a estos tripulantes en grados de aptitud que limitan ascensos y actividades operativas importantes para su carrera profesional, promoviendo compromiso y previniendo de esta manera daños en su salud".

La promulgación de esta ley sitúa al Perú en una mejor posición para proteger a las futuras generaciones de estos males, en sintonía con la tendencia regional de contar con normas que promuevan una alimentación adecuada (se puede citar los casos de Chile y Colombia, que tienen normas al respecto, y otros, como Ecuador, México, Costa Rica y Brasil, que han regulado la alimentación escolar, la promoción de una vida saludable y la publicidad de alimentos).

La Marina de Guerra del Perú no se muestra ajena a esta realidad; por el contrario, busca generar conciencia en su población que sufre esta enfermedad, ubicando a estos tripulantes en grados de aptitud que limitan ascensos y actividades operativas importantes para su carrera profesional, promoviendo compromiso y previniendo de esta manera daños en su salud.

Esta preocupación tiene varios años de existencia, poniéndose actualmente mayor énfasis, en busca de crear un mayor impulso a las medidas preventivas por parte de la Dirección de Salud.

El Servicio de Medicina Preventiva de la Dirección de Salud de la Marina, tiene la misión de llegar a la población naval para evaluarla y educarla hacia un estilo de vida saludable, con el fin de prevenir el exceso de peso y comorbilidad, los cuales podrían derivar enfermedades limitantes y problemas multiorgánicos que comprometan su salud.

Para la evaluación de la obesidad se empleará los criterios de la SEEDO (Sociedad Española de Estudio de la Obesidad), validados por la OMS (Organización Mundial de la Salud) y adoptados también por la APOA (Asociación Peruana de Obesidad y Arterioesclerosis), la cual clasifica la obesidad de la siguiente manera:

Tabla 2. Criterios SEEDO para definir la obesidad en grados según el IMC en adultos

Categoría	Valores límite del IMC (kg/m²)
Peso insuficiente	< 18,5
Normopeso	18,5-24,9
Sobrepeso grado I	25,0-26,9
Sobrepeso grado II (preobesidad)	27,0-29,9
Obesidad de tipo I	30,0-34,9
Obesidad de tipo II	35,0-39,9
Obesidad de tipo III (mórbida)	40,0-49,9
Obesidad de tipo IV (extrema)	≥ 50

A su vez, se hará uso de la valoración del riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, mediante el Test Findrisk, herramienta epidemiológica validada por la Asociación Americana de Diabetes (ADA), con demostrada eficacia científica en distintos países europeos para el cribado no invasivo de la población con riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, mediante criterios preestablecidos que se tomarán de las historias clínicas.

Para evaluar el riesgo de Diabetes Mellitus tipo 2, se adecuará el Test de Findrisk a una ficha, con lo cual, según la puntuación obtenida, se podrá determinar si una persona tiene riesgo o no de presentar Diabetes Mellitus tipo 2, al confrontarla con la escala de referencia del citado *test*. Para ello, se determinan algunas variables como la edad, el peso, antecedentes familiares, actividad física realizada, entre otras; finalmente, se obtiene un resultado por paciente, con un valor que va desde el cero (0) hasta el diez (10), a partir del cual se estratificará el riesgo que tiene la persona de adquirir a futuro dicho mal.

Este trabajo tiene como finalidad evaluar el riesgo que presenta actualmente el personal Naval de Lima y Callao con exceso de peso, de presentar en el futuro la Diabetes Mellitus tipo 2, para generar conciencia preventiva y disminuir la aparición de dicha enfermedad, motivando al personal naval a realizar cambios en el régimen higiénico, dietético y estilo de vida, con la meta de mejorar su calidad de vida, disminuir el ausentismo laboral y mejorar la respuesta ante las exigencias del trabajo; y a su vez disminuir la demanda de consultas externas especializadas, atención por emergencia, número de hospitalizaciones, costos de tratamiento médico y tasa de fallecimiento por esta enfermedad. El efecto global a mediano plazo, sería la disminución significativa del presupuesto anual empleado en el tratamiento de la Diabetes Mellitus tipo 2 en la Marina de Guerra del Perú.

Material y Métodos

Para este estudio se reclutó 540 pacientes titulares en actividad, con sobrepeso y obesidad, evaluados en el servicio de Medicina Preventiva de la Dirección de Salud de la Marina de Lima y Callao, sin ninguna intervención terapéutica, con un corte temporal transversal en la población determinada.

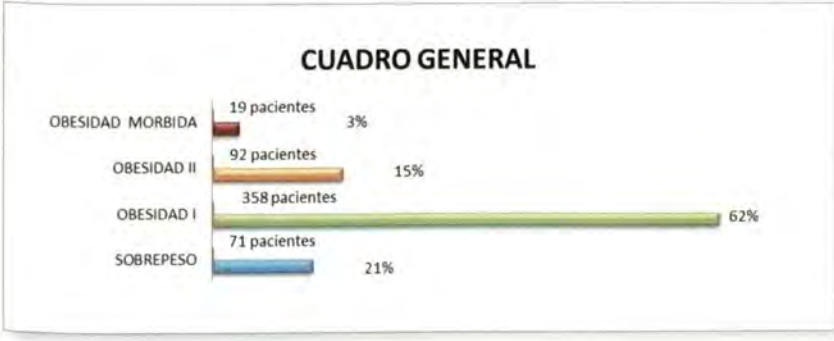
Se consideró a todos aquellos pacientes con exceso de peso en los diversos grados entre mayo y octubre de 2013, efectuándose una revisión de las historias clínicas correspondientes, en lo pertinente a sus controles por el Servicio de Medicina Preventiva.

La muestra se distribuyó en los siguientes grupos: pacientes con sobrepeso (IMC) 27 a 29,9; obesidad grado 1 (IMC 30 a 34,9); obesidad grado 2 (IMC 35 a 40), y obesidad mórbida (IMC > 40), empleando la ficha de recojo de datos del anexo (1).

Resultados

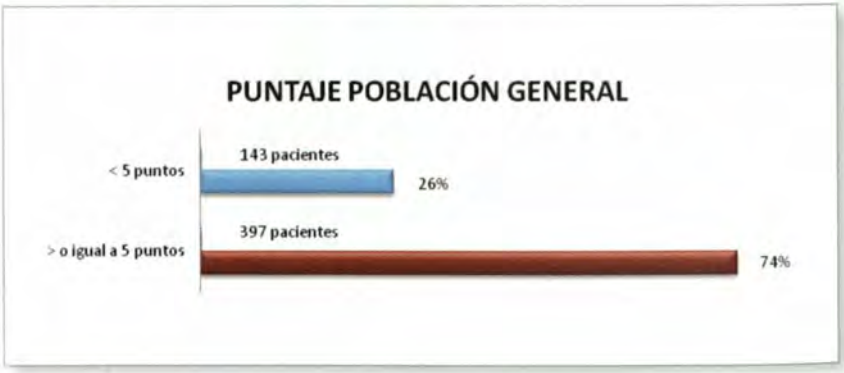
Se observó que la presencia de obesidad grado 1 fue la de mayor prevalencia, con un 62%; seguida por pacientes con sobrepeso en 21%; obesidad tipo 2, en 15%, y finalmente obesidad mórbida, con 3%.

1.- Tabla de pacientes evaluados con sobrepeso y obesidad

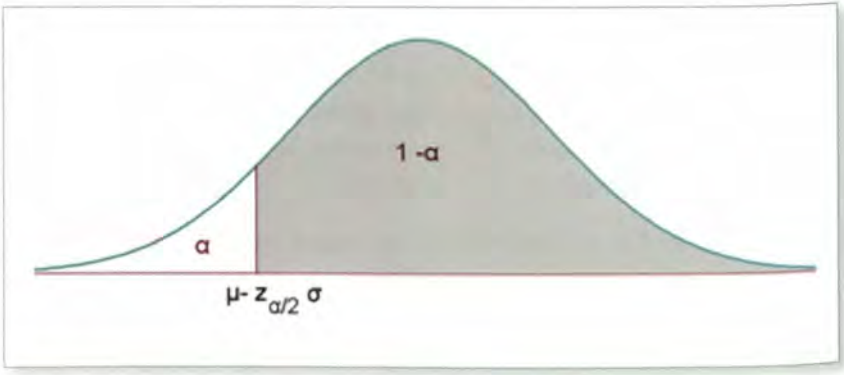


Al realizarse el Test de Findrisk en todos los pacientes, este dio como resultado que el 74% de estos tenía riesgo de realizar Diabetes Mellitus tipo 2.

2.- Tabla según el resultado del Test de Findrisk

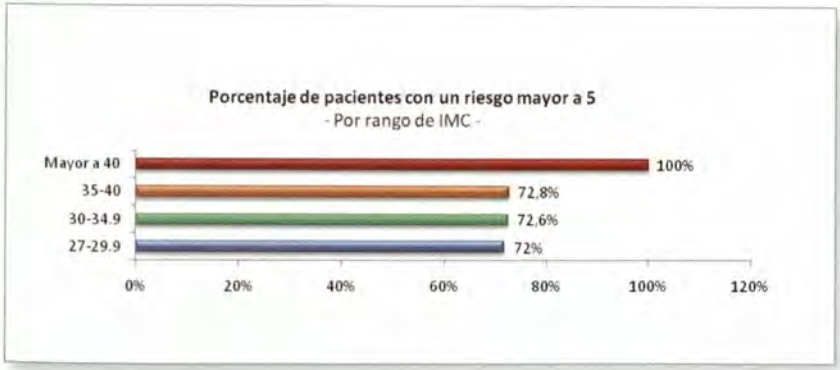


De lo anterior se concluye no rechazar la Hipótesis Nula, determinando así que el número de pacientes con más de 5 puntos en el Test de Findrisk es mayor o igual al 50% de la población estudiada, siendo P= 0,03.



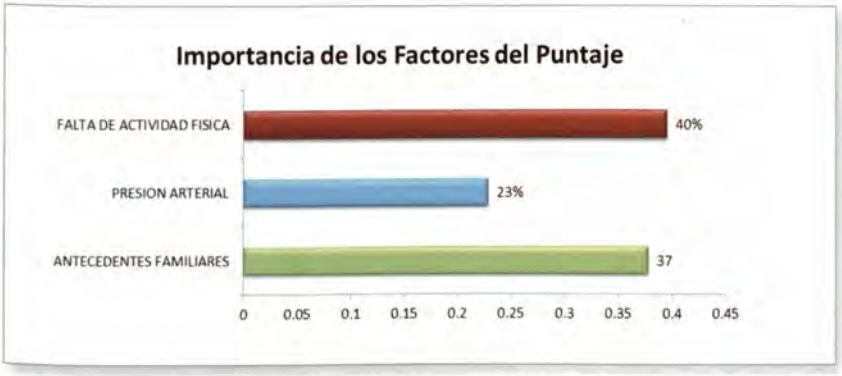
Se observó que al ser mayor el IMC del paciente, aumenta el riesgo de presentar Diabetes Mellitus tipo 2, siendo el valor de P= 0,074, lo cual nos indica la relación que existe entre la presencia de enfermedad y el peso del paciente.

3.- Tabla del resultado de Findrisk mayor de 5, comparado con el IMC



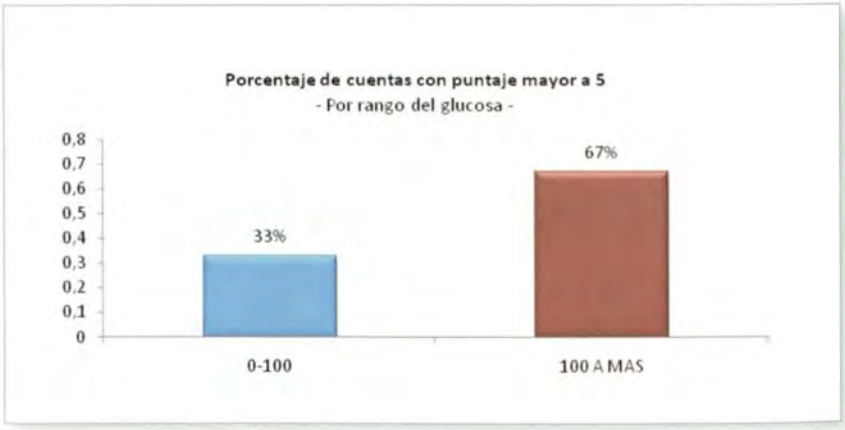
Se logró detectar que la ausencia de ejercicios físicos es uno de los factores que aumenta el puntaje en el Test de Findrisk; por lo tanto, incrementaría la probabilidad de realizar Diabetes Mellitus tipo 2, siendo los puntajes los que se observan en el cuadro: falta de ejercicios físicos (40%), seguido de antecedentes familiares (37%) y presencia de hipertensión arterial (23%).

4.- Tabla de la importancia de los factores de riesgo

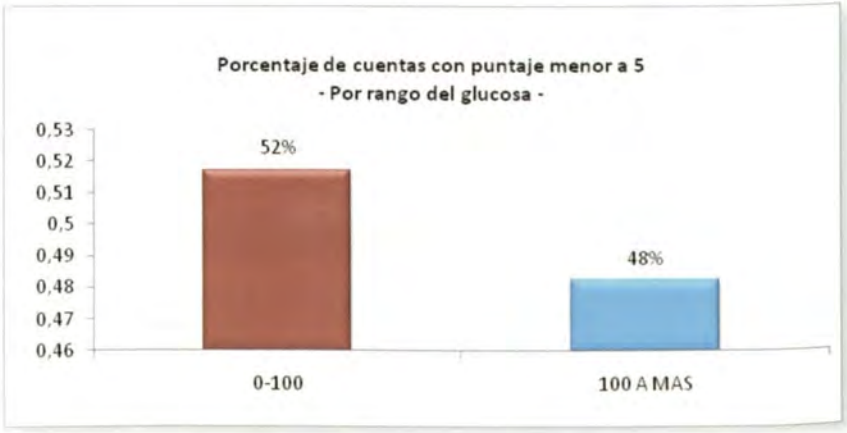


Finalmente, se hizo un examen comparativo entre el resultado de glucosa en ayunas y el Test de Findrisk, con lo cual se demuestra que la proporción de pacientes con puntajes mayores a 5 y niveles de glucosa mayores a 100 mg/dl (67%) es mayor que la proporción de pacientes con puntaje mayor a 5 y niveles de glucosa.

5.- Tabla con resultados de Findrisk mayores a 5, comparados con la glucosa



6.- Tabla con resultados de Findrisk menores a 5, comparados con la glucosa



Discusión:

El Test de Findrisk nos permite obtener la variable de la relación entre obesidad y Diabetes Mellitus tipo 2, enfermedades cada día más prevalentes y que forman las piezas estructurales de esta pandemia metabólica, pese a encontrarse información como de la National Health and Nutrition Examination Survey (NHANES), que muestra un estancamiento en Estados Unidos, gracias a los cambios en el estilo de vida y todas las medidas preventivas que se han implementado.

Es alarmante el dato significativo de riesgo entre obesidad y Diabetes Mellitus tipo 2 encontrado en este grupo aleatorio de la población naval, lo cual se confirma con la relación de glucosa en ayunas y los resultados del Test de Findrisk, considerando que es una muestra de la población en actividad de la Institución que corre el riesgo inminente de desarrollar dicha enfermedad, lo cual afectaría la calidad de vida de estas personas y el presupuesto institucional, sumado a todos los recursos médicos que se utilizarían para el tratamiento de la diabetes y el desenvolvimiento laboral de este personal, por todo lo antes mencionado.

Este estudio busca mostrar el impacto actual de todas las medidas preventivas logradas hasta la fecha e incentiva a continuar el trabajo y buscar en el tiempo disminuir estos rangos con medidas más eficientes y de mayor impacto en el estilo de vida de esta población.



Difundiendo las medidas preventivas.

Bibliografía

- La diabetes en las Américas. Boletín Epidemiológico. Organización Panamericana de la Salud. Junio 2001; 22: 1-3.
- Prevención de la Diabetes Mellitus. Informe de un grupo de estudio de la OMS (Organización Mundial de la Salud). Serie de Informes Técnicos 844, 1994.
- Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease. Prevention and Health Promotion Diabetes. Public Health Resource. www.cdc.gov/diabetes.
- Harris M.I. Undiagnosed NIDDM. Clinical and Public Issues. Diabetes Care 1993; 16: 642-52.
- Harris M.I., Klein R., Welborm T.A., Kuiman M.W. Onset of NIDDM occurs at least 4-7 years before clinical diagnosis. Diabetes Care 1992; 15: 815-9.
- Harris M.I. Diabetes in America: epidemiology and scope of the problem. Diabetes Care 1998; 21 supl 3: C11-4.
- Pyorala K., Laakso M., Uusitupa M. Diabetes and atheroesclerosis: an epidemiological view. Diabetes Metab Rev 1987; 3: 463-524.
- Klein R. Hyperglycemia and microvascular and macrovascular disease in diabetes. Diabetes Care 1995; 18: 258-68.
- Expert Committee on the Diagnosis and Classification of Diabetes Mellitus. Report of the Expert Committee on the Diagnosis and Classification of Diabetes Mellitus. Care 1997; 20:1183-1197.
- Genuth S., Alberti K.G., Bennett P., Buse J., Defronzo R., Kahn R., Kitzmiller J., Knowler W.C., Lebovitz H., Lernmark A., Nathan D., Palmer J., Rizza R., Saudek C., Shaw J., Steffes M., Stern M., Tuomilehto J., Zimmet .
- Harris S.B., Ekoe J.M., Zdanowicz Y., Webster-Bogaert S. Glycemic control and morbidity in the Canadian primary care setting (results of the diabetes in Canada evaluation study). Diab Research and Clin Pract. 2005; 70:90-7.
- Norris S.L., Engelgau M.M., Naranyan K.M.V. Effectiveness of self-management training in type 2 diabetes: a systematic review of randomized controlled trials. Diabetes Care. 2001; 24:56187.
- Norris S.L., Lau J., Smith S.J., Schmid C.H., Engelgau M.M. Self-management education for adults with type 2 diabetes: A meta-analysis on the effect on glycemic control. Diabetes Care. 2002; 25:115971.
- Piette J.D., Glasgow R.E. Education and self-monitoring of blood glucose. In: Gerstein H.C., Haynes R.B., eds. Evidence-based diabetes care. Hamolton: B.C. Decker, Inc.; 2001, p. 20751.



Nuestra sagrada Bandera Nacional



Contralmirante (r)
LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA



Hemos conmemorado el 193º aniversario de la Independencia del Perú. En realidad, es la fecha oficial, pues después del 28 de julio de 1821, llegó Simón Bolívar; posteriormente se produce la Batalla de Ayacucho en 1824, la guerra con la Gran Colombia en 1829, la guerra con Bolivia, varios años de conflictos internos, guerras civiles y el Combate del Dos de Mayo de 1866 o Combate del Callao, en que, finalmente, nos desligamos del yugo español. Después participamos en la infausta Guerra del Pacífico, ocupación extranjera, reincorporación de Tacna al Perú en 1929 y posteriores conflictos externos con Colombia y Ecuador. Como vemos, el Perú, nuestro querido país, ha tenido una vida republicana bastante agitada. Es la nación latinoamericana que se ha visto envuelta en la mayor cantidad de guerras, de diferente magnitud, desde 1821, con toda seguridad por el interés ajeno en su inmensa riqueza y por su interesante y deseable ubicación geográfica, con cinco fronteras y un mar envidiable que debemos resguardar; importantes factores que nos recuerdan, día a día, que las hipótesis de conflicto con nuestros buenos vecinos están dadas y latentes, a pesar de lo que puedan pensar o creer, ayer y hoy, algunos personajes, muchos de ellos con poder de decisión política, a los que Dios y la Patria, definitivamente y llegado el momento, no los va a premiar por cumplir

leal y fielmente con el cargo asignado, sino demandar por no hacerlo.

Nuestra Fiesta Nacional se celebra año a año en todo el país, con el izamiento obligatorio en locales públicos y privados, en calles y plazas, en edificios y casas, en buques y cuarteles, de nuestra Bandera de tres franjas verticales con los colores rojo, blanco y rojo, adoptada el 25 de febrero de 1825 y reconocida en el Artículo 49º de la Constitución Política del Perú como uno de los símbolos de la Patria. Los otros son el Escudo y el Himno Nacional, reconocidos por Ley. Lamentablemente, el persistente bajo nivel educativo nacional, con honrosas excepciones, no ha instruido lo suficiente a la mayoría de nuestros connacionales, de todo nivel socioeconómico, sobre el trato y respeto que merece nuestra Bandera por su significado, motivo por el cual considero oportuno compartir con ustedes y, por su intermedio, con sus familiares y amigos, especialmente con los más jóvenes, algunas reflexiones sobre ella, recurriendo al "Manual de Educación Patriótica" del Profesor Enrique F. Gómez Espinoza, aprobado por Resolución Ministerial Nº 0133-78-ED de fecha 23 de enero de 1978, dispositivo que, entre otros asuntos, resuelve que el citado libro debe "[...] ser usado en todos los ciclos de Educación Básica Regular, Básica Laboral y Primer Ciclo de Educación Superior [...]"; "[...] formará parte de las bibliotecas básicas de los centros educativos de Básica y del Primer Ciclo de Educación Superior".



1ra. Bandera del Perú, del inglés Alm. Miller, 1820.



2da. Bandera oficial, 1821.



3ra. Bandera oficial, 1822.

El texto menciona que la "Bandera Nacional" es el máximo símbolo de la Patria. Es el nexo visible y significativo de ella, y la enseña que identifica y singulariza al Perú del resto de países del mundo. Por ser imagen de la Patria, resume en sus colores, en sus franjas y en sus pliegues, el alma colectiva. Por ello es

objeto de respeto y veneración. Es vínculo de unidad nacional, capaz de infundir sentimientos colectivos en ocasiones triunfales o en momentos de infortunio. Es enseña predilecta en campañas de integración nacional, sudario para los caídos en el campo de batalla, ideal hecho símbolo, blasón de justicia, signo de promesa y juramento de esperanza en manos infantiles. Idealmente se la defiende con ardor en la guerra, y *cualquier vejamen a ella se toma como ofensa a todo el país.* Allí radica su carácter de símbolo, en su capacidad de concretar lo singular como propio de todos los habitantes de la colectividad nacional. Siendo emblema de la Patria, personifica su honor, su soberanía e integridad.



4ta. Bandera oficial, 1822.



5ta. Bandera oficial, 1825.

Es de forma rectangular, está compuesta de tres franjas de igual ancho, dispuestas verticalmente; una blanca al centro y dos rojas a los extremos; no lleva Escudo y está unida a la parte superior del asta por el lado de una de las franjas rojas, con cintas rojas o una driza blanca.

Tiene una proporción de tres para el largo y dos para el ancho. Su uso es obligatorio en los días de Fiestas Patrias y en las fechas que se ordene por Ley o por Decreto Especial. Su dimensión será proporcional a la altura del asta y al tamaño de los edificios, casas, fábricas, campamentos, barcos, etc., y locales de propiedad particular donde deba ser izada.

> "Será enarbolada en asta al tope, salvo en los días declarados de Duelo Nacional por Ley o por Decreto Especial del Poder Ejecutivo que disponga izarla a media asta. Los individuos e instituciones extranjeras, podrán usar la bandera de sus respectivos países izándola al tope, *únicamente en el día de su aniversario patrio*, siempre que su país mantenga relaciones diplomáticas o consulares con el Perú. En este caso deberán izar al mismo tiempo la Bandera Peruana, que tendrá las mismas dimensiones que la extranjera correspondiente y *ocupará siempre el lugar preferencial o el lado derecho*" (Ley Nº 8916 del 06 de julio de 1939 y Decreto Ley Nº 11323, del 31 de marzo de 1950).

Además de la parte descriptiva, histórica, de medidas y proporciones, de uso y prohibiciones, el citado manual norma lo siguiente respecto a la Bandera:

- "Cuando esté colocada en el asta, en ventana, puerta o balcón, quedará: al centro si está aislada, *a la derecha* si hubiera otra bandera de un país diferente, al centro si figuras en diversas banderas haciendo número impar y en la posición que más se aproxime al centro y *a la derecha* de este, si figurando diversas banderas, sumaran número par".
- "[...] Estas disposiciones son también aplicables cuando figuren al lado de la Bandera Nacional, banderas representativas de instituciones, corporaciones o asociaciones nacionales y/o extranjeras".
- *"Se considera lado derecho* el lugar que queda a la derecha del observador colocado de frente para la calle; observándose criterio análogo para la determinación del lado derecho en cualquier caso".
- "Ninguna bandera de otra nación podrá ser usada en el país, sin que flamee, ***a*** *su lado derecho*, de igual tamaño y en posición de realce la Bandera Nacional, salvo en las sedes de las representaciones diplomáticas o consulares".

Lo escrito en cursiva es para resaltar que a veces no se interpreta correctamente la referencia que se hace al *lado derecho del observador,* por lo que, estimado lector, si estando parado frente a usted y mirándolo le pregunto ¿cuál es su lado derecho?, lo lógico es que me señale su brazo derecho, es decir, aquel que yo veo a mi izquierda. Aquí es donde se genera la gran confusión: si cambiamos de escenario, me pongo a su lado y le pregunto: ¿Cuál es el lado derecho del estrado o edificio que tenemos frente a nosotros?, lo más probable es que usted dude y que, si no lo piensa mucho, me señale que es el que está a nuestra derecha. Craso error. Por analogía con usted, con el que hace un momento estaba frente a frente, el lado derecho del estrado o edificio es aquel que observamos a nuestro lado izquierdo. ¿Estamos de acuerdo? De allí que veamos en muchos locales de Lima nuestra Bandera Nacional en posición inadecuada y que ninguna autoridad, llámese ejecutiva, legislativa, policial o municipal, haga algo para corregir esta deficiencia, superada hace tiempo en otros países. Observe con algún detenimiento en la vía pública, en televisión y en los medios escritos y, por ejemplo, verá nuestra bandera mal izada, nada menos que en la "Comunidad Andina", ubicada en la esquina de la avenida Aramburú con Paseo de la República; a la izquierda de la canadiense, en la sede principal del "Scotiabank" de San Isidro; de la europea y británica, en la "Torre Parque Mar"

de Miraflores; del estandarte de "Foncodes", en su sede de Paseo de la República; del estandarte de "Mi Banco", en su sede principal en la misma avenida. Lo mismo ocurre en el exterior de muchos hoteles, algunos clubes sociales, locales públicos y privados, universidades, colegios y en salones del Ministerio de Justicia, de la Presidencia Regional de Cajamarca, de la Defensoría del Pueblo, y ¡hasta del Congreso de la República! ¡Gran confusión de la derecha con la izquierda y viceversa!



6ta. Bandera oficial, 1825.



7ma. Bandera oficial, 1950.

En un futuro inmediato se acercan fechas trascendentales para la vida nacional, entre ellas el Bicentenario de la Independencia del Perú, motivo más que suficiente para retomar con ímpetu campañas de Educación Cívica en colegios, universidades, calles y plazas. Recuperemos, entre otros aspectos cívicos, el respeto a nuestra sagrada Bandera Nacional, por la que muchos peruanos han dado y siguen dando su vida por la paz y por la tranquilidad de todos nosotros.

Recordemos, también, que no está permitido lavarla, pintarrajearla, usarla de mantel o montura, añadirle flecos de cualquier color o material, ni forrarla con plástico u otro tipo de protección.

Finalmente, de acuerdo con su uso o empleo, nuestra Bandera tiene también las siguientes denominaciones:

- Pabellón Nacional para Izar.- Es la Bandera Nacional que lleva al centro de su franja blanca el Escudo de Armas, símbolo del Estado soberano. Su tamaño dependerá de la longitud del asta por utilizar y será proporcional a la altura y frente del local estatal, campamento, buque o plaza donde será izado. El Pabellón Nacional debe recibir los honores el mayor tiempo posible al tope del asta. Por consiguiente, la maniobra de izado debe hacerse rápidamente y la de arriado en forma lenta.
- Bandera de Guerra.- Es la Bandera Nacional que lleva al centro de su franja blanca el Escudo Nacional. Será de seda llana y tendrá 1.40 metros de largo

por 0.93 metros de ancho. El asta será de color guinda oscuro, con regatones y moharra de bronce; tendrá una longitud de 2.10 metros. Llevará una inscripción debajo del Escudo, indicando el arma, nombre y número de la Unidad, según el caso. Su uso es exclusivo y obligatorio en las unidades de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.



8vo. Pabellón Nacional, 1950.

- Estandarte Nacional.- Es el Pabellón Nacional, portado en su asta portátil, de las mismas dimensiones y características que la de la Bandera de Guerra. Su uso es obligatorio en todos los centros oficiales de enseñanza y en organizaciones oficiales, distintas a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú. Le está permitido su uso a las instituciones particulares de carácter cívico, religioso, gremial, deportivo, etc., siempre que su modelo y uso no contravengan las disposiciones establecidas sobre los símbolos de la Patria en el Decreto Ley Nº 11323 de fecha 31 de marzo de 1950.

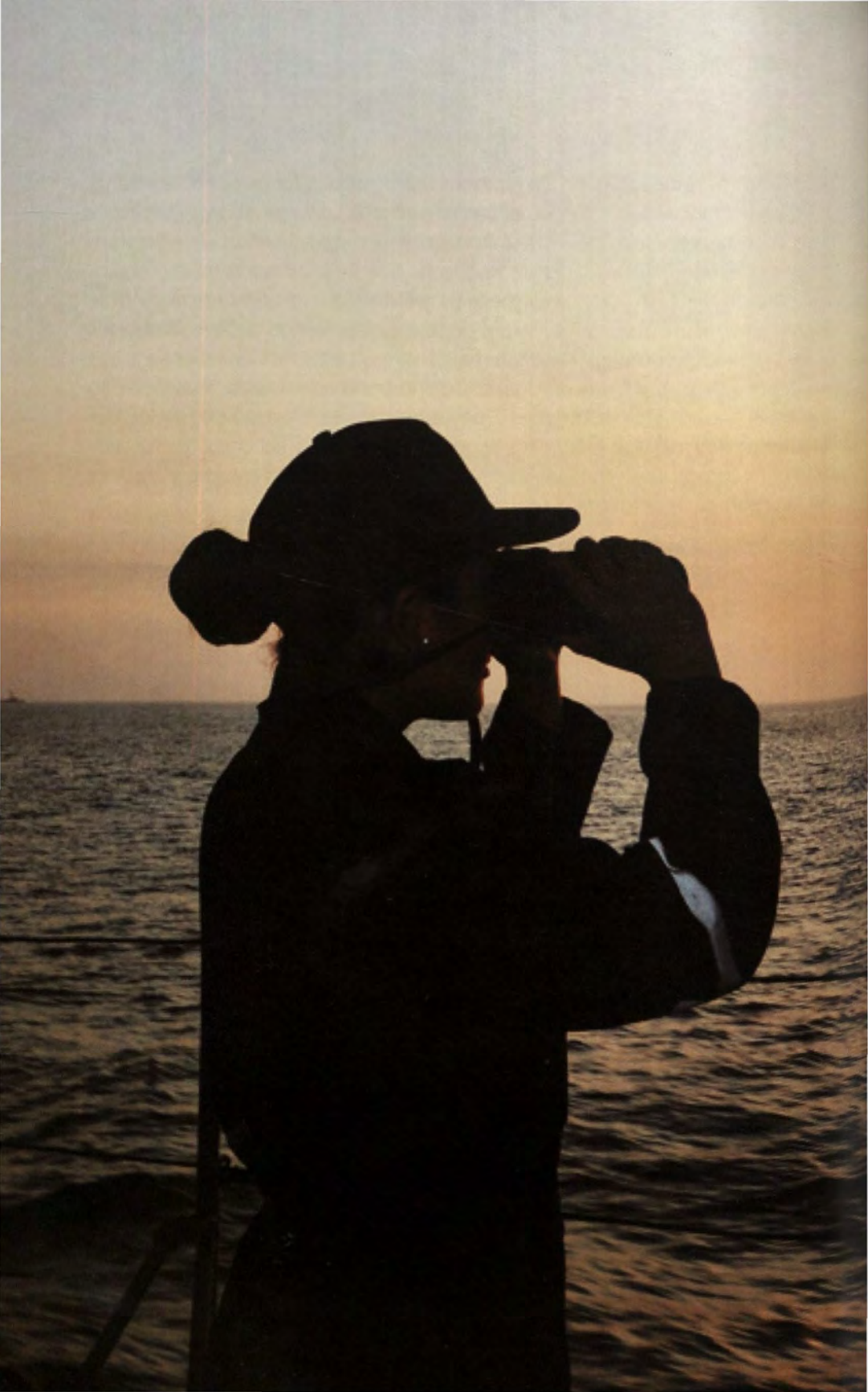
Aprovechando el tema que nos ocupa, aclaremos también de dónde proviene el dicho de *"un saludo a la bandera"*, utilizado con frecuencia e indebidamente en nuestra vida diaria, especialmente por algunos personajes con afán de protagonismo, para referirse a algo sin importancia ni mayor trascendencia:

Durante la ocupación chilena al Perú, en la denominada "Guerra del Pacífico" o "Guerra del Guano y del Salitre", los peruanos residentes en Tacna eran obligados por las tropas chilenas a saludar a su bandera de la estrella solitaria, al izarla en las mañanas en la Plaza Central, cosa que no hacían a pesar de las amenazas que ellos y sus familiares recibían. Sin embargo, en casos extremos, y con el fin de salvaguardar su integridad física, nuestros connacionales saludaban a la bandera extranjera rápidamente, con algo de sorna y falta de respeto, lo que originó que, con el tiempo, se conociera esta actitud de desdén en todo el territorio nacional y más allá de sus fronteras, lamentablemente distorsionando el sentido original de la frase, a la que algunos peruanos se refieren hasta hoy, pensando irreverentemente en nuestra sagrada Bandera Peruana, lo mismo que extranjeros en la suya. Esto es algo que debe ser corregido, por lo que debemos educar a nuestros jóvenes para eliminar, de una vez por todas, el citado dicho de nuestro lenguaje diario, pensando siempre en nuestra Bandera como algo sagrado, que se respeta.

No olvidemos nunca que el 5 de junio de 1880, tomada Tacna por el enemigo, el Coronel Francisco Bolognesi, acompañado del Coronel Alfonso Ugarte y otros patriotas, en Junta de Guerra, tuvieron la determinación de no abandonar el Morro de Arica y defenderlo con su vida. Es histórica la frase pronunciada ese día por el Coronel Bolognesi al parlamentario chileno, encargándole que la transmitiera al General en Jefe de su ejército: "Tengo deberes sagrados que cumplir y los cumpliré hasta quemar el último cartucho". Dos días después moría Bolognesi y el Coronel Ugarte defendiendo su Bandera. Fue por ello que, en el año 1905, se instituyó el 7 de junio como el "Día de Renovación del Juramento de Fidelidad a Nuestra Bandera" o "Día de la Bandera", fecha propicia para comprometernos, militares y civiles, con nuestro estudio y trabajo, por la unión, el desarrollo y la prosperidad de nuestro país.

¡Felices Fiestas Patrias!...y ¡que viva el Perú!





El origen del Alma



Capitán de Corbeta
ERICK ARCE MONGE



Los buques tienen alma, infunden respeto y energía.

Los buques tienen alma, y es verdad, ya que el solo hecho de ver uno justo antes de subir por su escala, por contados segundos te paraliza, acecha e infunde respeto, haciendo sentir su esencia. Toda esa energía y características propias se impregnan en cada quien que pise su cubierta, al punto que por un momento te absorbe y el cúmulo de estructuras y bronces reflejan su imagen, impregnándose en ti. Y es que este no solo es un conjunto de metales, mecanismos de propulsión y de armas: esa es únicamente su parte física. Pero su carácter, su brío, lo adquiere desde su primera tripulación, su primer zarpe, su primera navegación, sus primeros ejercicios, sus travesías. Es la suma de las almas de sus tripulaciones que la condujeron y conducen, que se adhieren a su estructura.

Así como los segmentos de metal que formarán el buque, el carácter único del oficial de la Marina de Guerra del Perú se forja (qué verbo para más exacto: "forjar": *dar la primera forma con el martillo a cualquier pieza de metal*) en la Escuela Naval del Perú.

El nombre actual: Escuela Naval del Perú, data del año 1921, pero su historia se va escribiendo al mismo tiempo que la República; sin embargo, su alma, esa que también se impregna en cada cadete naval, tiene un origen que va

mucho más allá, haciendo difícil resumirla en estas cortas páginas, por lo cual tomaré algunos eventos históricos en los que se infiere cómo es que su alma nace y se nutre.



El carácter del oficial forjado como los segmentos de metal del buque

Es a través de la Historia Marítima del Perú, que se puede apreciar cómo va surgiendo el distintivo sello del hombre de mar peruano; esta hace referencia a numerosas leyendas preincas, como los viracochas, los gigantes de Puerto Viejo y Santa Elena, en las que se relata sobre hombres de extraordinaria estatura y de gran dominio en el arte de la navegación, quienes arriban a las costas e infunden temor y respeto; también la leyenda de Naymlap, el rey que llega por mar a la costa en barca dorada para posesionarse de la tierra y fundar un reino al norte del Perú. La expedición del Inca Túpac Yupanqui a la Polinesia, hecho hasta ahora considerado casi imposible, no hace más que notar la importancia del mar, su influencia en el acervo cultural y del dominio ejercido por nuestros ancestros desde los albores del Perú antiguo.

Ser los primeros fue una constante de la herencia náutica peruana. El arribo del primer buque a vapor al puerto del Callao en 1847, el "Rímac", marcó un hito en la historia naval, al ser la primera nave sudamericana de su clase, luego de completar una larga navegación que zarpara de Nueva York. Su travesía la realizó superando enérgicos temporales, hasta llegar a Río de Janeiro, para luego tomar rumbo sur, capeando el tiempo tormentoso y la dificultad con la que los mares siempre agitados del Estrecho de Magallanes pusieron a prueba

a su novel oficialidad, constituida de oficiales y guardiamarinas, demostrando la valía del marino peruano, al finalizar exitosamente su periplo. Esta tripulación no solo se preparó en los Estados Unidos, sino que también supervisó los trabajos de su construcción, y por su conducta, aplicación y disciplina supo ganarse la admiración de sus anfitriones.

El atavismo dejado por los hombres del "Rímac", serviría para azuzar el ímpetu de los oficiales y 17 guardiamarinas del primer Buque Escuela peruano propulsado a vapor, la fragata "Amazonas", que recibió el encargo del presidente Ramón Castilla de emprender viaje al puerto de Hong Kong para que sean efectuados trabajos de carena y superar así sus problemas en el sistema de transmisión, zarpando el 26 de octubre de 1856 y arribando a Hong Kong dos meses después. Debido a la guerra de Inglaterra y Francia contra China, el Comandante, Capitán de Navío José Boterín, se dirigió a Calcuta, donde permanecería cuatro meses, para luego proceder a Londres, a fin de que sea completada la artillería del buque. Ahí se efectuó el cambio de comando, asumiendo el Capitán de Corbeta Francisco Sanz, con quien a su mando cruzaron el Atlántico, pasaron por el Estrecho de Magallanes, Talcahuano y Arica, arribando finalmente al Callao el 29 de mayo de 1858. Así se logró completar su hazaña, como el primer Buque Escuela americano que realizó un viaje de circunnavegación luego de sumar más de cuarenta y dos mil millas recorridas, no exentas de calamidades, como la muerte de algunos de su dotación, presas del cólera.



Buque a vapor "Rimac", herencia náutica peruana.

En 1870, se dispuso el funcionamiento de una Escuela exclusivamente naval, en el transporte de vapor "Marañón", en el cual se estableció cursar cuatro años de estudios, llevados a cabo íntegramente a bordo. Se dictaron, entre otras materias, matemáticas, mecánica, literatura, inglés, francés, y deportes como esgrima y gimnasia. En 1872 se realizaron los primeros ejercicios de tiro al blanco con pistola y fusil, así como las prácticas de faenas marineras de vela y boga. Vemos, pues, cómo se va acercando cada vez más a una estructura curricular metodológica acorde con la preparación que debía ser completada para la formación de sus integrantes. La primera promoción de esta Escuela egresó el 31 de diciembre de 1873, conformando las primeras dotaciones de las cañoneras "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Un hecho a resaltar es que en 1877 los exámenes públicos para el ingreso a la Escuela, se realizaron teniendo como asistente al presidente Prado y el jurado presidido nada menos que por el Comandante General de la Marina, Capitán de Navío Miguel Grau.

El desarrollo del binomio hombre-máquina, la necesidad de liderar adecuadamente ante la inclemencia de los elementos, de conocer las constelaciones y usarlas para la navegación, de tomar decisiones en situaciones de riesgo, de demostrar lo cursado en aulas, y de recibir el llamado de la Patria para defender su soberanía –pues pondrá todo de sí ofrendando su vida, de ser necesario–, solo se puede lograr en el ambiente en el cual el marino pasará sus días y noches. Ese escenario es el mar. Es por esto que durante 1874 se dio el primer viaje de instrucción de la Escuela Naval, a bordo de la barca "Nereyda", para incentivar la pericia marinera y poner en acción lo aprendido. Nace de esta manera una tradición que permite



Vista general de la Escuela Naval del Perú, La Punta.

la relación directa de los futuros oficiales con los instrumentos de navegación, conocimiento de cartas, manejo de sistemas de propulsión y de armas, arribando a puertos alrededor del mundo después de largos periodos de crucero, lo cual hace prevalecer la conocida máxima: "No cualquiera se adentra en el mar y se guía por las estrellas".



Binomio hombre-máquina, experiencias marineras.

La navegación es, sobre todo, un arte, y como tal, requiere de creatividad, inventiva, imaginación, y hasta un poco de atrevimiento y picardía; es por esto que las actividades socioculturales se integraron en la rutina. Entre las más significativas se encontraron las veladas anuales, que llevaron a la creación de la compañía "Cangrejo Follies"; también las presentaciones de la banda y orquestina naval, así como espectáculos de humor; todas ellas obra de la creación artística del cadete. En 1936 se imprime la primera revista "orto" escrita exclusivamente por cadetes, siendo su director el Cadete Teniente Segundo Miguel Flórez. En 1942 se llegó a filmar una película por orden del Ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto, llamada "Adelante, Cadetes Navales", la cual mostraba cómo era la vida en la Escuela desde el ingreso del postulante hasta su graduación como oficial de Marina. El grupo de teatro de la Escuela presentó la obra "Los Peruanos de Angamos", con motivo del Centenario de la Guerra del Pacífico, la cual fue transmitida por Televisión Nacional Peruana, Canal 7; todo esto demuestra la destreza que en todo campo se inculca a los jóvenes cadetes.

La banda toca la melodía de la "canción de despedida": *"¿...♫Por qué perder las esperanzas de volverse a ver... ♫?"*, mientras los recién ingresantes marchan en columnas de a tres con la cara mirando al cielo, luego de terminada la ceremonia de incorporación y de haberse despedido con sollozos de sus familiares. Al llegar al ingreso del edificio de cadetes se oye el grito del cadete adoctrinador: "¡Para planchas un, dos!". "Tres, cuatro" responden, y se lanzan al suelo para comenzar así de golpe a forjarse los aspirantes a cadetes navales. Esta etapa fue creada en 1935, resultado de la experiencia de Marinas extranjeras que señalaban que se implantaba un mayor apego a la Institución en

aquellos oficiales que habían iniciado su formación en edades más tempranas, es así que el aspirante no debía tener más de 15 años para iniciar su formación preparatoria; eran los llamados "pingüinos", por su característico uniforme tipo *eton* o uniforme tipo *frac* negro, camisa blanca y corbata *michi*, los cuales causaban asombro por parte de la población, al ver a adolescentes de tan tierna edad inmersos ya en actividades que la rigurosidad de la vida de un hombre que lleva el uniforme de Grau debe abrazar, para poder completar su periodo de formación, al término del cual pasará a formar parte del Batallón Angamos como Cadete Naval.

Los años vividos en la Escuela, en la que se hacen amigos para toda la vida, están llenos de anécdotas, pues el completar un quinquenio inmerso en actividades académicas, deportivas, militares y náuticas hace que esas memorias se sientan frescas, a pesar de los años, demostrado en las veces que oficiales, cada vez que se reúnen con sus compañeros de promoción, ya sea en actividad o retiro, siguen recordando y riendo a carcajadas al evocarlas, siendo constantemente el principal tema de conversación.

La Escuela Naval no ha estado exenta de desastres, como el sismo de 1940 y, sobre todo, el terremoto de 1974, que desplomó parte de sus instalaciones, quedando atrapado el Cadete de Segundo Año Vladimir Mejía, y perdiendo la vida un Oficial de mar y un empleado civil de carrera. El mal estado de casi todas sus instalaciones hizo que los cadetes se alojen provisionalmente a bordo del BAP "Independencia", para que luego se habiliten módulos temporales en los que desarrollarían sus actividades. Si bien es cierto que los edificios se encontraban derruidos, la moral incólume, el entusiasmo, el ímpetu y el coraje del cadete hicieron notar que su carácter supera la adversidad.

En 1958 una multitud jubilosa de gente esperaba en el aeropuerto de Limatambo el arribo del avión que traía consigo los restos del Almirante Grau, repatriados de Chile. La comisión encargada de recibirlos estuvo presidida por el Director de la Escuela, Contralmirante F. Texeira. Un trozo de tibia y algunos objetos personales del "Caballero de los Mares" fueron entregados oficialmente por el presidente Prado en una memorable ceremonia, con la presencia de la señorita María Luisa Grau Cavero, hija del Almirante; el Alférez de Fragata Manuel Elías, último sobreviviente del combate de Angamos; y como abanderado de los guardiamarinas del buque español "Juan Sebastián Elcano", el Infante Juan Carlos de Borbón, Príncipe de Asturias y actual Rey español. Sobre la cripta del "Peruano del Milenio", en la cual reposan sus restos, se erige el monumento de su imagen (tan imponente como su vida misma), que fue inau-

gurada en 1976. Vemos, pues, cómo Grau se encuentra presente en la Escuela Naval, en la cual se puede leer la importante misión de vida encomendada a sus cadetes en la frase: "CADETES NAVALES, SEGUID SU EJEMPLO".


Ímpetu y coraje.

Como señalábamos en las líneas iniciales, la particular simbiosis que se da entre una Escuela pletórica de tradiciones y aquellos jóvenes que decidieron seguir el llamado de su vocación para postular a esta, hace que se nutra de cada uno de ellos y a su vez esta inserte su llama imborrable, heroica e histórica, que permanecerá hasta el último de sus días, porque es fácil notar el semblante, la mirada y el carácter particular de quien alguna vez se acomodó las caponas incrustadas con el ancla de bronce, en los hombros de su uniforme.

Han pasado algunos años desde que me gradué en la Escuela Naval y cada vez que por cierto motivo regreso, al ingresar veo el campo de maniobras, la imponente imagen del Gran Almirante del Perú, los aspirantes de guardia de Cripta; percibo el olor a sal del aire, el viento que lleva mi suspiro al cielo, y ante todo ello mi corazón se acongoja, porque fue aquí donde dejé mis mejores años, donde adopté este legado, donde se imprimió en mi ser el espíritu caballeroso, combativo y perspicaz.

Para un ex cadete naval, a la pregunta que sus familiares y amigos siempre le hacen: "¿Por qué decidiste ingresar a la Escuela Naval del Perú?", no es difícil responder, ya que con mirada llena de orgullo, dirá: "Por su Alma".

Ahora, por fin, entiendo el significado de "Alma Mater".

Bibliografía

- Calm. (r) Casaretto Alvarado, Fernando. (1999) - *Alma Mater.* Lima.
- Teniente Primero A.P. Ortiz Sotelo. Jorge (1981) - *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada).* La Punta - Escuela Naval de Perú
- Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. (1995) - *Historia Marítima del Perú.* Lima.



La participación de los afroperuanos en la Guerra con Chile



Licenciado en Historia
JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO[1]



"Dispense mi Comandante, yo deseo quedarme en el 'Huáscar'. ¡Quiero morir con usted!".
Del grumete Medina al Almirante Grau (1879)

Un hombre de piel morena, de tupidos cabellos rizados, canoso, con pómulos sobresalientes y de nariz ancha, mantiene una mirada firme que da la impresión de observar algo en el horizonte, atento quizás a cualquier movimiento. El gorrito que lleva puesto este hombre con la palabra "Huáscar" en la parte frontal nos indica que es un marino peruano. Este negrito que aparece en una fotografía a blanco y negro es Alberto Medina Celia, o simplemente el grumete Medina, último tripulante sobreviviente de aquel monitor legendario que comandó Miguel Grau hasta su muerte, y junto con quien Medina combatió en alta mar.

A través de esta fotografía, ingresamos probablemente a un campo poco estudiado por la historiografía peruana hasta la actualidad, en donde no solo se trata de conocidos héroes o personajes que participaron durante los años en que se desarrolló la Guerra con Chile. En esta oportunidad vamos a darle una breve pero interesante mirada a aquellos personajes –quizás poco conocidos por muchos peruanos– que a pesar de su condición dentro de la sociedad por el color de su piel, pelearon en defensa de aquel país que en los casi tres siglos de dominio español los consideró como objeto de esclavitud, aunque al final de cuentas creció en ellos el amor y respeto por la tierra que vería crecer a las nuevas generaciones de afroperuanos durante la República.

Es común encontrar en los textos de historia peruana relacionar a la población negra con la esclavitud, el culto religioso, y por qué no reconocerlo, el bandolerismo. Basta con mirar a grandes rasgos casos como el de Martín de Porras, el culto al Cristo de Pachacamilla, las amas de leche y las negras esclavas amantes de los españoles, de cuyos amoríos venían al mundo los llamados "mulatos".

DURANTE LA COLONIA

Tras la llegada de Francisco Pizarro en el s. XVI, los negros naturales de Angola, Guinea y el Congo –cazados y vendidos por comerciantes negreros– eran traídos en carabelas como mercancía, para luego ser comercializados en los territorios dominados por la Corona española a lo largo del continente americano. En el Virreinato del Perú, el puerto del Callao fue el centro donde los negros eran vendidos como piezas de ébano a 500 pesos, siendo marcados en el cuerpo con hierro candente para ser reconocidos por sus amos. Su traslado y venta en esta parte del continente fue a petición de Fray Bartolomé de las Casas, con el propósito de reemplazar a los indígenas de los duros trabajos en los campos de cultivo y



Presencia del afro-peruano en las tropas patrióticas.

minas, actividades que habían ocasionado una repentina caída en su población, sumándose a esto las epidemias que trajeron los conquistadores.

Por casi tres siglos, los esclavos negros tuvieron que soportar la explotación y los dolorosos castigos que les imponían sus propietarios ante algún intento de fuga o "mala" actuación en las haciendas y ciudades, como los azotes, la castración o la mutilación de algún miembro, como las manos. El pensamiento de la época llevó a que se prohibiera arrojar a los negros fallecidos en las acequias, porque "contaminarían" el agua, así como también se prohibió colocarlos en ataúdes, sino directo en la fosa común. Era evidente que en este sector de la sociedad colonial no eran considerado como seres humanos.

Sin embargo, hubo esclavos que consiguieron un mejor trato en base a su esfuerzo, como aquellos que estaban bajo la protección de la Compañía de Jesús –cuyos miembros son conocidos como jesuitas– en sus campos, cultivando la vid, caña de azúcar y demás productos que producían, pero sin que esto significara alcanzar la igualdad de derechos.

EN LA REPÚBLICA

Las poblaciones de esclavos negros se establecieron básicamente en Trujillo, Lima, Ica y Arequipa, pasando casi inadvertidos en muchos lugares de los Andes, como por ejemplo en Huancavelica.[2] Ya entrada la vida republicana, la presencia del negro peruano se podía percibir entre las tropas patriotas en las batallas de Junín y Ayacucho, además de actuar entre las filas de algún caudillo, quien les prometía la libertad a cambio de su participación; lo cual finalmente solo quedaba en meras promesas. El Libertador José de San Martín proclamó la libertad de los negros esclavos durante su protectorado, pero solo de aquellos que nacieron después de la Independencia. No obstante, será con Ramón Castilla en diciembre de 1854 cuando verdaderamente esta población obtendría la libertad[3], sucesos que han quedado plasmados en canciones y décimas escritas por los libertos, algunas de las cuales han perdurado hasta la actualidad.

Sin embargo, en el periodo que comprende la Guerra con Chile, la presencia del afroperuano ha pasado casi inadvertida. A estos solo les dedican algún párrafo o breves líneas, donde se pueden encontrar dos afirmaciones comunes. Por un lado, la apreciación por parte de algunos especialistas de que los negros durante la guerra aprovecharon el caos para sublevarse contra los hacendados y sus caporales –especialmente los del sur chico–, a quienes torturaron y asesinaron por ser explotadores de su raza, victimando de paso a los chinos coolíes, a quienes veían como los arrebatadores de sus puestos de trabajo en

las haciendas e islas guaneras, ya que los asiáticos –quienes llegaron a partir de la segunda mitad del s. XIX como esclavos reemplazantes de los negros– eran vistos como mejores trabajadores; mientras que otros manifiestan que simplemente se dedicaron a hacer actos de pillaje en las ciudades que eran ocupadas por el ejército invasor.[4]

Pero, ¿solo en este tipo de acciones actuaron los negros durante la Guerra? ¿Todos ellos se comportaron de manera homogénea? Quizás el verlos desde esta perspectiva –como casi siempre se les ha mirado– nos llevaría a continuar con esa imagen tradicional que se le ha dado a la población negra durante la Guerra.

Frente a este panorama, podríamos preguntarnos: ¿Acaso no existieron afroperuanos que participaron en la defensa o resistencia llevadas a cabo por las fuerzas peruanas? La respuesta a esta interrogante de la historia es que sí existieron peruanos de piel morena que se identificaron con la defensa de nuestro país durante la Guerra con Chile, aquella que hicieron suya después de tres siglos de haber llegado a esta parte del continente traídos por los conquistadores españoles. Su participación no solo se circunscribe a coger un fusil o machete a la hora del combate –como sí lo hicieron– entre los grupos de "montoneros" que se formaron para resistir el avance chileno en el sur chico, tanto de hombres como mujeres, sino que también participaron personajes que llegaron a vestir el uniforme militar, sin ser ajena a este caso la Marina peruana. Se sabe que a través de sus acciones dieron muestras de valor y amor por el Perú, y que en no muy pocos casos llegaron a ofrendar sus vidas en su defensa. Algunos actos heroicos protagonizados por estos héroes de color –aún varios en el anonimato– serán tomados como ejemplo en el presente trabajo.

LA HISTORIOGRAFÍA FRENTE A LOS AFROPERUANOS

Antes de entrar de lleno con respecto a la participación de afroperuanos durante la Guerra con Chile, expondremos brevemente las apreciaciones que tienen algunos historiadores acerca de la población negra durante el periodo en cuestión.

Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú: 1822 – 1933*, Tomo IX, se limita a mencionar que con la importación a gran escala de chinos a las haciendas del valle de Cañete, se creó un sentimiento de odio hacia ellos por parte de los negros que también laboraban ahí, porque los asiáticos eran vistos como mejores trabajadores y de mejor voluntad. Es por eso que los negros aprovecharon la guerra para perseguir a los chinos, buscando a un grupo de estos que logró refugiarse en el puerto cañetano, donde fueron alcanzados por los negros, y quienes les dieron muerte lapidándolos o ahogándolos. Lo que también resalta

Basadre es que los afroperuanos no fueron aliados del ejército invasor.[5]

Heraclio Bonilla, en Un siglo a la deriva: *Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra* menciona que existió un miedo social, generado por los negros, chinos e indios, quienes en turbas exaltadas atacaban la propiedad de los hacendados, por lo que esta clase propietaria –e inclusive el mismo alcalde de Lima– solicitaron la pronta ocupación de la ciudad por parte del ejército chileno.[6]

Margarita Guerra, con su ensayo de *Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879*, analiza la presencia negra como aquella que era primeramente reducida en cuanto al número de la población (solo el 9%); decía que el hombre de raza negra se caracterizaba por ser un hombre primitivo, inculto y ligado al bandolerismo. Esto último debido a que cuando se le da la libertad en 1854, es socialmente rechazado y, económicamente, carece de capacidad adquisitiva, lo que obliga a que no muy pocos se queden trabajando para sus antiguos amos.[7]

"[...]es casi común entre los historiadores antes mencionados la idea del negro rebelde y bandolero. Sin embargo en los últimos años esta idea sobre la actitud del negro durante la guerra ha ido cambiando progresivamente, como se ve por ejemplo de José Antonio Del Busto y Manuel Zanutelli".

Wilfredo Kapsoli, en su artículo "La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra", compara a los negros con los chinos en cuanto se refiere a los levantamientos ocurridos en diciembre de 1879 en las haciendas de Chincha e Ica. Kapsoli afirma que el objetivo de estas acciones de la población negra tuvo como propósito asesinar a los hacendados. Todo esto desencadenó una violenta confrontación entre la población blanca y los trabajadores negros de la zona.[8]

Como se puede notar, es casi común entre los historiadores antes mencionados la idea del negro rebelde y bandolero. Sin embargo, en los últimos años esta idea sobre la actitud del negro durante la guerra ha ido cambiando progresivamente, como es el caso de José Antonio del Busto y Manuel Zanutelli.

Del Busto, en su *Breve historia de los negros en el Perú*, en la parte dedicada a la Guerra con Chile, resalta que los negros peruanos sí participaron defendiendo el territorio nacional, citando algunos personajes como, por ejemplo, Alfredo Maldonado en el Morro de Arica, los diez artesanos de Tacna, los que

participaron en la batalla de Miraflores, Pablo Unanue y el grumete Alberto Medina en Angamos. En todos ellos, llegó a reflejar también ese ánimo alegre de los afroperuanos.[9]

Mientras que Zanutelli Rosas, en *El Almirante Grau y la plana menor del 'Huáscar'*, se encarga de exponer el desempeño que tuvo la plana menor que tripulaba el legendario monitor, entre los que se encontraban no solo connacionales, sino también ciudadanos extranjeros. Zanutelli, en una breve biografía de cada uno de los tripulantes, resalta de manera especial a los miembros de la compañía "Constitución", conformada por negros, relatando las situaciones que padecieron estos tripulantes cuando fueron tomados prisioneros tras la muerte de Miguel Grau y la captura del 'Huáscar' por marinos chilenos, siendo llevados a una ciudad chilena.[10]

Visto a grandes rasgos cómo aborda la historiografía a los hoy llamados afroperuanos, pasamos a narrar algunos pasajes históricos de estos héroes de color.

LA GUERRA Y LA PARTICIPACIÓN AFROPERUANA

El 5 de abril de 1879, el Gobierno chileno declaraba formalmente la guerra a nuestro país, siendo los territorios salitreros en Tarapacá la causante del interés chileno, aunque la historia de dicho país afirma que el origen del conflicto era los abusos que sufrían sus conciudadanos por parte de las autoridades bolivianas en Tarapacá, Antofagasta e Iquique; el aumento del impuesto al salitre ejecutado



Marinos afroperuanos integrantes de la Compañía "Constitución"

por los bolivianos, y sobre todo el pacto defensivo secreto que firmaron Perú y Bolivia en 1873,[11] tema que utilizaron como caballito de batalla, iniciándose de esta manera uno de los periodos más amargos con que ha tenido que cargar nuestra historia republicana, la misma que, a pesar de haber transcurrido 135 años, aún sigue generando pasiones y desencuentros en ambos países, como se vio recientemente con la solicitud peruana, juicio y posterior sentencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, a fines de enero de 2014, respecto a la delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile.

Pero, volviendo al tema en cuestión, como se sabe, entre 1879 y 1884 surgieron no solo las figuras de héroes y personajes que destacaron por acciones de guerra, coraje, valor y amor por la tierra que los vio nacer y crecer, sino también individuos que actuaron de una manera muy cuestionable frente a lo que debió ser su actitud durante la guerra. Si bien la historia ha resaltado los nombres de los oficiales militares y navales que combatieron y ofrendaron sus vidas, es necesario también decir que la historiografía peruana ha incluido a partir de la década del 70 del siglo XX la figura del indígena que actuó en la llamada "Guerra de Guerrillas" contra las tropas chilenas, durante la fase de la resistencia. Sin embargo, existieron también poblaciones de negros que no fueron ajenos a la situación por la que atravesaba el país en esos momentos.

Una muestra de ello, durante el combate naval, fue la presencia de una dotación de tripulantes negros a bordo del monitor "Huáscar", que fue bautizada con el nombre de "Constitución". La procedencia de este nombre, a ciencia cierta, no se conoce, pero sí es sabido que este grupo humano fue constituido netamente por afroperuanos que provenían de la escuela de tripulantes o de aprendices. Muy diferente a lo que hoy conocemos como el servicio militar, la marinería de fines del s. XIX podía ingresar a las filas de la Armada a partir de los 13 hasta los 17 años de edad –eso explica por qué estos personaje murieron o quedaron discapacitados a tan corta edad–, siendo la condición principal para su ingreso el ser "robustos" y "bien organizados". El periodo de instrucción de estos adolescentes se prolongaba por espacio de tres años, donde adquirían los conocimientos de religión, lectura, caligrafía, aritmética teórica y práctica, geografía, además de las instrucciones de mar, cuyo centro de formación era la fragata "Apurímac". Si bien muchos ingresaban –algunos a la fuerza–, solo culminarían su formación los que soportaban la intensidad del entrenamiento, gracias a su vocación naval.[12]

Cuando se inició la guerra y la Armada peruana movilizó sus buques, el "Huáscar" fue la punta de lanza de la escuadra, que se mantuvo vigilante y combativa a la

hora del enfrentamiento. Al lado de Grau estuvieron sus oficiales y tripulaciones de marinería, entre los que figuran algunos europeos, y también los más de una docena de negros del "Constitución". Dentro de esta dotación de negros se encontraba el grumete Alberto Medina Celia. Natural de Lima, muy joven ingresó a la escuela de aprendices. Una de las anécdotas que ha trascendido del grumete Medina fue cuando unos oficiales del "Huáscar" le ordenaron desembarcarse del monitor en el Callao, cuando Medina se dirigía al teatro de operaciones en el sur, debido a que era muy joven para esos menesteres. El grumete, de tan solo 17 años de edad, no conforme con la orden de sus superiores, se dirigió al puesto de mando del Comandante Grau y le dijo: "Dispense, mi Comandante, yo deseo quedarme en el 'Huáscar'. ¡Quiero morir con usted!"[13]. Grau, admirado por el patriotismo y la lealtad del joven grumete, aceptó que se quedara a bordo del "Huáscar". Medina cumpliría su palabra, si bien no murió, salió con algunas contusiones al caer el monitor en poder de los chilenos.

Producto del fragor del combate, aquel 8 de octubre de 1879 en Angamos, donde el monitor al mando de Miguel Grau se enfrentaba a los seis buques enemigos que lo rodearon, Medina vio cómo su Comandante, aquel que lo dejó quedarse, moría despedazado al impactar un proyectil en el puente de mando. Los oficiales que quedaron continuaron tomando la posta del Comandante, cada uno siendo reemplazado por otro al caer muerto. Los integrantes de la "Constitución" continuaron combatiendo a pesar de la inferioridad numérica en que se encontraban, y es en estos momentos que se vuelven una eternidad, donde cae muerto Pedro Pablo Unanue, otro marino afroperuano, nacido en San Vicente de Cañete, que se desempeñaba como primer cargador del cañón de cubierta. Al caer el pabellón nacional del mástil, producto de los disparos del enemigo, Pedro recibió la orden de volver a colocarlo, haciéndolo de inmediato. En el momento en que logró clavar la enseña en lo alto del monitor, fue alcanzado por un proyectil chileno, cayendo al vacío dando vivas al Perú y muriendo en el acto.[14]

El jefe a cargo de aquellos marinos afroperuanos en el monitor fue Manuel Arellano, quien durante el combate no se cansaba de animar a sus hombres diciéndoles "¡Arriba mis buitres!", llamados así al relacionarlos con estas aves de plumaje negro, por el color de su piel, siendo también conocidos como los negros "Chivillos", quienes no lo defraudaron y siguieron combatiendo hasta el final.[15]

El grumete Medina con los sobrevivientes de la "Constitución" y el resto de los tripulantes, al ser capturado el "Huáscar" por los chilenos, luego del fallido intento de hundimiento, fueron llevados a un cuartel de artillería en Santiago

y los heridos internados en el hospital San Juan de Dios de esa ciudad. La presencia de negros de nuestra Armada causó todo tipo de opiniones en la prensa mapocha, la misma que informaba de esta manera: "Los peruanos son todos negros, tienen labios gruesos, pómulos salientes [...], y la parte blanca de los ojos con un tinte amarillo muy pronunciado"[16].

La tripulación volvió a nuestro país previo canje con prisioneros de guerra chilenos del transporte "Rímac", de la corbeta "Esmeralda" y los jinetes de caballería "Carabineros de Yungay".

Pero previamente al combate de Angamos, los negros de la "Constitución" pelearon en Iquique el 21 de mayo de ese mismo año, quienes a bordo del "Independencia" y al mando del Comandante José Sánchez Lagomarsino repelieron el ataque de los fusileros chilenos, hasta que el buque peruano chocó contra un arrecife al perseguir a la "Covadonga".

Luego de la campaña marítima, se prosiguió con el combate en tierra, en donde sobresalieron las figuras de Francisco Bolognesi, Andrés Avelino Cáceres, Alfonso Ugarte, entre otros; pero en la que no estuvo ausente la presencia del negro peruano. Una muestra de ello se dio en la defensa del morro de Arica. Aquí será protagonista el cabo Alfredo Maldonado, quien en el momento en que era rodeado junto con sus compañeros por tropas chilenas, hizo estallar



Veteranos del "Huáscar" en 1910.

"En medio de estos negritos se encontraba un personaje, quien a pesar de su corta edad, fue partícipe del mas cruento de los combates. Se llamaba Agustín Salas, era natural de chincha y pese a sus trece años de edad se desempeñó como el "tambor de órdenes" que por aquellos años era una tradición la participación de músicos adolescentes en casi todos los ejércitos del mundo".

el polvorín donde se encontraba apostado, sacrificando su vida y cegando la del enemigo. También se habla de la presencia de 400 negros artesanos provenientes de la ciudad de Tacna, quienes combatieron al mando del Coronel Francisco Bolognesi.[17]

Tomado el sur peruano por las tropas enemigas, esta prosiguieron su avance con dirección a la capital. Es así como se llega a las batallas de San Juan y Miraflores –previo saqueo e incendio de Chorrillos y Barranco– en donde acontece la defensa del Morro Solar por parte de Miguel Iglesias, y en donde participó también su hijo, quien al final perdería la vida. Con el morro en poder enemigo, y tomado prisionero Iglesias, se inicia la destrucción de la urbe. No obstante, en la defensa de la ciudad de Lima no dejaron de estar presentes los afroperuanos, entre civiles y militares. Si bien es cierto que hubo piquetes de estos personajes que aprovecharon la coyuntura para realizar actos de pillajes, estos no llegaron a opacar la valerosa participación que tuvieron muchos otros.

Es así que en las pampas de Miraflores, durantes los preparativos para la defensa de la capital, se podía observar a grupos de negros levantando los reductos, conduciendo las recuas de mulas cargadas con las armas y municiones, y posteriormente luchando contra el invasor.

En medio de estos negritos se encontraba un personaje, quien a pesar de su corta edad, fue partícipe del más cruento de los combates. Se llamaba Agustín Salas, era natural de chincha y pese a sus trece años de edad se desempeñó como el "tambor de órdenes", ya que por aquellos años era una tradición la participación de músicos adolescentes en casi todos los ejércitos del mundo. Agustín había iniciado su vida militar formando parte del Batallón Ayacucho N° 3. Este batallón perteneció en un principio al "Huáscar", para luego ser

reemplazado por el "Constitución", junto con quienes combatió hasta caer prisionero en Angamos.[18]

Cuando Nicolás de Piérola toma el poder, decide disolver la "Constitución" el 1 de febrero de 1880, pero sus integrantes, comprometidos con la defensa de la Patria, decidieron formar parte del batallón "Guarnición de Marina" que estaba al mando del Capitán de Navío Juan Fanning. A este mismo batallón ingresó Agustín Salas, haciendo lo mismo que en el "Ayacucho N° 3". Llegado el 15 de enero de 1881, durante la batalla y la posterior ruptura de las largas defensas de San Juan y Miraflores, organizadas equivocadamente por Piérola, se generó el repliegue desordenado de nuestras fuerza, lo que causó una numerosa cantidad de bajas entre estas, en los cuales se encontraba el jovencito Agustín, quien "salió herido sobre la escápula del lado izquierdo, atravesándole la bala el brazo del mismo lado y lastimando el periostio del hueso húmero"[19]. A pesar de que fue atendido de inmediato por el cirujano mayor Santiago Távara, quedó con el miembro parcialmente inutilizado e incapacitado para continuar con la defensa. A pesar de su corta vida, Salas la vivió de forma intensa al defender la tierra que lo vio nacer. Si bien sobrevivió a pesar de la discapacidad que le dejaron las heridas de la guerra, tuvo que afrontar, como muchos otros, los problemas burocráticos a la hora de reclamar sus derechos como ex combatiente.

La capital había quedado bajo el poder del ejército invasor, el puerto del Callao padecía el bloqueo de la escuadra sureña, y mientras el Almirante francés Petit Thouars evitaba que Lima fuera saqueada por las tropas al mando de Baquedano, ante la situación tan agobiante que se vivía en nuestro país, se inicia la resistencia emprendida por Andrés Avelino Cáceres (1882 – 1883) cuyas milicias estuvieron conformadas principalmente por indígenas, negros y por todos aquellos que se negaron a someterse al poder enemigo; conformando contingentes guerrilleros, comandados en su mayoría por militares de carrera, adhiriéndose así a la causa de Cáceres.

Una muestra de ello se dio en Chincha, Pisco e Ica, en donde la mayoría de los afroperuanos de las haciendas resistieron el avance mapocho a través de grupos de montoneros y apelando a la guerra de guerrillas. En esta zona conocida como el sur chico, según los testimonios que han ido pasando de generación en generación, las tropas invasoras cometieron todo tipo de abusos, como el atravesar con sus bayonetas los vientres de las mujeres embarazadas, violar a las jóvenes e inclusive incendiar algunas iglesias, como sucedió en el hoy distrito de Sunampe.

Pero contradictorias actuaciones acaecieron, por ejemplo, en Pueblo Nuevo, cuando un contingente de 125 combatientes, entre ellos no pocos negros

armados precariamente, se preparaban para la contraofensiva chilena, que buscaba apagar todo foco de resistencia peruana, obligando a las milicias peruanas a evacuar a sus familiares hacia las zonas inaccesibles. Sin embargo, la causa de la resistencia no fue entendida por los hacendados del valle, quienes se ofrecieron como cooperadores del ejército invasor a cambio de que estos brindasen seguridad a sus propiedades, tal y como consta en uno de los partes oficiales enviado por un oficial chileno a Lynch.[20]

Otros episodios se produjeron también en el valle de Chincha, donde las montoneras siguieron operando a lo largo del año de 1883, atacando y hostigando a todo el contingente chileno que se desplazaba por la zona. Como ocurrió la mañana del 2 de julio, en que un destacamento de catorce soldados invasores fue sorprendido y atacado por un gran número de negros en el distrito de Tambo de Mora, quienes dieron muerte a balazos al Comandante del contingente mapocho, junto con otros tres soldados, quedando heridos cuatro de estos, mientras que el resto emprendía la huida con dirección a Chincha Alta, prosiguiendo estas acciones en Sunampe, el Carmen, Larán, San José, entre otros poblados.[21]

No se puede dejar de mencionar la participación de la mujer negra durante la guerra, como fue el caso de Catalina Buendía de Pecho, quien fue tomada prisionera en la batalla de Cerrillo, Ica, en octubre de 1882. Esta "imponente morena" –según algunos testimonios– sería ahorcada por participar en la resistencia peruana, luego de ser previamente violada según el plan de los soldados sureños. Ante esta situación, Catalina pidió preparar un refresco de piñón, hecho de semillas venenosas, para invitárselo a sus captores. Uno de los oficiales chilenos, dudoso de la bebida preparada, obligó a que el primer vaso se la bebiera Catalina, obedeciendo esta, pero por su fuerte anatomía no murió al instante, como sí ocurrió con el enemigo.[22]

Así transcurrieron los meses en que se prolongó la resistencia, hasta que finalmente Cáceres fue doblegado en Huamachuco en julio de 1883, para posteriormente firmar apresuradamente el Tratado de Ancón, en el que Miguel Iglesias negociaría la "paz" y posterior retiro del ejército invasor.

Si bien la guerra con Chile había culminado, los problemas para los ex combatientes que buscaban ser reconocidos y lograr percibir una pensión económica se agudizaron, puesto que a muchos les fue negado desde un principio. Los engorrosos trámites burocráticos estatales que les exigían demostrar el haber sido defensores de la Patria durante la guerra, muchas veces terminaron por negarles sus pedidos.



Participación activa de la población negra.

Como es de suponer, muchos de los combatientes que sobrevivieron quedaron incapacitados de poder desenvolverse normalmente, producto de las lesiones que sufrieron, por lo que solicitaban al Estado una pensión con la cual poderse mantener. Esto le pasó a Agustín Salas, quien después de 17 años de ocurrida la guerra pidió se le reconociera su invalidez y así tener acceso a una pensión. Presentó las certificaciones del cirujano Távara, quien lo curó cuando cayó herido en la Batalla de Miraflores; a pesar de presentar esta y otras pruebas que demostraban ser un defensor de la Patria, las autoridades de la época le denegaron su pedido. Tuvo que esperar hasta 1914 para que recién su solicitud sea aprobada.

El grumete Medina no fue ajeno a esta contradictoria situación que debieron afrontar los ex combatientes. Los integrantes de la "Constitución" tuvieron que esperar hasta julio de 1927, fecha en que el Centro Naval del Perú por primera vez incorporó, en calidad de socios honorarios, a los "sobrevivientes de las guerras del Perú", entre los que estaban los tripulantes del "Huáscar" y la "Unión". Cuando se dio esta disposición, quedaban muy pocos combatientes sobrevivientes afroperuanos, solo unos cuantos, debido a que la mayoría ya habían dejado de existir. Entre los pocos vivientes estaba el grumete Alberto Medina Celia. Parece paradójico, pero durante el oncenio de Leguia, este contingente de negros recibió condecoraciones y reconocimientos por parte del Presidente en ceremonias públicas, pero no todos percibían una pensión. Medina, llevado por su amor al uniforme y a la Patria, siempre participó en toda las actividades cívico-militares, como puede apreciarse en las fotografías que se conservan en el Archivo Fotográfico de la Marina Peruana, en que aparece siempre él erguido sosteniendo la bandera nacional. Su muerte, en abril de 1948, puso fin a la presencia de los afroperuanos sobrevivientes de la guerra.

Podría decirse que Salas y Medina fueron algunos de los pocos sobrevivientes que tuvieron suerte en conseguir una pensión de parte del Estado por los servicios prestados durante la guerra, pero no tuvieron todos la misma suerte, como sucedió con Darío San Ginés, otro de los integrantes de la compañía "Constitución" cuyo petitorio le fue denegado, muriendo de esta manera sin recibir un solo centavo. Muchos otros, cansados de solicitudes rechazadas, volvieron a su tierra natal, desapareciendo en el anonimato, donde encontrarían la muerte, producto de su avanzada edad.

Con estos breves casos antes mencionados, podremos concluir que la población negra participó activamente en el transcurso en que duró la guerra con Chile, y que a pesar de sus importantes acciones, la historia oficial la ha mantenido relegada de sus páginas. Quizás hurgando más en nuestros archivos podremos encontrar nuevos casos sobre la participación de afroperuanos en la defensa del país.

Este trabajo ha tratado de dar una nueva mirada a aquellos héroes de color, muchos de ellos aún en el anonimato, pero cuyo ejemplo de valor y amor al Perú debe ser rescatado y resaltado por las nuevas generaciones, no solo de afroperuanos, sino por todos los integrantes de nuestro país.

Referencias

1 Licenciado en Historia (UNFV), con maestria en *Desarrollo y Defensa Nacional* en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Primer puesto en el concurso nacional de tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR).

2 Programa "Sucedió en el Perú. Tema: Los negros", producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20 – 03 – 09, 17:30 p.m.

3 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, pp. 74 – 76

4 Chaupis, Jose; Rosario, Emilio (2007) *"La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia"* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM. p. 29

5 Basadre, Jorge (2005) *"Historia de la republica del Perú: 1822 - 1933"* Tomo IX. Lima: Editorial El Comercio S.A. p. 297

6 Bonilla, Heraclio (1980) "Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra". Lima: IEP, p. 195, 204

7 Margarita Guerra *"Los grupos y las tensiones sociales en el Perú de 1879"*, en Cayo, Percy (1983) *"En torno a la guerra..."*, pp. 88 -90.

8 Wilfredo Kapsoli *"La crisis de la sociedad peruana en el contexto de la guerra"*, en *"Reflexiones en torno a la guerra de 1879"*., p. 343.

9 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, pp. 74 – 76.

10 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huascar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 54

11 Inostroza, Jorge (1969) *"Adiós al séptimo de linea: La frontera en llamas"*. Santiago de Chile: Editorial Zig – zag S.A.

12 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huascar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 75

13 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 76

14 Ibid.

15 Zanutelli, Manuel (2002) *"El almirante Grau y la plana menor del Huascar"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p. 90

16 Ibid., p. 82

17 Del Busto, José (2001) *"Breve historia de los negros en el Perú"*. Lima: Fondo editorial del congreso del Perú, p.. 75

18 Ortiz, Jorge (2007) *"Diccionario biográfico marítimo peruano"*. Lima: Asociación de historia marítima y naval iberoamericana.

19 Ibíd.

20 Comisión permanente de historia del Ejército (1983) *"La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882 -1884"*. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra, p. 79

21 Véase al respecto Rolando Pachas Castillo *"La guerra con Chile y la destrucción del sur medio"*. En Chaupis, Jose; Rosario, Emilio (2007) *"La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia"* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM, p. 244

22 Sánchez, Marcos *"Héroes de coló"*. En Domingo, revista del diario La republica. Edición N° 422. Lima 23 del julio 2006, p. 15

Bibliografía

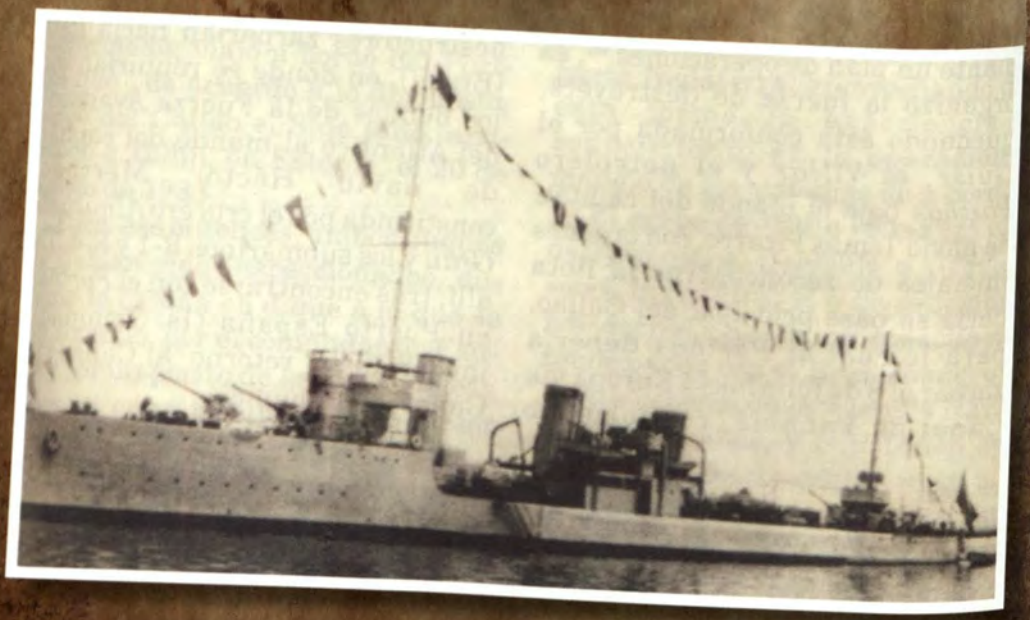
- Basadre, Jorge (2005) *"Historia de la republica del Perú: 1822 - 1933"* Tomo IX. Lima: Editorial El Comercio S.A.
- Basadre, Jorge (1979) *"Reflexiones en torno a la guerra de 1879"*. Lima: Centro de Investigaciones y capacitación.
- Bonilla, Heraclio (1980) *"Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra"*. Lima: IEP.
- Cayo, Percy (1983) *"En torno a la guerra del Pacifico"*. Lima: Fondo editorial PUCP
- Chaupis, José; Rosario, Emilio (2007). *La guerra del pacifico: Aportes para repensar su historia.* Vol. I. Lima: Editorial UNMSM.
- Comisión permanente de historia del Ejército (1983). *La resistencia de la Breña: Huamachuco y el alma nacional 1882 -1884.* Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- Comisión permanente de historia del Ejército (1982). *La resistencia de la Breña: La contraofensiva de 1882.* Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.
- Del Busto, José (2001). *Breve historia de los negros en el Perú.* Lima: Fondo editorial del congreso del Perú.
- Guerra, Margarita (1991). *La ocupación de Lima 1881 -1883: El gobierno de García Calderón.* Lima: Fondo editorial Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).
- Inostroza, Jorge (1969). *Adiós al séptimo de línea: La frontera en llamas.* Santiago de Chile: Editorial Zig – zag S.A.
- Ortiz, Jorge (2007). *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de historia marítima y naval iberoamericana.
- Pontificia Universidad Católica del Perú (2002). *Histórica,* Vol. XXVI No 1 – 2 julio –diciembre 2002, Tomo II. Lima: Fondo editorial PUCP
- Sánchez, Marcos. *Héroes de coló.* En Domingo, revista del diario La republica. Edición N° 422. Lima 23 del julio 2006, págs. 14 -15.
- Zanutelli, Manuel (2002). *El almirante Grau y la plana menor del Huáscar.* Lima: Fondo editorial del congreso del Perú.

Programa Televisivo

- Programa *"Sucedió en el Perú. Tema: Los negros"*, producido por TV. Perú, dirigido por Antonio Zapata. Lima: 20 – 03 – 09, 17:30 p.m.



Destructor Almirante Villar, arribando al Puerto del Callao.



Destructor Almirante Guise, con empavesado arribando al Callao.

Los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" en España en 1933



Sargento Primero
JOSÉ LUIS BLANCO LORENZO
(Armada Española)

Las calles ferrolanas se comenzaron a animar rápidamente con las dotaciones de los buques peruanos, y la sociedad "Casino Ferrolano" invitó a los jefes y oficiales al uso de los salones de la entidad situada en la calle Real y comenzó a preparar un recibimiento a los marinos.

El pasado 30 de junio de 2013, se cumplían 80 años de la incorporación de los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" a la Marina de Guerra peruana.

Desde que el primer caza torpedero peruano construido en Francia, el "Teniente Rodríguez", cruzara el canal de Panamá el 18 de agosto de 1914, la Marina peruana ha tenido en sus listas navales destructores de diversa procedencia, uno de ellos también bautizado como "Villar".

Volviendo la vista atrás, en 1933, en pleno conflicto con Colombia, se produjo la adquisición por parte del Gobierno de dos destructores a la naciente Estonia, procedentes de la Primera Guerra Mundial. Los buques estonios "Vambola" y "Lennuk" fueron bautizados con los nombres de "Almirante Guise" y "Almirante Villar", herederos de las mejores tradiciones navales peruanas.

El 2 de septiembre de 1933 los nuevos buques peruanos zarparon de Tallin, rumbo a Gravesend (Inglaterra), donde se reunieron con el BAP "Rímac", que había salido del Callao el 8 de julio con las dotaciones y cadetes del último año de la Escuela Naval.

El día 25 zarparon rumbo a Perú, pero por una inesperada avería del "Almirante Villar", los dos destructores y el petrolero "Pariñas", tuvieron que arribar al puerto de Ferrol tres días más tarde. Ferrol es una ciudad situada en el noroeste de España, con gran tradición naval y poseedora de los astilleros navales pertenecientes a la Sociedad Española de Construcción Naval, hoy en día Navantia.

El día de su llegada, el Capitán de Navío Tomás M. Pizarro Rojas, jefe de la división naval peruana, cumplimentó a las autoridades españolas acompañado por el Alférez de Navío Guillermo Schaffhausen, oficial del acorazado español "Jaime I" y por el oficial de Artillería Carballo. Debido a la falta de consulado en la ciudad, el cónsul de la ciudad de La Coruña, el Sr. José Longueira se desplazó a la ciudad departamental de Ferrol, denominada así, por ser la sede del Departamento marítimo, para atender las necesidades de las dotaciones.

Las calles ferrolanas se comenzaron a animar rápidamente con las dotaciones de los buques peruanos, y la sociedad "Casino Ferrolano" invitó a los jefes y oficiales al uso de los salones de la entidad situada en la calle Real y comenzó a preparar un recibimiento a los marinos.



Los destructores en Tallin, Estonia. Fotografía cortesía del Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram.

En la tarde del día 30, el jefe de la división, acompañado de los Comandantes de los buques, Capitán de Fragata Federico Díaz Dulanto y el Capitán de Fragata Grimaldo Bravo, visitaron el "Casino Ferrolano" y se quedaron a la fiesta en su honor que comenzó a las seis y media de la tarde y finalizó pasadas las diez de la noche.

El 1 de octubre, el "Villar" entró en el Arsenal para efectuar las reparaciones, que habían motivado la escala en dicho puerto.

El Capitán de Fragata Ángel Suances Piñeiro, Comandante del cañonero español "Cánovas del Castillo", ofreció un almuerzo al Sr. Pizarro, Comandante del destructor "Villar"; al cónsul del Perú y al Capitán de Fragata Rafael de las Heras, el 4 de octubre.

También realizaron los marinos una visita a la constructora naval, siendo recibidos por el ingeniero director Ruíz Jiménez, con quien recorrieron los talleres y distintas dependencias de la constructora.

Al día siguiente se celebró una fiesta en honor a los marinos peruanos, con bailes y cánticos regionales en el "Casino Ferrolano" a las 6 y media de la tarde.



Vista del muelle Reina Victoria de los Astilleros y Arsenal de Ferrol.

Ese día también realizaron una visita a la Base Naval, siendo obsequiados con un vino de honor a bordo del buque "Almirante Villar". El Comandante ofreció un almuerzo a varios marinos españoles.

Los marinos peruanos también visitaron la sección de Artillería de la Base Naval, siendo recibidos por los Comandantes Manero y Buyo.

Las dotaciones marcharon en automóvil a Santiago de Compostela, acompañados del cónsul, para conocer los monumentos de la ciudad. A su regreso se detuvieron en La Coruña.

El día 6, en el local del coro "Toxos e Froles", se reunieron el jefe de la flota peruana, D. Tomás Pizarro, jefes, oficiales, clases y marinería, y el cónsul de Perú, D. José Longueira Díaz.

El presidente de la agrupación pronunció unas frases de saludo a los marinos y el coro dio un concierto que duró cerca de dos horas, concluyendo el acto con vivas a los dos países.

El día 8 de octubre, el Contralmirante Núñez Quijano ofreció un té en la Comandancia General del Arsenal al jefe de la escuadrilla de buques peruanos, comandantes y oficiales.



Puerta de entrada a la Constructora Naval en Ferrol.

Al día siguiente, el cónsul de Perú agasajó con un almuerzo a los marinos en el Casino, al que asistieron también diversas personalidades.

El acto que se celebró en el comedor, lo presidió el señor cónsul, que tenía a su derecha al jefe de la Base Naval, el Sr. Suanzes; al Comandante militar, Sr. de la Vega y Zayas, y al presidente del Casino, Sr. Segundo Cotovad; a su izquierda tenía al comodoro, Sr. Pizarro; al segundo jefe de la Base Naval, Sr. Núñez, y al director de la constructora, Sr. Ruíz Jiménez. En los demás sitios se sentaron los jefes peruanos Díaz Dulanto, Bravo, Labarthe, Graner y Ravines; y los Capitanes de Fragata Suanzes Piñeiro y Heras; el Teniente Coronel de ingenieros navales Dublang; el Comandante de Artillería Durán Salgado; el Vicepresidente del Casino, Sr. Eugenio Fontenla; Comandante de Estado Mayor, Sr. Vázquez; el señor Manero, Comandante de Artillería de la Armada, y los Tenientes de Navío, señores Garat y de la Puente.

Se sirvió el siguiente menú:

Canapés a la Rusa

Huevos Cristóbal Colón

Centro Merluza a la holandesa

Pollo a la Americana

Sotobrian Rossine

Postres

Mantecado de Avellana

Tarta Imperial

Vinos

Champagne

Copa Ring Paternina

Carlis Franco Española

Copa Borgoña (Bodegas Bilbaínas)

Café, Habanos y Licores

En la sobremesa, el cónsul dio lectura al siguiente discurso:



Casino ferrolano.

Sr. Almirante, Señores:

Permitidme, en primer término, que agradezca la prueba de señaladísimo afecto que me reveláis y demostráis con vuestra asistencia, al haber aceptado mi invitación. Es para mí un deber exteriorizar la honda satisfacción que hubo de producirme la más que hospitalaria, fraternalísima, acogida que todos sin reservas y sin distinción, dispensasteis desde vuestros destacadísimos cargos, al sector de distinguidos jefes y oficiales de la Armada peruana, que por motivo fortuito en uno de sus buques, se vieron obligados a arribar a este puerto del Ferrol.

Siempre es de lamentar que causas imprevistas impongan a los hombres modificaciones en los planes trazados; mas en este caso, hemos de admitir que el fortuísimo puede considerarse dentro del grupo de mandatos providenciales al ser precisamente un puerto tan español como lo es el del Ferrol, el lugar de la recalada, que aquí, y aún sin serles necesario tal estímulo a estos dignísimos marinos peruanos para recordar y amar a España, tuvieron la ocasión de rememorar los vínculos de raza y de inmedido y fraternalísimo cariño entre ambos pueblos.

Estoy seguro de que la visita de estos distinguidos marinos trazará una corriente de relaciones más tangibles, en el orden económico entre el Perú y España, dentro de los espirituales, perfectamente demarcadas, que traen y claramente se manifiestan entre ambos países de habla hispana.

Creo interpretar fielmente el sentir de esta, que hoy resulta, y así podemos llamar "Embajada de la Armada peruana" al manifestar que será portavoz sincero y elocuente, no solo del indiscutible

progreso material alcanzado por España en la Industria de la Construcción Naval, sino también y muy principalmente de la excepcional preparación e inteligentes disposiciones y capacidad técnica que posee todo el personal directivo de los distintos organismos relacionados con la técnica naval, tanto en la arquitectura de esta como en su protección y defensa artillera.

Por lo tanto, en nombre del Gobierno que en este momento constituye para mí un alto honor representar en el del ministro del Perú en España, a quien imprevistos motivos impidieron venir al Ferrol como era su especial deseo, para dar a este acto que celebramos toda la solemnidad a que por vuestra prestancia es merecedor, en el de todos y cada uno de estos marinos peruanos, tan sinceramente amantes de la tradición de la raza; y por último, en el mío propio, os reitero las gracias por vuestras múltiples atenciones, la acogida franca y de lealísimo afecto que nos habéis otorgado, y también, por los agasajos que sin tasa nos venís prodigando.

Alzo mi copa, por España, por su Gobierno, por la Marina Militar española, por el Ejército, por los éxitos de la Sociedad Española de Construcción, que tan alto pone el nombre de esta nación y por este pueblo ferrolano, sus organismos directivos y prensa, que de todos se hacen querer por su franca cordialidad y pródigamente generosa efusividad.

Fue aplaudido este discurso por los asistentes y tomó la palabra el Vicealmirante de la Base Naval y el Comandante militar de la plaza.

El último en tomar la palabra fue el marino peruano, Sr. Pizarro, que agradeció a las autoridades las facilidades que le habían dado y recordó su estancia en Ferrol, cuando hizo su ampliación de estudios en buques de la Armada española.

Finalizó su discurso levantando la copa por España, por el Presidente de la República, por el Ejército, la Marina y por Ferrol.

Después de varios días con actos protocolarios, el día 16 de octubre en el Casino ferrolano se dio una última fiesta para conmemorar la despedida de los marinos peruanos.

A las dos y media de la tarde del día 17 se hicieron a la mar los destructores rumbo a las Islas Canarias.

Por la mañana, al probar las máquinas, se había producido un incendio en el destructor "Almirante Villar", al que rápidamente acudieron los bomberos del Arsenal. El incendio se produjo al quemarse demasiado petróleo en las calderas, aunque no tuvo mayor importancia.

A primera hora de la mañana del sábado 21 de octubre, concretamente a las ocho de la mañana, fondearon los destructores en el antepuerto de Santa Cruz de Tenerife, saludando con los honores de ordenanza y contestándoles la batería de Almeida.



"Vambola" y "Lennuk" en puerto. Ivanof. E.EFA 104.0-40434

El Comandante de la División de Destructores, el Capitán de Navío Tomás M. Pizarro, acompañado de los Comandantes de los dos destructores, bajó a tierra para cumplimentar a las autoridades. Visitó al General Salcedo en la Comandancia Militar, y a la autoridad de Marina en la capitanía del puerto. También cumplimentaron al gobernador civil y al alcalde.

Salió la flotilla hacia Cabo Verde el día 24, después de rellenar los tanques de petróleo y de aprovisionarse de víveres frescos.

Tras la salida, el Comandante de la flotilla envió el siguiente radio al gobernador civil: "Dígnese, señor, aceptar mi reconocimiento por las atenciones que ha querido dispensar a la división de mi mando durante su permanencia en la isla de Tenerife. Salúdale atentamente".

Una disposición de 3 de septiembre de 1935 firmada por el Ministro de Marina español D. Antonio Royo Villanova y publicada en el Diario Oficial de Marina, número 207, del 10 de septiembre de 1935, decía lo siguiente:

Dada cuenta de propuesta elevada el 12 de diciembre último por el Contralmirante Jefe interino de la Base Naval principal de Ferrol, a favor de personal de la Flotilla de Destructores peruanos que últimamente visitó la citada Base, así como del cónsul honorario de dicho país en las provincias de La Coruña y

Lugo; este Ministerio, de acuerdo con la consulta de la Junta de Clasificación y Recompensas, ha resuelto recompensar los especiales servicios prestados por los mismos concediéndoles las condecoraciones del Mérito Naval, blancas, que al frente de cada uno de ellos se indican:



El "Vambola", sala de máquinas secundaria. EFA 3-2670.

- Capitán de Navío D. Tomás M. Pizarro, Cruz de Tercera clase.
- Capitán de Fragata D. Federico Díaz Dulanto, Cruz de Segunda clase.
- Capitán de Fragata D. Grimaldo Bravo Arenas, Cruz de Segunda clase.



Orden del Mérito Naval de 3ª clase. Antonio Prieto Barrio.

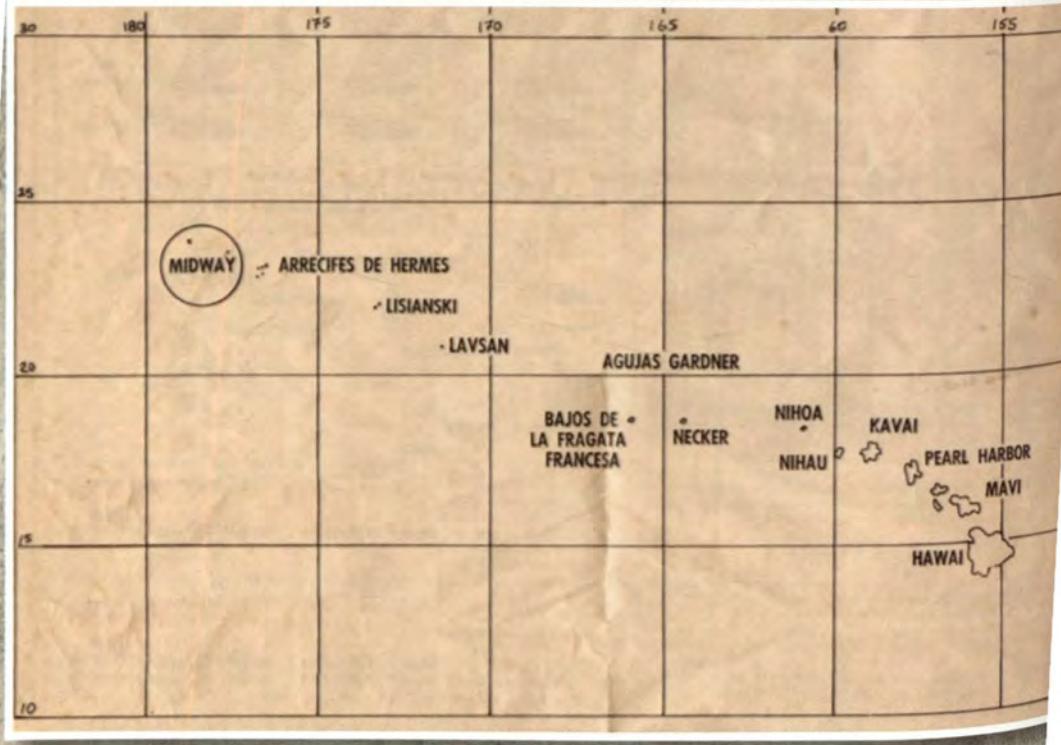
Orden del Mérito Naval de 1ª clase

Orden del Mérito Naval de 2ª clase.

- Capitán de Fragata D. Enrique Labarthe Duan, Cruz de segunda clase.
- Cónsul Honorario del Perú en las Provincias de La Coruña y Lugo, D. José Longueira Díaz, Cruz de primera clase.

Bibliografía

- Breve Crónica de la escala realizada en España por los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" en 1933. Año 2013. Bubok publishing.
- Fotografías cedidas por el Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram y Estonian Film Archives, y colección del autor.
- Ilustraciones de condecoraciones de Antonio Prieto Barrio.
- Los destructores "Almirante Guise" y "Almirante Villar" comprados en Estonia en 1933. Capitán de Navío John Rodríguez Asti.



El error de Nagumo en Midway.

¿Cuál fue el error del Almirante Nagumo en el ataque a Midway?



Capitán de Navío (r)
LUIS MIGUEL REQUENA PASAPERA



Emperador Hirohito.

En 1941, empieza todo cuando el Emperador Hirohito[1] autoriza el ataque a la Base Norteamericana de Pearl Harbor en el Océano Pacífico; este era un lugar estratégico en el Pacífico para cualquier país. Posterior al ataque a Pearl Harbor, los Estados Unidos enfrentan a Japón con inusitada violencia; uno de los enfrentamientos resultó en la batalla aérea de Midway, donde Japón oficialmente perdió su primer choque contra los Estados Unidos, resultando hundidos cuatro de sus más importantes portaaviones en un tiempo muy corto: apenas de cinco minutos.

En enero de 1942, el Estado Mayor del Almirante Isoruku Yamamoto[2] se encontraba en pleno trabajo estratégico para continuar las operaciones iniciadas exitosamente el 7 de diciembre de 1941 con el ataque a la Base Norteamericana de Pearl Harbor. El Jefe de Estado Mayor, Almirante Matome Ugaki[3], resumió las conclusiones:

Existen tres cursos de acción posibles: atacar India, Australia o Hawaii. El Estado Mayor recomienda centrar las fuerzas en el Pacífico. (India quedaba descartada). Para atacar Australia se requieren 10 o 15 divisiones, que están previstas para emplearse contra la URSS, desde Siberia y Manchuria. (El objetivo

estratégico quedaba entonces definido). El Estado Mayor recomienda atacar Hawaii.

Pero antes de Hawaii, era necesario conquistar Midway, Johnston y Palmira. Sobre todo, Midway: el servicio de Inteligencia japonés había registrado una creciente actividad de submarinos y portaviones americanos que utilizaban Midway como centro de aprovisionamiento. El Almirante Yamamoto ordenó trazar el Plan de Acción a la brevedad posible.

Fue así que a principios de abril (de 1942), el Plan "MI" era presentado para su aprobación. El Plan "MI" consistía en un ataque simultáneo sobre las islas Aleutianas y Midway, obligando así a la flota americana a dividirse. La división facilitaría el objetivo principal: la destrucción de portaaviones y la ocupación de Midway. Fecha: a mediados de mayo (con luna llena). Así estaba esbozado; el Plan "MI" fue estudiado en Tokio y recibió su aprobación salvo en un aspecto: Tokio prefería que el ataque se iniciase en junio. Ni el Almirante Yamamoto ni Tokio decidieron por la fecha, sino más bien el raid de veinte bombarderos B-25, al mando del General Doolittle[4], sobre la capital imperial. Este hecho obligó a apresurar las operaciones y no diferirlas hasta junio.

A fines de la primera semana de mayo, las autoridades navales japonesas ordenaron la concentración de la mayor flota de la historia, basada esencialmente en los portaaviones de ataque "Akagi", "Kaga", "Hiryu" y "Soryu", bajo las órdenes del Almirante Chuichi Nagumo[5]. Los preparativos habían terminado y todo estaba listo para la operación. Todo de acuerdo con los planes meticulosamente trazados. Pero...



Almirante Yamamoto.



Almirante Ugaki.



General Doolittle.



Almirante Nagumo.



El ***Akagi*** (su significado es "Castillo Rojo", volcán japonés de la región de Kanto), portaaviones de la Armada Imperial japonesa, recibió su nombre en honor al monte Akagi, en la actual Prefectura de Gunma; botado en 1925 y dado de alta en 1927. Buque insignia del Alm. Nagumo.



El ***Kaga*** (nombrado así por la antigua provincia de Kaga, en la actualidad parte de la Prefectura de Ishikawa), fue un portaaviones de la Armada Imperial japonesa. Tomó parte en el ataque a Pearl Harbor, y fue hundido en la batalla de Midway, el 4 de junio de 1942.



El ***Hiryu*** ("dragón volador") portaaviones modificado de la Clase Soryu. Tomó parte en el ataque a Pearl Harbor, que inició la Guerra del Pacífico, y fue destruido el 5 de junio de 1942 por un ataque aéreo en la batalla de Midway.



El ***Soryu*** (significa "dragón azul marino"), portaaviones de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Construido en los astilleros de la Armada en Kure, y asignado el 29 de diciembre de 1937; tomó parte en el ataque a Pearl Harbor y la batalla de Midway.

Los americanos descifran los Códigos

El servicio de Inteligencia naval de los Estados Unidos había interceptado una serie de mensajes cifrados (japoneses) que se referían al objetivo "AF". Todo hacía suponer que una operación en gran escala se preparaba en torno a este punto, pero quedaba en el misterio qué era "AF". Se tenía una vaga sospecha de que podía ser Midway u Oahu, aunque no se descartaban otros objetivos.

El Capitán de Fragata Joseph Rochefort[6], de Inteligencia Naval, ideó una forma de resolver el misterio. El argumento de Rochefort era sencillo pero ingenioso: escojamos uno de los objetivos probables, digamos Midway. Enviemos un

mensaje indicando que la planta destiladora de agua de Midway se encuentra averiada. Esperemos que los japoneses detecten el mensaje y le informen al Almirante Yamamoto. Probablemente escuchemos que "la planta destiladora en AF se encuentra averiada". El plan de Rochefort se puso en práctica y dio los frutos esperados 48 horas después; el servicio de Inteligencia americano interceptó el siguiente mensaje al Almirante Yamamoto: "La planta destiladora de agua en AF se encuentra averiada".



Capitán de Fragata Rochefort.

No había duda: "AF" era Midway. Intercepciones posteriores de mensajes revelaron que el ataque a "AF" estaba dispuesto para el 3 de junio.



Almirante Nimitz.

En Midway

Las islas Midway tenían un gran valor estratégico, ya que conformaban una especie de "gran portaaviones" en el centro del Pacífico. Desde 1867 se había realizado una serie de obras de dragado para habilitar el fondeadero; se construyeron algunas instalaciones para la estación radiotelegráfica y para las operaciones de la Pan-American (compañía de aviación de la época).

El 2 de mayo, el Almirante Chester Nimitz[7] inspeccionó las instalaciones y al personal de Midway. La guarnición contaba con 2.138 infantes de Marina y 1.494 hombres de la Fuerza Aeronaval. Además, 121 aviones, de los que 30 eran PBY-Catalina (de reconocimiento). Es curioso confrontar estos datos con las informaciones que la Inteligencia japonesa le había proporcionado,al Almirante Yamanoto sobre los efectivos en Midway: 750 infantes, 24 hidroaviones, 12 bombarderos y 20 cazas. A esto debemos agregarle que la Inteligencia japonesa consideraba que el portaaviones "Yorktown" estaba inoperativo (lo cual no era cierto).

Comienza la Operación

El 28 de mayo se hizo a la mar la mayor escuadra que hubiera navegado en el

Pacífico. El día 30 debía realizarse un reconocimiento aéreo sobre Pearl Harbor, para constatar el número de buques con los que contaba el Almirante Nimitz. El hidroavión de reconocimiento debía reabastecerse de combustible desde un submarino Clase "1", en la región de los "bajos" de la fragata francesa, que horas antes estaba siendo patrullada por un destructor americano. En lugar de cambiar la hora de encuentro, se dispuso que la misión fuera cancelada (grave error). Si la misión se hubiera cumplido, se habría avistado las Fuerzas Operativas conformadas por el "Yorktown" y el "Enterprise". Por su parte, los submarinos japoneses tampoco habían podido cumplir su misión, al no detectar a los portaaviones americanos que se desplazaban entre Oahu y Midway.

"El combate se inició sobre la isla y los japoneses llegaron a bombardear la planta de energía y los depósitos de combustible; sin embargo, se consideró que el daño infringido no era suficiente".

La batalla

La batalla de Midway se inició el 3 de junio a las 05:00, a más de 1.000 millas al norte del atolón, cuando los aviones del Ryujo y del Junyo despegaron para bombardear Dutch Harbor (en las Aleutianas) en un intento de distraer la atención de las fuerzas americanas del Almirante Nimitz, quien no mordió el anzuelo. Él conocía perfectamente que el objetivo era Midway.

Al amanecer del día siguiente el Almirante Nagumo mandó la mitad de sus aviones disponibles para atacar Midway. (Nagumo estaba seguro de que no había portaaviones enemigos en la zona). A las 05:20 (del 04 de junio), 152 aviones de ambos bandos se encontraban volando en el área. La flota del Almirante Nagumo se aproximaba a Midway, navegando a 26 nudos de velocidad. El combate se inició sobre la isla y los japoneses llegaron a bombardear la planta de energía y los depósitos de combustible; sin embargo, se consideró que el daño infringido no era suficiente.

Cuando a las 7:00 se ordenó que una segunda ola de 108 aviones despegasen para un segundo ataque, aparecieron en el cielo aviones Avenger y Fortalezas

Volantes, procedentes de Midway, que iniciaron un bombardeo sobre el portaviones "Akagi". En cuanto le fue posible, el Almirante Nagumo ordenó la partida de la segunda ola de ataque contra la isla. Como ya observamos, el Almirante Nagumo desconocía la existencia de portaaviones enemigos en la zona. Fue así que ordenó: "Alistar los aviones de la segunda oleada para atacar. Cargar con bombas". Esta orden produjo desconcierto en las cubiertas del "Kaga" y del "Akagi". En cada portaaviones había 18 aviones cargados con torpedos, listos para despegar en el momento que se avistara a la flota enemiga; en particular, sus portaaviones. Los 36 aviones fueron descendidos a las cubiertas bajas, para proceder al cambio de los torpedos por bombas.

"La pérdida del 'Akagi' y de otros tres portaaviones ('Kaga', 'Hiryu' y 'Soryu') de la Armada Imperial japonesa en la batalla de Midway fue una derrota estratégica crucial para Japón, y contribuyó significativamente a la victoria final de los aliados en el Pacífico".

Este error y esta orden le costó la guerra al Japón.

Cuando se encontraban en plena tarea de cambio de torpedos por bombas, llegó la información de fuerzas de superficie americanas, a 240 millas de Midway, navegando al sudeste a veinte nudos.

A las 08:30, los japoneses avistaron un portaaviones (probablemente el 'Yorktown'), acompañado por un grupo de buques. A la misma hora los aviones de la primera oleada pedían cubierta para descender. A las 08:34, el Almirante Nagumo le comunicó al Almirante Yamamoto la presencia del enemigo.

Los torpedos que habían sido sacados de los aviones, todavía no habían sido estibados en los pañoles, y se encontraban en las cubiertas bajas.

El ataque americano.

Los aviones americanos concentraron su ataque en los portaviones 'Akagi' y 'Kaga'. La sorpresa fue total. El 'Akagi' recibió dos impactos directos en las

cubiertas bajas, y los torpedos comenzaron a estallar. Al mismo tiempo, eran alcanzados el 'Kaga' y el 'Soryu'. Estos tres portaaviones comenzaron a hundirse a las 10:46. Ahora el Almirante Nagumo solo disponía de un portaaviones, el 'Hiryu', al mando del valiente Almirante Yamaguchi[8]. Pero este también fue hundido, por aviones enviados por el 'Enterprise'.

Al terminar el día, Japón había perdido sus cuatro mejores portaviones, y Estados Unidos uno solo (el 'Yorktown'). El Almirante Yamamoto, desconcertado, intentó planear un ataque nocturno. Su Jefe de Estado Mayor le advirtió: "Nagumo carece de estómago para un combate nocturno". Por orden del Almirante Yamamoto, el Almirante Kondo[9] relevó a Nagumo. El ataque nocturno, de cualquier forma, fue un fracaso.

La batalla terminó al mediodía del 6 de junio de 1942. Las pérdidas fueron las siguientes:

- Flota del Pacífico: Hundidos: un portaavión (el 'Yorktown') y un destructor (el 'Harmman'). Aviones derribados: 179.



Almirante Nimitz.



Almirante Kondo.



"A las 2130 horas, el Almirante Nagumo se retiraba hacia el Nor Este a 18 nudos. A bordo del Nagara, uno de los cruceros ligeros de escolta".





"A veces una orden decide una batalla, y hasta una guerra".

- Flota Japonesa: Hundidos, cuatro portaaviones ('Akagi', 'Kaga', 'Hiryu' y 'Soryu'); un crucero pesado (el 'Mikuma'). Averiados: un crucero pesado (el 'Mogami') y dos destructores (el 'Arashio' y el 'Asashio'). Aviones derribados: 332.

A fines del año 1942 los norteamericanos recobrarían la isla de Guadalcanal, combatiendo por la recuperación de las islas Tarawa y Saipán, en el Pacífico Sur. En 1944 los norteamericanos tomarían el control de Filipinas e Indonesia, acercándose el conflicto peligrosamente a territorio japonés.

Comentarios finales

La Inteligencia japonesa no estuvo a la altura de una potencia, debido a los datos conseguidos sobre la composición de las fuerzas americanas en el área; estos no se aproximaban a la real composición, e incluso sobre la operatividad de los buques enemigos en el Pacífico.

Debido a la pobre Inteligencia japonesa y a la equivocación en la toma de decisiones, se cancela un operativo de reconocimiento, que hubiera podido dar un giro a la Guerra del Pacífico: la decisión de no cambiar el punto de reabastecimiento de combustible de la aeronave de reconocimiento, y culminar la misión encomendada por el Alto Mando japonés, por la presencia de buques americanos en el área, perdiendo la oportunidad de conseguir valiosa información. Esta acción habría permitido el cruce de información de Inteligencia con la del reconocimiento aéreo (que fue cancelado), originándose la no obtención de la información correcta sobre la composición de fuerzas del enemigo. Esta información necesaria y ausente influye en el Almirante Nagumo, que en plena operación da la orden de efectuar el cambio

"Debido a la pobre Inteligencia japonesa y a la equivocación en la toma de decisiones, se cancela un operativo de reconocimiento, que hubiera podido dar un giro a la Guerra del Pacífico: la decisión de no cambiar el punto de reabastecimiento de combustible de la aeronave de reconocimiento, y culminar la misión encomendada por el Alto Mando japonés, por la presencia de buques americanos en el área, perdiendo la oportunidad de conseguir valiosa información".

de armamento de los aviones que estaban con torpedos, por bombas; orden que le costó la pérdida de la flota a su mando y prácticamente la guerra a Japón por esta decisión. Este fue el gran error del Almirante Nagumo en la batalla de Midway, durante la Segunda Guerra Mundial.

En 1942 las esperanzas japonesas de nuevas conquistas quedaron frustradas por la batalla de Midway, pero el cambio de situación en el Pacífico solo se podía lograr mediante la ocupación metódica y completa de las islas. Los *marines* norteamericanos comenzaron esta fase con la conquista de Guadalcanal.

"Cinco breves y mortíferos minutos habían bastado para destruir la mitad de la escuadra de portaaviones japonesa".

Referencias

1 **Hirohito** (29 de abril de 1901 – 7 de enero de 1989) fue el 124º emperador de Japón, desde 1926 hasta 1989. Subió al trono tras la muerte de su padre, Yoshihito. Tras su fallecimiento, y de acuerdo con la tradición japonesa, su nombre póstumo es el de emperador Shōwa.

2 **Isoroku Yamamoto** (4 de abril de 1884 - 18 de abril de 1943). Almirante y Comandante en Jefe de la Flota Combinada de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Su formación se dio en la Academia Naval Imperial Japonesa y en la Universidad de Harvard.

3 **Matome Ugaki** (15 de febrero de 1890 - 15 de agosto de 1945). Almirante de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial.

4 Fue la primera incursión aérea estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial, realizada en abril de 1942, sobre territorio japonés. En la historia universal a esta operación se le conoce también como el ***raid* de Doolittle**, la **incursión de Doolittle** o el ***raid* sobre Tokio.**

5 **Chuichi Nagumo,** 25 de marzo de 1887 - 6 de julio de 1944). Almirante de la Armada Imperial japonesa. Controvertido marino que fungió como el Comandante de la flota que atacó con éxito Pearl Harbor, pero fue derrotado en la decisiva batalla de Midway, derrota que a la larga le costaría la guerra al Japón.

6 **Joseph John Rochefort** (12 de mayo de 1900, Dayton, Ohio – 20 julio de 1976, Torrance, California). Oficial de la Marina norteamericana. Sus contribuciones y las de su equipo fueron fundamentales para la victoria en la Guerra del Pacífico. Rochefort fue figura importante de la Marina norteamericana en criptografía y operaciones de inteligencia, desde 1925 hasta 1946, particularmente en la batalla de Midway.

7 **Chester William Nimitz** (24 de febrero de 1885, Fredericksburg - 20 de febrero de 1966. Yerba Buena Island). Almirante y Comandante en Jefe estadounidense de las Fuerzas Aliadas durante la Segunda Guerra Mundial. Fue la principal autoridad de la fuerza de submarinos, Jefe de la Armada de los Estados Unidos en 1939 y también Almirante de flota.

8 **Tamon Yamaguchi** (17 de agosto de 1892, prefectura de Shimane Japón - 5 de junio de 1942, islas Midway). Contralmirante japonés, Comandante de la 2ª División de Portaaviones, cuya insignia estaba en el portaaviones 'Hiryu', último portaaviones sobreviviente de la batalla de Midway, durante la Segunda Guerra Mundial.

9 **Nobutake Kondō** (Osaka, Japón; 25 de septiembre de 1886 - 19 de febrero de 1953). Fue un Almirante de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Considerado como el sucesor del Almirante Yamamoto, se destacó por su liderazgo visible y capacidad en las más importantes acciones del frente del Pacífico.

Bibliografía

- Midway 1942, Ediciones del Prado – Osprey Military, 1994
- Grandes Guerras de Nuestro Tiempo, Dr. Kurt Zentner:
- La Segunda Guerra Mundial
- La Imagen Cultural 1979, pág. 17, Víctor Elguera S; periodista.
- Historia Universal, Siglo XX: de 1942 a 2000, Segunda Guerra Mundial, Ed. Planeta DeAgostini, Tomo 12
- www.panzertruppen.org – Historia de la Segunda Guerra Mundial
- Las Referencias y las ilustraciones de este artículo fueron tomadas de Wikipedia, en Internet





Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

ticias nacionalesnoticias nacionales noticias na
ias nacionales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacionales noticias
cionales noticias nacionales noticias nacionales
nales noticias nacionales noticias nacionales noticias na
nales noticias nacionales noticias nacionales
cias nacionales noticias nacionales noticias nac
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacional
nales noticias nacionales noticias nacionales noti
ticias nacionales noticias nacionales noticias
cias nacionales noticias nacionales noticias nac
ias nacionales noticias nacionales noticias nacionales n
ionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
ticias nacionales noticias nacionales noticias

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina realizaron visita oficial a Panamá



El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, viajaron a la ciudad de Panamá para reforzar los vínculos de amistad y cooperación en Seguridad y Defensa, y cimentar importantes acuerdos en la industria naval.



A su arribo, el Ministro de Defensa tuvo una reunión con su homólogo José Raúl Mulino, Ministro de Seguridad Pública de Panamá, en la catedral San Felipe, sede de la Cancillería de dicho país.

Como parte de su itinerario, el 16 de abril, ante el monumento al Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau Seminario, ubicado en el parque Urraca, en Panamá, el Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido; el Embajador del Perú en Panamá, Guillermo Russo Checa, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, colocaron una ofrenda floral. En el acto estuvieron presentes también, el Director del SIMA-Perú S.A., Contralmirante Eduardo Novoa Monge; el Agregado de Defensa a la Embajada del Perú en Panamá, Capitán de Navío Manuel Velezmoro Emé;miembros del Cuerpo Diplomático del Perú y personal diplomático de otros países acreditado en Panamá.

Por otro lado, en la Cancillería de la República de Panamá, se llevaron a cabo las firmas del Acuerdo Interinstitucional para la Cooperación Marítima entre

el Ministerio de Defensa de la República del Perú (Marina de Guerra) y el Mi nisterio de Seguridad Pública de la República de Panamá (Servicio Naciona Aeronaval), convenio que tiene como fin, promover el establecimiento de un filial del SIMA (Servicios Industriales de la Marina de Perú) en la República d Panamá, así como reactivar las reuniones entre el Estado Mayor General de l Marina de Guerra del Perú y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá.

Finalmente, se realizó la ceremonia de condecoración al Ministro de Defensa del Peru Pedro Cateriano Bellido, a quien se le ciñó la presea "Orden Nacional Vasco Núñez d Balboa" en el grado de Gran Cruz, por su trabajo distinguido en favor de dicho país.

Reuniones bilaterales con Australia, Indonesia, Nueva Zelanda y Singapur durante la Conferencia Naval del Pacífico Oeste



Como parte de las actividades programadas en la XIV sesión de la Conferenci Naval del Pacífico Oeste (Western Pacific Naval Symposium - WPNS), el 23 d abril, los Comandantes Generales y Jefes de las delegaciones de las Armada participantes presentaron su saludo protocolar al General Fan Changlong, e su condición de Vicepresidente de la Comisión Militar Central (CMC) de la Re pública Popular de China.

En dicha reunión se reconoció el compromiso manifiesto de las Marinas de lo países de Asia Pacífico, en fortalecer la interoperabilidad e intercambio profe sional que permita asegurar la libre navegación, el uso pacífico de los mare así como la protección de la vida humana y del medio ambiente marino.

En la conferencia se desarrolló aspectos relacionados con la importancia de generar mayores y más sólidos canales de intercambio de información del tráfico marítimo entre las Armadas, así como explorar alternativas para mejorar la confianza mutua en la búsqueda de una mejor relación entre las Marinas.

La delegación de la Marina de Guerra se reunió con el Comandante de la Armada de Nueva Zelanda, Contralmirante Jack Steer, con quien se dialogó la necesidad de iniciar un plan de trabajo e intercambio profesional y técnico, con el fin de incrementar la capacitación de pilotos navales de helicópteros Sea Sprite SH-2G, así como intercambiar experiencias en el empleo de dichas unidades. Asimismo, el Almirante Carlos Tejada agradeció la confirmación de la Armada de Nueva Zelanda para participar en el ejercicio UNITAS 55, que se llevará a cabo en Perú, en setiembre de este año, y agradeció la hospitalidad brindada al personal que participó en el ejercicio MCMEX (*Mine Counter Measures and Diving Exercise*),realizado en Auckland.

Por otro lado, en la cita de trabajo con su homólogo de la Armada de Indonesia, Almirante Dr. Marsetio, el Almirante Carlos Tejada mencionó la necesidad de cooperar en el ámbito de las construcciones navales e intercambiar experiencias sobre el empleo que ha tenido la Marina de Indonesia en la construcción y operación de sus unidades tipo LPD. Como se sabe, la Marina de Guerra viene construyendo el primer buque multipropósito similar a la Clase Makassar que posee dicha Armada. Durante la reunión de trabajo se acordó implementar a través de los Ministerios de Defensa de ambos países un acuerdo para facilitar el intercambio profesional y académico entre las Armadas. Asimismo, se expusieron puntos de vista acerca de los proyectos de construcción que ambos países están realizando para contar con un buque escuela a vela. En el caso de la Marina de Indonesia, este se viene ejecutando en un astillero español, mientras que el BEV "Unión" se viene construyendo en el SIMA-Perú.

Posteriormente, en la reunión con el Jefe de la Armada de Singapur, Contralmirante Ng Chee Peng, el Almirante Tejada reconoció la predisposición de la Armada de Singapur para la firma del Memorándum de Entendimiento, que permitirá incrementar el intercambio de información entre ambas Marinas, y su participación con observadores en el ejercicio SIFOREX 2014, a llevarse a cabo en setiembre delpresente año.

Finalmente, se efectuó la reunión con la delegación australiana, en la cual el Almirante Carlos Tejada agradeció al Comandante de la Real Marina Australiana – RAN, Vicealmirante Ray Griggs, la intervención de su Marina en el Simposio Internacional de Seguridad Marítima del Pacífico, realizado en Lima-Perú en marzo,

así como su participación con observadores en los ejercicios SIFOREX 2014 y UNITAS – 55, que se llevará a cabo frente a las costas del Perú en setiembre próximo. Por otro lado, se planteó la necesidad de consolidar la relación a través del intercambio académico, profesional y en aspectos de la industria naval entre ambos países.

Encuentro "Velas Latinoamérica 2014"



Ocho impresionantes veleros de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú, y Venezuela, formaron parte del gran evento náutico, Encuentro "Velas Latinoamérica 2014", que el 24 de abril recalaron en el puerto del Callao, luego de navegar alrededor de 12.000 millas náuticas, recorriendo 10 países y visitando 13 puertos de Latinoamérica.

Esta edición de "Velas Latinoamérica 2014" fue organizada por la Armada de Argentina y reúne y afianza la confraternidad y camaradería entre los pueblos participantes con sus Armadas.

Las unidades visitantes, a su llegada a la Base Naval del Callao, fueron recibidas con bailes típicos y banda de músicos, que interpretaron danzas y comparsas musicales que amenizaron el arribo de los veleros.

Es así que el 26 y 27 de junio, más de 40 mil personas pudieron conocer la fragata ARA "Libertad" (Argentina), el catamarán "Ice Lady Patagonia II" (Argentina), el navío velero "Cisne Branco" (Brasil), el bergantín goleta "Esmeralda" (Chile), el bergantín ARC "Gloria" (Colombia), el Buque Escuela "Guayas" (Ecuador), el Buque Escuela Cuauhtémoc (México) y el bergantín "Simón Bolívar" (Venezuela).

Desde tempranas horas, adultos, jóvenes y niños se dieron cita en la Base Naval del Callao, para abordar los imponentes veleros. Fueron los niños y jóvenes los que mostraron mayor entusiasmo, disfrutando un hermoso día al apreciar cada embarcación dotada de gigantes y coloridas velas, así como también

la amabilidad de los anfitriones, quienes respondieron con certeza las inquietudes de los visitantes.



Estos gigantes veleros regresarán dentro de cuatroaños en una próxima recalada, donde seguramente participará el Buque Escuela Velero "Unión", que actualmente viene construyéndose en los astilleros navales del SIMA-Perú.

Como parte de las actividades protocolares de la tripulación, en la Escuela Naval del Perú se realizó una reunión de camaradería en honor a la dotación y comandantes de los ocho veleros que recalaron en la Base Naval del Callao.

La cita contó con la presencia del Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido;la Ministra de Comercio Exterior y Turismo, Magali Silva, y el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera, quienes saludaron a los visitantes de las hermanas Marinas dándoles la más cordial bienvenida al Perú, como parte del evento "Velas Latinoamérica 2014".

La cita se realzó cuando la artista plástica y diseñadora gráfica chilena María Paulina Troncoso, entregó ocho pinturas representando a los grandes Buques Escuela de Latinoamérica, plasmadas en trozos de vela de cada una de las embarcaciones. El titular de Defensa y las autoridades navales agradecieron a la artista el hermoso gesto, pues la pintura del Buque Escuela "Unión" es un arte realizado en trozos de vela de las siete embarcaciones latinoamericanas que hicieron su recalada en el puerto del Callao. En agradecimiento le hicieron entrega de presentes recordatorios a la artista.

Cabe referir que sus pinturas en general son el reflejo de sus experiencias en el mar, las luces, los brillos, las tensiones y el ritmo de las olas. Su estilo es expresionista y sus obras se exhiben en numerosas colecciones privadas en Chile, Argentina, Ecuador, Colombia, Brasil, Venezuela, Uruguay, Marruecos y España.

Las vistosas embarcaciones continuaron su travesía por el puerto de Manta y Guayaquil (Ecuador), seguido del Canal de Panamá, Cartagena de Indias (Colombia), la Guaira (Venezuela), Santo Domingo (República Dominicana) y finalmente Veracruz (México).

Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana se reunió con la máxima autoridad naval del Perú



Con el objetivo de intercambiar experiencias profesionales, así como tratar temas de interés mutuo para ambas Marinas, el 30 de abril, el Jefe del Estado Mayor de la Marina Militar Italiana, Almirante de Escuadra Giuseppe De Giorgi, se reunió con el Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, Almirante Carlos Tejada Mera.

Durante el encuentro, efectuado en el Salón "Huáscar" de la Comandancia General de la Marina, ambas autoridades navales dialogaron temas institucionales, en un ambiente de amistad y camaradería. Luego se dirigieron al Salón "Unión", donde el distinguido visitante apreció una exposición sobre la importante labor que realiza la Marina de Guerra del Perú en contribución al Desarrollo nacional.

El alto oficial de la Marina italiana estuvo acompañado por el Capitán de Navío Maurizio Mele, Agregado de Defensa a la Embajada de la República italiana en el Perú, así como de los Capitanes de Navío y de Corbeta Pierpaolo Ribuffo y Enrico Vignola, respectivamente.

En el desarrollo de la significativa visita estuvieron presentes 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; el Comandante General de la Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, Vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri; el Sub Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Fernando Cerdán Ruíz, y el Secretario de la Comandancia General de la Marina, Contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, entre otras autoridades navales.

Durante su estadía oficial en el Perú, que culminó el 2 de mayo, el Almirante Giuseppe De Giorgi visitó la Escuela Naval del Perú, la Comandancia General

de Operaciones del Pacífico, la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Comandante General de la Marina expuso en Simposio organizado por la Junta Interamericana de Defensa en Washington DC

El 14 y 15 de mayo, en el Auditorio del Colegio Interamericano de Defensa (CID), con sede en Washington DC, EE.UU., la Junta Interamericana y de Defensa (JID) llevó a cabo el II Simposio denominado "Las Fuerzas Armadas y su participación en tareas no tradicionales y desarrollo".



El 14 de mayo, el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, participó como expositor de la delegación peruana ante la JID con el tema "La Marina de Guerra del Perú en tareas no tradicionales y su contribución al Desarrollo nacional".

Durante su presentación, el Almirante Carlos Tejada expresó la necesidad de enfrentar de forma cooperativa las amenazas y riesgos a la Seguridad mundial que, debido a la complejidad y efecto de las mismas, solo pueden ser enfrentadas con éxito con el compromiso de todas las naciones.

Inicialmente, el Comandante General de la Marina expuso sobre los roles constitucionales y las tareas que realiza la Institución tanto en la defensa de la soberanía e integridad territorial, la vigilancia y control de las aguas jurisdiccionales, el apoyo a la política exterior, el fomento a la identidad nacional, la contribución al Desarrollo nacional, así como en el combate de las actividades ilícitas en al ámbito acuático.

Asimismo, el Almirante Carlos Tejada mencionó algunos de los proyectos que la Institución viene ejecutando, orientados a las operaciones de ayuda

humanitaria y apoyo ante desastres naturales, y la contribución de la Marina a los programas sociales que el Estado está llevando a las poblaciones más alejadas de la Amazonía a través de las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS). Por otro lado, presentó los trabajos que se vienen realizando para incrementar la capacidad de construcción de los Servicios Industriales de la Marina, así como el aporte de la industria naval y metal mecánica al Desarrollo y competitividad del país.

Posteriormente, se presentó un video en el que se apreció la labor conjunta de las Fuerzas Armadas en el combate contra la minería ilegal en la zona amazónica peruana. En dicho contexto, el Almirante Carlos Tejada indicó que a diferencia de otros Estados, las Fuerzas Armadas del Perú son Instituciones que participan activamente en las acciones de ayuda y apoyo a las poblaciones que habitan las zonas más agrestes de la geografía, como es el caso de la Fuerza Aérea, con sus aviones de transporte, y las unidades del Ejército, con sus batallones de ingeniería y helicópteros.

Como reflexión, la máxima autoridad naval peruana remarcó la necesidad de trabajar conjuntamente, con el fin de establecer un Sistema de Seguridad Cooperativa eficaz para la región, que sea percibido de utilidad por la población, y que nos permita enfrentar con éxito las amenazas transnacionales que afectan a nuestros países. Asimismo, puntualizó la flexibilidad con la que deben contar las Fuerzas Armadas de hoy para cumplir eficazmente con las nuevas tareas y roles que están asumiendo y que difieren del concepto clásico de Defensa. Esta flexibilidad, indicó, proporciona al Estado capacidades humanas y materiales importantes que pueden y deben ser aprovechadas para el desarrollo de la Nación. Finalmente, el Almirante Carlos Tejada afirmó que el Estado peruano ha decidido incrementar sus capacidades no solo para afrontar las amenazas a su Seguridad, sino ser un socio activo, participativo y solidario en el Sistema de Seguridad Cooperativa que se defina y que espera pueda ser concebido en la próxima reunión de Ministros de Defensa a llevarse a cabo en Lima, Perú.

Cabe destacar que el Simposio tiene como propósito promover en el ámbito de la Organización de Estados Americanos (OEA), la difusión de los marcos legales, doctrinas, experiencias y lecciones aprendidas sobre la participación de las Fuerzas Armadas en actividades no tradicionales y en apoyo al Desarrollo; asimismo, cuenta con la participación de expositores de los diferentes países miembros de la JID, entre Embajadores, Oficiales Generales y Almirantes, así como de importantes funcionarios civiles y militares del hemisferio.

La JID, creada el 30 de marzo de 1942,es la organización regional de Defensa más antigua del mundo, y tiene como propósito prestar a la OEA y a sus Estados

miembros, asesoramiento técnico, consultivo y educativo sobre temas relacionados con asuntos militares y de Defensa en el hemisferio, que contribuya al cumplimiento de la Carta de la OEA.

Visita oficial al Perú del Comandante de la Marina de Brasil



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 Marina de Brasil, del 16 al 23 de mayo arribaron al Perú en visita protocolar, una delegación de oficiales brasileros liderados por el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto.

A su llegada, la comitiva brasilera,integrada por el Agregado Naval a la Embajada de la República Federativa de Brasil en el Perú, Capitán de Mar y Guerra Rómulo Brandao Maia; el Secretario Militar del Comandante de Marina de Brasil, Capitán de Mar y Guerra Antonio Carlos Cambra, y el Oficial Ayudante del Comandante de Marina de Brasil, Teniente Primero Bruno Vieira dos Santos Almeida, participaron en diversas diligencias y reuniones en la Embajada de la República Federativa de Brasil en el Perú.

Del mismo modo, el 19 de mayo, en las instalaciones del Cuartel General del Ejército, presentaron su saludo protocolar al Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido, con quien conversaron sobre asuntos vinculados a la Seguridad y Defensa entre ambos países, así como los proyectos conjuntos en beneficio de las respectivas Armadas.

Hicieron lo propio con el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera, quien les dio la bienvenida a su llegada a la Estación Naval La Perla. Posteriormente, sostuvieron una reunión en el Salón "Huáscar" de dicha Comandancia, en la que abordaron diversos temas referidos a intercambios académicos y operacionales, y construcción naval, así como potenciar la ejecución de los ejercicios BRAPER en la Amazonía.

En otro momento se proyectó una exposición titulada "Marina de Guerra del Perú", en la que se expuso sobre la organización de la Institución, misión, visión, tareas, roles, así como las operaciones que se vienen realizando en contra de la minería ilegal, la salvaguarda de la Seguridad en el ámbito acuático, las operaciones del Componente Naval en el VRAEM y las acciones de apoyo a través de la Plataforma Itinerante de Acción Social que la Armada realiza en la Amazonía y su contribución al Desarrollo a través de la industria naval y metalmecánica.

Continuando con la agenda programada, el 20 de mayo, el Comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Escuadra Julio Soares de Moura Neto, y su comitiva de oficiales fueron trasladados a bordo de la Lancha "Pilot", del Embarcadero de la Escuela Naval, a la Base Naval del Callao, donde visitaron las instalaciones de la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, siendo recibidos por el Vicealmirante Edmundo Deville Del Campo, y recorrieron las instalaciones y unidades a su cargo.

Del mismo modo, visitaron la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, la Dirección de Hidrografía y Navegación, así comola Fuerza de Infantería de Marina.

Oficiales peruanos participaron en Seminario "Malvinas 2014" organizado por la Escuela de Guerra Naval Argentina



La Armada argentina conmemoró el Conflicto del Atlántico Sur de 1982, y como parte de las celebraciones, la Escuela de Guerra Naval (ESGN) desarrolló el seminario "Malvinas 2014", el que transmitió experiencias y vivencias de veteranos de guerra que participaron activamente en operaciones navales durante el mencionado conflicto con Gran Bretaña.

El evento fue presidido e inaugurado por el Director General de Educación de la Armada de Argentina, Contralmirante Veterano de Guerra de las Malvinas

(VGM) Ricardo Raúl Christiani, acompañado por el Director de la Escuela de Guerra Naval, Comodoro de Marina VGM Máximo Pérez León Barreto, y tuvo la participación del Agregado Naval del Perú en Argentina, Capitán de Navío Walter Rabines Cuttin, y de los oficiales superiores que actualmente se encuentran estudiando en el citado centro superior.

En el seminario, que se desarrolló del 21 al 23 de mayo, los disertantes, que en su totalidad fueron protagonistas del conflicto, han trasmitido de una generación a otra, conocimientos, experiencias y valores. Asimismo, se habló sobre puntos neurálgicos y estratégicos, apreciándose aspectos de la planificación, desarrollo y lecciones aprendidas en diferentes ámbitos.

Los 34 cursantes de la ESGN, compuesta por oficiales de diferentes países, entre ellos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, EE. UU., México, Perú y Venezuela, presenciaron las diversas disertaciones, entre las que resaltó la Operación "Rosario", experiencias en el crucero ARA "General Belgrano", en los avisos ARA "Gurruchaga" y ARA "Alférez Sobral", en los submarinos ARA "San Luis" y ARA "Santa Fe"; operaciones en islas Georgias, en Puerto Argentino, así como operaciones de la Aviación Naval y de la Infantería de Marina, entre otras.

Ministro de Defensa participó en lanzamiento de dos barcazas construidas a requerimiento de la Autoridad del Canal de Panamá



En el muelle de construcciones navales – grada Nro. 1, de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, se realizó el lanzamiento de dos barcazas para transporte de combustible, las cuales completan las cuatro construidas por los astilleros peruanos a requerimiento de la Autoridad del Canal de Panamá.

El importante acto contó con la presencia del Ministro de Defensa, Dr. Pedro Cateriano Bellido, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

Es importante recordar que en el 2012 los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, ganaron por tercera vez consecutiva la licitación pública internacional para la construcción de cuatro barcazas de doble casco,con capacidad para 3.500 barriles de combustible, con 43,8 mde eslora, 10,6m de manga y 3 m de puntal. Estas unidades serán utilizadas para el aprovisionamiento de dragas, buques de trabajo y otros equipos que operan en el Canal de Panamá.

El Ministro de Defensa, al referirse a estas unidades, precisó que "este es un hecho importante para nuestra industria naval, que el SIMA tenga participación internacional, mostrando y comprobando la capacidad técnica de su personal y de sus ingenieros, lo que prueba que cuando los peruanos unen esfuerzo y trabajo, se puede lograr grandes obras".

Una vez más, la industria naval peruana reafirma la confianza depositada en SIMA-Perú, empresa reconocida por su experiencia en el campo de la construcción naval y metalmecánica, ofreciendo productos y servicios de alta calidad, respaldados por las máximas certificaciones, comprobadas en sus obras.

Oficiales de la Marina de Guerra del Perú integraron comisión en la OMI



En la ciudad de Londres, fue inaugurada la 64ª Sesión del Comité de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional (OMI), evento que en esta oportunidad contó con la participación de una delegación peruana, que expuso entre otros temas el reto que el Perú ha asumido en profesionalizar el recurso humano, especialmente del género femenino, al incluirlo en diversos roles en el ámbito marítimo y como oficiales de Marina Mercante.

La citada delegación estuvo conformada por el Representante Permanente Alterno del Perú ante la OMI, Contralmirante José Luis Gavidia Arrascue; el Agre-

gado de Defensa a la Embajada del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Contralmirante José Humberto Romero Glenny; el Capitán de Navío Fidel Reyes, y el Capitán de Navío Rino Bustamante Díaz, Inspector Interno de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, así como el Capitán de Navío Fernando Valeriano-Ferrer González, Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", .

Cabe referir que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional,Mr. Koji Sekimizu, dio la bienvenida a todas las delegaciones manifestando su satisfacción, ya que se ha venido incrementando la participación de forma activa de todas las naciones en aspectos medioambientales y de seguridad en la navegación.

Este importante encuentro que culminó el 13 de junio reunió a 170 países del mundo; en élse trataron diversos temas relacionados con la gente de mar y la aplicación y eficacia de los convenios internacionales, así como el estado de los programas integrados de cooperación técnica, la sostenibilidad financiera del ITCP, los perfiles marítimos de países, la inserción de la mujer en el escenario marítimo laboral, entre otros temas de interés.

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina sostuvieron reunión de trabajo con el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos de América



El 16 de junio, en la ciudad de Miami, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano, sostuvo una reunión de trabajo con el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos de América, General USMS John Kelly.

En la reunión, que se desarrolló en la sede del Comando Sur, el Ministro de Defensa del Perú estuvo acompañado por el Embajador del Perú en los Estados Unidos, Harold Forsyth, y el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera.

Durante la cita, se abordaron diversos temas relacionados con la lucha contra el narcotráfico y el incremento de la cooperación bilateral; así como el combate contra la minería ilegal y la redefinición de la cooperación en materia de Seguridad y Defensa con los Estados Unidos.

A su turno, el General John Kelly expresó su agradecimiento por la labor que viene desempeñando el Gobierno peruano sobre los mencionados temas y reafirmó la voluntad del Comando Sur de continuar apoyando al Perú. Asimismo, durante la reunión se confirmó que el USS "America" hará una recalada en el puerto del Callao, por lo que el Jefe del Comando Surde los Estados Unidos anunció su decisión de viajar al Perú con motivo del arribo del mencionado buque anfibio.

Cabe destacar que el Comando Sur es uno de los diez Comandos Combatientes Unificados del Departamento de Defensa. Tiene a su cargo la administración de los recursos para la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico en América Latina y el Caribe.

De esta manera, la Marina de Guerra del Perú reafirma sus relaciones profesionales ysus vínculos de amistad y camaradería con la Marina de los Estados Unidos.

Ministro de Defensa ofreció una conferencia en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC

En el Auditorio del Colegio Interamericano de Defensa (CID), con sede en Washington DC, EE.UU., el 17 de junio, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido, ofreció una conferencia denominada "Políticas de Defensa del Perú".



En la conferencia estuvieron presentes el Jefe de la delegación del Perú ante la Organización de Estados Americanos (OEA), Embajador Juan Jiménez Mayor, así como los Embajadores Jefe de las delegaciones de los países miembros ante la OEA; el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa (JID), General de División Werther Araya Menghini; el Director

General de la Secretaría de la JID, Vicealmirante Bento Costa Lima Leite de Alburquerque Junior; el Vicepresidente del Consejo de Delegados, General de División Nicasio Ríos Martínez; el Presidente del Colegio Interamericano de Defensa, Jeffry Lemmons; y los Oficiales Generales y Almirantes Jefes de las delegaciones de países miembros de la Junta Interamericana de Defensa (JID). Asimismo, se dieron cita los Agregados de Defensa y Aéreo, Militar y Naval del Perú ante los Estados Unidos de América.

En el auditorio estuvieron presentes también miembros del CID, dentro de los que destaca la presencia de su Jefe de Estudios, Contralmirante Francisco Yábar Acuña, de la Marina de Guerra del Perú, y los Oficiales Alumnos y asesores del Colegio Interamericano de Defensa y de la Secretaría de la JID.

El Ministro de Defensa llegó acompañado del Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú ante los Estados Unidos de América, el Contralmirante Cristian Lindley Ruiz, y el Jefe de la delegación del Perú ante la JID, el General de Brigada Marco Jaymez.

La autoridad peruana fue recibida y presentada por el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, quien saludó y felicitó los esfuerzos que realiza el Perú en apoyo a la JID y la reciente postulación de un representante de las Fuerzas Armadas peruanas, para que se desempeñe como Presidente del Consejo de Delegados a partir del año 2014.

Durante su presentación, el Ministro de Defensa expresó su agradecimiento a la honorable Junta Interamericana de Defensa, así como la oportunidad que le brinda al Perú de poder exponer y explicar las políticas y roles que se vienen ejecutando en el sector, con el fin de cumplir con el mandato constitucional de resguardar la soberanía e integridad territorial y de contribuir con el desarrollo que viene experimentando el Perú, a través de una participación más activa de las Fuerzas Armadas.

Asimismo, mencionó que, teniendo en cuenta la importancia de esta representación hemisférica, se considera pertinente compartir aspectos relacionados con los nuevos escenarios que se enfrentan y los desafíos actuales y futuros que como Comunidad Americana se debe afrontar.

El Ministro de Defensa inicialmente analizóla situación mundial y el entorno regional, así como las amenazas y riesgos que se perciben en el Estado peruano y que comparten muchos países vecinos, presentando los mecanismos que, como Estados del Sistema Interamericano, se han construido para enfrentarlos.

Posteriormente explicó los lineamientos dispuestos y las políticas establecidas que se vienen ejecutando en el sector Defensa del Perú en el presente Gobierno,

con el fin de cumplir eficientemente los roles y tareas que constitucionalmente se debe realizar.

Finalmente, compartió algunas reflexiones sobre cómo encontrar soluciones y fortalecer los mecanismos que se han desarrollado para ser más eficientes, con la finalidad de enfrentar eficazmente a las amenazas comunes.

La conferencia terminó con un espacio para preguntas y respuestas, donde la intervención del Ministro de Defensa, en respuesta a las inquietudes del auditorio, enriqueció notablemente la conferencia.

Perú adquirió Buque de Apoyo Logístico en Holanda para acción social de ayuda humanitaria



Para incrementar la capacidad y modernización de la Marina de Guerra del Perú, el Ministerio de Defensa y la Armada, tras la positiva culminación de los detalles con la Marina de Holanda, lograron la adquisición del Buque Logístico de la Clase "Amsterdam" (A836), importante unidad naval que aún se encuentra en servicio en la Real Marina de dicho país.

Este buque adquirido de Gobierno a Gobierno posee una gran capacidad de alcance oceánico; constituirá un relevante elemento en el mar, en caso de desastres naturales, como sismos, *tsunamis* o amenazas como el fenómeno del niño, y estará listo para extender su apoyo a otros países en caso sea necesario.

Esta esperada adquisición posee capacidad de carga de combustible diesel, aviación, agua, víveres secos y refrigerados. De igual modo, cuenta con enfermería flotante y capacidad de evacuaciones aeromédicas, contando para estos servicios con tres helicópteros para el transporte aéreo inmediato.

El "Amsterdam" realizará un importante rol en las acciones sociales en el litoral, al convertirse próximamente en un valioso soporte para estas misiones, conjuntamente con los dos buques multipropósitos que se vienen construyendo en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina.

La citada unidad tiene una eslora (largo) de 166 metros, una manga de 22 metros y calado de 8 metros, además de la capacidad de desplazamiento a plena carga de unas 17.000 toneladas.

El arribo del buque logístico al Callao está programado para el próximo mes de diciembre, así como su inmediata incorporación a la Fuerza de Superficie. Esta unidad naval aportará un adecuado nivel de operatividad y entrenamiento de la Fuerza de Superficie.

Ministro de Defensa y Comandante General de la Marina se reunieron con el Secretario General de la Organización Marítima Internacionalde la Organización de las Naciones Unidas



El Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido; el Comandante General de la Marina, Almirante Carlos Tejada Mera; el Embajador del Perú en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Embajador Julio Muñoz Deacon, y la Autoridad Marítima Nacional, Vicealmirante Jorge Moscoso Flores, se reunieroncon el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu, con el fin de ratificar el compromiso del Estado peruano con los objetivos que se ha trazado la OMI para este milenio.

Durante la cita, el Ministro de Defensa detalló los diferentes equipos y sistemas con los cuales contará la Autoridad Marítima Nacional, a fin de coadyuvar a la seguridad marítima y la protección del ambiente, cumpliendo los roles que el Estado peruano ha asumido ante dicha Organización, especialmente ahora que forma parte del Consejo, cargo que se asumió en diciembre del 2013.

El Secretario General, agradeció a la delegación peruana y recibió con agrado el compromiso del Estado peruano con la Organización que dirige, así como la colaboración en los roles que debe cumplir. El Perú está asumiendo ese compromiso, contribuyendo a la seguridad y protección del ambiente, roles principales de la OMI.



Licenciado en Historia
VÍCTOR MANUEL TORRES LACA

as internacionales noticias internacionales noticias internac
icias internacionales noticias internac
cias internacionales noticias internacionales noticias int
icias internacionales noticias internacionales not
nacionales noticias internacionales noticias internacion
oticias internacionales noticias int
cias internacionales noticias internacionales noticias internac
rnacionales noticias internacionales noticias intern
nacionales noticias internacionales noti
icias internacionales noticias internacionales no
rnacionales noticias internacionales noticias intern
cias internacionales noticias internaciona
onales noticias internacionales noticias internac
ticias internacionales noticias internacion
nacionales noticias internacionales noticias int
cias internacionales noticias internaciona

BRASIL

Nuevas capacidades de la Aviación Naval

En los últimos meses han ocurrido importantes progresos en los esfuerzos de la Fuerzas Armadas de Brasil por poner al día sus unidades aéreas destinadas a tareas marítimas. El 6 de mayo, el Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica autorizó la venta de hasta 16 misiles antibuque AGM-84L Harpoon Block II para equipar los nueve aviones de patrulla marítima P-3AM en servicio con la Fuerza Aérea. Se espera que el contrato respectivo sea firmado en poco tiempo por un valor estimado de US$169 millones. [1]



Un helicóptero Lynx Mk.21A de la Marina brasileña durante las maniobras UNITAS 2012. Crédito: US Navy.

El 2 de junio se anunció la realización de pruebas de vuelo de un prototipo del helicóptero EC725, equipado con dos misiles Exocet AM39 Block 2, con la participación de la empresa brasileña Helibras y la europea Airbus Helicopters[2]. El programa para certificar los Exocet en el EC725 se enmarca en un contrato firmado en el 2008 para la adquisición de cincuenta de estos helicópteros. El Ejército, la Fuerza Aérea y la Marina recibirán 16 cada uno y dos más serán asignados al transporte de personajes importantes. Ocho de los ejemplares navales serán equipados con los Exocet. Los beneficios industriales de este programa son igualmente importantes, pues a medida que avance la producción se incrementará el contenido local de estas aeronaves. También existirá participación local en la fabricación de los misiles, ya que la empresa Avibras fabricará los motores[3].

A inicios de julio la empresa europea Agusta Westland ganó un contrato para la modernización de ocho helicópteros antisubmarinos Lynx Mk.21A. El trabajo se centra en el reemplazo de los motores Rolls-Royce Gem 42 por los más modernos y potentes CTS800-4N de la empresa LHTEC. También se renovará la cabina de vuelo con nuevas pantallas electrónicas, así como la aviónica, la cual incluirá un procesador táctico, un sistema de navegación por satélite y un sistema de alerta radar. Las entregas comenzarán el 2017 y se espera completarlas a inicios del 2019[4].

Modernización de la Armada

La Armada de la República de Colombia atraviesa por un importante proceso de modernización que ya muestra importantes resultados. En marzo del presente año culminaron las pruebas de aceptación de la última de las cuatro fragatas Almirante Padilla modernizadas en los astilleros de Cotecmar, en Cartagena de Indias. Estos buques fueron ordenados en 1980 a los astilleros de Howaldtswerke, en Kiel, en la entonces República Federal de Alemania, y completados entre 1982 y 1983. Fueron equipados con ocho misiles Exocet MM.40, un cañón OTO Melara de 76mm Compact, un cañón bitubo Breda de 40mm, dos lanzatorpedos triples ILAS 3 de 324mm y un hangar para un helicóptero Bo 105CB. Para el empleo de estos equipos contaban con un radar de búsqueda aérea Sea Tiger, un radar de control de tiro Castor IIB y un sonar de casco ASO 4-2, integrados en un sistema de combate Tavitac.[5]



La fragata "Almirante Padilla" (FM 51) en su configuración original. Crédito: US Navy.



La fragata "Antioquia" (FM 53) de la Clase Almirante Padilla tras pasar por el proceso de modernización. Crédito: US Navy.

Tras dos décadas de servicio se hacía necesaria una modernización integral, a fin de reemplazar equipos obsoletos y mantenerse a la par de las amenazas previstas. Con este propósito, el Gobierno colombiano firmó un contrato en el año 2009 con la empresa estatal francesa DCNS y la multinacional europea Thales, la primera como líder del proyecto y la segunda como proveedor de equipos.[6] El énfasis se puso en la renovación de los sensores, para lo cual se eligió el radar de búsqueda Smart-S Mk2; el sistema de control de tiro Sting-EO Mk2, que combina un radar y sistemas electroópticos; el director de tiro electroóptico Mirador y el sistema de inteligencia electrónica Vigile

200, entre otros. El sistema de combate Tavitac fue reemplazado por el más moderno Setis, que también es empleado en las fragatas de la Clase Fremm de la Marina francesa. En lo referido al armamento, se modernizó el cañón principal a la versión Super Rapid de mayor cadencia de fuego y se dotó de munición guiada Strales. Los trabajos en la primera de las fragatas, la Antioquía (FM 53), culminaron en el año 2011 a un costo aproximado de 120 millones de dólares.[7]



El submarino "Pijao" (SO 28) del Tipo 209 atracando en la base naval de Mayport, Florida. Crédito: US Navy.

El proceso de modernización de la Clase Almirante Padilla ha sido complementado con la adquisición de cuatro helicópteros navales Tipo Bell 412, de los cuales dos fueron recibidos en diciembre de 2013. El contrato incluyó la ampliación de los hangares de las fragatas para que puedan recibir a estas nuevas unidades aéreas. Los helicópteros fueron entregados sin varios de sus equipos de misión por motivos presupuestarios, pero estos ya se encuentran en curso de ser instalados, entre ellos un radar de exploración marítima RDR-1700B y un sistema de visión multiespectral MX-10 EO/IR. Cuando terminen las entregas y el equipamiento podrán reemplazar a los más pequeños Bo-105CB, adquiridos en la década de 1980.

El mismo mes en que terminó exitosamente el programa de modernización de las fragatas se incorporó a la Armada de Colombia el patrullero oceánico 7 de Agosto (PZE 47), segunda unidad de una serie de seis a ser construida en los mencionados astilleros de Cotecmar. Estos buques, al igual que los chilenos de la Clase Piloto Pardo, se basan en el diseño OPV 80 de la empresa alemana Fassmer. Tienen 80 metros de eslora y 13 de manga, para un desplazamiento de unas 1.700 toneladas a plena carga. La variante colombiana cuenta con dos motores diesel Wärtsilä 6L26, más ligeros que los Wärtsilä 12V26 empleados en Chile, pero que permiten alcanzar velocidades similares en las tranquilas aguas del Caribe. Está armada con un cañón bitubo Breda de 40mm, un cañón de 20mm y dos ametralladoras de 12,7mm equipadas con un sistema de control remoto de desarrollo local.[8]

En mayo se realizó la ceremonia de afirmado de pabellón en el buque de desembarco anfibio Golfo de Tribugá (240), el primero de una serie de seis diseñados y construidos por Cotecmar.[9] Se trata de unidades multipropósito, pues además del transporte de tropas y carga militar pueden realizar tareas de apoyo a la población civil en áreas aisladas de las costas marítimas y fluviales del país. Con este fin tienen

dimensiones reducidas, con una eslora de 45 metros, una manga de 11 y un calado de solo metro y medio para un desplazamiento a plena carga de 625 toneladas. Equipados con dos motores *diesel* Caterpillar pueden desarrollar 12 nudos y transportar 200 toneladas de carga.[10]

En suma, en los últimos meses la Armada colombiana ha registrado importantes avances en sus esfuerzos de modernización, en los cuales ha jugado un rol central la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar). El único punto deslucido en este proceso lo constituyen los retrasos en los trabajos en los submarinos de la Armada en astilleros alemanes. En efecto, las dos unidades del Tipo 209, en servicio desde 1975, se encuentran desde hace tres años en medio de trabajos para extender su vida útil a cargo de Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW). A pesar del tiempo transcurrido, aún presentan problemas de filtraciones en el casco, sobrecalentamiento de las baterías y defectos en el uso del sonar, los cuales han impedido su vuelta al servicio. Del mismo modo, los dos submarinos Tipo 206 adquiridos de segunda mano a la Marina alemana en el 2012 han visto pospuesta su fecha de entrega hasta el 2016 por retrasos en los trabajos de modernización y tropicalización a cargo también de HDW. [11]

ESTADOS UNIDOS

Contrato por diez submarinos

El 28 de abril la Armada de los Estados Unidos adjudicó un contrato a la empresa General Dynamics Electric Boat para la construcción de diez submarinos de la Clase Virginia a un costo de US$17.600 millones. Se trata de submarinos de ataque de propulsión nuclear con una eslora de 115 metros y una manga de 10 para un desplazamiento de 7.800 toneladas. Cuentan con torpedos Mk.48, misiles crucero Tomahawk y vehículos submarinos no tripulados. Hasta el momento, los astilleros de Electric Boat, en asociación con Newport News Shipbuilding, han entregado diez unidades correspondientes a los bloques I y II. Ocho unidades más pertenecientes al



El submarino USS "Minnesota" (SSN 783) de la Clase Virginia en plena construcción. Crédito: US Navy.

bloque III se encuentran en construcción. El nuevo contrato, que corresponde al bloque IV, permitirá continuar produciendo dos submarinos por año con la consiguiente reducción en los costos unitarios.[12]

UCRANIA

Crisis de Crimea

El derrocamiento de un gobierno pro ruso en Ucrania llevó a un enfrentamiento diplomático y militar entre Kiev y Moscú, como resultado del cual Rusia se anexó la península de Crimea. Cabe recordar que en tiempos de la Unión Soviética, Crimea albergaba a la Flota del Mar Negro, una de las cuatro flotas en las que estaba dividida la Armada soviética. Tras el colapso del comunismo se sucedieron años de disputas entre Rusia y Ucrania hasta que en 1997 el Gobierno ruso reconoció la soberanía ucraniana de Crimea a cambio del arrendamiento por veinte años de importantes instalaciones militares en la península. 80% de la flota quedó en manos rusas y el resto pasó a conformar la Marina ucraniana, ambas con base en la ciudad de Sebastopol.



La fragata "Hetman Sahaydachniy" (U130), buque insignia de la Armada ucraniana. Crédito: US Navy.



La fragata USS "Taylor" (FFG-50) surcando las aguas del Mar Negro en compañía de la fragata "Turgutreis" (F-241) de la Marina turca. Crédito: US Navy.

A fines de febrero del presente año fuerzas especiales de la Federación rusa ocuparon Crimea y el Parlamento votó por unirse a este país. Tal coyuntura puso en aprietos a la Armada ucraniana, puesto que la región albergaba a la mayoría de sus buques y bases navales, así como a alrededor de 12.000 de sus 15.460 integrantes. Un número importante de estos se pasaron al bando ruso, incluyendo el Comandante en Jefe, Contralmirante Denis Berezovsky. Su sucesor, el Contralmirante Serhiy Hayduk, fue capturado por tropas rusas y expulsado. Todos aquellos que mantuvieron su lealtad al Gobierno de Kiev

debieron abandonar la región por sus propios medios. Las fuerzas rusas hundieron varios de sus propios barcos fuera de servicio, a fin de bloquear las rutas de escape de las unidades navales ucranianas. Ello permitió apoderarse de la mayor parte de la flotaucraniana, incluyendo las corbetas "Ternopil" y "Lutsk" de la Clase Grisha V, la corbeta "Khmelnytskyi" de la Clase Pauk, y el submarino "Zaporizhzhia" de la Clase Foxtrot. La única unidad importante que sobrevivió a este asalto fue la fragata "Hetman Sahaydachniy" de la Clase Krivak III, que se encontraba en una misión antipiratería en el Océano Índico cuando sucedieron los hechos.[13]



La fragata francesa "Surcouf" (F711) navega en el Mediterráneo en compañía del destructor USS "Ramage" (DDG 61). Crédito: US Navy.



El crucero "Moskva", buque insignia de la flota del Mar Negro de la Armada rusa. Crédito: George Chernilevsky.

En respuesta a esta crisis internacional, la Armada de los Estados Unidos desplegó varias de sus unidades en el Mediterráneo Oriental y en el Mar Negro. Como es sabido, el ingreso a este último está regulado por la Convención de Montreux, la cual limita el número y tamaño de los buques de guerra y limita su tiempo de permanencia a tres semanas. De esta manera, el destructor USS "Truxtun" (DDG-103) de la Clase Arleigh Burke atravesó los estrechos el 1 de marzo y se retiró el 21 para ser reemplazado a inicios de abril por el USS "Donald Cook" (DDG 75) de la misma clase, pero con capacidad antimisiles balísticos.[14] La rotación continuó con la fragata USS "Taylor" (FFG-50) de la Clase Oliver Hazard Perry a fines de abril, y el crucero USS "Vella Gulf" (CG-72) de la Clase Ticonderoga a fines de mayo. En la operación también intervino la Marina francesa, que desplegó el buque de inteligencia "Dupuy de Lôme" (A759) en abril y mayo, así como la fragata "Surcouf" (F711) de la Clase La Fayette a fines de este último mes. [15]

Frente a estas fuerzas, las capacidades de las fuerzas navales rusas son más bien limitadas. La flota del Mar Negro es la más reducida de la Armada rusa, pues es inferior a las flotas del Norte, del Pacífico e incluso del Báltico. Sus principales unidades de combate son los cruceros "Moskva" de la Clase Slava y "Kerch" de la

Clase Kara, el destructor "Smetlevy" de la Clase Kashin, dos fragatas de la Clase Krivak y un submarino de la Clase Kilo.[16] De estos, tanto el "Kerch" como el "Smetlevy" llevan más de cuatro décadas en servicio y son los últimos supervivientes de sus respectivas clases. Los demás buques de superficie superan las tres décadas y el submarino tiene veinticinco años de haber sido construido. Si bien esta flota participó activamente en la guerra entre Rusia y Georgia, en el 2008, difícilmente se puede considerar preparada para emprendimientos de gran magnitud. Consciente de esa debilidad, el Gobierno ruso inició hace unos años un programa de construcción que para el año 2020 habrá provisto a esta flota de seis fragatas de la nueva Clase Almirante Grigoróvich y seis submarinos de la Clase Varshavyanka, una versión mejorada de la clase Kilo.[17]

Rusia también ha recurrido a aviones y misiles para reafirmar su presencia en la región. Así, a mediados de abril, el USS "Donald Cook" (DDG 75) fue seguido por un par de bombarderos Su-24 Fencer, mientras navegaba por el Mar Negro. Una de estas aeronaves realizó hasta doce ataques simulados a baja altura sobre esta unidad naval en un periodo de noventa minutos, sin responder a los intentos del "Cook" por establecer contacto radial.[18] En la actualidad, se encuentra desplegada en Crimea la única unidad de aeronaves de ala fija de ataque naval de la flota rusa, un regimiento equipado con 22 Su-24M y MR. El Ministerio de Defensa ruso ha anunciado que en los años siguientes se desplegarán en la península cazas Su-27, aviones de patrulla Il-38 y Tu-142, helicópteros Ka-27 y Ka-29, e incluso bombarderos estratégicos Tu-22M3; todos ellos orientados hacia misiones marítimas.[19] Entre tanto, en mayo se confirmaron los rumores del despliegue del sistema de defensa de costa K-300P Bastion-P (SSC-5 Stooge) en Crimea. Este emplea el misil antibuque P-800 Oniks,que tiene un alcance máximo de 300 kilómetros, a una velocidad de Mach 2.6 y a una altitud de crucero de 14.000 metros o 120 kilómetros, volando a Mach 2 a una altitud de entre 10 y 20 metros. Tal desempeño permite a este sistema cubrir la mayor parte del Mar Negro desde sus nuevas bases.

Referencias

1. (Defense Security Cooperation Agency 2014)
2. (Helibras 2014)
3. (Perry 2014)
4. (AugustaWestland 2014)
5. (Saunders 2004, 151)

6. (Belan 2014)
7. (Saumeth 2011)
8. (Belan 2014)
9. (Infodefensa.com 2014)
10. (García 2014)
11. (Infodefensa.com 2014)
12. (General Dynamics 2014)
13. (Ripley 2014)
14. (Larter 2014)
15. (RT 2014)
16. (Bender 2014)
17. (RT 2014)
18. (LaGrone 2014)
19. (Ripley 2014)

Bibliografía

- Augusta Westland. "Brazilian Navy Signs Contract for Lynx Mk21A Upgrade".2 de julio de 2014. http://www.agustawestland.com/news/brazilian-navy-signs-contract-lynx-mk21a-upgrade (último acceso: 12 de Julio de 2014).
- Belan, Guillaume. "Colombian Almirante Padilla-class frigates complete modernisation programme". *IHS Jane's 360*. 21 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/35800/colombian-almirante-padilla-class-frigates-complete-modernisation-programme (último acceso: 8 de junio de 2014).
- Bender, Jeremy. "Here Are The Ships In Russia's Legendary Black Sea Fleet". *Business Insider*. 20 de marzo de 2014. http://www.businessinsider.com/russia-black-sea-fleet-2014-3 (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Defense Security Cooperation Agency. "Brazil – AGM-84L Harpoon Block II Missiles". 6 de mayo de 2014. http://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/brazil_14-09.pdf (último acceso: 12 de julio de 2014).
- García, Roberto. "ARC Golfo de Tribugá, nuevo Buque de Desembarco Anfibio de la Armada Nacional". *Webinfomil.com*. 30 de enero de 2014. http://www.webinfomil.com/2014/01/arc-golfo-de-tribuga-bda-armada-colombia.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- General Dynamics. "General Dynamics Awarded $18 Billion by U.S. Navy for 10 Virginia-Class Submarines". 28 de abril de 2014. http://www.generaldynamics.com/news/press-releases/detail.cfm?customel_dataPageID_1811=19222 (último acceso: 20 de junio de 2014).
- Helibras. "EC725 armado passa por ensaios em voo". 2 de junio de 2014. http://www.helibras.com.br/noticias/acontece-na-helibras/ec725-armado-passa-por-ensaios-em-voo/ (último acceso: 12 de julio de 2014).
- "Infodefensa.com". *La Armada de Colombia incorpora un buque de desembarco anfibio*. 8 de mayo de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/05/08/noticia-armada-colombia-incorpora-buque-desembarco-anfibio.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- "Infodefensa.com". Retrasos considerables en la entrega de los submarinos colombianos. 15 de mayo de 2014. http://www.infodefensa.com/latam/2014/05/15/noticia-retrasos-considerables-entrega-final-submarinos-colombianos.html (último acceso: 8 de junio de 2014).

- LaGrone, Sam. "Russian Fighter Buzzes U.S. Destroyer in Black Sea".USNI News. 15 de abril de 2014. http://news.usni.org/2014/04/14/russian-fighter-buzzes-u-s-destroyer-black-sea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Larter, David. "Destroyer Truxtun heads to Black Sea amid tensions". *NavyTimes*. 6 de marzo de 2014. http://www.navytimes.com/article/20140306/NEWS/303060014/Destroyer-Truxtun-heads-Black-Sea-amid-tensions (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Perry, Dominic. "Helibras enters double figures with EC725 deliveries". *Flightglobal.com*. 25 de abril de 2014. http://www.flightglobal.com/news/articles/helibras-enters-double-figures-with-ec725-deliveries-398594/ (último acceso: 12 de julio de 2014).
- Ripley, Tim. "Russia to deploy Tu-22M3 'Backfire' bombers to Crimea". *IHS Jane's Defence Weekly*. 27 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/36140/russia-to-deploy-tu-22m3-backfire-bombers-to-crimea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- —. "Update: Ukrainian Navy cut down by Russian move into Crimea".IHS Jane's Defence Weekly. 26 de marzo de 2014. http://www.janes.com/article/36015/update-ukrainian-navy-cut-down-by-russian-move-into-crimea (último acceso: 15 de julio de 2014).
- RT. "NATO's merry-go-round electronic surveillance in the Black Sea". 4 dejunio de 2014. http://rt.com/news/163484-nato-black-sea-eavesdropping/ (último acceso: 15 de julio de 2014).
- —. "Russia's Black Sea Fleet to receive 30 new ships, become self-sufficient".13 de mayo de 2014. http://rt.com/news/158772-black-sea-fleet-ships/ (último acceso: 15 de julio de 2014).
- Saumeth, E. "Cotecmar comienza las pruebas de la fragata colombiana ARC Antioquía". *Infodefensa.com*. 5 de septiembre de 2011. http://www.infodefensa.com/latam/2011/09/05/noticia-cotecmar-comienza-las-pruebas-de-la-fragata-colombiana-arc-antioquia.html (último acceso: 8 de junio de 2014).
- Saunders, Stephen, ed. *Jane's Fighting Ships 2004-2005*.Londres: Janes Information Group, 2004.

Web

- Brasil: http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120925-N-ZE938-041.jpg
- Colombia: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/040812-N-0507C-002.jpg
  2. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120924-N-ZE938-208.jpg
  3.http://www.navy.mil/management/photodb/photos/050330-N-0507C-003.jpg
- EE.UU.: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/121101-N-ZZ999-205.jpg
- Ucrania: 1. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/120712-N-OV802-161.jpg
  2. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140511-N-NZ411-007.JPG
  3. http://www.navy.mil/management/photodb/photos/140206-N-CH661-056.JPG
  4.http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c9/Project_1164_Moskva_2009_G1.jpg



SEÑORA ESPERANZA NAVARRO PANTAC
Comentarista

Rodolfo Terragno



Diario íntimo de San Martín: Londres, 1824. Una misión secreta.

Buenos Aires, De bolsillo, 212.

640 p.

Frente a la imagen vibrante del carismático Bolívar que viene con el cartel de genialidad, el año 1822 el Protector se nos figura como el combatiente cansado que se retrae frente al colombiano y cede el lugar de la gloria. Nada más ajeno de la realidad, San Martín sigue siendo un caudillo atrevido. En junio del mismo año 1822 concibe un osado proyecto, por demás insólito dentro de la guerra libertadora. El 26 de junio discute con O'Higgins su plan secreto: nada menos que enviar expediciones de Chile y Perú, a atacar a España en la misma Europa: "a arruinar del todo el comercio español". La prudencia de O'Higgins lo disuade de correr riesgos en mares lejanos y ajenos.

Empero, el 20 de setiembre de 1822 el Libertador José de San Martín, después de entrevistarse con Bolívar en Guayaquil el 26 de julio y días subsiguientes, renuncia al mando supremo y sale del Callao en el bergantín "Balcarce". La Independencia del Perú aún no está definida, pues las fuerzas realistas se concentran en la sierra sur y San Martín cede el paso para que Bolívar cierre este capítulo histórico.

Sin embargo, llega el año 1824 y Bolívar aún no ha dado el golpe final al poder español, no está todavía segura la Independencia del Perú y no se puede consolidar, por tanto, la emancipación de la América española. San Martín duda de que Bolívar llegue a concluir la gesta; ha dejado pasar demasiado tiempo. En ese ínterin, el Protector ha viajado a Inglaterra con, al parecer, la pacífica y personal misión

de dar educación a su hija Merceditas en un internado de Londres.

Sin embargo, San Martín no se ha retirado a sus cuarteles de invierno; antes bien, su pensamiento y su vida se enfocan en América: teme que el laborioso y cruento trabajo de libertar los países sudamericanos pueda arruinarse. San Martín no descansa. Como al comienzo de su saga, ha vuelto a Londres a conspirar. Se ve claramente que no le guía el afán de poder, sino el ansia de consolidar la libertad del subcontinente. Bolívar no bajó de inmediato al Perú, y ya las fuerzas realistas montaban en el Alto y Bajo Perú fuerzas que alcanzaban los 19.000 soldados veteranos. La conducta ambigua del colombiano permite los triunfos realistas en Torata y Moquegua. El Ejército realista, al mando de Canterac, entra a Lima sin resistencia el 18 de junio en un contexto en el que el Perú se debate en medio de una guerra civil en la que los caudillos locales se disputan el poder sin decoro ni pudor. San Martín siente que su misión personal es todavía velar por la libertad de la América; está considerando seriamente que, si el Libertador de Colombia sigue en Quito, él volverá al Perú.

"San Martín siente que su misión personal es todavía velar por la libertad de la América; está considerando seriamente que, si el Libertador de Colombia sigue en Quito, él volverá al Perú".

Rodolfo Terragno (Buenos Aires, 1943) es un escritor, historiador, abogado y político argentino que conoce al personaje, al que estudia desde larga data. Descubrió que San Martín, detrás de esa historia familiar de acompañar a su hija, esconde un plan secreto para consolidar la Independencia del Perú y de América del Sur. En Chelmsford (Essex, Inglaterra), el autor encontró cartas inéditas de San Martín y documentos de dos colaboradores suyos, Diego Paroissien y Juan García del Río, que revelan una historia oculta que el libro va a exponer, a la manera de un diario personal que cubre el año 1824, el trabajo político, de filigrana, en Londres para conseguir que Inglaterra reconozca la independencia de los nuevos Estados sudamericanos, "así la reconquista española pasaría a ser, definitivamente, una aventura imposible".

Cuando a fines del año 1824 Jorge IV, rey de Inglaterra, anuncia el reconocimiento de nuevos Estados en Sudamérica, San Martín, en Bruselas, escribe a su amigo Francisco Chilavert: "Ya tiene usted reconocida nuestra independencia por la Inglaterra; la obra es concluida".

Jorge Ortiz Sotelo

Apuntes sobre la Batalla de Miraflores (15 de enero de 1881). 2ª. ed. aum.

Lima, La Casa del Libro Viejo, 2014.

194 p., ilus. (fotos, grabados, retratos)



¿Cómo explicar el desastre de San Juan y Miraflores, cuando la ciudadanía de Lima en su totalidad –jóvenes y ancianos–, y regimientos de voluntarios de todo el Perú, se habían dado cita para defender la capital, sus hogares? Lima y todo el Perú esperaban ese encuentro decisivo, se aferraban esperanzados en las promesas de Piérola que ofrecía la victoria. Bajo sus órdenes se habían construido las extensas barreras que detendrían al enemigo. Pero, ¿qué tan buen militar y estratega era Piérola? Lo que se percibía era que había centralizado en sí mismo el mando de las operaciones de la guerra.

Sobre lo que ocurrió en el campo de batalla de esa fatídica fecha, tenemos los testimonios de Mariano Felipe Paz Soldán, testigo de los acontecimientos; el relato del Comandante inglés William A. Dyke Acland, de la dotación del HMS "Triumph", agregado por orden de su superioridad al Cuartel General del Ejército chileno, al lado del Coronel Lynch, Comandante de la 1ra. División durante las operaciones militares de la ocupación chilena; y la versión del Teniente Carey-Brenton, oficial británico de la dotación del HMS "Triumph", designado, como Acland, agregado al Estado Mayor del Cuartel General del Ejército peruano, en calidad de observador. Todos ellos van a opinar sobre las acciones de armas que se produjeron entre los días que van del 13 al 15 de enero, y todos van a ser duros en su juicio sobre la dirección de la guerra.

En encuentros previos a las batallas de San Juan y Miraflores, ya se había podido percibir que la dirección de la guerra fallaba en el lado de los nacionales. Mariano Felipe Paz Soldán, testigo de los hechos, registra que el desorden del día 10 (de enero de 1881) puso de manifiesto que el Jefe de Estado Mayor General (General

Pedro Silva Gil) "había dado muchas pruebas inequívocas de incapacidad y falta de energía y había caído en completo desprestigio de todo el ejército; sin embargo el Jefe Supremo no dijo una palabra de desaprobación, ni aun de desagrado; y calló todo. En este estado de desorden en que faltaba la unidad de mando, la inteligencia y el carácter para mandar ¿podía esperarse la victoria cincuenta horas después? [...]". Sobre San Juan dice: "Todo fue desorden y desacierto [...] El director de la guerra limitaba su plan a la simple defensa [...] El servicio de espías y exploradores del campo enemigo, casi no se hacía; llegó el descuido al extremo de ignorarse los movimientos del ejército contrario, que se encontraba a menos de diez millas".

Brenton es también muy crítico al juzgar la actuación de Piérola como jefe militar: En la acción de San Juan, Brenton sigue al Dictador hacia las colinas de la derecha de San Juan, que ya han sido tomadas por el enemigo, con los peruanos en total retirada. Aún se mantienen cuatro mil hombres como reserva, pero Piérola no da la orden para que apoyen la derecha. Dice: "[...] la izquierda se hallaba comprometida, mientras que Piérola, sin hacer ningún esfuerzo para auxiliar a la derecha, que estaba siendo gradualmente obligada a retroceder, entró cabalgando en Chorrillos. Tan pronto como él se hubo ido, los hombres [...] se fueron a la retaguardia, hacia Surco, sin disparar un solo tiro".



Paz Soldán rescata que quien opuso mayor resistencia fue el Coronel Miguel Iglesias, ministro de Guerra, quien resistía en el Morro Solar. Iglesias solicita refuerzos a Piérola, pero este responde que todo está perdido. Iglesias se mantiene luchando. Brenton señala que si hubiera sido apoyado por Suárez y Cáceres, probablemente Chorrillos no hubiese sido tomado.

A poco más de las dos de la tarde, la resistencia peruana había concluido, luego de más de nueve horas de tenaz resistencia, en las que sucumben miles de jóvenes peruanos.

El 14 de enero el Alto Mando chileno pretende iniciar "negociaciones de paz". Una delegación del Cuerpo Diplomático se entrevista primero con Piérola y luego con el General Baquedano, con quien se acuerda un armisticio hasta la medianoche. St. John, ministro británico en Lima, acompañado del Cuerpo Diplomático, se reúne con Piérola en la Quinta Schell, en Miraflores, para conferenciar sobre la tregua. Relata Acland que estaba por concluir el almuerzo, cuando se escuchan descargas de fuego de fusilería, seguidas por bombas que estallan sobre la casa. El armisticio acaba de ser violado.

Era el 15 de enero. ¿Qué había acontecido? El General Baquedano, aprovechando el armisticio, avanzó con sus tropas hasta cerca de la quebrada de Armendáriz, y al aproximarse imprudentemente a las líneas peruanas, había provocado disparos de ambos bandos, lo que desencadenó la batalla.

El encuentro pone en evidencia la mayor desigualdad entre las fuerzas contrarias; en consecuencia, la cantidad de las bajas peruanas tuvo que ser impresionante. El Ejército nacional era un conglomerado de hombres improvisados como soldados. Por otro lado, el plan peruano era defensivo por decisión del Alto Mando.

Al final, los batallones peruanos se vieron rodeados por todas partes, sin el apoyo para continuar su avance, teniendo que replegarse en fugaz lucha, cuerpo a cuerpo, sobre los reductos, luchando durante dos largas horas, sin dar ni pedir cuartel. Cerca de las seis de la tarde terminó la batalla, las fuerzas peruanas estaban casi totalmente aniquiladas. La Marina actuó de manera decidida con los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca".

Muchas han sido las especulaciones sobre cómo se desarrollaron los hechos, y siempre aparecen teñidas de subjetividad, signadas por la polémica figura de Piérola. Hace algunos años, Jorge Ortiz Sotelo encontró un documento que resulta crucial para conocer desde dentro cómo se dirigió la acción desde el lado peruano. Se trata del parte de las batallas de San Juan y Miraflores, el informe que el General de Brigada Pedro Silva Gil, Jefe del Ejército de línea de esas acciones rindió

al dictador Nicolás de Piérola el 28 de enero de 1881. El documento forma parte del archivo particular del General Manuel Velarde Seoane.

En 1880, el General Silva había sido nombrado por Piérola, Jefe del Estado Mayor General; sin embargo, no pudo aplicar su buen criterio militar, debido a la personalidad del Dictador, quien, además del mando político, había asumido el mando militar.

Señala Ortiz, que el documento proporciona abundante información que no se encuentra en otras fuentes, como en lo referido a los efectivos y ubicación de cada uno de los batallones el día 15 de enero de 1881. El parte confirma la rémora que representó la prolongada y débil línea de defensa, que se hacía difícil de vigilar en toda su extensión. Asimismo, que emprender operaciones ofensivas resultaba poco menos que imposible, pues requerían "la consiguiente autorización, y como consecuencia de las discusiones y acuerdos de consejos de guerra [...], o por órdenes expresas del General en Jefe (Piérola) en el campo de batalla. A todas las desventajas del Ejército de reserva se aunaba la deficiencia de la artillería movible, construida en el país, que la tropa manejaba con recelo, pues había riesgo de que hiciera explosión. Silva no omite la expresión de su decepción personal: "Siempre creí que Su Excelencia tenía algo de mucha importancia reservado para asegurar el triunfo [...]".

El parte aparece en el rico contexto de los capítulos que se refieren a la Guerra del Pacífico, hasta su desenlace final. En apéndices incluye algunas páginas sobre la historia de Miraflores, antes villa, hoy distrito; y sobre los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, su historia y heroica actuación en la batalla de Miraflores; asimismo, la relación de los documentos que constituyen el archivo de Manuel Velarde.

Por qué fui cadete naval

Alférez de Fragata
LUIS EDGARDO LLOSA GONZÁLEZ-PAVÓN
Publicado en la Revista de Marina en 1930. Edición: Marzo-Abril



Cadete Llosa.

Si se pudiera establecer una proporción que represente la aspiración profesional de la juventud de nuestra Patria, estoy seguro de que no se andaría lejos de la fórmula: 50: 20: 15: 10: 4: 1, en la que 50 sería el porcentaje de jóvenes que desean ser comerciantes; 20 el de los futuros abogados; 15 el de los ingenieros; 10 el de los médicos; 4 el de los militares y solo 1 el de los que aspiran a seguir la carrera del mar. Desde luego, es obvio considerar a aquellos que no aspiran a ser nada, acomodados burgueses los unos, sanguijuelas del Estado los otros y, de todos modos, escoria de la sociedad que piensa y labora. Es verdaderamente tan sensible como increíble, que siendo la Marina profesión tan antigua, cuyo origen habría que buscarse en la primera sociedad, estando, por esta misma razón, empapada de tradiciones, en las que el valor y la ciencia, la abnegación y el sacrificio andan de continuo unidos, pierda poco a poco la juventud de hoy su amor por ella, o desconozca su verdadera misión.

Es cierto que la Marina de nuestro siglo ¬–hablo de Marina en general y no me refiero tan solo a la nuestra– no es lo que fuera hace una centuria, ni aun hace cincuenta años. Apenas si en algún rincón de un puerto, se balancea, ya olvidada, alguna vieja fragata, de palos como cruces, mascarón grotesco bajo la lanza del bauprés, recio cordaje que el viento hace vibrar con sonoridades salvajes, como si fuera cuerdas de una gaita gigantesca, y marineros, toscos, fuertes y rudos como el mar. De aquella edad de los barcos de vela; de

marineros de rostro fiero y bronceado por el sol; de las naves gallardas, de velas blancas como plumón de ave; edad de piratas y de corsarios caballeros, de abordaje y de islas de tesoros; edad romántica y poética en fin, no queda sino el recuerdo.

Salgari, Pierre Loti, Prevost, Gómez Carrillo, Stevenson y cuántos otros más, han despertado en nosotros el encanto de lo desconocido, de lo exótico, y el amor al mar y a la profesión que a él conduce. ¿Quién puede negar el bien que la lectura de estos autores reportó a la juventud? Libros de aparente frivolidad y de mucha fantasía, ellos solos hicieron conocer con la imaginación –que es barca que todos los puertos alcanza– el mundo entero. Recuerdo que a los catorce años, ya conocía yo, como si realmente los hubiera navegado, todos los mares del globo; había visitado todos los puertos, y, de algunos lugares, guardaba tan fuerte impresión, que a veces dudaba si era el recuerdo que quedaba en mi espíritu de una vida pretérita, en que hubiera sido aventurero o pirata, o si era simplemente el puro concepto imaginativo que había conseguido con mis lecturas.

Con la imaginación surqué todos los mares; trepé las montañas más altas; me refresqué con el viento de las cumbres del Líbano; bajé a las profundidades del mar con Julio Verne, atravecé a lomo de dromedario los desiertos de Petréa y del Sahara con Pierre Loti, conocí el Egipto, y admiré la sonrisa enigmática de la Esfinge y la soberbia geometría de las Pirámides de los Faraones. Prevost me llevó a Turquía, y me extasié, con Loti, ante un atardecer en Estambul la encantada, cuando sus mezquitas y sus fantásticos minaretes parecen cálices de plata puestos de revés, y llega a los oídos, con una suave cadencia, la música lejana de la Oración de la Tarde, que, desde lo alto de su mezquita, desgrana un imán.

De mi podría decir que la primera llamada que recibí del mar, fue al finalizar uno de aquellos libros, y de ellos también el elevado concepto que me formé de los marinos.

Pasó el tiempo, y la verdad reemplazó a la fantasía, en el dominio de mis pensamientos. Como yo, cuántos no habrán llorado el derrumbamiento de sus sueños infantiles, y cuántos, también, no se habrán sentido admirados de todo lo que la ciencia y el esfuerzo del hombre ofrecen hoy a los románticos enamorados del Mar. Y, desde entonces, surgió en mí, brillante como una luz que se enciende de repente en las tinieblas, como un edificio hermoso que se levanta sobre las ruinas de una ciudad de papel, mi amor y fe en la Marina, que habrá cambiado en la forma, pero que en el fondo, en su verdadero espíritu,

sigue siendo la misma, esto es, carrera de sacrificio y de honor, que a muy pocos jóvenes les está dado seguir.

Si hay alguna carrera que signifique en todas las naciones del mundo fe inquebrantable en los destinos de la Patria, amor al trabajo y a la ciencia, por la ciencia y el trabajo mismo, renunciamiento voluntario a la esperanza de ser algún día rico, y a la holganza, lujo y placer que trae consigo el dinero, es la Marina.

Por remoto que sea el país y por atrasada su civilización, siempre los pueblos reconocen el verdadero valor del marino, sienten por él una extraña fascinación y no ignoran cuánto desprendimiento hay en su profesión. Si se me preguntara a qué deben los marinos esa nobleza de espíritu, ese increíble amor a su profesión y a sus compañeros, que hace de ellos como miembros de una sagrada logia, que no carece tampoco de ceremonias y ritos solemnes, diría, simplemente, que es producto del mismo mar que obra sobre sus espíritus y, a la manera de placas sensibles, les hace copiar su grandeza.

Porque nada hay más grande ni tan soberbiamente importante que el mar. Nada, tampoco, en el Universo, que se le parezca ni pueda comparársele. Extraño en su volubilidad, unas veces está tranquilo y plácido como una taza de leche, y otras enfurecido y temible como un Dios iracundo. A veces es el quieto rumor de las olas que blandamente van a morir en las arenosas playas, y otras el ruido espantoso de cien cataratas desbordadas del Infinito que llega envuelto entre olas altas como montañas y que rompen en la costa formando efervescentes espumas.

Pero para un marino, el mar es su cuna, su eterno y sincero amigo. Para un marino, el mar es algo más que una inmensa superficie líquida tendida entre dos tierras, es el ansia infinita de ser grande y de ser noble. Nada hay que sugestione tanto como la contemplación del mar. Los pueblos costeños aventajan a los del interior en la concepción de miras, en el ansia de progreso y de engrandecimiento. Cuando yo veo el mar, siento una infinita sensación de huida, de ser grande, de ir en busca de nuevos horizontes, y creo que no hay otra cosa que ayude más en la formación del carácter de los jóvenes que la vista del mar.

Yo no comprendo cómo la juventud inteligente puede mirar con indiferencia la carrera de marino. Si se la compara con cualquier otra profesión, salta a la vista que, aparte de la nobleza de su fin, de la originalidad de la vida, ninguna otra abarca, como ella, el resto de las profesiones. Tiene del ingeniero y del astrónomo la comunidad de estudios matemáticos, del militar la misión y educación para la Guerra, así como el estudio y manejo de las armas de

fuego; participa también, como ninguna otra, de las labores del mecánico y del electricista, y llega a veces hasta el terreno del letrado y del médico. Por lo demás, los viajes al extranjero y el trato casi constante con hombres de otras naciones, dan al marino una cultura general que solo difícilmente se puede conseguir en tierra. Ysi a esto se añade, el natural misterio e ignorancia que, lógicamente, existe en tierra por todo lo que se relacione al mar, vemos que la Marina debería tener poderosos incentivos para atraer a los jóvenes a sus filas.

¿Qué cosa se pide en cambio de todo este caudal de conocimientos y oportunidades que la Marina ofrece a quienes desean seguir la carrera? He aquí la respuesta: sentimiento profundo del deber, fidelidad a su profesión y a sus tradiciones, bondad con sus semejantes y, sobre todo, veracidad inquebrantable. No considero ni hago mención del valor ni del arrojo, porque son cualidades innatas del marino: *Marem non voluitstultum*. El mar no quiere cobardes.

Existe en el Perú una Institución a la que está encomendada la difícil tarea de crear esta clase de hombres, educándolos en la más pura escuela de desinterés, abnegación y patriotismo; una Institución que nada tiene de común con las que más se le parecen; primera en el esfuerzo, primera en el ideal, y primera en la santa misión de *educar jóvenes para su Patria*.

¿Sabéis cómo se llama? La Escuela Naval del Perú, cuyo austero edificio se levanta orgulloso en las rumorosas playas de La Punta.

Aún recuerdo, como si fuera ayer, la primera visita que le hice. El viejo amigo que me acompaña, cultísimo cicerone, me explica con minuciosidad académica todas las actividades de esta Escuela, que había de ser, poco después, mi hogar espiritual.

Nobleza hay hasta en el exterior del edificio. Un pequeño muelle, por el que se embarcan los cadetes para hacer sus prácticas marineras en las embarcaciones de la Escuela. Entre el Edificio y el muelle, hay un mástil, el de la corbeta "Unión", reliquia histórica de la Guerra del Pacífico y que mi amigo dice, sirve de mástil de señales a los cadetes.

¡Qué impresión para mí, al ingresar al sólido edificio de dos plantas en que funciona la Escuela! El mismo recogimiento y la misma emoción del profano, que visita un lugar sagrado. ¡Y sagrada era para mí, muchacho de algo más de quince años, la fragua en que la Patria forjaba sus marinos!

¡Qué grande y qué hermoso me pareció el patio de honor en que los cadetes formaban! ¡Qué imponentes sus alegres claustros! ¡Qué gallardía y qué altivez en esos robustos muchachos, en cuyos rostros había algo de misterioso, que

entonces no comprendí, y que los hacía aparecer ante mis ojos más grandes de lo que realmente eran, y que después vine a saber era, *el argullo de su profesión!*

– "Estos muchachos, me dijo mi guía, son hijos de las mejores familias del país. Ingresan muy jóvenes a la Escuela, y ella sola se encarga de hacerlos en poco tiempo verdaderos hombres.

– Su vida es ejemplar. Trabajan toda la semana, y solo salen algunas horas del sábado y el domingo, pero solamente en contadas ocasiones duermen en casa de sus familias.

– Su naturaleza joven, sometida a severa disciplina, poco a poco se acostumbra, como el alborotado torrente que al fin encuentra el cauce por el que ha de correr eternamente, y la vida para ellos es dulce y llena de encantos, dedicada por entero al trabajo y a la ciencia.

–Seis años de Escuela dan a sus espíritus una contextura tal, que muy difícilmente podría encontrarse en jóvenes de otras academias. En ninguna otra institución como en esta, está tan arraigado el espíritu de cuerpo y el cariño por ella misma".

¡Era exactamente el concepto que yo tenía formado de esta Escuela, y con cuánto regocijo escuchaba a mi amigo!

Y el edificio respondía, en todo, al espíritu de la Institución. Era como un bello rostro, vivo reflejo de un alma hermosa. Patios, salones, gabinetes, talleres, biblioteca, campo de deportes, todo, todo, respiraba orden y limpieza. Sencillez y confort, los dormitorios y comedor; excelente y bien cuidado equipo, los gabinetes y talleres.

–"Los cadetes trabajan durante siete horas del día, me dijo mi guía, y dedican a fortalecer y robustecer el cuerpo, una hora en la mañana antes de clase y otra en la tarde, después de ellas. Su alimentación es sana y abundante. Se acuestan y se levantan temprano.

–La disciplina es severa, sin ser tiránica, y en esto estriba el secreto de su éxito. Los cadetes poco a poco se hacen a ella y al fin ellos mismos son sus paladines.

–Todo, todo en la organización de esta Escuela está hecho para desarrollar en los futuros Oficiales de la Armada, el sentimiento de honor, el espíritu de sacrificio y el amor al trabajo [...]".

Las palabras de mi guía, recuerdo, fueron cayendo en mi espíritu como saludable bálsamo, inundándolo de una dicha insospechada. Para mí, aquellos muchachos eran caballeros de una orden desaparecida. Nobles de estirpe y

de acción, instruidos, bondadosos, leales como seguramente debieron ser los caballeros medioevales. Me los imaginaba a solas en su buque, luchando con el mar y con el viento; impávidos ante el peligro, serenos y hasta desafiantes en los momentos de apremio; caballeros del mar sobre corceles de acero. Y, por poco imaginativo que fuera, ¡surgieron ante mí, en interminable caravana, los fantasmas de aquellos viejos marinos de épocas pasadas, de rostro fiero, y de mirada inmensa...!Yera, a la cabeza de todos, Nelson el noble marino inglés cuyas victorias se contaban por combates; Nelson el Grande, muriendo en Trafalgar, vértice de la trayectoria brillante de su vida, con la misma sencillez de toda su existencia: "He cumplido con mi deber y por ello alabo a Dios".Yera luego Sir Francisco Drake, valiente como pocos, audaz y osado como ninguno, luchando como pirata por su Reina, y librando, con Hawkins y Forbisher, a la orgullosa Albión de convertirse en tributaria de Felipe II.Yfue Sir Ricardo Grenville combatiendo en la "Venganza" contra cincuenta y tres buques españoles, rechazando 15 abordajes y diciendo al morir como valiente sobre la cubierta de su pobre buque: "Aquí yo, Ricardo Grenville, muero con ánimo contento y tranquilo, porque concluyo mi vida como debe hacerlo un verdadero marino: peleando por su país, por su Reina, su religión y su honor...". Yera Grau, el noble y bondadoso marino, salvando a los náufragos de la "Esmeralda".Yfueron todos y cada uno de los valientes marinos del "Huáscar", recibiendo la muerte con la sonrisa en los labios y asombrando a la Humanidad con su supremo gesto de heroísmo: Grau, Aguirre, Ferré, Palacios...

Meses más tarde, marzo del 23, era yo, junto con doce compañeros más, cadetes de la Escuela Naval del Perú.

No hubo vela de armas, ni espaldarazo, para ser armado caballero. Hubo sí un juramento de fidelidad a la Escuela ante Dios y ante la Patria. Pero, ¿había necesidad de algo más...?

Artículo reproducido del Prospecto de la Escuela Naval del Perú. 1930.

Miguel Grau y nuestra Marina de Guerra



Doctor en Historia
HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ



El Perú entero rinde homenaje a su héroe por excelencia, el Gran Almirante Miguel Grau, al conmemorarse hoy, 27 de julio, 180 años de su natalicio en la ciudad de Piura, que se ha engalanado para celebrar tan preclara efemérides. Grau no es solo "la patria sobre el mar" como lo llamó Jacinto López, ni el hombre que sucumbe en Angamos como ofrenda para disculpar nuestras faltas, errores y despilfarros, como dijo Jorge Basadre. Es algo más: el paradigma en el cual debemos contemplarnos los peruanos de todos los tiempos, principalmente, los miembros de nuestra Marina de Guerra, dignos herederos suyos.

El hombre y el héroe

La existencia de Miguel Grau fue dura y azarosa, rebosante de experiencias y de humanidad, dándonos desde niño una magistral lección de cómo se pueden superar limitaciones y dificultades hasta lograr un bagaje espiritual que lo convirtió en modelo de virtudes ciudadanas ante sus contemporáneos y la posteridad. Por algo es El Peruano del Milenio.

La desaparecida y notable historiadora Ella Dunbar Temple estudió, con maciza erudición, las circunstancias del nacimiento y primeros años de nuestro Almirante. La infancia sin materna ternura, el enfrentarse a los riesgos de la mar desde muy niño, el duro aprendizaje de los secretos de la navegación a vela, las interminables singladuras en buques balleneros por todos los océanos, fueron forjando en el mejor acero un carácter singular, noble, disciplinado, rudo incluso cuando fue necesario, pero al mismo tiempo cálido, comprensivo y generoso para con todos aquellos que tuvieron el privilegio de conocerle.

"Miguel Grau, por sus calidades personales, no solo conquistó la general simpatía y afecto de las gentes, sino que sin buscarlo ni quererlo, por mérito propio, se convirtió en el adalid brillantísimo de la más notable y sacrificada generación de marinos que ha tenido nuestra patria".

En el espíritu de Grau jamás hubo lugar para el desaliento o la amargura, para albergar pequeñeces y miserias por desgracias tan propias de la humana condición. Por eso, en Grau, no debemos ver tan solo al marino que defiende a la patria cumpliendo sus obligaciones más allá del deber, inmolándose conscientemente para defender el honor del Perú, sino al hombre cuya vida profesional, de padre y esposo, de ciudadano, de amigo, de jefe, fue y será verdadero arquetipo de nobleza, gallardía, sentido del deber, fe católica y humildad.

Espejo de nuestra Marina

Miguel Grau, por sus calidades personales, no solo conquistó la general simpatía y afecto de las gentes, sino que sin buscarlo ni quererlo, por mérito propio, se convirtió en el adalid brillantísimo de la más notable y sacrificada generación de marinos que ha tenido nuestra patria. Las virtudes morales y profesionales de Grau encontraron en nuestra Marina de Guerra el marco apropiado para potenciarse y proyectarse en páginas inmortales de la historia nacional.

No solo al momento de la prueba suprema, en la campaña naval de 1879, sino desde muchos años antes, marinos como Aurelio García y García, Camilo

Carrillo, Lizardo Montero y tantos otros más, dieron al país, junto a Grau, amplia muestra de su vocación de servicio a la causa sagrada y permanente del Perú, convirtiéndose en verdaderos promotores de la modernización de nuestra institución naval, al mismo tiempo que, con inteligentes iniciativas, contribuían al avance tecnológico, científico y de las ideas políticas en el Perú en una época tan fecunda para el progreso de la humanidad como fue la última porción del siglo XIX.

Por eso Miguel Grau, en su deseo ferviente de servir al Perú, no se contenta tan solo con ser nuestro mejor marino tanto en la actividad mercante como dentro de nuestra Marina de Guerra, sino que no rechaza el pedido de quienes piensan acertadamente que su presencia en el Parlamento, más precisamente en la Cámara de Diputados, puede ser muy útil al país, ya que hombres como él, patriotas, honestos y con gran sentido de responsabilidad, eran precisamente los que se necesitaban para ocuparse de la cosa pública en una coyuntura dificilísima de nuestra vida nacional. Miguel Grau fue elegido diputado por Paita y solo abandonó su cargo para comandar al Huáscar apenas se declaró la guerra con Chile. En el Congreso hay una curul simbólica, que es la de Grau. Ojalá que quienes hoy ejercen la representación nacional no olviden todo lo que simboliza ese nombre y ese hombre.

No es simple coincidencia, no es casualidad que junto a Grau lleguen también al Congreso y a los gabinetes ministeriales, marinos como los ya mencionados Camilo Carrillo, Aurelio García y García o Lizardo Montero. Ellos representan lo que podría llamarse "el espíritu de 1872", es decir, la decisión inalterable de romper con un estado de cosas político, anacrónico y muy negativo, para entregarle al pueblo soberano el derecho de elegir a sus gobernantes.

La Marina de Guerra del Perú a través de su historia, que en mucho es la historia de Grau, siempre ha sido la fuente en donde ha bebido el alma nacional en horas de peligro, de congoja o de opresión. Por eso, a 180 años del nacimiento de nuestro mejor marino, no dudamos en invocar por el bien de nuestra patria, que se recuerde, al mismo tiempo, sus virtudes castrenses y ciudadanas.

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

EDITORIAL

5 CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA / DIRECTOR

ESPECIAL / 180º ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL "PERUANO DEL MILENIO"

7 UNA MIRADA AL HÉROE...
CAPITÁN DE FRAGATA CC. MARISOL OLSEN CANDIOTTI

27 ALMIRANTE DEL PERÚ POR LOS SIGLOS SUCESIVOS
CONTRALMIRANTE FERNANDO CASARETTO ALVARADO

37 100 AÑOS DEL NATALICIO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU SEMINARIO: EL DISCURSO DE JOSÉ DE LA RIVA-AGÜERO Y OSMA EN LA SOCIEDAD "ENTRE NOUS", 1934
TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

51 GRAU Y LOS 20 AÑOS DEL HOMENAJE REALIZADO EN MIAMI COMO PRECURSOR DEL DERECHO HUMANITARIO
VICEALMIRANTE JAVIER BRAVO VILLARÁN

INFORMATIVO

57 UN ENSAYO: CÓMO CONTRIBUIR CON LOS INTERESES MARÍTIMOS DEL PERÚ COMO NACIÓN MARÍTIMA
CONTRALMIRANTE JORGE LUIS PEDRO DÍAZ NIERI

73 UNA IMPORTANTE Y POCO CONOCIDA CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN NAVAL DEL PERÚ A LA ARMADA DE ARGENTINA
ALMIRANTE ARMADA ARGENTINA JORGE ENRICO. EX-JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

79 LA DIMENSIÓN HUMANA DEL AMBIENTE OPERACIONAL EN LA GUERRA IRREGULAR
CAPITÁN DE CORBETA JORGE MONTOYA RUIBAL

85 ¿QUÉ ES Y CÓMO PARTICIPAMOS EN EL PLAN ESTRATÉGICO?
INGENIERA DE SISTEMAS E INFORMÁTICA MARINA VARGAS VEGA

93 RIESGO DE DIABETES MELLITUS TIPO 2 EN EL PERSONAL DE LA MARINA, DE LIMA Y CALLAO CON EXCESO DE PESO, EVALUADO EN EL SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA DEL CENTRO MÉDICO NAVAL, DE MAYO A OCTUBRE DEL 2013
CAPITÁN DE NAVÍO (SN) MARCO ANTONIO SALAZAR ROJAS

103 NUESTRA SAGRADA BANDERA NACIONAL
CONTRALMIRANTE LUIS FELIPE EGO-AGUIRRE VILLACORTA.

PANORAMA

111 EL ORIGEN DEL ALMA
CAPITÁN DE CORBETA ERICK ARCE MONGE

HISTORIA

119 LA PARTICIPACIÓN DE LOS AFROPERUANOS EN LA GUERRA CON CHILE
LICENCIADO EN HISTORIA JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

135 LOS DESTRUCTORES "ALMIRANTE GUISE" Y "ALMIRANTE VILLAR" EN ESPAÑA EN 1933
SARGENTO PRIMERO JOSÉ LUIS BLANCO LORENZO ARMADA ESPAÑOLA

145 ¿CUÁL FUE EL ERROR DEL ALMIRANTE NAGUMO EN EL ATAQUE A MIDWAY?
CAPITÁN DE NAVÍO LUIS MIGUEL REQUENA PASAPERA

NACIONAL

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

INTERNACIONAL

175 ACTUALIDAD INTERNACIONAL
LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES
BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

191 POR QUÉ FUI CADETE NAVAL
ALFÉREZ DE FRAGATA A.P.C.U. LUIS EDGARDO LLOSA GONZALES-PAVÓN. PUBLICADO EN LA REVISTA DE MARINA EN 1930. EDICIÓN: MARZO-ABRIL

197 MIGUEL GRAU Y NUESTRA MARINA DE GUERRA
DOCTOR EN HISTORIA HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ


MARINA DE GUERRA DEL PERU
MIGUEL GRAU