Año 108 / número 1 - 2015

Revista de Marina



Especial

Cien años de la Sanidad Naval

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 1 - 2015



La *Revista de Marina*, es una publicación profesional, de periodicidad cuatrimestral, especializada en temas navales y marítimos, fundada en el año 1907, y tiene como propósito constituirse en un medio para difundir, promover e informar sobre materias de interés para el desarrollo y empleo del poder naval y promover la conciencia marítima.

Es editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, y está dirigida al personal naval en general, y a todo público e instituciones relacionadas con el quehacer naval y marítimo.

La *Revista de Marina* tiene un tiraje de tres mil ejemplares, y es distribuida a sus subscriptores, así como a miembros de los diferentes poderes públicos, instituciones estatales y privadas vinculadas a actividades marítimas, a académicos y empresarios nacionales, a bibliotecas especializadas, a instituciones de educación superior y a instituciones armadas extranjeras.

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 1 - 2015

Director
Calm. César Linares Roca

Editor general
C. de N. John Rodríguez Asti

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

Comité editorial
Calm. César Linares Roca, Marina de Guerra del Perú
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Calm. (r) Jorge Brousset Barrios, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
C. de F. CC. Marisol Olsen Candiotti, Marina de Guerra del Perú

Comité Científico
Mg. Carlos Ernesto Ausejo Castillo, Centro Peruano de Arqueología Subacuática
Dr. Héctor López Martínez, Academia Nacional de Historia
Mg. Ernesto Morales Erroch, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Dr. Fabián Novak Talavera, Instituto de Estudios Internacionales, Pontificia Universidad Católica del Perú
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. John Rodríguez Asti, Marina de Guerra del Perú
Mg. Juan A. Velit Granda, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

© 2015, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. Insurgentes s/n (Cdra. 36 Av. La Marina), Callao - Perú
Tlf. 207 8900, anexos 2334
E-mail: revismar@marina.pe
Web: www.marina.mil.pe

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

Cuidado de edición: Lic. Sana Fernández La Madrid
Diseño y diagramación: Dipublisa
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

Revista de Marina. - Año 108, n. 1, (ene./abr. 2015). - Callao:
Fondo Publicaciones Dirección de Intereses Marítimos, 1907-V.; 23.5cm.
Cuatrimestral

1. Perú. Marina de Guerra - Revistas. I. Perú. Marina de Guerra. II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

SUMARIO

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA SANIDAD NAVAL

11 ESCUELA DE SANIDAD NAVAL ORIGEN, DESARROLLO Y APORTE A LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES
Becky Hellen Jauregui Price, Capitán de Fragata SN (O)

21 HAZAÑA DE LA SANIDAD NAVAL: PRIMER TRASPLANTE DE RIÑÓN EN EL PERÚ
Antonio Elías Maltese, Contralmirante SN (r) (MC)

31 CIEN AÑOS DE HISTORIA DE LA SANIDAD NAVAL
Wilbert Cossio Bolaños, Capitán de Fragata SN (O)

SECCIÓN ARTICULOS

41 BREVE HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES DE REABASTECIMIENTO LOGÍSTICO Y LA ADQUISICIÓN DEL BAP TACNA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

69 APUNTES SOBRE LA GUERRA SUBVERSIVA EN EL VRAEM
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

81 COMPONENTE NAVAL DEL VRAEM Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PACIFICACIÓN NACIONAL
Eduardo Díaz León, Capitán de Fragata

89 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ TRABAJANDO POR LA PAZ MUNDIAL
Omar Tejada Pérez, Capitán de Fragata

95 MIGUEL GRAU: RASGOS DE PERSONALIDAD
Jean Jesu Doig Camino, Contralmirante (r)

109 A 100 AÑOS DEL INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL; MOTIVOS, INNOVACIONES Y CONSECUENCIAS
Mauro Landa Abad, Capitán de Navío (r)

121 COLONIALISMO Y GEOECONOMÍA BRITÁNICA EN EL PERÚ DEL SIGLO XIX
Walter Rojas Fox, Bachiller en Historia

137 INSTRUCCIONES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO Y REGLAMENTO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DEL PACÍFICO (1862)
José Ramón García Martínez, Historiador Naval

ACTUALIDAD NACIONAL

161 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

177 Víctor Torres Laca, Magister en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

187 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria

192 Alfredo Palacios Dongo, Vicealmirante (r)

EDITORIAL



Contralmirante
CESAR LINARES ROCA
Director

La centenaria *Revista de Marina* inicia este año una nueva y, por qué no decirlo, ambiciosa andadura que tiene como incentivo constante la búsqueda de la excelencia académica. Queremos que esta quede reflejada en la calidad de sus contenidos, minuciosamente seleccionados, y también en su presentación que la haga cada vez más ágil, mejor diagramada y con abundante y atractivo material gráfico. En suma: una revista al mismo tiempo de muy alto nivel intelectual, de grata y variada lectura e impecable diseño, que busca "indexarse" en las normas de calidad académica exigidas a nivel mundial por las más prestigiosas publicaciones de este tipo.

En esta edición recordamos el centenario de la Sanidad Naval, que inició efectivamente sus actividades como tal, el 25 de noviembre de 1915. Como suele ocurrir en el desarrollo de muchas entidades, estas atraviesan por una serie de avatares hasta alcanzar su estructura e imagen definitivas. Actualmente, la Dirección de Salud de la Marina tiene como uno de sus órganos de línea a la Dirección del Centro Medico Naval, la cual multiplica sus funciones, de la mano de los centros subordinados de prestación de salud ubicados en las diferentes Zonas Navales.

El Centro Médico Naval, inaugurado en 1954 gracias a la decisiva gestión del entonces Presidente del Consejo de Ministros, vicealmirante Roque A. Saldías y de sus fundadores, fue el más moderno y mejor equipado del Perú. La placa que honra este momento de nuestra historia, pronto lucirá orgullosa en el ingreso a nuestro hospital.

No podríamos dejar de mencionar aqui, uno de los logros de especial relevancia para la Sanidad Naval, nos referimos al primer trasplante renal exitoso efectuado en el Perú, y el segundo en Sudamérica, que tuvo como escenario el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara. La proeza quirúrgica se realizó el 11 de agosto de 1969 y su gran artífice fue el desaparecido Contralmirante (SN). Raúl Romero Torres, quien encabezó un brillante equipo de médicos, enfermeras y personal auxiliar de variadas especialidades.

Cómo no recordar también y expresar nuestro homenaje a los hombres y mujeres que desde 1983, y hasta el presente, desempeñan sus labores médicas con riesgo de sus vidas, primero, en la lucha contra los delincuentes subversivos de Sendero Luminoso y Movimiento Revolucionario Túpac Amaru y luego

contra los remanentes de los primeros, estrechamente coludidos con los narcotraficantes y que persisten en su accionar criminal en la zona del valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), donde combaten abnegadamente nuestros efectivos navales.

Médicos de diversas especialidades y personal de salud no solo brindan sus servicios a nuestros hombres y a las Fuerzas del Orden, en general, sino también hacen llegar su eficiente labor a compatriotas que habitan secularmente en esas apartadas comarcas andinas y selváticas. A ellos se les brinda campañas preventivas de salud, vacunación, hábitos de profilaxis, etc., y también atención médica infundida de solidaridad y profunda vocación de servicio, revestida de la mas alta calidad de servicio.

Recordamos también, vinculado con el tema central del centenario de la Sanidad Naval, los 55 años de funcionamiento exitoso de la Escuela de Sanidad Naval, donde se forman enfermeros y enfermeras de gran capacidad profesional y sólido espíritu militar. Buen número de ellos actualmente está en el VRAEM y conjuntamente con el personal médico asistencial y profesional son el sostén de un complejo sistema que cuida de nuestras vidas.

Imposible sería, por comprensibles razones de espacio y temática editorial, mencionar siquiera a quienes a lo largo de un siglo han realizado una ingente y brillante labor que se guarda en las mejores páginas de la saga de nuestra Sanidad Naval. Sin embargo, es de justicia honrar estas líneas con los nombres señeros de quienes en la campaña naval, durante la guerra con Chile, cumplieron su abnegada labor al servicio de nuestros bravos marinos. Ellos fueron el cirujano mayor Santiago Távara, el médico Felipe Rotalde Oliva, el bachiller en medicina José Ignacio Canales, el practicante Manuel Ugarte y Moscoso y el farmacéutico Manuel Almenara. Placas en edificios, escuelas, calles y plazas de Lima y el Callao los recuerdan merecidamente.

Enriquecen y completan con singular prestancia este número de la *Revista de Marina*, importantes y eruditos artículos sobre temas históricos, geopolíticos y de otras disciplinas pertenecientes a calificadas firmas de oficiales navales en situación de actividad y retiro, así como de reconocidos colaboradores, disfrútenlo.

El Director



Especial
Cien años de la Sanidad Naval



Escuela de Sanidad Naval, origen, desarrollo y aporte a los objetivos institucionales

Capitán de fragata SN (O) Becky Hellen Jauregui Price
Cirujano dentista por la Universidad de San Martín de Porres. Ha cursado la Maestría en Docencia e Investigación en Estomatología, así como diplomados en Auditoría Odontológica y en Gestión Pública. Es especialista en Odontología Estética y Restauradora.



RESUMEN
En el año del centenario de la Sanidad Naval, se evoca el 55 aniversario de creación de la Escuela de Sanidad Naval, señalando su origen y desarrollo como entidad formadora de Licenciadas en Enfermería y Enfermeros Técnicos acorde con los estándares profesionales y éticos, destacando su aporte al cumplimiento de los objetivos de la Marina de Guerra del Perú, como lo evidencia su presencia en el VRAEM.

PALABRAS CLAVE: Escuela de Sanidad Naval; licenciada en Enfermería; enfermero técnico; Curso de Sanidad de Combate.

ABSTRACT
In the year of the centenary of the Naval Healthcare, it is evoked the 55° anniversary of creation of the Naval School of Health, indicating its origin and development as training entity for licensed in Nursing and technicians in Nursing in agreement with the professional and ethical standards, emphasizing its contribution to the accomplishment of the objectives of the Peruvian Navy, as its presence in the VRAEM shows it.

KEYWORDS: Naval School of Health; degree in Nursing; technical nurse; Combat Health Course.



"Formación para una mejor salud naval", lema institucional.

Han transcurrido 55 años desde aquel lejano 1959, cuando se puso los cimientos de la institución educativa que hoy es la Escuela de Sanidad Naval. Hacer un alto y mirar hacia atrás, nos lleva a hurgar en el pasado y evocar el tiempo transcurrido en busca de los hechos que fueron marcando historia en la Institución y también a reflexionar sobre su contribución con el desarrollo de la Sanidad Naval, próxima a cumplir su centenario.

• Artículo recibido el 6 de marzo de 2015, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2015

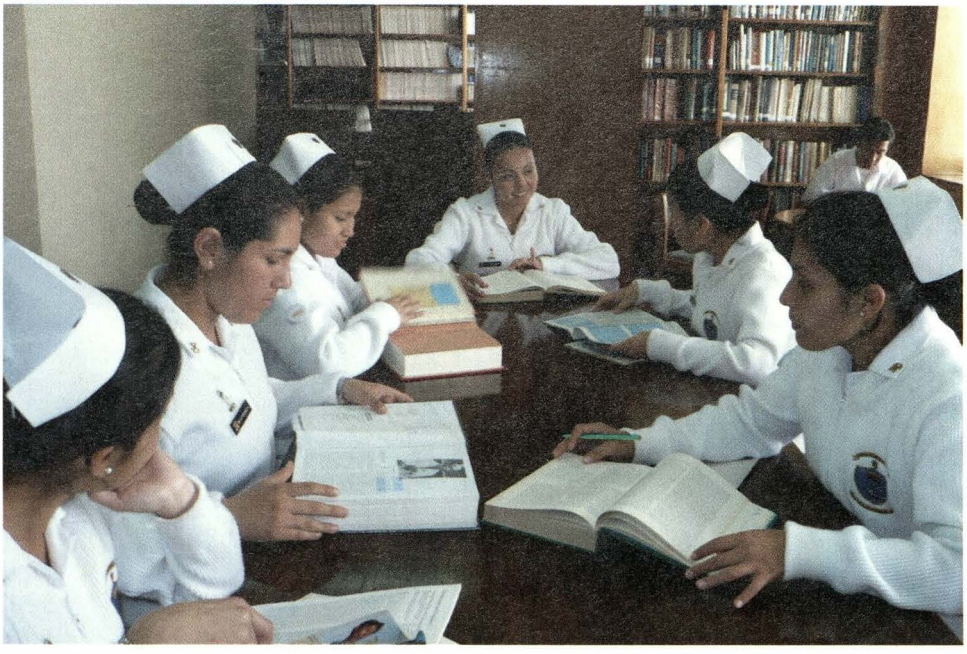
Es importante ubicarnos en el contexto en el que surgen los hechos, debiendo resaltar que hasta mediados de la década del cuarenta la Enfermería era considerada en el país como una labor esencialmente técnica, la formación estaba orientada a realizar determinados procedimientos bajo indicaciones médicas y, hasta la década del cincuenta en la mayoría de hospitales, el cuidado era proporcionado básicamente por personal auxiliar sin entrenamiento; pero fueron tiempos de cambio, de tal manera que, en 1957 ya se contaba en el Ministerio de Salud (MINSA) con el Departamento de Enfermería y Obstetricia con dos secciones: Enfermería Hospitalaria y, Salud Pública, por entonces, el número de instituciones formadoras eran escasas.

...la Marina de Guerra del Perú como una Institución visionaria solicitó la creación de una escuela de enfermeras; por lo que el origen de la Escuela de Sanidad Naval está marcado en el calendario el 12 de enero de 1959, cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social autoriza que en el Centro Médico Naval funcione la Escuela de Enfermeras...

Sin embargo, la Marina de Guerra del Perú, como una Institución visionaria, solicitó la creación de una escuela de enfermeras, por lo que el origen de la Escuela de Sanidad Naval está marcado en el calendario el 12 de enero de 1959, cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social autoriza que en el Centro Médico Naval funcione la Escuela de Enfermeras de la Armada creada mediante Resolución Suprema Nº 105 del 17 de marzo del mismo año y dependiente de la Dirección de Sanidad de la Marina, señalando que las egresadas cubrirían las vacantes existentes en la Sanidad Naval.

Inmediatamente después de creada bajo el nombre del cirujano del monitor *Huáscar*, Felipe M. Rotalde, albergó a las primeras estudiantes, las mismas que contaban con un programa de formación de cuatro años, egresando en el año 1962 la primera promoción conformada por once señoritas enfermeras quienes inmediatamente pasaron a laborar en el Centro Médico Naval. La segunda promoción data del año 1963, posteriormente se produjo un paréntesis en la actividad académica por un período de trece años, etapa en la que se dio inicio a la formación de alumnos sanitarios, quienes recibían instrucción por el periodo de un año.

En la década del setenta, frente a la demanda de profesionales en Enfermería se abrieron nuevas escuelas y programas universitarios. Es en el año 1976 cuando se reinician las actividades académicas de formación profesional en la Escuela de Enfermeras, con el ingreso de nuevas promociones de jóvenes ansiosas de estudiar y posteriormente brindar servicio a los pacientes internados en el Centro Médico Naval. En febrero de 1978 por Resolución Ministerial Nº 0183-78 se cambia la de-



Formación de profesionales líderes en el campo de la enfermería.

nominación de "sanitario" por el de "enfermero naval", encargándose la Institución durante ese tiempo de la formación paralela de enfermeras y enfermeros navales.

En la década del ochenta en nuestro país coexistía, para la formación de enfermeras, las escuelas básicas de enfermeras y las facultades de Enfermería que ofrecían la capacitación a nivel universitario; sin embargo, entre los años 1984 – 1985 se llevó a cabo la afiliación académica obligatoria de las escuelas de Ènfermería a las universidades, reformulando los perfiles de enseñanza de acuerdo a las necesidades de la población. Ante esta situación en 1986 la Marina de Guerra del Perú firmó un convenio de formación con la Universidad Peruana Cayetano Heredia, con el fin de dar el nivel universitario y otorgar a las estudiantes de la Escuela de Enfermeras el grado académico y título profesional respectivos.

A partir de enero de 1995, en virtud del convenio suscrito con la citada universidad y en coordinación con la Dirección de Instrucción, se gestionó el desarrollo de cursos de perfeccionamiento, capacitación y entrenamiento para el personal superior, subalterno y civil del área de salud, además en el año 1997, se inició la escuela de Avanzada con la participación de integrantes del Ejército Peruano, marcando un hito en la integración de miembros de otras instituciones armadas a las actividades formadoras en salud. El 22 de diciembre de ese mismo año, mediante Resolución de la Comandancia General de la Marina Nº 1027-97-CGMG se creó la Escuela de Enfermería integrando la Escuela de Enfermería Naval y la Escuela de Enfermeras de la Marina .

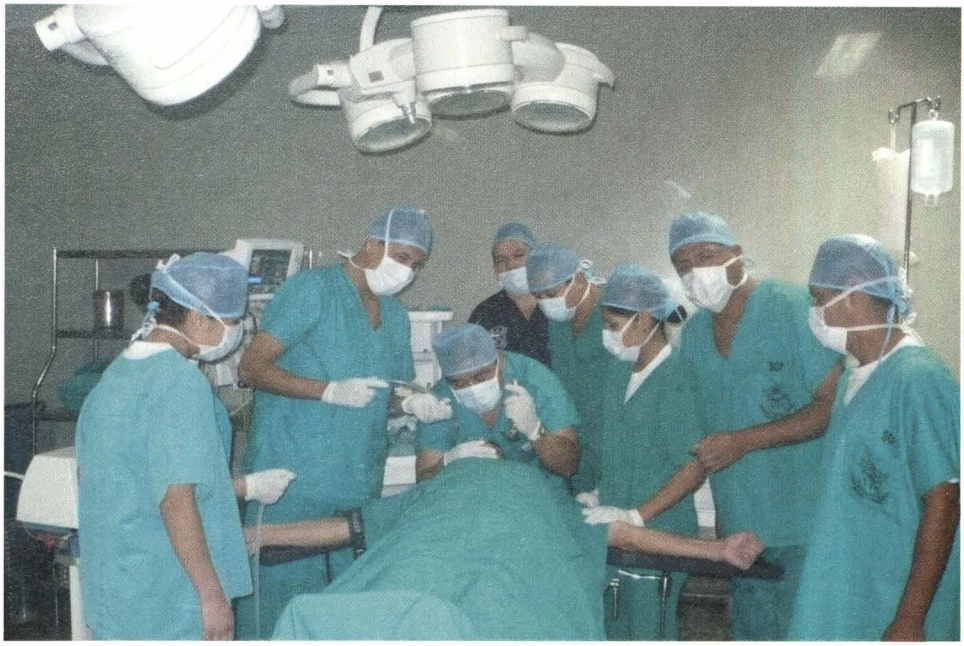


Enfermeras en formación, Escuela de la Sanidad Naval.

El 14 de enero del año 1999 mediante Resolución de la Comandancia General de la Marina Nº 0035-99-CGMG se modificó la denominación de Escuela de Enfermería por Escuela de Sanidad Naval, indicándose que tendría como dependencia orgánica y técnica a la Dirección de Instrucción y como dependencia militar a la Dirección Ejecutiva del Centro Médico Naval.

La Escuela de Sanidad Naval, desde su creación hasta la actualidad, siempre se ha preocupado porque el desarrollo de las diferentes carreras y programas muestren avances productivos destacados en el proceso educativo, basados en un mejoramiento acorde a sus objetivos de formar profesionales y técnicos líderes, innovadores y emprendedores, con competencia para resolver problemas sanitarios del país y de la Institución, practicando la excelencia a través de la calidad total y la práctica de valores como la solidaridad, integridad, respeto, compromiso, iniciativa, proactividad, perseverancia y disciplina.

Actualmente, en virtud de convenios suscrito entre la Marina de Guerra del Perú y las universidades Peruano Cayetano Heredia y San Martín de Porres, las estudiantes del programa de formación profesional al culminar los cinco años de estudios se gradúan con el grado de bachiller y, tras sustentar una tesis obtienen el título de licenciada en Enfermería, habiendo egresado hasta la fecha treinta y una pro-



Prácticas intensivas en el Centro Médico Naval.

mociones de enfermeras, muchas de las cuales se encuentran laborando en los diferentes servicios del Centro Médico Naval y en otras dependencias de la Marina.

La carrera profesional de Enfermería Técnica, cumpliendo con las políticas y lineamientos de educación superior emanados por el Ministerio de Educación (MINEDU), recientemente en el mes de diciembre del año pasado, obtuvo la acreditación otorgada por el Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa (SINEACE) en mérito a la calidad educativa que se imparte. Para su formación, los estudiantes desarrollan tres años de estudios, egresando con el grado de oficial de mar tercero enfermero naval. Hasta la fecha se registran cincuenta y tres promociones de egresados, quienes se desempeñan eficientemente en todas las unidades y dependencias de nuestra querida Institución, en todas las regiones, a lo largo y ancho del país.

Pero los egresados de este programa, estando ya laborando, retornan a la Escuela para actualizarse, perfeccionarse y calificarse en los distintos programas que brinda: Especialización Profesional Técnico, Actualización Profesional Técnico y, Capacitación Complementaria, los mismos que también pueden contar con la participación de miembros de otras instituciones armadas.

El Programa de Especialización Profesional Técnico se desarrolla en coordinación con el Centro Médico Naval de acuerdo al requerimiento de enfermeros navales especialistas en determinadas áreas de la salud. Tiene una duración de nueve me-



Permanente actualización profesional técnico, a oficiales de mar.

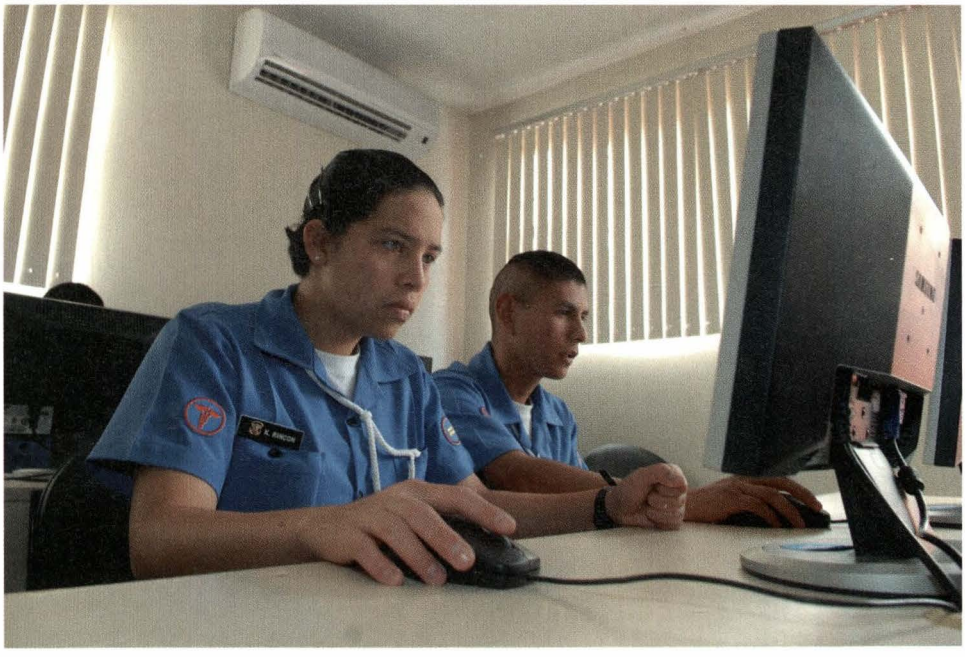
ses y está dirigido a los enfermeros navales con el fin de capacitarlos en alguna de las diecinueve especialidades que ofrece: Anestesiología, Anatomía Patológica, Farmacia, Laboratorio Clínico y Banco de Sangre, Laboratorio Dental, Diagnóstico por Imágenes, Cardiología, Cirugía General, Traumatología, Urología, Medicina Física, Gastroenterología, Instrumentación Quirúrgica, Medicina Nuclear, Neumología, Oftalmología, Otorrinolaringología, Neurología y Psiquiatría.

El Programa de Actualización Profesional Técnico, está dirigido a oficiales de mar primero, comprende un período de formación de seis meses y tiene como objetivo principal capacitar operativamente en la función asistencial y administrativa de las unidades y dependencias, de tal manera que al egresar el personal se encuentra apto para desempeñarse eficientemente cuando ascienda a grados superiores de mayor responsabilidad.

El Programa de Capacitación Complementaria está dirigido al personal de las diferentes unidades y dependencias de la Marina, es de naturaleza teórico-práctico, tiene la finalidad de capacitar al personal en aspectos importantes del quehacer diario, comprende mayoritariamente cursos de corta duración (dos días), ofrece los siguientes asignaturas: Primeros Auxilios Básicos, Reanimación Cardiopulmonar Básica, Reanimación Cardiopulmonar Avanzada, Manejo de Alimentos y Prevención de Plagas y Roedores, Medicina Subacuática e Hiperbárica (con cinco meses de duración) y, Sanidad de Combate (con un mes de duración).

Sin temor a equivocarnos, podemos asegurar que absolutamente todos los programas que desarrolla la Escuela de Sanidad Naval aportan significativamente con las distintas actividades que realiza la Sanidad Naval; sin embargo, si tendríamos que priorizar alguno, por la trascendencia de su contribución en el contexto actual del país, que conlleva, a que el personal que va a cumplir su misión, ya sea como parte del pelotón o de la patrulla integrada por el componente naval o sanitario, se exponga a situaciones que ponen en peligro su vida y la de sus compañeros, tendría que ser el Curso de Sanidad de Combate, dirigido al personal de Batallón de Comandos, Fuerza de Operaciones Especiales, Componentes VRAEM y BINSE II y, Enfermería Naval de nuestra Institución.

Los enfrentamientos en medio de las acciones contraterroristas, donde cada uno de los integrantes del pelotón debe estar preparado para atender situaciones de emergencia sanitaria que se pudieran presentar, implica que tengan conocimientos, no solo, de empleo de armamento y tácticas sino también de atención pre hospitalaria, ya que a su actuación como combatiente en un momento dado va a tener que incrementar la de paramédico, sobre todo en aquellas ocasiones en que se enfrenta al enemigo sin contar con la presencia de personal sanitario entre sus filas, y donde atender adecuadamente las situaciones de emergencia sanitaria, cuando la situación táctica lo permita, significa el instante crítico que diferencia entre seguir con vida o esperar la llegada de la muerte.



Oficiales de mar de la Sanidad Naval en constante capacitación.

Este curso que tiene una duración de cinco meses, está diseñado para lograr competencias que permitan brindar ayuda de urgencia al compañero herido, incluyendo el transporte o evacuación a una unidad médica cercana que le brinde atención integral complementaria especializada, además de determinar la naturaleza de la lesión que lo aqueja y establecer prioridades de recuperación, de acuerdo al nivel de complejidad, previa valoración de su situación clínica y así ofrecer cuidados de urgencia al combatiente en situaciones de riesgo de salud inminente presentado durante la emergencia.

Para su desarrollo se solicitó la participación del personal de oficiales de sanidad y médicos civiles especialistas, enfermeras civiles especializadas y enfermeros navales calificados, con experiencia en urgencias médico-quirúrgicas, que laboran en el área de Medicina Crítica como son los servicios de Emergencia y Cuidados Intensivos.

La preparación teórico-práctica en un escenario especialmente adaptado para enseñarle al personal a brindar atención de salud en estas circunstancias es de suma importancia, porque significa que posteriormente podrá poner en práctica técnicas especiales en medio de un terreno hostil y con recursos limitados, sumado a una situación de por sí estresante donde cada minuto la vida está en peligro. Obviamente, en este contexto, la capacitación técnica en Sanidad de Combate, que incluye preparación física y mental para poder hacer frente a situaciones propias del combate, es indispensable y le permitirá al egresar poder desempeñarse en las diversas unidades y dependencias operativas y zonas de emergencia de nuestra Institución Naval y en comisiones especiales en el extranjero; el mismo que estará entrenado para participar conjuntamente con Defensa Civil, Cruz Roja Peruana e Internacional, Cuerpo de Bomberos en situaciones de emergencia de la población civil en general.

> *"A toda persona, le llega un momento especial en su vida cuando se le da la oportunidad de realizar algo muy especial, único y acorde con sus talentos. Que tragedia si ese momento lo encuentra sin preparación y sin calificación para la labor que podría haber sido su mejor hora".*
>
> *Sir Winston Churchill.*

Bibliografía

- *Estructura curricular del Programa de Capacitación Complementaria.* Lima: Escuela de Sanidad Naval, 2014.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú. 2010, nº 317, enero-febrero, p. 4. Lima: Dirección de Información. 1967.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú. 2009, nº 311, enero-febrero. p. 1,15 – 17. Lima: Dirección de Información. 1967.
- *Informe Final del Proceso de Autoevaluación de la Carrera Profesional de Enfermería Técnica.* Lima: Escuela de Sanidad Naval. 2014.
- MARTÍNEZ SÁNCHEZ J.A. *Aspectos psicológicos de la supervivencia en operaciones militares.* Sanid. mil. 2011; 67 (1): 43-48. ISSN: 1887-8571
- Medline Plus. *Salud del veterano y personal militar* {en línea}. Disponible en Internet: http://www.nlm.nih.gov/medlineplus/spanish/veteransandmilitaryhealth.html {Consulta: 17 junio de 2015}.
- Pre hospital emergency care. *Curso complementario al PHTLS para los militares y los soldados que se están instruyendo para el despliegue en operaciones de combate. TCCC: TACTICAL COMBAT CASUALITY CARE {en línea}.* Disponible en Internet: http://prehospitalemergencycare.es/tccc-tactical-combat-casuality-care/ {Consulta: 17 junio de 2015}.





Hazaña de la Sanidad Naval: primer trasplante de riñón en el Perú

Contralmirante (r) Antonio Elías Maltese
Médico cirujano y doctor en Medicina por la Universidad Peruana Cayetano Heredia. Cirujano general por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha seguido un post grado en Cirugía de Alto Riesgo en el Hospital Universitario de la Santa Cruz y San Pablo, en Barcelona, España. Fundador y ex Director del Instituto de Trasplantes de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú. Profesor principal de Cirugía de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

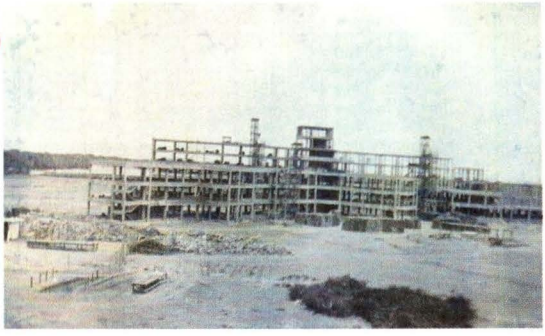


RESUMEN
Las experiencias y anécdotas de un destacado profesional de la Sanidad Naval sobre los primeros trasplantes de órganos y tejidos practicados en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara desde 1969, que marcaron un antes y un después en la historia de la medicina en el Perú y que enalteció a los cirujanos navales de la mano del contralmirante SN. Raúl Romero Torres, haciéndolos trascender internacionalmente.

PALABRAS CLAVE: Trasplante de órganos y tejidos; Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara; contralmirante SN. Raúl Romero Torres.

ABSTRACT
The experiences and anecdotes of an outstanding professional from the Naval Healthcare about the first organs and tissues transplants carried out in the Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara since 1969, that marked a before and after in the history of medicine in Peru, and that upraised the naval surgeons hand in hand with Rear Admiral SN. Raúl Romero Torres, making them transcend internationally.

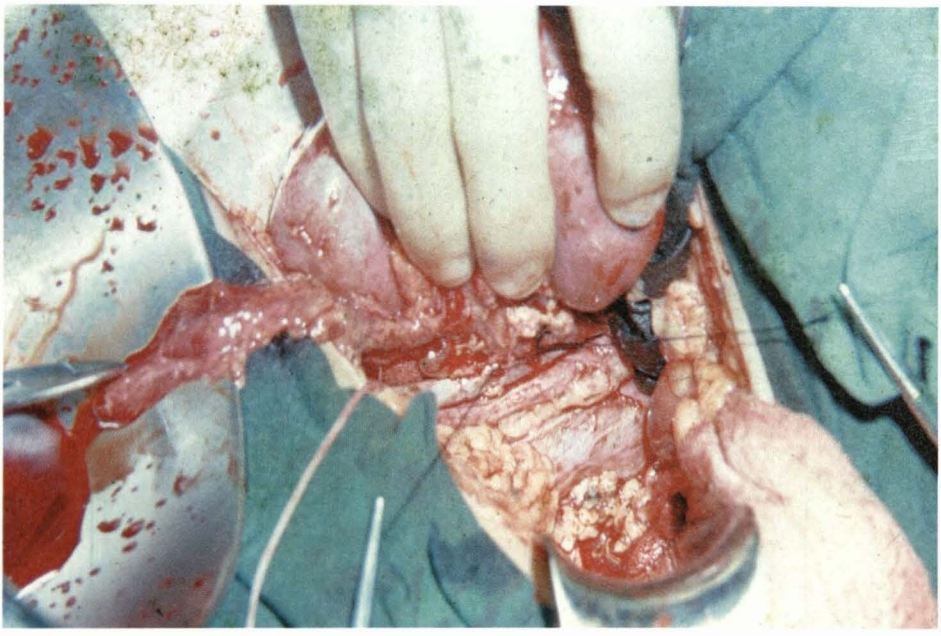
KEYWORDS: Organ and tissue transplantation; Naval Medical Center surgeon Santiago Mayor Távara; Admiral SN. Raul Romero Torres.



Cimientos del Hospital Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1952.

A mediados del 2012, a raíz de una conversación que tuve con mi amigo el capitán de fragata Luis Felipe Benavente Vargas, decidí escribir sobre algunos hechos y experiencias con los trasplantes de órganos y tejidos que se hicieron en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara (CMST), suceso que marcó un hito en nuestro país.

• Artículo recibido el 7 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 11 de marzo de 2015



Primer trasplante renal en el Perú, realizado el 11 de agosto de 1969, en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

Cuando se plantea la necesidad de un trasplante de órganos o de tejidos entre seres humanos, es porque existe un grado severo de incapacidad funcional y anatómica de uno o de varios órganos o tejidos, que al no ser resuelta mediante tratamiento médico, solo se obtenga un estado de salud limitado o quizás la muerte de la persona. Esta situación grave de salud llamó la atención de algunas personas que ejercían la medicina en las antiguas civilizaciones que poblaron el mundo, quienes con mucho acierto idearon el reemplazo de los órganos y tejidos, con otros provenientes de personas o animales, tal como lo hizo el cirujano Píen Ch´iao en el 300 a. de C.; lo que también ocurrió en forma similar en las civilizaciones de Egipto, Grecia, China, Roma y también en las precolombinas. Estos procedimientos quirúrgicos posteriormente fueron actualizados en el siglo XVIII en Inglaterra y Escocia.

Sin embargo, recién los trasplantes adquieren un aporte científico en el ámbito mundial, luego de las experiencias realizadas por Alexis Carrel y por Guthíe entre 1902 y 1912, mediante las anastomosis (uniones) vasculares experimentales de corazón, bazo, ovarios, etc., sumados al conocimiento del rechazo de los órganos, los que fueron publicados en 1910; que aunados a los estudios de histocompatibilidad y el apoyo de los fármacos inmunosupresores, permitió el éxito

de los trasplantes de riñón en 1954, efectuados por Joseph Murray en Boston y por Jean Hamburger en Paris, así como los aportes de Thomas Starzl en 1963, al realizar el primer trasplante de hígado en Denver (EE. UU.) y de Christian Barnard al efectuar el de corazón en Sudáfrica en 1967. Posteriormente se realizaron los de pulmón, páncreas, intestino, cornea, médula ósea y de otros órganos y tejidos que han permitido recuperar la salud y la vida a miles de personas en el mundo.

Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo

Estas experiencias tan valiosas motivaron al entonces capitán de corbeta SN Raúl Romero Torres, a capacitarse en trasplante de órganos con Roy Calne, en Inglaterra en 1967, para luego formar y liderar a un grupo de médicos del hospital naval CMST, en el nuevo tratamiento de enfermedades renales crónicas terminales, contando con el valioso apoyo de la Marina de Guerra del Perú.

El primer equipo multidisciplinario estuvo integrado por los cirujanos generales: tenientes primero Rolando Uribe Vega, Jorge Meza Segura, Herbert del Álamo Gibaja, Orlando Giannotti Ramírez, Antonio Elías Maltese y Pío Aguilar Fajardo; anestesiólogos: tenientes primero Romeo Meléndez Rodríguez y Manuel Severo Torres; inmunólogo: teniente primero Alfonso Zavaleta Cruzado; patólogo: teniente primero Hever Kruger Párraga; urólogos: capitanes de fragata Ricardo Angulo Ramírez y Luis Caballero Reyes; cardiólogo: doctor Salvador Sialer Chaparro; nefrólogo: doctor Carlos Marchena Basurco; e interno de Medicina Luis Campos Talavera, quienes recibieron una capacitación intensa durante un año en el Servicio de Cirugía Experimental del referido nosocomio naval.

Dado el interés del equipo médico antes referido por realizar trasplante de órganos, se obtuvo información que en el Hospital Nacional Arzobispo Loayza de Lima, estaba internada la paciente Francisca Paliza Mendoza, quien padecía de insuficiencia renal crónica terminal (riñones con pérdida total de su función), motivo por el cual requería hemodiálisis (limpieza de substancias nitrogenadas en la sangre) y de un trasplante renal para recuperar su salud; esto dio lugar a gestionar su internamiento en el centro médico naval en junio de 1969 junto con su hermana, señorita María Paliza Mendoza, como probable donante de un riñón. Efectuadas las evaluaciones médicas correspondientes se decidió, luego



Equipo de trasplantes de organos del Centro Medico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1972. Tte. 1ro. Alipio Cueva, Tte. 1ro. Rodolfo Rodrich, Tte. 1ro. Ricardo Llerena, Tte. 1ro. Antonio Elias, C. de C. Rolando Uribe, C. de F. Raúl Romero, C. de N. Luis Caballero, C. de C. Herbert Del Alamo, C. de C. Orlando Giannotti.

de una junta médica multidisciplinaria, realizar el trasplante organizándose dos equipos de cirujanos generales, urólogos, anestesiólogos, nefrólogo y cardiólogo, uno para la donante renal y otro para la receptora de éste riñón; asimismo se dispuso orden de inamovilidad para éstos profesionales por 24 horas, con el objeto de revisar en forma prolija este procedimiento terapéutico. La intervención se produjo el 11 de agosto de 1969, siendo la primera vez que se realizaba con éxito en nuestro país, luego de "navegar en un mar" de adrenalina y sudor, obteniéndose una buena función del riñón trasplantado en Francisca y la recuperación satisfactoria de su salud.

Este hecho fue publicado en la *Revista de la Sanidad Naval* Nº 2 de 1969 mereciendo el Premio Rousell Perú en 1970, compartido con los miembros del equipo de trasplantes; dicho galardón permitió la adquisición de libros y revistas médicas que sirvieron para incrementar los conocimientos sobre trasplante de órganos y tejidos de otros países.

El éxito obtenido dio lugar a la realización del segundo trasplante en la persona

del oficial de mar tercero, Antonio Paredes Salazar el 18 de setiembre de 1969, logrando recuperar su estado de salud y por consiguiente, reintegrarse a sus actividades navales y ascensos correspondientes hasta el grado de técnico segundo.

Estas primeras experiencias en nuestro país, mediante un tratamiento moderno de las personas portadoras de insuficiencia renal crónica, abrió una nueva posibilidad de recuperar la salud a miles de personas, al iniciar en octubre de 1969 los trasplantes en el Hospital Edgardo Rebagliati Martins, luego en el Hospital Guillermo Almenara Irigoyen y en otros centros de la red hospitalaria de ESSALUD; como también en el Hospital Central de la Policía Nacional Perú y en la Clínica San Borja donde el doctor Carlos Alcántara realizó los dos primeros trasplantes de corazón con éxito.

Nuevamente el nosocomio naval adquirió notoriedad en 1980 al realizar un trasplante de médula ósea, luego de corazón y de córneas en 1986, manteniendo un nivel de prestigio en la formación profesional y docente.

El movimiento en pro de la recuperación de la salud de muchas personas en el Perú se debió al tesón, capacidad y profesional liderazgo del contralmirante Raúl Romero Torres, quien logró con el equipo de profesionales que formó, realizar también los dos primeros trasplantes de hígado en niños en Latinoamérica y nuevamente en el centro médico naval CMST entre 1972 y 1973; acontecimiento publicado en el Acta Médica Peruana del Colegio Médico del Perú en diciembre de 1973. Esta gran labor lamentablemente no se continúo por no contarse con un presupuesto que los siguiera financiando. Posteriormente fue reactivado con éxito en el hospital Almenara en el 2000.

Nuevamente el nosocomio naval adquirió notoriedad en 1980 al realizar un trasplante de médula ósea, luego de corazón y de córneas en 1986, manteniendo un nivel de prestigio en la formación profesional y docente. Impulsados por éstos logros se plasmó la idea de extender los beneficios a un mayor número de personas, mediante la creación del Instituto de Trasplante de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú (ITOT) en diciembre de 1995; nombrándose como primer director al contralmirante Antonio Elías Maltese, cargo renovado hasta el 2005. Este esfuerzo primigenio estuvo apoyado por la entrega permanente brindada por los capitanes de navío SN Víctor Macedo Peña, César



Instituto de Trasplante de Organos y Tejidos de las F.F.A.A. y PNP. 1995. capitán E.P. Marco Herrera, doctor Miguel Rojas, coronel Pedro Reyes, coronel Jaime Maurecci, coronel Octavio Galindo, capitán José Girard. coronel Manuel Gonzales, capitán de Navio Cesar Lara, contralmirante Antonio Elías, coronel Modesto Yupanqui, coronel Julio Espinoza.

Lara Paredes, Víctor Koga Cotillo, José Flores Yabar y Ruben Gil Castro; coroneles de Sanidad del Ejército Manuel Gonzáles Guanilo y Marco Ibárcena; coroneles de la Fuerza Aérea del Perú Modesto Yupanqui Sicche, Octavio Galindo Vega y Julio Espinoza García; coroneles de Sanidad de la Policía Nacional Jaime Mauricci Ciudad y Pedro Reyes Heredia y, doctor Miguel Rojas Armas.

El ITOT inició sus funciones en 1995, continuándolas hasta enero de 2001 en el nosocomio naval, en febrero 2001 trasladó su sede a un pequeño local de la calle San Martín en Miraflores y el definitivo en el jirón Napo en San Miguel. Estos inmuebles fueron cedidos por la Policía Nacional y en este último se hallan funcionando valiosos equipos para los estudios de histocompatibilidad que se utilizan para los trasplantes de órgano y tejido; asimismo también cuenta con equipos de conservación de células madre utilizados en los trasplantes de médula ósea, de páncreas y para la revascularización del corazón.

El referido instituto continúa funcionando bajo la dirección alternada de un oficial de Sanidad con el grado de capitán de navío o coronel de las Fuerzas Armadas, realizando con los equipos profesionales de salud los trasplantes de riñón, mé-

dula ósea y célula madre en el centro médico naval CMST; estando en fase de preparación los trasplantes de hígado en el Hospital Central de la Fuerza Aérea del Perú, contando para ello con la unificación de los equipos médicos de las Fuerzas Armadas que constituye indudablemente la forma de obtener los mejores resultados, en razón de haber recibido estos profesionales de la salud una alta capacitación mediante becas en los hospitales docentes de Barcelona y Madrid en años precedentes.

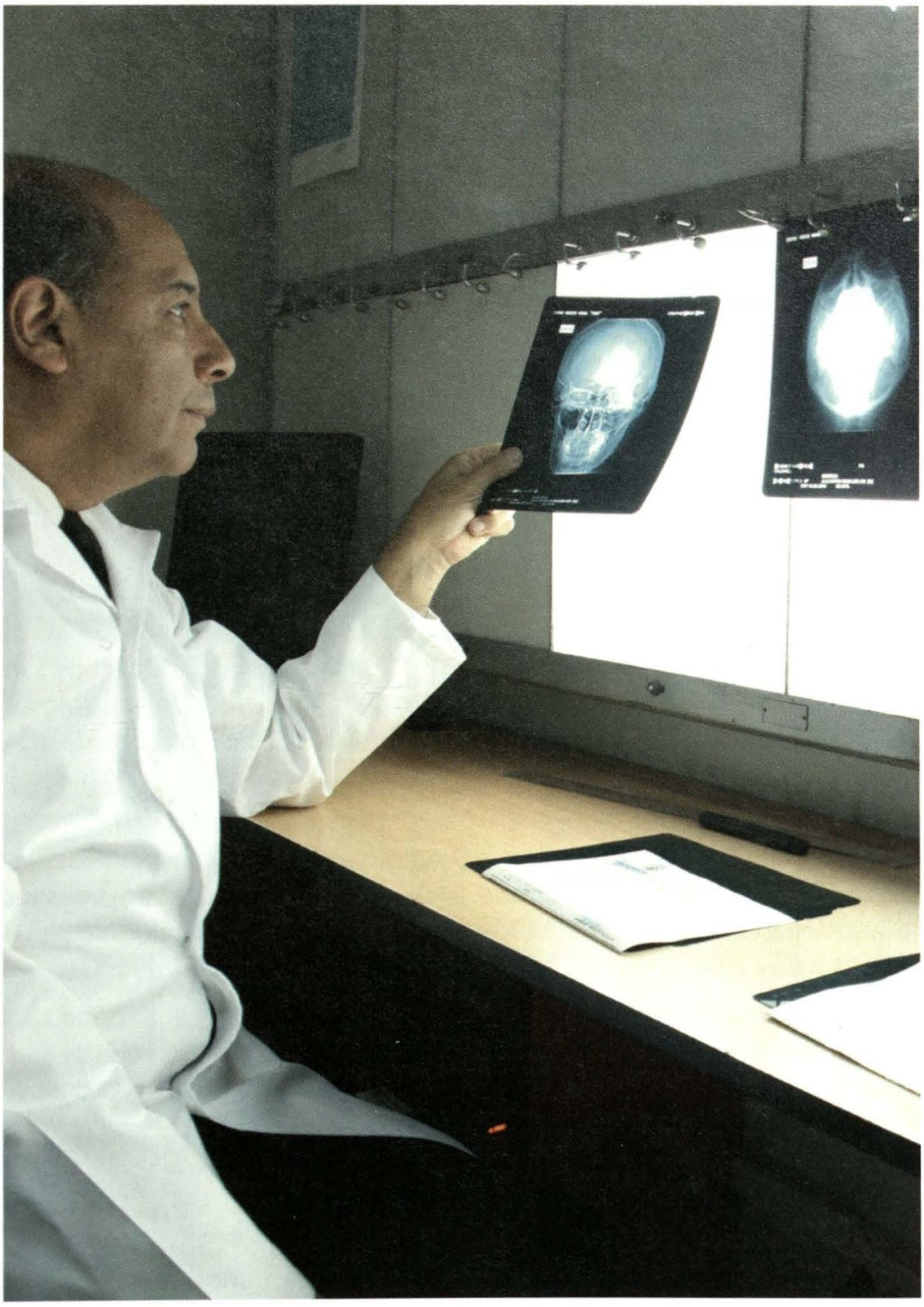
A no dudar, la idea que se concibió como un sueño del contralmirante Raúl Romero Torres en el hospital naval, se concretó a través de la docencia permanente implementada mediante el residentado médico en sus distintas especialidades desde 1970 a la fecha y, a la vez ampliada con el Curso de Cirugía anual para los alumnos de pre grado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, obteniendo en ellos la simiente que permita se gradúen anualmente una generación de excelentes promociones de médicos especialistas que destacan por su calidad profesional en los distintos lugares del país y del extranjero donde laboran.

Estos hechos y su acendrado amor por la Marina de Guerra del Perú, constituyen una impronta que permanecerá siempre en cada una de las personas que atendió como cirujano general, así como en todos y cada uno de los discípulos que formó.

Constituye un motivo de legítimo orgullo la generosa entrega que realizó este brillante oficial almirante, testimoniado en un legado docente, al plasmar sus valiosas enseñanzas, aunadas a las de connotados profesionales de nuestro país y del extranjero en tres ediciones del *Tratado de Cirugía* de 1984, 1992 y 2000.

Estos hechos y su acendrado amor por la Marina de Guerra del Perú, constituyen una impronta que permanecerá siempre en cada una de las personas que atendió como cirujano general, así como en todos y cada uno de los discípulos que formó.

Es necesario tener en cuenta que para poder realizar los trasplantes de órgano y tejido se ha requerido de una legislación que lo sustenta dentro de un marco ético y legal cuyo inicio se enmarca en el código sanitario – Decreto Ley Nº 17505, derogado y modificado por la Ley 23415 de 1982 y ésta modificada a su vez por la Ley 24703 de 1987. Sin embargo no existía una regulación sobre la donación de órganos y tejidos provenientes de un ciudadano en muerte cerebral, razón por la cual el director del ITOT solicitó al ministro de Defensa en 1996, que en el carné de



Servicio médico y equipamiento en atención permanente al personal naval.

identidad del personal militar y de familiares se agregara las palabras "donación de órganos", idea que fue acogida por la Marina de Guerra, dando un ejemplo de civismo, gestión que a su vez se hizo extensiva ante el presidente del Congreso de la República, para que el anteproyecto de Ley del congresista Luis Chang Ching, modificara la Ley Orgánica del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), Ley 26745 de enero de 1997 en su artículo 32, inciso K: mediante "la declaración del titular de ceder o no sus órganos y tejidos para fines de trasplante o injerto, después de su muerte", tal como está rigiendo en la actualidad, demostrando con ello que sí es posible realizar cambios a favor de las personas cuando existe voluntad y decisión. Posteriormente se ha regulado la donación de órganos y tejidos humanos mediante la Ley 28189 de 2004 y su reglamento de mayo 2005 con el aporte decisivo del ITOT.

Por ello creemos que todos estos esfuerzos fueron el resultado de las ideas y decisiones que emergieron de los Profesionales que se formaron en el centro médico naval CMST, para brindarlos en beneficio de los seres humanos que requieran la recuperación de su salud, valorando el legado aprendido de personas que son nuestros paradigmas: el cirujano mayor Santiago Távara, quien brindó sus valiosos servicios al personal herido a bordo del *Huáscar*, no obstante estar limitado por el dolor de sus heridas causadas durante el combate de Angamos, al lado del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, marino, padre y ciudadano ejemplar.

Bibliografía

- CH´AO, Pien; CARREL, Alexis; GUTHIE; MURRAY, Joseph; HAMBURGER, Jean; STARZI, Thomas y BARNARD, Christian. "Trasplante de Órganos". *Tratado de Cirugía 2*. México: Nueva Editorial Interamericana 1985 y 1992.
- *Acta Médica Peruana*. Colegio Médico del Perú 1993, Vol. II Nº 4-345. Lima: Colegio Médico del Perú.
- Perú. Decreto Ley Nº 17505 del 18 de marzo de 1969. Aprobación del Código Sanitario.
- Perú. Decreto Supremo Nº 082-DE/EMFFAA-D4/PEA del 6 de diciembre de 1995. Creación de la Unidad de Trasplante de Órganos y Tejidos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 23415 del 19 de junio de 1982. Ley de Trasplante de Órganos y Tejidos de Cadáveres y Tejidos de Personas Vivas. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 24703 del 19 de junio de 1987. Modificación de artículos de la Ley 23415, Ley de Trasplante de Órganos y Tejidos de Cadáveres y Tejidos de Personas Vivas. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 26497 del 11 de julio de 995. Ley Orgánica del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil. Artículo 32, inciso K. *Diario Oficial El Peruano*.
- Perú. Ley Nº 28189 del 24 de febrero de 2004. Ley General de Donación y Trasplante de Órganos y/o Tejidos Humanos. Su Reglamento. Mayo 2005. *Diario Oficial El Peruano*.




EMERGENCIA

Cien años de historia de la Sanidad Naval



Capitán de Fragata SN (O) Wilbert Cossio Bolaños
Cirujano dentista por la Universidad Santa María de Arequipa, ostenta el grado de magister en Estomatología y en Docencia e Investigación en Salud, ambos por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Conferencista y moderador en certámenes científicos. Actualmente es Jefe de Consultorios y Central de Citas del Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

RESUMEN
El 25 de noviembre de 1915 inicia su funcionamiento de manera independiente la Sanidad Naval. Este año, próximo a conmemorar su centenario el autor realiza una retrospectiva para presentar sus orígenes, desarrollo y participación de sus miembros en las políticas institucionales que trasciende el ámbito naval en beneficio de poblaciones vulnerables de áreas rurales.

PALABRAS CLAVE: Sanidad Naval; Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara; acreditación ISO 9001 del Servicio de Medicina Transfusional y Banco de Sangre; plataforma Itinerante de Acción Social Sostenible PIASS BAP *Río Napo*.

ABSTRACT
On November 25th, 1915 the Naval Health Care Service initiates operating independently. This year, close to the commemoration of its centenary the author does a retrospective to show its origins, development and participation of its members in the institutional policies that goes beyond the naval scope in benefit of vulnerable populations in rural areas.

KEYWORDS: Naval Health; Naval Medical Center surgeon Santiago Mayor Távara; ISO 9001 accreditation Service Transfusion Medicine and Blood Bank; Traveling platform PIASS Sustainable Social Action *BAP Rio Napo*.



Centro Médico Naval en proceso de construcción.

I. Antecedentes

La historia de la Sanidad Naval, la que fue integrante de la Sanidad Militar en los inicios de la guerra con Chile, coincide en demostrar que no existía una organización adecuada. Es así que, en 1856 se recomienda la organización de la Sanidad Militar, estableciendo recién en 1876 el ingreso de los médicos, odontólogos y farmacéuticos.

• Artículo recibido el 2 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 26 de febrero de 2015

Posteriormente, el 25 de enero de 1912, el oficial mayor de la Cámara de Diputados presenta al coronel Director de Guerra de esa época el proyecto de organización de la Sanidad Naval, preparado por el teniente coronel médico, Mariano Mispireta, cuyo fundamento fue, el aumento de número de personal y naves de la Armada Peruana; con la finalidad de poder atender de manera más conveniente y conservar el estado de salud de los hombres de mar que estaban al servicio de la Nación.

En 1915 se independiza la Sanidad Naval de la Sanidad Militar, iniciando su funcionamiento el 25 de noviembre del mismo año, fecha que se conmemora efusivamente año tras año. Posteriormente en 1916 figura por primera vez en el escalafón de la Marina el medico Wenceslao Salazar, años después figuró el Capitán de Corbeta Belisario Sosa Artola.

Luego de este proceso, la Sanidad sufre una serie de transformaciones, es así que el 9 de octubre de 1919, por Ley Nº 4003 conferida por la Asamblea Nacional, se crea el Ministerio de Marina con sus respectivas direcciones figurando la Sanidad en el artículo nueve de la referida ley. El 28 de enero de 1924 se establecen las reglas para el ingreso de los médicos y profesionales de la salud al Cuerpo de Sanidad de la Marina.

El 7 mayo de 1948 mediante Decreto Supremo Nº 028 se crea el Servicio de Sanidad de la Marina, dejando de este modo de ser Jefatura de la Dirección de Personal de la Marina.

En 1956 se crea la Dirección de Sanidad Naval, mediante Decreto Supremo Nº 10, siendo su primer director y primer oficial almirante el médico cirujano contralmirante SN. Humberto Tori.

En el año 2000, se fusiona la Dirección de Sanidad Naval y el Centro Medico Naval CMST, albergando a la mayoría del personal de salud, superior, subalterno y civil de la Marina de Guerra del Perú.

En el presente año 2015, la Dirección de Salud de la Marina, tiene como órgano de línea a la Dirección de Sanidad (DISANI), en forma experimental, alineándose a la legislación vigente dispuesta por el ente rector del sector salud, el Ministerio de Salud.



Santiago Távara Renovales. Nació en Lima en 1840. Fue hijo de Juan Távara y Flora Renovales. Recibió estudió en el Seminario de Santo Toribio. Ingresó a la Facultad de San Fernando en 1859. Obtuvo el grado de bachiller en Medicina y el título de médico-cirujano en 1866. (Foto: AHM)



Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso. Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso, (*Arequipa, 12 de abril de 1851 - † Callao, 25 de mayo de 1880) fue un militar peruano. Es reconocido como héroe nacional de la medicina naval del Perú, así como del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú. Falleció durante la Guerra del Pacífico. (Foto: AHM)

II. Periodos de la Sanidad Naval peruana

La Sanidad Naval, en su primer periodo, aún integrante de la Sanidad Militar, exhibe con orgullo su listado de personal de salud que supieron destacar por sus hechos y contribuciones en la guerra con Chile y bien denominados pro-hombres de la Sanidad Naval, como el cirujano mayor Santiago Távara Renovales, el practicante Manuel Ugarte y Moscoso, el médico Felipe Rotalde Oliva, el bachiller en Medicina José Ignacio Canales, entre otros como el farmacéutico Manuel Almenara.



Contralmirante SN. (f) Raúl Romero Torres, cirujano insigne y maestro de múltiples promociones de cirujanos que siguen su ejemplo y van tras su huella. (Foto: AHM)

En un segundo periodo existe una galería de profesionales que merecen reconocimiento y homenaje quienes participaron en el conflicto con Colombia. Asimismo los médicos cirujanos capitán de corbeta SN. Máximo Vásquez Lapeyne capitán de corbeta SN. José Gamero, el odontólogo capitán de fragata SN. Javier Pinillos Goicochea y otros que participaron en el conflicto con Ecuador de 1941.

En un tercer periodo, ya en tiempos de paz, la Sanidad Naval tuvo una gran participación no solo en la sanidad de guerra y combate, sino también en la contribución a la ciencia de la Salud de nuestro país y del mundo. Tal como fue el ampliamente reconocido primer trasplante renal exitoso en el Perú y segundo en Sudamérica, a cargo del equipo dirigido por el ya fallecido contralmirante SN. Raúl Romero Torres, un 11 de agosto de 1969 en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara.

En el cuarto periodo, la Sanidad Naval, participa, desde los años ochenta en que coopera en la lucha incesante contra la subversión que azotaba al país, en la firme y dedicada tarea de preservar la salud del personal naval y sus familiares, estando atenta a cualquier eventualidad de orden civil y militar o desastre natural para poder afrontarla con el mismo profesionalismo y entrega que caracteriza a sus miembros evidenciado a través de la historia de la Marina de Guerra del Perú, teniendo presente la misión de servir y la visión de engrandecer la Sanidad Naval.



Avance científico-tecnológico que brinda la Sanidad Naval. (Foto: AHM)

III. Desempeño actual

La Sanidad Naval ha sufrido una ligera transformación y que va de la mano con los avances científico-tecnológicos que nos brinda el mundo actual, tanto en equipamiento, infraestructura, medicamentos, materiales, de igual forma en la gestión del talento humano y de procesos, sin dejar de lado la creatividad, innovación e inclusión social.

Los establecimientos de salud, alcanzaron la categorización correspondiente en sus diferentes niveles exigida según norma técnica del Ministerio de Salud. Actualmente están en proceso de autoevaluación, con miras a ser acreditados, ante el ente rector del sector Salud, que exigen ciertos estándares, lo que representa para la Institución una gran meta a ser alcanzada muy pronto. Sin embargo, ya se obtuvo la acreditación ISO 9001 del Servicio de Medicina Transfusional y Banco de Sangre, y últimamente el de la Oficina de Gestión de la Calidad de la Dirección de Salud de la Marina, que son hechos trascendentales y pioneros en su área a nivel nacional.

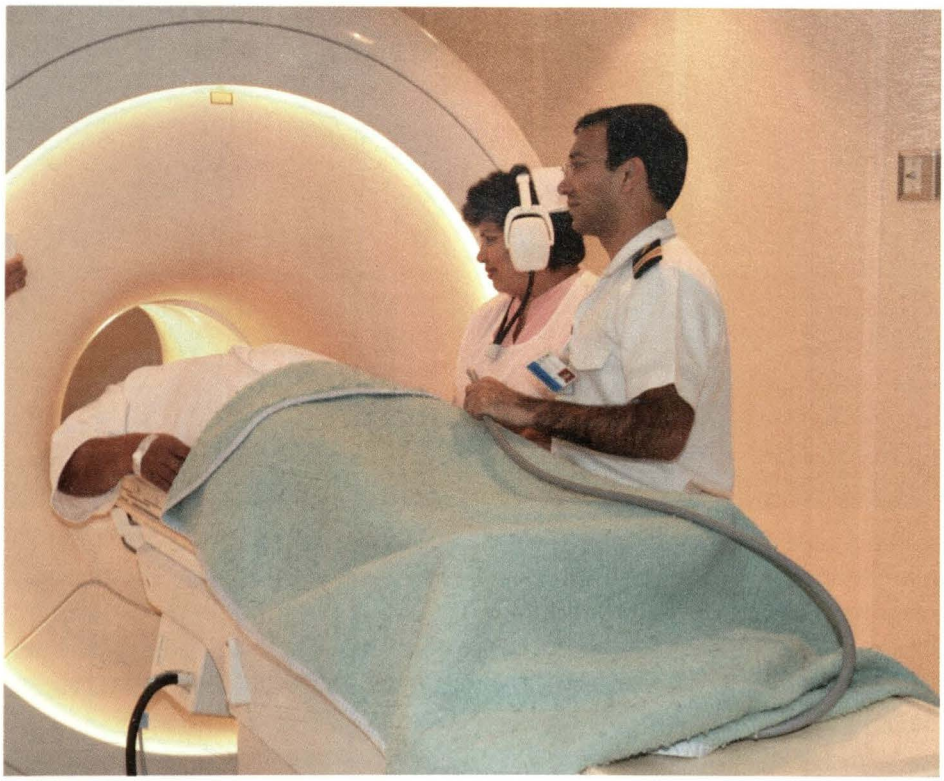
Por otro lado, la participación de la Sanidad Naval ya no se da solo en hospitales y enfermerías, sino que, debido al crecimiento desmesurado del país y a la aparición de ciertos fenómenos como la subversión y el narcotráfico, ha extendido sustancialmente su papel; así desde los años ochenta y noventa alcanza las zonas de Ayacucho y Ucayali. Actualmente está presente en la zona

del VRAEM (valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro) cubriendo servicio de salud y de emergencia, no solo al personal naval y militar, sino efectuando acciones cívicas conjuntas en bien de la población necesitada. También viene aplicando tecnología moderna como es el desarrollo de la Telemedicina a través de la primera plataforma itinerante de Acción Social Sostenible PIASS BAP *Rio Napo*, brindando control ecográfico a las mujeres gestantes (especialmente adolescentes de alto riesgo obstétrico) de las comunidades amazónicas de la ribera del río Napo. Esta tecnología permite que especialistas, desde el Centro Médico Naval, brinden, en tiempo real, los servicios de salud, ofreciendo en simultáneo, el diagnóstico de ciertas patologías, que permitan su inmediato tratamiento o indicación de evacuación del paciente. Su aplicación reduce costos y tiempo de movilización del paciente y del médico especialista, debido a que el PIASS BAP *Rio Napo*, accede a lugares donde es imposible llegar por vía terrestre.

Actualmente la Dirección de Salud de la Marina, está en un proceso de alineamiento a los criterios institucionales del sector Defensa y sector Salud, presentando una nueva organización, basada en un modelo de Gestión por Procesos que permitirá realizar una gestión por resultados que brinde servicios de salud de mayor calidad, siempre pensando en cumplir las necesidades de la población naval.



Eficiente y oportuna asistencia médica. (Foto: AHM)



Talento humano que distingue a la Sanidad Naval del Perú. (Foto: AHM)

Cabe distinguir el talento humano del personal profesional, técnico y auxiliar, en especialidades y calificaciones de las diferentes áreas de la salud, que vienen laborando en establecimientos de salud en las zona navales, contando para ello con el equipamiento de última generación e infraestructura adecuada.

El desempeño de la Sanidad Naval continuará operando con la máxima exigencia que requieren los estándares internacionales, tanto en infraestructura como en procesos. Sus integrantes escribirán a través de sus hechos y contribuciones una historia dentro de la Marina de Guerra del Perú y de nuestro país, teniendo muy presente su misión cual es: "Brindar una eficiente y oportuna asistencia médico-hospitalaria, para la prevención, diagnóstico, tratamiento, recuperación y rehabilitación del personal y sus familiares, con el fin de garantizar su disponibilidad en el servicio y, bienestar en tiempo de paz y de guerra".

Que estos cien años, represente un instante en la historia de nuestra Sanidad Naval, para meditar y analizar sobre su desempeño y así afianzar y enfrentar un gran desafío en el siguiente centenario, con disciplina, ciencia, tecnología, creatividad e innovación. ¡Feliz centenario a todos los integrantes de la Sanidad Naval!.

Bibliografía

- BUSTOS LAIMITO, Félix. "El cuerpo de la Sanidad Naval". *Revista de Marina.* Nº 03. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2006.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando. *El médico de a bordo I.* Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, 1991.
- CASARETTO, Fernando. *El médico de a bordo II.* Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara,1992.
- GARCIA PUN SANG, Julio. "Rol de la Marina de Guerra del Perú en el proceso de pacificación nacional". *Revista de la Sanidad Naval.* Vol.1, Nº 01. Lima: Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara,1993.
- UGARTE TABOADA, Claudia. "Historia de los servicios de emergencia de Lima y Callao". *Revista Médico Heredia.* Vol. 11, Nº 03. Lima: 2000.
- SALAVERRY, Oswaldo, DELGADO Gustavo. *Historia de la medicina peruana en el siglo XX.* Tomo 1. Lima: Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2000.
- *El Monitor.* Marina de Guerra del Perú 2014. Nº 360. Lima: Dirección de Información de la Marina, 1967.





Breve historia y evolución de los buques de reabastecimiento logístico y la adquisición del BAP *Tacna*



Capitán de navío John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), Magister en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), Doctorado en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte, de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como Sub Director en la Dirección de Intereses Marítimos.

RESUMEN
El objetivo del presente artículo es analizar la relevancia dada a la reciente adquisición por parte de la Marina de Guerra del Perú, de su primer buque de reabastecimiento multipropósito, el BAP *Tacna*. A propósito del tema, el autor se remonta al siglo XIX, cuando aparecieron los buques de guerra propulsados a vapor, los que al prescindir del empleo del viento, plantearon la necesidad de implementar puntos de reabastecimiento de combustible, inicialmente carbón, empleado hasta la Primera Guerra Mundial, luego petróleo. Se explica también cómo la Armada de los Estados Unidos de América (EE. UU.) desarrolló los primeros buques de reabastecimiento de combustible y otros productos durante las dos guerras mundiales, conformándose el denominado "tren logístico" de la flota, así como el perfeccionamiento del concepto con los buques de reabastecimiento multipropósito por parte de la Kriegsmarine durante la Segunda Guerra Mundial, cuyo uso es ahora común en las armadas contemporáneas.
En el ámbito local, presenta un recuento de las adquisiciones de naves de reabastecimiento en la Armada peruana, desde sus orígenes hasta la actualidad, concluyendo con el proceso que conllevó a la adquisición del BAP *Tacna*.

Palabra Clave: BAP *Tacna*, Marina de Guerra del Perú; capacidad logística

ABSTRACT
The objective of the present article is to analyze the relevance of the recent acquisition by the Peruvian Navy of its first multipurpose refurnishing ship, BAP *Tacna*. Thus, the author goes back to 19th Century, at the moment when warships propelled by steam appeared, those that when no longer depending on wind will raise the necessity to implement fuel supply points, initially coal, used until the World War I and afterwards oil. It is also explained how the US Navy developed the first refurnishing ships and other products during the two world wars, composing the denominated "logic train" of the fleet, as well as the improvement of the concept with the multipurpose refurnishing ships on the side of the Kriegsmarine during World War II, whose use is now common in the contemporary navies. Finally, a recount of the origins of the refurnishing vessels in the Peruvian Navy is given up to present days, to conclude with the process that entailed the acquisition of BAP *Tacna*.

KEYWORDS: BAP *Tacna*; Navy of Peru; logistical capacity; technology.

• Artículo recibido el 1 de abril de 2015, aprobado para su publicación el 6 de abril de 2015



En construcción, BAP *Tacna*. Holanda 1988.

Introducción

Como parte de los planes de renovación de unidades y recuperación de capacidades operacionales de sus fuerzas navales, y en el marco de la Ley n.º 30191, "Ley que establece medidas para la prevención, mitigación y adecuada preparación para la respuesta ante situaciones de desastre", la Marina de Guerra del Perú, adquirió en el mes de junio del año 2014, el buque de aprovisionamiento de combate *Amsterdam* (A836) al servicio de la Armada Real de los Países Bajos, el mismo que ha sido rebautizado como BAP *Tacna*, en homenaje a la heroica región sureña del Perú.

Por sus características, la adquisición de esta unidad, resulta ser trascendental,



puesto que permitirá operar de manera prolongada a las unidades navales peruanas sin necesidad de retornar a sus bases para reabastecerse, además de constituirse como un importante elemento de apoyo logístico en caso de desastres naturales, dada su gran capacidad de carga de combustible (tanto diésel como de aviación), agua, víveres secos y refrigerados, así como su enfermería y capacidad para efectuar evacuaciones aeromédicas.

Los orígenes de los buques de reabastecimiento

Desde la aparición de la propulsión a vapor en los buques de guerra, uno de los primeros problemas a resolver a bordo de estas naves fue el reaprovisionamiento de carbón, combustible que entrado el siglo XX sería reemplazado por el petróleo.

Sin embargo, no solo el combustible constituyó un producto consumible necesario de proveer para extender la autonomía en la mar de las fuerzas navales, sino también existían otros elementos indispensables, tales como municiones, repuestos, víveres y una variada diversidad de provisiones.

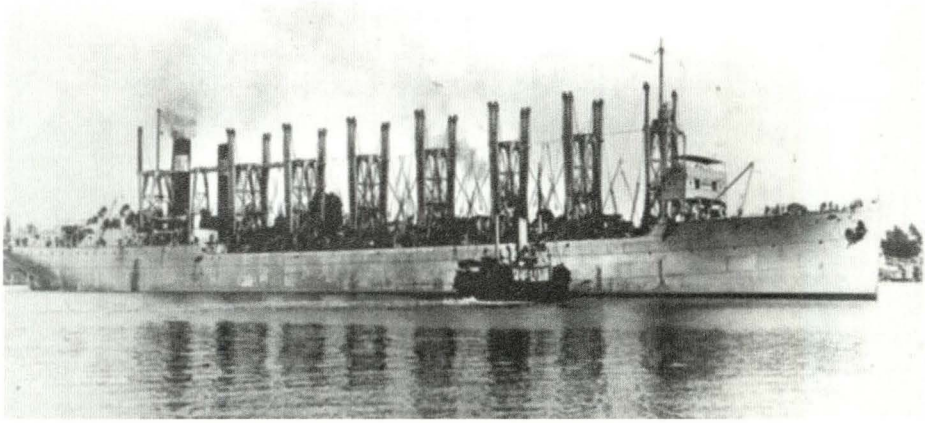
Desde la segunda mitad del siglo XIX, encontraremos que los buques auxiliares, progresivamente se fueron incrementando en los inventarios de las principales armadas del mundo, y estuvieron primordialmente destinados a misiones de transporte de tropas, pertrechos militares, víveres, así como carbón, elemento combustible que sería imprescindible en las naves de guerra con propulsión mecánica. Cabe señalar que el abastecimiento de carbón a bordo -dadas las características propias de este elemento- haría las faenas de transbordo muy laboriosas y sucias, requiriendo además fueran efectuadas con los buques fondeados.

Finalizando el siglo XIX, el incremento en el tamaño y desplazamiento, así como la aparición de nuevos tipos de buques de guerra, demandaría también un mayor consumo de combustible a bordo. Lo anterior, sumado a la necesidad de aumentar la autonomía en operaciones de una fuerza naval, traería consigo en las principales potencias navales, la aparición de los primeros buques de reabastecimiento de carbón en la mar. En la práctica, la importancia de contar con naves capaces de brindar soporte logístico a una flota, quedó demostrado durante la guerra ruso-japonesa. En este conflicto, cuando la flota rusa del Báltico fue enviada para reforzar su presencia en Port Arthur, se vio impedida de reabastecerse de carbón y pertrechos en buena parte de su trayectoria, ante la negativa británica derivada de su estricta neutralidad. Entonces, careciendo los rusos de buques de reabastecimiento, se tuvo que proveer a sus buques de guerra con grandes cargamentos de carbón, que ocuparon todos los espacios disponibles a bordo, incluyendo sus cubiertas, lo que ocasionó limitaciones para ejercitar y preparar a sus dotaciones para el combate.[1]

Principiando el siglo XX, con la experiencia obtenida durante la guerra contra España[2] y la reciente guerra ruso-japonesa, la Armada de los EE. UU. buscó implementar la capacidad de reabastecimiento y reparación de las unidades de su flota a grandes distancias. Los estudios efectuados por el Estado Mayor naval norteamericano, recomendaban la necesidad de contar con una diversidad de

1. GARDINER, Robert. *The Big Gun, Conway's History of the Ship*. Londres: Conway Maritime Press, 1992. p. 165

2. En el transcurso de la guerra hispano-norteamericana, la Armada de los EE. UU. se vio en la necesidad de contar con una mayor cantidad de puntos de reabastecimiento de carbón, tanto en el Pacífico como en el Caribe. La solución inmediata fue la compra de veinte carboneros para su flota, los que pese a no haber sido diseñados para reabastecimiento de naves, lograron su cometido durante las operaciones.



Carbonero de flota USS *Jupiter* (AC-3), al ancla en la base naval de Mare Island, California, 13 de abril 1914. (Foto: USN).

buques para conformar un "tren logístico", integrado por buques carboneros, buques de avituallamiento (víveres frescos y secos), buques cisterna de agua, buques de municionamiento, de reparaciones, buques ténder de submarinos y destructores, así como por buques hospital.[3]

En lo referido a la provisión de combustible, antes de la Primera Guerra Mundial, los buques de guerra consumían mayoritariamente carbón, elemento cuyo abastecimiento a bordo, como ya lo señalamos, era complicado y con los medios disponibles de la época no podía ser efectuado en navegación. Para tener una idea de la demanda de carbón por parte de una fuerza naval, hacia 1910, la Armada de los EE. UU. estimaba que una flota de veinte acorazados que navegase desde la costa este atlántica hacia la costa oeste del Pacífico, requería un total de 149.645 toneladas de dicho combustible, debiéndose señalar que un carbonero de la época podía transportar tan solo 10.000 toneladas de carbón.[4] Esta limitación conllevó al diseño de los denominados carboneros de flota (*fleet colliers*), buques de gran capacidad y tamaño destinados a abastecer a una división de cuatro acorazados cada uno. De esta manera, fueron construidos un total de once carboneros de flota, agrupados en cinco clases, entrados en servicio entre los años 1909 y 1914. De todos ellos, los de mayor tamaño fueron los dos de la clase *Jupiter*, comisionados entre 1913 y 1914, con 19.360 toneladas de desplazamiento y 165,2 metros de eslora, capaces de transportar 12.500 toneladas de carbón, y con una velocidad máxima de 14 nudos.

3 GARDINER, Robert, ob.cit p.167.

4 Idem.

El siguiente paso significativo en el diseño de buques de reabastecimiento, estuvo influenciado por la introducción del petróleo como fuente de combustible para toda clase de buques[5]. Este cambio importante en la matriz energética para máquinas a vapor y motores de combustión interna, trajo consigo la aparición de los denominados buques tanque de petróleo (o petroleros), que pronto desplazaron a los antiguos carboneros como parte del tren logístico de las principales flotas. En esta ocasión, una vez más, la Armada de los EE. UU. fue la que pronto lideró el cambio en el combustible usado a bordo de las naves de su flota, y por ello inició tempranamente la construcción de petroleros con el programa de construcciones de 1913.[6] Al igual que los carboneros, los petroleros fueron diseñados para abastecer grupos de a cuatro acorazados, aun sin tener la capacidad de efectuar su reabastecimiento en la mar. La primera vez que se empleó operacionalmente esta capacidad con un petrolero, fue en abril de 1917, cuando los norteamericanos enviaron a Irlanda un grupo de destructores en apoyo a la Royal Navy, buques que fueron reabastecidos por el USS *Maumee*.[7]

La aparición de buques para reabastecimiento y otros auxiliares durante el periodo entre guerras

Con las experiencias obtenidas en la Primera Guerra Mundial, la Armada de los EE. UU. ideó el concepto para el desarrollo del "tren logístico de la flota", alrededor de un grupo de naves para efectuar reabastecimiento, no sllo de petróleo, sino también de buques de reaprovisionamiento de víveres frescos, secos y congelados, buques con talleres de reparación, remolcadores de altamar, buques de municionamiento y buques ténder. A estas naves, con la aparición de la aviación naval, se les sumó los buques ténder y de reparaciones de aeronaves, que serían de mucha utilidad en la siguiente guerra mundial.

La aplicación del concepto norteamericano no se hizo esperar en las armadas más importantes, aunque ello fuese en menor medida y de manera parcial. En el caso

5. El empleo de este tipo de combustible era favorable bajo todo punto de vista. Por ejemplo, en el caso de los cruceros peruanos *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, construidos en 1907, originalmente consumían carbón, siendo transformados para quemar petróleo en 1925, y las ventajas observadas luego de ello hablan por sí mismas. Una faena de 400 toneladas de carbón, tardaba 30 horas empleando 120 hombres, mientras que para una cantidad similar de petróleo, demandaba un tiempo de 4 horas y 11 tripulantes. Por otro lado, se facilitaba la estiba a bordo, mediante el trasvase de un tanque a otro; economía en el empleo de fogoneros en la sala de fuegos; producción uniforme y regular de vapor; aprovechamiento máximo de los tanques de combustible, así como un aumento en la autonomía de los buques en un 30%.
6. Conway's, ob. cit., p.67.
7. MOONEY, James. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*. Washington: U.S. Government Printing Office, 1970, Vol 1. p.275.



Petrolero de flota USS *Cimarron* (AO-22) iniciando maniobra de transferencia de combustible al portaaviones USS *Hornet* (CV-12), c. abril 1945. Este buque perteneció a una clase de 33 petroleros construidos bajo el tipo T3-S2-A1 de la Comisión Marítima, algunos de ellos para la Armada de Los EE.UU. y otros para uso mercante. Durante la guerra, todos fueron incorporados a la Armada, y cuatro de ellos convertido a portaviones escolta. (Foto: USN).

británico, que disponían de un importante número de bases, estaciones navales y puntos de reabastecimiento distribuidos estratégicamente alrededor del mundo, su interés estuvo mayormente orientado a contar con buques ténder de destructores y submarinos, prestando poca atención al empleo de naves de reabastecimiento en la mar, no obstante de contar con buques petroleros en su flota.

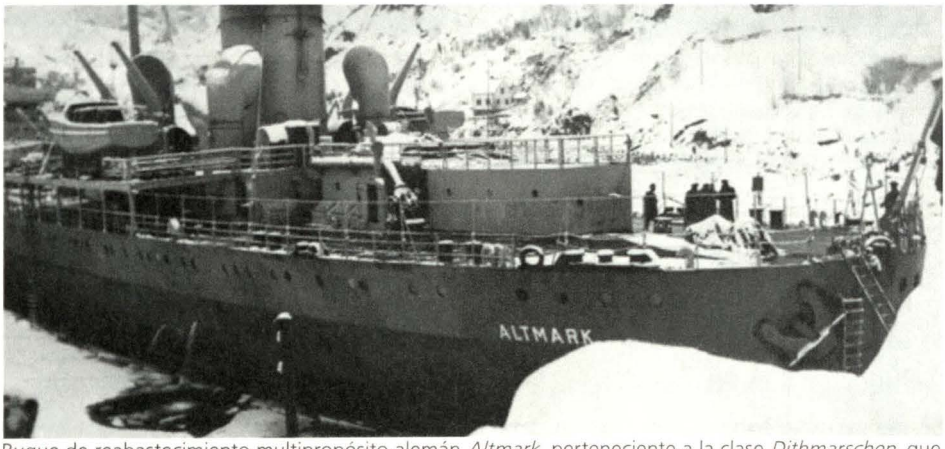
En el caso de Japón, hallándose su área de operaciones centrada en el Pacífico, el contar con naves auxiliares para el apoyo logístico de su flota, no fue un interés primordial, considerando que contaban con estaciones y bases en algunas islas bajo su dominio, por lo que consideraron innecesario crear un tren logístico al estilo norteamericano, salvo con naves destinadas a servir como ténder para submarinos y destructores.

La Segundad Guerra Mundial, la especialización de las naves auxiliares y la aparición de los buques de reabastecimiento multipropósito

El inesperado inicio de la Segunda Guerra Mundial para las armadas europeas, obligó a una rápida conversión de naves mercantes en buques de reabastecimiento de diversos productos.

Sin embargo, la excepción de lo anterior, estuvo dada una vez más por la Armada de los EE. UU., que como ya hemos mencionado, supo aprovechar las lecciones la Gran Guerra, a través de la creación en 1937 de la Comisión de Administración Marítima[8], entidad que tuvo como propósito principal encargarse del diseño de nuevos buques mercantes de todo tipo para reemplazar los existentes, provenientes en su mayoría de la época de la Primera Guerra Mundial. Un segundo propósito de tal comisión, fue considerar el empleo de las nuevas naves mercantes como parte de la reserva naval y ser utilizadas como auxiliares de la Armada en caso de conflicto.

Fue de esta manera, durante la guerra, que la mayoría de los buques auxiliares de reabastecimiento de la Armada de los EE. UU. fueron conversiones de cargueros y tanqueros destinados a la marina mercante, pero diseñados teniendo en mente su rápida transformación y empleo como buques auxiliares de la flota en tiempos de

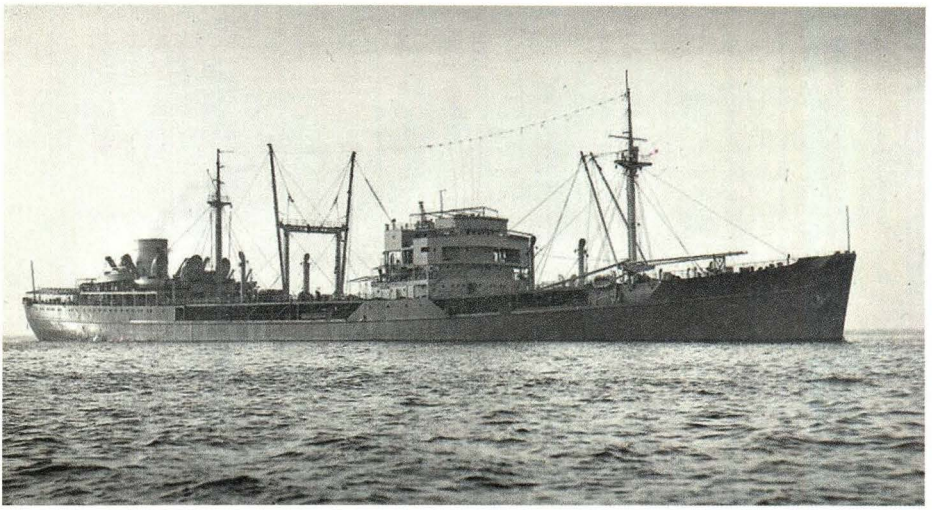


Buque de reabastecimiento multipropósito alemán *Altmark*, perteneciente a la clase *Dithmarschen*, que se hiciera conocido por su participación en la campaña del acorazado de bolsillo *Graf Spee*. (Foto: IWM).

8. Este organismo jugó un papel fundamental en la formación de una flota mercante moderna, a través de un programa de construcciones navales de buques mercantes a ser desarrollado en un periodo de diez años, consistente en 500 buques de diverso tipo, en su mayoría cargueros y petroleros, con el objetivo principal de reemplazar a las naves construidas durante la Primera Guerra Mundial.

   En su mayoría, los nuevos buques fueron destinados ser fletados a empresas navieras norteamericanas, pero dado que habían sido concebidos bajo ciertos estándares militares, en caso de conflicto, estaban habilitados para servir como unidades auxiliares en la armada.

   Estos lineamientos fueron puestos en práctica de manera exitosa durante la Segunda Guerra Mundial, puesto que la Comisión Marítima tuvo a cargo el programa de construcción naval más ambicioso hasta la fecha, construyendo en tiempo record diversos tipos de unidades auxiliares, entre ellas, los cargueros de las clases *Liberty*, *Victory*, los cargueros tipo *C1* y *C2* y los petroleros de los tipos *T2* y *T3*, entre otros. Asimismo, con la experiencia ganada en la construcción masiva de buques en corto tiempo, a esta comisión se le encargó la construcción de buques de guerra, tales como las fragatas de la clase Tacoma, los buques de desembarco de del tipo LST y sus variantes de menor tamaño, así como buques de transporte de tropas. Este importante esfuerzo, que sin duda alguna contribuyó a la victoria aliada, al final de la guerra, se vio reflejado en un total de 5,777 buques construidos bajo contrato con la Comisión Marítima en diversos astilleros norteamericanos.



Buque de reabastecimiento multipropósito alemán *Dithmarschen*, cuya captura finalizada la guerra, diera lugar a la implementación de este tipo de naves en la posguerra. (Foto: USN).

guerra, tales como lo fueron los buques tanque de petróleo y combustibles de la Administración Marítima del Tipo *T-2* y *T-3* y los buques cargueros del Tipo *C-2* y *C-3*.

El único factor limitante de la mayoría de estas naves, fue la velocidad que podían desarrollar, comprendida entre los 11 y 16 nudos, limitación que se hizo presente cuando tuvieron que operar con fuerzas navales que requerían desplazarse a más de 25 nudos.

A la limitación de la velocidad, se sumaba también el hecho que aquellas naves, durante las maniobras de reabastecimiento en la mar (UNREP) para las que fueron convenientemente equipadas, solo podían transferir un tipo de producto, lo que hacía, por ejemplo, que el reaprovisionamiento de una fuerza de portaaviones se prolongara hasta por un día completo. Por otro lado, al tener que reducir la fuerza su velocidad, la hacía más vulnerable ante la presencia de submarinos y aeronaves enemigas.

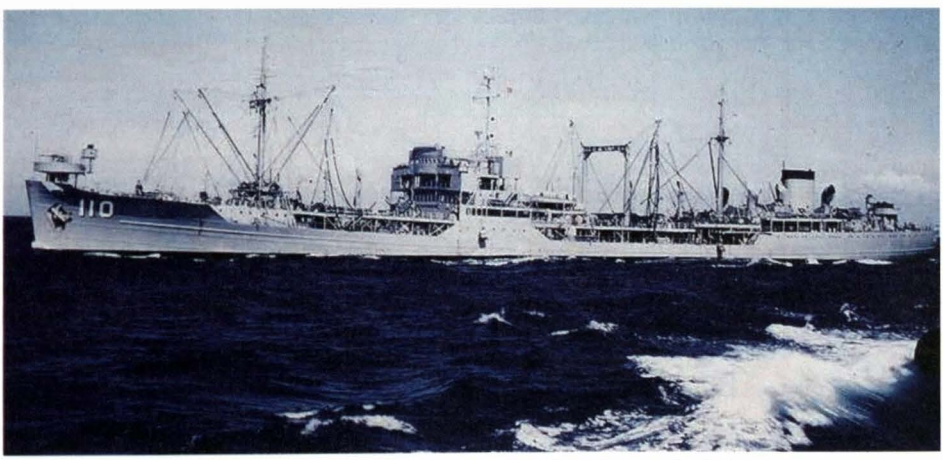
La experiencia alemana y los primeros buques de reabastecimiento multipropósito

Limitada en sus recursos y en la cantidad de naves mercante para servir como auxiliares, la Kriegsmarine halló una forma de solucionar los problemas que sus enemigos experimentaban en asuntos de reabastecimiento en la mar. Ello lo hizo mediante la construcción de petroleros, que además de proveer de combustible a las unidades de la flota, fueron diseñados para reabastecerlas de

otros productos, tales como alimentos y munición. Con ello, nació el concepto del buque de reabastecimiento multipropósito.

Dado que Alemania no tenía bases de apoyo en el extranjero para las operaciones navales en el Atlántico norte y en otros océanos que le permitiese desarrollar la guerra de corso contra el tráfico marítimo comercial británico, la Kriegsmarine requería de una red de barcos de suministro y petroleros (denominados "*Troßschiffe*").

Con esa idea en mente, los alemanes construyeron cinco buques de reabastecimiento con capacidad de proveer de combustible, munición y víveres a la flota. Estos buques de reabastecimiento multipropósito fueron los de la clase *Dithmarschen*,[9] que por sus características, poseían una capacidad para transportar en sus tanques y bodegas combustible, municiones, suministros y repuestos[10]. Además, se hallaban dotados con equipos de remolque para el caso de tener que auxiliar a naves averiadas. Las primeras pruebas de reabastecimiento con estas naves fueron efectuadas finalizando la década de 1930, y de manera intensiva durante la Guerra Civil española.



El *Dithmarschen*, rebautizado USS *Conecuh* (AOR 110), sirvió en la Armada de los EE.UU. entre 1946 y 1952, luego de lo cual fue mantenido en reserva hasta 1960, cuando fue dado de baja. Las evaluaciones llevadas a bordo, permitieron la implementación en la Armada norteamericana del concepto de buque de reabastecimiento multipropósito. (Foto: USN).

9. Los buques de esta clase fueron cinco: el *Dithmarschen*, el *Altmark*, el *Westerwald*, el *Ermland* y el *Franken*. El primero de ellos entró en servicio en 1938 y el último en 1943. Una sexta unidad, el *Havelland*, fue cancelada durante su construcción.

10. Su capacidad de carga útil fue 7.933 t de combustible, municiones 972t, 790t de víveres y 100t suministros de piezas de repuesto.



Buque de reabastecimiento de combate USS *Sacramento* en maniobra de transferencia simultánea con el portaaviones USS *Carl Vinson* (CVA-71) y la fragata USS *Ingraham* (FFG-61), durante ejercicios en el Pacífico, 2003. (Foto: USN).

De este tipo de buques, el de mayor renombre durante la guerra, fue el *Altmark* (luego rebautizado *Uckermark*), conocido por haber participado reabasteciendo al acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*, durante su campaña en el Atlántico sur, que concluyó de manera dramática con el hundimiento por sus propios tripulantes en diciembre de 1939, luego de la batalla del Río de la Plata contra un escuadrón de cruceros británicos.

Con la finalidad de comprobar la idoneidad del concepto aplicado en los *Troßschiffe*, durante la primavera de 1939 y antes de iniciarse la guerra, la Kriegsmarine llevó a cabo un importante ejercicio en el Atlántico para probar las prestaciones operacionales de sus buques de reabastecimiento en la mar, evento en el que participaron los que se hallaban en servicio, el *Dithmarschen* y el *Altmark*, obteniéndose resultados exitosos.

De esta manera, iniciada las hostilidades, todas las operaciones que involucraron la participación de naves de guerra alemanas en el Atlántico y en otros océanos, contaron mayormente con el apoyo de naves de este tipo.

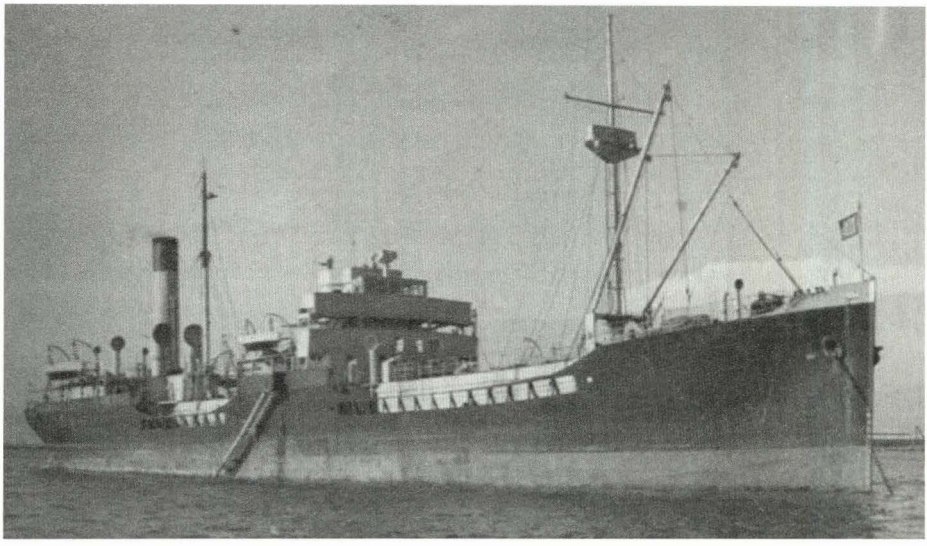
La consolidación del concepto: el buque de reabastecimiento multipropósito en la postguerra

El diseño y prestaciones de los buques de reabastecimiento multipropósito alemanes llamaron la atención de los aliados, por lo que británicos y norteamericanos incorporaron a sus respectivas armadas a un ejemplar de estas naves. Estos buques fueron por el lado británico el Nordmark, rebautizado primero HMS *Northmark* y posteriormente HMS *Bulawayo*; mientras que los norteamericanos emplearon al *Dithmarschen*, rebautizándolo USS *Conecuh* (AOR 110). La experiencia con ambos buques sirvió, para que ambas armadas desarrollaran el concepto del buque rápido de reabastecimiento de combate, materializado a partir de la década de 1950, y que es empleado hoy en día en muchas armadas del mundo.

En el caso de la Armada de los EE. UU., durante la Segunda Guerra Mundial, ya había implementado un impresionante tren logístico para su flota, cuyo empleo resultó ser de vital importancia para sostener las operaciones navales en todos los teatros de operaciones de la guerra, de manera especial en el Pacífico. De esta manera, hizo su aparición acompañando a las principales flotas de los EE. UU., una serie de buques auxiliares especializados, tales como buques tanque de petróleo (AO) para las operaciones de las diversas unidades de la flota; buques tanque de gasolina (AOG), empleados para proveer el combustible de aviación indispensables por el carácter eminentemente aeronaval de las operaciones; buques de municionamiento (AKS), para el transporte de munición y torpedos; buques de suministros de aviación, para la provisión de equipos y repuestos de aviación (AVS); buques de carga general, destinados a transportar pertrechos diversos para el personal de dotación y tropas combatientes; y buques de carga de alimentos, empleados para llevar carga alimenticia seca y refrigerada.

Sin embargo, la idea de combinar capacidades de reabastecimiento de productos diversos, como se ha comentado, fue probada con el USS *Conecuh* (ex *Dithmarschen*), luego de lo cual, la Armada de los EE. UU. se aventuró a construir los primeros buques de reabastecimiento multipropósito de la postguerra, materializados en los dos de la clase *Sacramento*. Estos buques, fueron diseñados para transportar más combustible, munición, víveres y otra clase de material logístico, en comparación a los buques que anteriormente transportaban dichos pertrechos de manera individual. Ambos, fueron provistos de una planta propulsora que les permitía un andar de 26 nudos, característica necesaria que les posibilitaba operar en compañía de un grupo de batalla de portaaviones y reabastecerlos navegando sin alejarse de la formación[11].

11. Cabe señalar que la planta propulsora de ambos buques, el USS *Sacramento* y el USS *Wichita*, provino de los inconclusos acorazados de la clase *Iowa*.



Petrolero BAP *Pariñas*, primer buque de su tipo en la Armada del Perú. Adquirido ni bien iniciado el Conflicto con Colombia en 1932, demostró la utilidad e importancia de este tipo de buques al reabastecer a las unidades de la Fuerza Avanzada del Atlántico. Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial, tuvo el mérito de navegar un promedio de 350 días por año, asegurando la distribución y abastecimiento de petróleo y derivados en todo el litoral peruano. Sirvió en la Armada hasta el año 1959. (Foto: AHM).

Luego de la exitosa experiencia norteamericana, otras armadas siguieron el mismo camino: la Royal Navy, la Marina Francesa, la Marina Militar Italiana, la Marina alemana, la Real Armada Neerlandesa y la Armada española, entre otras. Cabe precisar, que en la década de los noventa, las armadas de España y los Países Bajos, decidieron llevar a cabo algunos proyectos conjuntos, dentro de los que estuvieron la construcción de una clase de buques de reaprovisionamiento logístico de flota, de los cuales, hablaremos más adelante.

Los buques de reabastecimiento en la Marina de Guerra del Perú

La Armada peruana a lo largo de su historia ha operado diversos tipos de buques auxiliares como parte de lo que se denomina el "tren logístico" de sus fuerzas navales.

Durante el siglo XIX, la llegada de los primeros buques de guerra a vapor, hizo necesario que los transportes de guerra, aparte de servir de medio para trasladar tropa y pertrechos para el ejército, llevaran a bordo provisiones diversas y carbón para las naves de la Escuadra.

Iniciado el siglo XX, durante la Primera Guerra Mundial, los transportes de la Armada, junto a los vapores de la Compañía Peruana de Vapores, contribuyeron a

sostener el comercio marítimo peruano, tanto en el extranjero, como en las rutas de cabotaje a lo largo de nuestro litoral.

Años después, durante el conflicto con Colombia (1932-33), se hizo necesario el envío de una fuerza naval peruana para operar contra objetivos y rutas marítimas colombianas en el Caribe.

Esta organización naval, denominada Fuerza Avanzada del Atlántico, fue conformada en abril de 1933 e integrada por el crucero BAP *Almirante Grau,* y los submarinos *R-2* y *R-3*, a los que se sumaron los destructores BAP *Almirante Guise* y BAP *Almirante Villar,* adquiridos en ese mismo año en Estonia. Considerando la necesidad de contar con una nave de reabastecimiento de combustible para la fuerza, que le permitiese extender su autonomía y operar en el Atlántico, la Armada adquirió su primer petrolero en Noruega, el buque tanque *Sjömand,* que bajo pabellón peruano fue rebautizado BAP *Pariñas*, conmemorando el primer yacimiento productor de petróleo en costas peruanas.

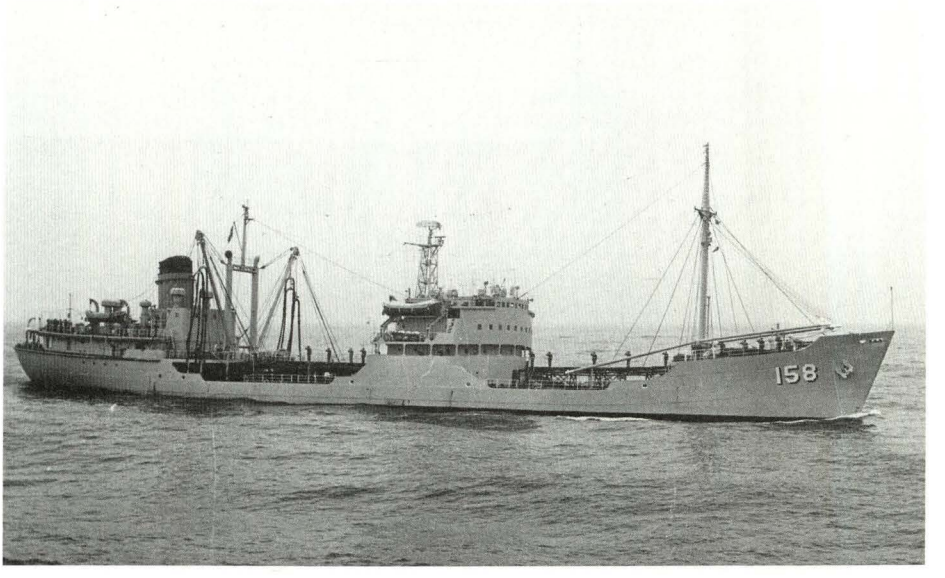
Su primera comisión, fue llevar las dotaciones de los recién adquiridos destructores BAP *Almirante Guise* y BAP *Almirante Villar* a Estonia, desempeñando además un rol importante como buque de apoyo logístico durante el conflicto con Colombia en 1933. En el año 1941, participó apoyando a la Escuadra



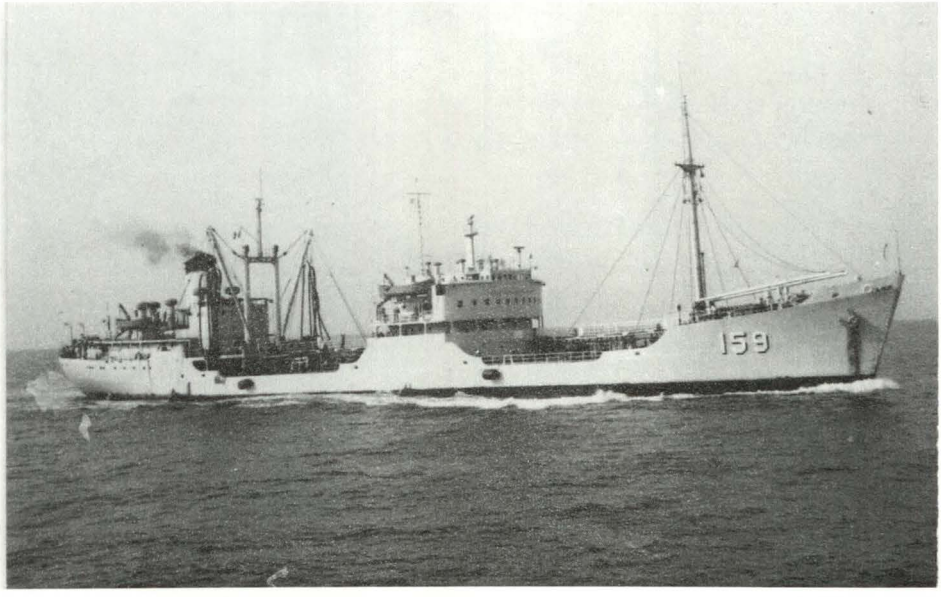
Petrolero BAP *Talara* (ATP-153), de origen danés.



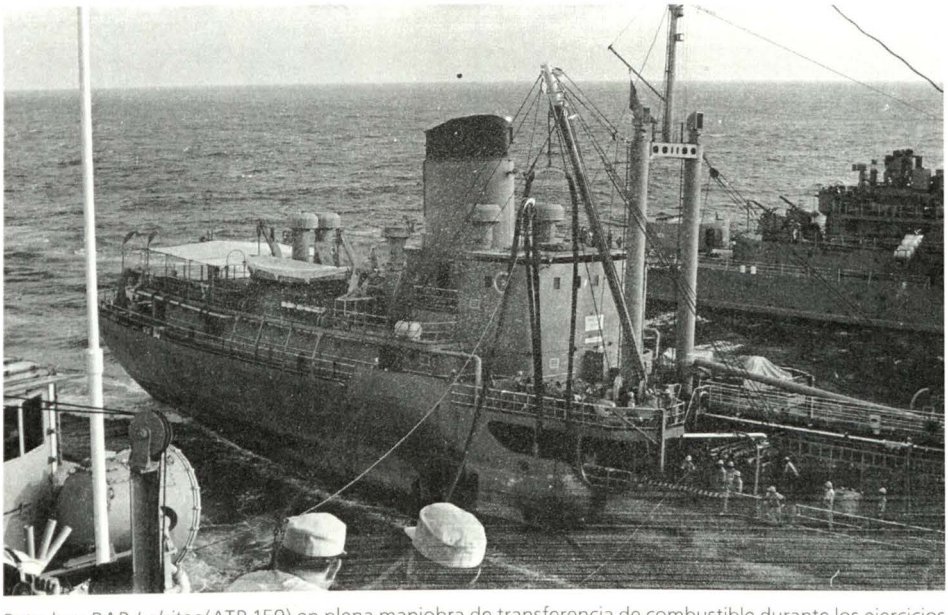
Petrolero BAP *Sechura*, de origen británico. Sirvió como prototipo para la construcción en los astilleros SIMA Callao, de los petroleros BAP *Zorritos* y BAP *Lobitos*. (Foto: AHM).



Petrolero BAP *Zorritos*, primer buque de alto bordo construido en Sudamérica. Tuvo una destacada participación en el Conflicto con el Ecuador de 1995. (Foto: AHM).



Petrolero BAP *Lobitos* (ATP-159), gemelo del *Sechura* y del *Zorritos*. Al igual que aquellos, aparte de servir de tiempo en tiempo a órdenes de la Oficina Naviera Comercial de la Marina, también fue dotado de maniobra de transferencia de combustible en ambas bandas para operar con las unidades de la Escuadra. (Foto:AHM).



Petrolero BAP *Lobitos* (ATP-159) en plena maniobra de transferencia de combustible durante los ejercicios Pre-UNITAS 1970. (Foto: DIMAR).

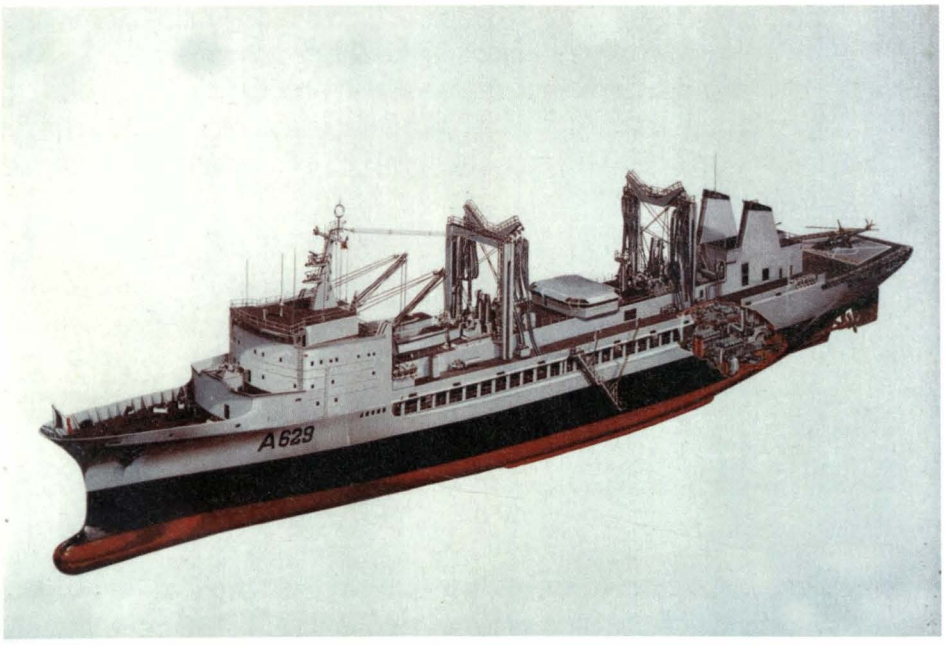
mientras duró el conflicto con el Ecuador. Debido a la Segunda Guerra Mundial el BAP *Pariñas* operó ininterrumpidamente abasteciendo de petróleo y sus derivados a lo largo de los puertos del litoral peruano. Concluido el conflicto, continuó dedicado al tráfico comercial de petróleo; a partir de 1958 estuvo a cargo de la Oficina Naviera Comercial, hasta el 8 de julio del año siguiente, que fue dado finalmente de baja.

En la década de los cincuenta, la Armada peruana decidió llevar a cabo la renovación e incremento de las unidades de la Escuadra, incluyendo a sus unidades auxiliares. Esta política naval, se vio enormemente favorecida luego de la creación de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), puesto que a partir de entonces, buena parte de sus unidades auxiliares de tipo petrolero fueron construidas en el astillero del Centro de Operaciones Callao.

Iniciada la década aludida, la Escuadra contaba con el petrolero BAP *Pariñas*, buque que como hemos comentado, fue el primero en ser empleado para reabastecimiento de la Escuadra, maniobra que era efectuada con una manga a popa. Otro aspecto que favoreció la incorporación de este tipo de unidades, fue la creciente producción petrolífera de los yacimientos de la costa norte del Perú, que creó una demanda de buques para transportar crudo hacia las refinerías de la costa peruana y las rutas de cabotaje costero, redistribuyendo los combustibles refinados hacia



BAP *Villavisencio* (FM-52) y BAP *Almirante Grau* (CL-81) abastecidos simultáneamente por el petrolero BAP *Pariñas* (ATP-155), c. 1980, (Colección autor).



Buque de reabastecimiento clase *Meuse*, ofrecido por el astillero francés a requerimiento de la Marina de Guerra del Perú. (Foto: AHM).

otros puertos. Entonces, ante esta oportunidad, la Armada peruana, incorporó en un primer momento dos buques tanque de diseño muy similar, el BAP *Talara* (ATP-153), construido en 1954 en el astillero danés de Burmeister & Wain y el BAP *Sechura* (ATP-154), construido en el astillero británico Thornycroft, en 1956. Por estos años, el Alto Mando naval peruano decide iniciar las construcciones navales de alto bordo, y ello se concreta en la construcción con asistencia técnica británica, del primer petrolero en astilleros del SIMA Callao, el BAP *Zorritos* (ATP-158), buque gemelo del BAP *Sechura*.

Con la experiencia ganada, se decide construir un buque similar en 1965, el BAP *Lobitos* (ATP-159), seguido por dos unidades de mayor porte y de diseño más moderno, los BAP *Pariñas*, en 1967 y BAP *Pimentel*, en 1968. Estos dos últimos, fueron construidos con planos de procedencia japonesa.

La adquisición en Gran Bretaña entre los años 1959-60 de los cruceros ligeros BAP *Almirante Grau* (CL-81) y BAP *Coronel Bolognesi* (CL-82), destinados a reemplazar a los del mismo nombre construidos en 1907, representó un incremento en las capacidades de operación a larga distancia de la Escuadra, por lo que se hizo necesario dotar a algunos petroleros con capacidad de reabastecimiento en la mar. Luego de los estudios respectivos, de todos los auxiliares para transporte de petróleo, el BAP *Talara*, BAP *Zorritos*, BAP *Lobitos* y BAP *Pariñas*, fueron equipados con maniobras de transfe-

rencia de combustible por ambas bandas, con lo que la capacidad de operación en la mar por un mayor tiempo se vio incrementada.

Sin embargo, veinte años después, las unidades auxiliares de lo que en su momento fue la Flotilla de Auxiliares de la Armada, naves operadas de tiempo en tiempo por la Oficina Naviera Comercial, requerían un reemplazo, a lo que se sumaba también, la necesidad de contar con una nave de reabastecimiento multipropósito, dadas las demandas operacionales de la fuerza naval peruana.

Es de esta manera, que en el año 1983, el Estado Mayor General de la Marina, plantea la adquisición de un buque de reabastecimiento y apoyo logístico (con capacidad para llevar petróleo, combustible de aviación, víveres, munición, misiles y repuestos diversos), convocándose a varios astilleros extranjeros para que presenten sus propuestas. Uno de estos astilleros fue el francés Alshtom de Nantes, el cual ofreció un buque de reabastecimiento multipropósito, de diseño similar a los de la clase Meuse, de los que se construyeron cuatro unidades para la Marina francesa y uno para la australiana.

Sin embargo, este proyecto no se llegaría a concretar, principalmente a consecuencia de las reducciones presupuestales derivadas de la crisis económica que afectó al Perú a mediados de la década de 1980.

Con una crisis económica de por medio, que afectó la capacidad de mantenimiento de nuestras unidades auxiliares que se hallaban al término de su vida operacional, y habiendo variado las condiciones que favorecían contar con unidades de bandera nacional destinadas al transporte de hidrocarburos en la costa peruana, la mayor parte de las unidades auxiliares de este tipo fueron progresivamente retiradas del servicio, y paradójicamente, aparte del segundo BAP *Talara* (ATP-152), no equipado para operar con la FAS, para el año 1995, el único buque disponible con capacidad de reabastecimiento en la mar, era el BAP *Zorritos* (ATP-158), el más antiguo de los petroleros de construcción local, el cual, finalmente fue retirado del servicio en el año 1999.

La adquisición de un buque de reabastecimiento para la Fuerza de Superficie

La sucesiva baja de los auxiliares de transporte de petróleo, que de cinco unidades en 1970 (cuatro de ellas con capacidad de reabastecimiento en la mar) se redujo a una en el año 1990 y a ninguna en el año 2014, hizo que la recuperación de esta capacidad, tuviera un carácter prioritario para la Armada. De esta manera, el Alto Mando naval, introdujo este requerimiento en su plan de adquisiciones y la búsqueda de una unidad



Buque de aprovisionamiento de combate español *Patiño* (A 14), producto de un diseño conjunto hispano-neerlandés, y gemelo del actual BAP *Tacna* (ARL-158), ex Hr.Ms. *Amsterdam*. (Fotó: Armada Española).

de reabastecimiento de segundo uso, que adicionalmente tuviera prestaciones como buque de apoyo para ayuda humanitaria, fue iniciada de inmediato.

Coincidentemente, a través del agregado naval de Perú en Francia y los Países Bajos, se tuvo conocimiento del próximo retiro del servicio del buque de reabastecimiento Hr.Ms. Amsterdam, quien fue autorizado para iniciar las negociaciones para su adquisición. En las líneas que continúan, conoceremos detalles acerca de este buque, que como ya se mencionó, fue finalmente incorporado a la Armada en diciembre del año 2014, con el nombre de BAP *Tacna* (ARL-158).

El *Ámsterdam:* resultado de un proyecto conjunto hispano-neerlandés

En el año 1988, el Departamento de Defensa holandés, anunció el reemplazo del buque de reabastecimiento Hr.Ms. Poolster, que para entonces, contaba con veinticinco años de servicio. En un principio, se estudiaron varias alternativas para reemplazar al *Poolster*, tales como la compra y transformación de un petrolero civil como buque de reabastecimiento, o la adquisición de algún diseño reciente de una armada de la OTAN. Sin embargo, la solución al reemplazo requerido, fue hallada en

un proyecto común emprendido entre la Armada española y la Real Armada holandesa. Ambas armadas, firmaron en noviembre de ese año un memorando de entendimiento bilateral para la cooperación material, que derivó en un proyecto conjunto para el diseño de un buque de reabastecimiento de combate, pero con estándares comerciales para reducir los costos durante el proceso de construcción.

El resultado de este proyecto, fue un buque de reabastecimiento de combate rápido de flota tipo AOR, a partir del concepto de ventanilla única (liberación simultánea de múltiples tipos de carga), destinado al abastecimiento de combustible en altamar. El proyecto, contempló la construcción de dos unidades: una en España, el BAC *Patiño*, a cargo de la entonces Empresa Nacional Bazán, y otra el Holanda, el *Amsterdam*, en los astilleros De Royal Schelde (actualmente Damen Schelde).

Para el caso del buque neerlandés, se tuvo previsto la entrada en servicio del buque para el año 1995.

La construcción

La construcción del casco -iniciada el 21 de mayo de 1992 y concluida el 11 de septiembre de 1993- tuvo la particularidad de haber sido efectuada en varias secciones, las que corrieron a cargo de varios astilleros sub-contratistas (como el KSG y el Rotterdam Drydock Company –RDM) siendo ensambladas en las gradas del astillero De Merwede, en Hardinxveld-Giessendam. El control de calidad estuvo a cargo de la propia Armada, el Departamento de Calidad de la Royal Schelde y el Grupo Lloyd's.

Luego, el 18 de octubre de 1993, una vez a flote el buque, fue enviado a Vlissingen para la fase de acabado. Una vez concluida, se dio paso a la siguiente fase, de pruebas en puerto y en la mar, que fue iniciada en febrero de 1995, incluyendo la operación de cada uno de los sistemas instalados a bordo, así como de sus capacidades como buque de reabastecimiento en la mar. Tras superar de manera satisfactoria las pruebas, el *Amsterdam* fue incorporado a la Real Marina Neerlandesa el 2 de septiembre 1995 en el la Base Naval de Den Helder.

Casco y superestructura

Por diseño, el buque posee dos superestructuras o "islas". En la de proa, se halla el puente, el centro de operaciones de combate, estación de radio, el alojamiento para los oficiales de dotación, los espacios administrativos, la enfermería con sus quirófanos y la sala de equipos auxiliares. En la superestructura de popa, se hallan la sala de máquinas principales, sala de bombas auxiliares, aparatos de go-

bierno, cámaras frigoríficas, espacios de alojamiento para la dotación, así como la cocina, comedores y el hangar con su respectiva cubierta de vuelo.

Los pañoles de munición, tanques de combustibles y otros líquidos, así como otros pañoles de suministro, se hallan distribuidos en diversas áreas del buque.

Planta propulsora

La planta propulsora, se halla conformada por dos motores diésel diésel Bazán-MAN 16V 40/45 de cuatro tiempos, con una potencia de 9,68 Mw, capaces de proveer al buque una velocidad máxima de 21,3 nudos, cantidad nada despreciable para un buque de sus características. La energía para los equipos de a bordo, está provista por cuatro generadores turbodiésel Bazán MAN, más uno de emergencia.

Armamento y sensores

Pese a ser un buque auxiliar, la Real Marina holandesa, a diferencia de la Armada española, consideró necesaria la instalación de un sistema de defensa puntual *Goalkeeper*, dotándolo además de seis ametralladoras calibre .50.

En lo referido a sistemas de comando y control, pese a ser una unidad auxiliar, el buque cuenta con un pequeño centro de operaciones de combate, en la que se procesa y muestra información de los sensores del buque, tales como el radar de navegación, radares de los helicópteros, sistema MAGE y el radar de control de tiro del sistema *Goalkeeper* CIWS.

Cuenta también con un radar de navegación *SPS-19* y dos radares *SPQ-03* para el control de aeronaves.

Tecnología

Este buque posee una serie de adelantos tecnológicos aún vigentes en cuanto a la automatización de sus equipos, lo que reduce de manera significativa el personal a bordo, gracias a contar con un Sistema de Administración de Funciones Integradas (*Integrated Performance Management System – IPMS*). Este sistema se halla constituido por una serie de estaciones y cabinas de control para la gestión (monitoreo y control) los diversos sistemas de ingeniería del buque, tales como el de propulsión, generación eléctrica, transvase de combustible, así como sistemas de lucha contra-incendios y control de averías. El IPMS, se halla ubicado físicamente en la Central Técnica, desde donde se pueden operar y controlar de manera remota los sistemas antes mencionados.

Por otro lado, existe redundancia en los sistemas de control de todos los equipos, de tal manera que en caso de una avería en combate o de incendio a bordo,

los mismos puedan seguir operando desde la respectiva estación de control alterna. Asimismo, los equipos pueden ser controlados, ya sea desde el Centro Técnico, como en forma manual a través de los controles de los propios equipos.

Cubierta de vuelo y hangar

Para operaciones aéreas, el buque posee una amplia cubierta de vuelo a popa, complementada por un hangar. Desde allí, se pueden operar dos helicópteros pesados tipo *Sea King*, o tres helicópteros de menor tamaño.

Prestaciones operacionales y capacidades logísticas

De acuerdo a sus características, esta unidad tiene como misiones principales las siguientes:

- Reabastecimiento en la mar;
- Operaciones de interdicción marítima;
- Apoyo ante desastres naturales;
- Transporte de víveres, materiales y combustible;
- Evacuación de heridos;
- Soporte a zonas costeras.

Reabastecimiento en la mar

Por diseño, el buque es capaz de abastecer a un grupo de combate integrado por una unidad tipo portaaviones, cinco fragatas y veinte aeronaves embarcadas durante un periodo en la mar continuo de veintiún días, proporcionándoles combustible, agua, munición, víveres, repuestos, pertrechos, vestuario, medicinas y asistencia sanitaria.

Las operaciones de reabastecimiento en la mar, comprenden la transferencia de líquidos (FAS=*Fueling at Sea*) y de materiales de carga (RAS=*Replenishment At Sea*) entre dos buques. Siendo la misión principal del BAP *Tacna* el reabastecimiento de unidades de combate en la mar, posee para tal propósito sistemas de transferencia en cinco estaciones: cuatro estaciones laterales (dos ubicadas a la altura de la cuaderna 140, hacia babor y estribor, respectivamente, y otras dos ubicadas a la altura de la cuaderna 84, igualmente hacia babor y estribor). La quinta estación, se halla ubicada a popa.

Cada estación lateral es de doble propósito, tanto para operaciones RAS, como para operaciones FAS. Cada uno de estos sistemas emplea líneas de tensión constante que soportan a las mangas para los líquidos (combustibles, lubricantes y agua), o el carro utilizado para transferir la carga. Para el caso de la maniobra RAS, la estación de popa emplea una manga flotante.

CARACTERÍSTICAS
B.A.P. TACNA

El escudo de la nave incorpora elementos representativos de las capacidades de operación con aeronaves y reabastecimiento logístico bajo el lema "Sirviendo por la Patria".

SISTEMA DE DEFENSA PUNTUAL GOALKEEPER CIWS:
CWIS SGE-30 Goalkeeper de 30 mm. Se trata de un sistema de lucha antimisil.

Capacidad de ronza:
360 grados
Peso: 6.800 k.

La cadencia de tiro: es decir, e municiones que puede disparar, es de disparos por minuto, con un depósito mil 190 municiones listas para dispara de letalidad efectiva es de los 200 has metros, con una capacidad de disparo 75 rondas por segundo.

AERONAVES
Cubierta de vuelo y hangar con capacidad para albergar 2 helicópteros pesados (SH3D) o tres ligeros.

Manga: 22 m.

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº5**

Radar FM/CW Scout del sistema CIWS

Radar de control SPQ 03

6 Lanzadores chaff SRBOC MK 36

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº3**

Estac tran late **Nº4**



LA PROPULSIÓN
Corre por cuenta de dos motores diésel Bazan-Burmeister & Wain de 24,000 caballos de fuerza, que le confieren una velocidad de 22 nudos o 40 kilómetros por hora. El alcance a 20 nudos es de 13 mil 440 millas náuticas.



DESPLAZAMIENTO
17.318 toneladas.

VELOCIDAD
21.3 nudos.

DOTAC
130 Oficiale
gente de m

MISIONES PRINCIPALES

Reaprovisionamiento logístico en el mar.	Operaciones de interdicción marítima.	Apoyo ante desastres naturales	Transporte de víveres, materiales y combustibles.	Evacuación de heridos	Soporte a zonas costeras

6 ametralladoras
Browning M-2HB de 12.7 mm



Ubicación:
- (2) Ambos lados del puente.
- (2) En la superestructura de popa.
- (1) En popa.
- (1) En proa.

Capacidad hospitalaria reforzada
Dar apoyo médico a la población afectada como consecuencia de algún desastre natural.



Equipamiento electrónico:
cuenta con radares de vigilancia de superficie, sistemas ESM Ferranti AWARE-4 y Lanzadores de Chaff SRBOC MK-36, como contramedidas de ataque. Dispone, además, de una amplia cubierta de vuelo y un hangar capaz de acomodar tres helicópteros Agusta-Bell 412SP o un par de SH-3D Sea King como los que la Aviación Naval opera en la actualidad.





Estación de transferencia lateral en la mar **Nº2**

Estación de transferencia lateral en la mar **Nº1**

Radar de navegación SPS-19

Grúas para maniobrar carga de la bodega de la proa

Calado: 8 metros en plena carga.

INTERDICCIÓN MARÍTIMA
Cuenta con lanchas tipo RHIB para realizar operaciones de interdicción marítima en la lucha contra los ilícitos en el mar.

APACIDAD LOGÍSTICA
s tanques tienen capacidad para almacenar ás de 10.000 metros cúbicos de líquidos, de uerdo a la siguiente distribución:

8.000	2.000	200
metros cúbicos de 76.	metros cúbicos de F44	toneladas de agua potable

CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO
Posee cámaras de congelamiento, bodegas y tanques para almacenar.

1.300	6.700	1.660	178.8	290
toneladas de carga (víveres y medicina)	toneladas de combustibles Diesel.	toneladas de combustibles de avión.	toneladas de agua	toneladas de carga

Estas estaciones, le permiten al BAP *Tacna* reabastecer simultáneamente a un buque por banda, uno a popa, así como a una aeronave de alas rotatorias a través de la manguera de combustible ubicada en el área de la cubierta, diseñada para operaciones de reabastecimiento vertical (VERTREP).

Operaciones de interdicción marítima

Gracias a contar con capacidad de portar aeronaves de ala rotatoria, sensores y armamento, el BAP *Tacna* se halla en capacidad de llevar a cabo ciertas misiones similares a las de un buque escolta, como son todas las relativas a operaciones de vuelo o las relacionadas con la interdicción marítima, así como para la lucha contra ilícitos en la mar. Para esto último, se halla dotado de dos embarcaciones tipo *RHIB*.

Misiones de apoyo humanitario

Para misiones de apoyo humanitario, el BAP *Tacna*, cuenta con instalaciones que le permiten brindar apoyo médico a la población afectada, tales como sala de operaciones quirúrgicas, salas de hospitalización y de recuperación. A esto se suma la cubierta de vuelo que le permite efectuar evacuaciones aeromédicas.

Por otro lado, la capacidad de transportar carga, combustibles y agua, permitirán al buque brindar un auxilio y apoyo logístico de suma importancia a poblaciones costeras que puedan ser afectadas por desastres naturales.

Comentarios finales

Creemos que la incorporación de este buque a la Armada del Perú, constituye una compra sumamente acertada, puesto que otorga a sus fuerzas navales una capacidad cubierta parcialmente en décadas pasadas, dotándolas de un buque de reaprovisionamiento de combate que permitirá operar a sus unidades navales en zonas alejadas de sus bases por periodos largos de tiempo. Por otro lado, su equipamiento, le otorga flexibilidad para desempeñar misiones de interdicción marítima; y por último, sus capacidades logísticas, lo convierten en un elemento fundamental para su empleo como plataforma en apoyo a poblaciones en caso de desastres naturales.

CARACTERÍSTICAS	
DESPLAZAMIENTO	17.318 tons. a plena carga; 7.575 tons. sin carga.
ESLORA	166,3 m (máxima); 152,0 m (entre perpendiculares)
MANGA	22,0 m
CALADO	8,0 m al plena carga
PROPULSIÓN	Dos motores diésel Bazán-MAN de 9,68 Mw
VELOCIDAD	21,3 nudos
AERONAVES	Cubierta de vuelo y hangar con capacidad para albergar 2 helicópteros pesados (SH3D) o tres ligeros.
HABITABILIDAD	180
ARMAMENTO	6 Lanzadores chaff SRBOC MK3
	6 ametralladoras "Browning" de 12,7 mm
SENSORES	Radar de navegación SPS-19
	Radar de control SPQ-03
	Radar FM/CW Scout del sistema CIWS
CAPACIDAD LOGÍSTICA Sus tanques tienen capacidad para almacenar más de 10.000 metros cúbicos de líquidos, de acuerdo a la siguiente distribución:	8.000 metros cúbicos de F76. 2.000 metros cúbicos de F44 200 toneladas de agua potable

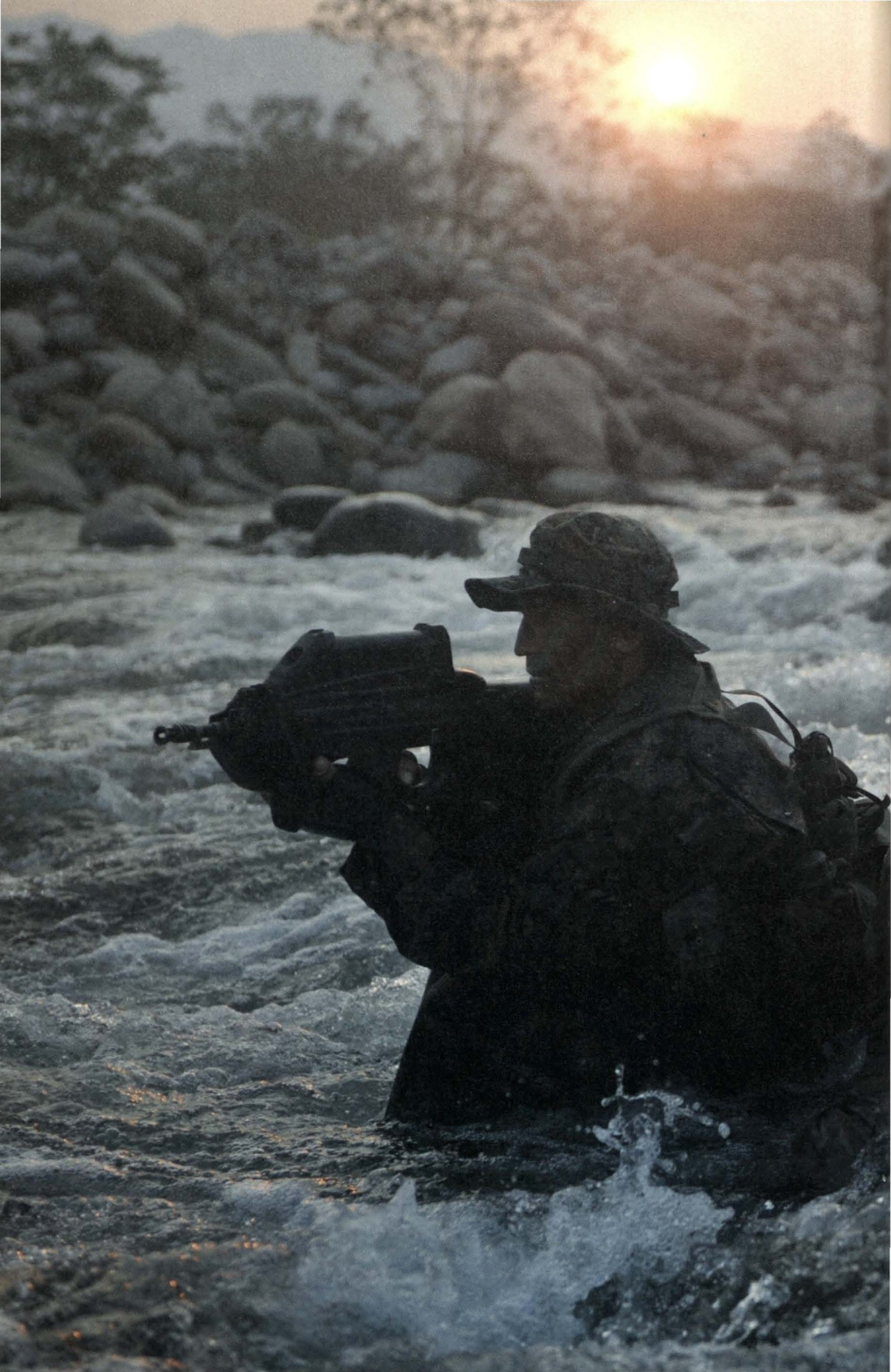
Bibliografía

Publicaciones impresas

- GARDINER, Robert. *The Big Gun, Conway's History of the Ship.* Londres: Conway Maritime Press, 1992. p.165.
- Idem, p.167.
- MOONEY, James. *Dictionary of American Naval Fighting Ships.* Washington: U.S. Government Printing Office, 1970, Vol 1. p.275.
- WOOD, Geoffrey. "Collaborative design and build for new Dutch AOR". *Maritime Defence. The Journal of International Naval Technology.* 1995, Vol 11, N° 2, p. 258-266.

Internet

- German Naval History. *Kriegsmarine Ships* [en línea]. Alemania. <http://german-navy.de/kriegsmarine/ships/auxships/nordmark/history.html> [consulta: 12 enero 2015].
- BROWN, Warwick. "When Dreams Confront Reality: Replenishment at Sea in the Era of Coal". *International Journal of Naval History,* 1 diciembre 2010 [fecha de consulta: 11 enero 2015]. Disponible en internet: < http://www.ijnhonline.org/2010/12/01/when-dreams-confront-reality-replenishment-at-sea-in-the-era-of-coal/>



Apuntes sobre la guerra subversiva en el VRAEM

Capitán de fragata Enrique Tapia Meléndez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Operaciones Especiales. Posee una maestría en Administración Estratégica de Empresas por el Centro de Negocios CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como una segunda especialidad profesional en Gestión de la Calidad Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Relaciones Comunitarias por la Universidad Nacional de Ingeniería.



RESUMEN
A 34 años de guerra contrasubversiva, el autor ensaya nueve principios que aplicados eficientemente en el planeamiento operacional de las Fuerzas Armadas, podría revertir el escenario de la pacificación nacional. Asimismo expone la nueva estrategia senderista, y en ella, la oportunidad de obtener la adhesión de la población.

PALABRAS CLAVE: guerra subversiva; guerra contrasubversiva; terrorismo; valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro VRAEM.

ABSTRACT
At 34 years of counter-subversive war, the author does an essay on the nine principles that applied efficiently in the operational planning of the Armed Forces, it could reverse the stage of national pacification. Likewise it displays the new strategy of shining path, and within, the opportunity to obtain the support of the people.

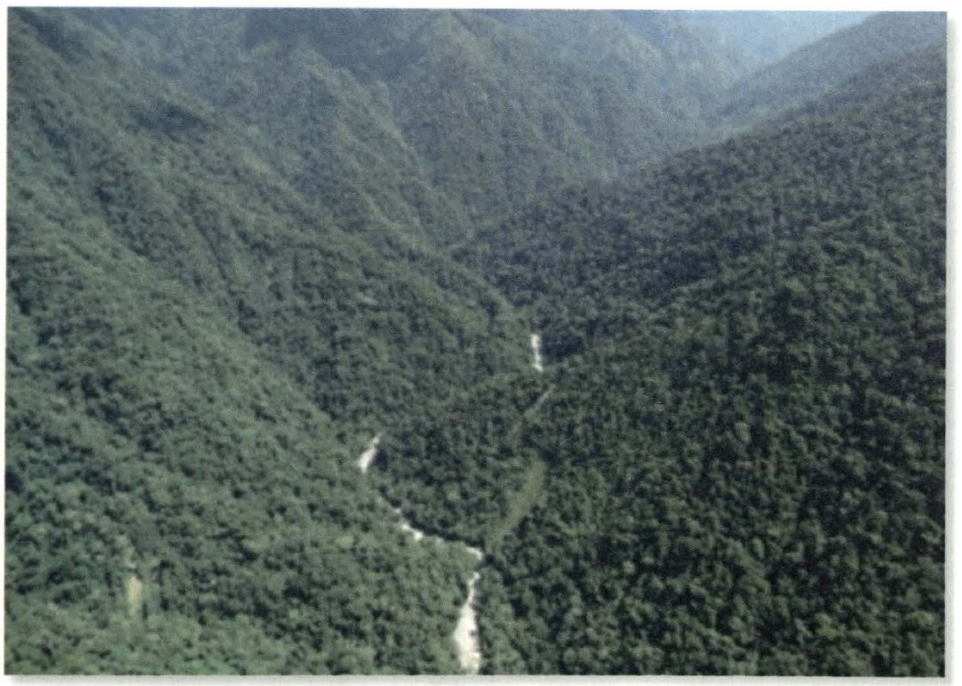
KEYWORDS: subversive war; counterinsurgency war; terrorism; Valley of the Apurimac, Ene and Mantaro rivers VRAEM.



"Conoce al enenmigo como a tí mismo y vencerás". SunTzú.

Subvertir es sinónimo de insurgir y significa: trastornar un orden establecido o alterar el funcionamiento normal de algo. Guerra de guerrillas se refiere a las acciones de naturaleza militar desarrolladas por una fuerza irregular contra una regular. El terrorismo se basa en atentados contra personal no combatiente. Finalmente, las acciones guerrilleras y las terroristas son manifestaciones de un concepto que engloba ambas técnicas llamado guerra subversiva (Sasse, 1980).

• Artículo recibido el 4 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 14 de abril de 2015



Quebrada Parhuamayo, bastión de Sendero en el VRAEM. Colección del autor.

El Estado peruano desde principios de 1980 lidió con el flagelo de la subversión, teniendo como actor principal a la organización subversiva Sendero Luminoso, cuyo principal objetivo era implantar un nuevo Estado de corte comunista, enmarcado en el pensamiento doctrinario "marxista-leninista-maoísta"; para lo cual emplearía una "lucha armada violenta y radical", desarrollando acciones armadas "desde el campo a la ciudad". Este pensamiento utilizó la violencia como única forma de conquistar el poder, materializando su accionar en "cuatro formas de lucha": agitación y propaganda; sabotaje, aniquilamiento selectivo y, guerra de guerrilla. Estas acciones acarrearon al país miles de bajas inocentes y un retraso significativo en su desarrollo.

Una vez capturados los líderes de Sendero Luminoso en 1992, la organización subversiva sufre una modificación en su estructura adoptando dos líneas bien definidas: los "acuerdistas" o línea oportunista de derecha, que buscan una solución política y, la línea de los "liquidacionistas" de izquierda, que continúan con la llamada "guerra popular proseguir"; este punto de quiebre trajo consigo un cambio en el accionar subversivo que se vería reflejado en la nueva conducción de sus acciones armadas, las cuales tendrían como objetivo central combatir a las Fuerzas del Orden para mantener un área de producción y fi-

nanciamiento (narcotráfico) que apoye sus intereses de desarrollo, restructuración y expansión. Dicho accionar es ejecutado bajo un sistema de dirección orgánico y operativo llamado Comité Regional Centro, liderado actualmente por Víctor Quispe Palomino "José", quien utiliza convenientemente como área de operaciones, el VRAEM (Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro).

Esta reconstitución de la organización terrorista Sendero Luminoso, es descrita por "José" en un documento distribuido por el Comité Central llamado *Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular, democrática, agraria.* En el se detallan las emboscadas, hostigamientos y enfrentamientos donde participó Sendero, desde 1999 al 2012. Asimismo se mencionan las tácticas y procedimientos de guerra de guerrillas empleados durante dicho periodo, tales como:

> Este pensamiento utilizó la violencia como única forma de conquistar el poder, materializando su accionar en "cuatro formas de lucha": agitación y propaganda; sabotaje, aniquilamiento selectivo y, guerra de guerrilla. Estas acciones acarrearon al país miles de bajas inocentes y un retraso significativo en su desarrollo.

1. Privilegiar el secreto y la clandestinidad.
2. No perjudicar a las masas populares respetando intereses de vida, cultivos, propiedades y bienes.
3. Disciplina de comunicaciones: reportarse solo estando en movimiento, reportarse en intervalos, reportarse con variación de dialecto y voz; cambio de frecuencias, ser concretos y utilizar claves.
4. Camuflaje de armas, hombres, ubicación, cocina (humo, enfocado a los vuelos de reconocimiento).
5. Concentración y dispersión, concentrarse para atacar al enemigo y dispersarse para hacerse "invisible".
6. Ser móviles y veloces, amanecer en un sitio y anochecer en otro, no permanecer en un solo lugar, evitar los movimientos rutinarios, variar las líneas de desplazamiento, movilizarse por lugares de difícil acceso.



Helicóptero MI-17, realizando inserción de patrullas de Fuerzas Especiales en el VRAEM. Colección del autor.

7. Priorizar la seguridad y anticiparse a las contingencias.
8. Partir de que todo es enemigo (orientado a las actividades de inteligencia).
9. Golpear el punto débil del enemigo, sus helicópteros.

Como se puede observar, estas técnicas de guerra de guerrillas han sido puestas en práctica, principalmente para preservar las pocas fuerzas disponibles, para subsistir y fortalecer los escasos recursos humanos y materiales con los que cuenta esta organización delictiva. La difícil configuración geográfica del VRAEM, la ausencia del Estado (falta de infraestructura, corrupción y ausencia del principio de autoridad) y las actividades de narcotráfico imperantes en la zona, le permite obtener tres condiciones favorables: clandestinidad, apoyo de una parte de la población y, financiamiento.

Igualmente y de acuerdo a la data presentada en el mismo documento, se observa que durante un periodo de doce años, el número de bajas de las Fuerzas del Orden sobrepasa las 250, estando esta cifra muy por encima de las capturas y bajas causadas a Sendero en el mismo periodo de tiempo; lo que representa un claro indicador que las tácticas de combate empleadas por el enemigo en el área del VRAEM han sido más efectivas que las utilizadas por las Fuerzas del Orden.

Tabla 1

Bajas de las Fuerzas del Orden, helicópteros derribados y armas obtenidas por los delincuentes terroristas en acciones armadas desde el año 1999 al 2011.

AÑO	FFAA	PNP	HELOS	ARMAS
1999-2007	48	27	1	65
2008	34	4	-	-
2009	33	4	1	24
2010	32	14	1	1
2011	49	-	1	-
Total	196	49	4	90

Nota. Datos obtenidos del documento *"Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular democrática agraria"*. p.209.

El siguiente análisis busca encontrar posibles variables explicativas a las cifras antes expuestas.

Guerra de movimiento y guerra de posiciones

De acuerdo a las declaraciones de "José" actualmente se está llevando a cabo la segunda parte de la contracampaña, llamada "ofensiva estratégica" iniciada el 22 de abril de 2012, basando su accionar en las siguientes modalidades: hostigamiento contra bases contraterroristas (BCT) y aeronaves; ubicación y eliminación de colaboradores de las Fuerzas del Orden; observación, reglaje y emboscada a patrullas de las Fuerzas Armadas (FF. AA.) y Policía Nacional del Perú (PNP).

Estas modalidades de lucha obedecen al común accionar guerrillero, el cual es normalmente conservador, "...tratando de preservar al máximo sus efectivos humanos y materiales de sus unidades, garantizando a su vez una eficaz ofensiva táctica gracias a dos factores básicos: movilidad y sorpresa" (Calduch



Elementos subversivos en el VRAEM, http://www.indesec.org/?p=648

R., 1993). Situación que conlleva a rehuir todo enfrentamiento prolongado y emplear la táctica de atacar y huir.

La movilidad permite a las fuerzas subversivas evitar su detección y captura en las operaciones de cerco realizadas por el ejército adversario y, lograr simultáneamente concentrar su potencia de fuego en posiciones vulnerables de manera sorpresiva, obteniendo de esta forma la superioridad táctica. "Es así como la guerra de movimiento subversivo se impone a la guerra de posiciones de las FF. AA" (Calduch R., 1993).

Actualmente las BCT presentan vulnerabilidades en infraestructura y ubicación; algunas de ellas son hostigadas de forma repetitiva, concluyendo en determinados casos, con muertos y heridos. Asimismo, desde la plataforma donde se establecen las BCT parten patrullas en misión de control territorial, las mismas que pueden ser "referibles" por colaboradores de Sendero, alertando y exponiéndolas a posibles emboscadas. De igual forma, cuando existe motivo de evacuación o abastecimiento con helicóptero (HELO) pueden prepararse emboscadas desde puntos elevados o lugares favorables para el enemigo. En suma, las más de sesenta BCT existentes en el VRAEM, así como los más de nueve mil hombres que las dotan, son visibles para un enemigo invisible.



Equipo de Fuerzas Especiales realizando una operación de rescate en la sierra de Huancavelica. (Foto: Colección del autor).

Oportunida desaprovechada

Según Mao, la guerra de guerrillas solo puede mantenerse y desarrollarse, si logra obtener un creciente apoyo de la población, que permita superar la diferencia material y humana existente entre la guerrilla y las fuerzas regulares; esta condición señala, garantizará el éxito o fracaso de la lucha armada. Sin embargo, esta oportunidad no ha sido convenientemente aprovechada por el Estado y las FF. AA.; el personal militar de las BCT que generalmente se encuentran cercanas a los centros poblados que integran el VRAEM, en muchos casos no concreta una buena relación con sus habitantes; y en numerosas oportunidades se observa animadversión por parte de éstos hacia el personal militar, ello debido principalmente, a que no se cuenta con un procedimiento estándar destinado a obtener la adhesión de la población. Del mismo modo, las llamadas acciones cívicas no representan una solución trascendente para lograr el acercamiento Estado–población. Son requeridas acciones de mayor contundencia y profundidad, no solo en términos de inversión, sino también de sostenimiento en el tiempo.



Hovercraft naval, en operaciones de interdicción fluvial en el VRAEM. (Foto: Colección del autor.)

Principios de la guerra aplicados al VRAEM

Objetivo.- Se debe determinar un objetivo decisivo y alcanzable y cada acción de combate debe contribuir a su obtención. La problemática actual del VRAEM es bastante compleja, incluyendo amenazas como: *narcotráfico, tráfico de madera, protección de infraestructura, pobreza, conflictos sociales, etc.* Esta situación hace que se distraiga el principal objetivo de las FF. AA., desarticular y eliminar el terrorismo.

Ofensiva.- Este principio es necesario para obtener resultados decisivos y mantener la libertad de acción, es decir, tomar la iniciativa e imponer la voluntad al enemigo. Muchas veces los hostigamientos a bases, emboscadas a patrullas y ataques a infraestructura, conducen a reaccionar y no a tomar la iniciativa. La ofensiva muchas veces depende de la calidad de la información de inteligencia que se tenga, así como de la disponibilidad de personal militar especializado, tal es el caso del personal de tropa o de aquellos que no



Base contraterrorista EP Mazángaro, recurrentemente hostigada por la subversión. (Foto: Colección del autor.)

cumplen con los estándares de preparación necesarios para hacer frente a un enemigo irregular. La guerra de contraguerrilla es *ofensiva* y requiere ejecutar una presión constante sobre el enemigo que permita obligarlo a revelar su situación, para generar operaciones de ataque directas, oportunas y seguras.

Masa.- El principio de masa se entiende como la aplicación de la superioridad de fuerzas en el combate, en un punto decisivo. Muchas veces vacíos en el planeamiento y fuerzas no especializadas afectan este principio. Así como una inadecuada apreciación del terreno, daños colaterales imprevistos, heridos y prolongación del combate durante la ejecución, transforman la ventaja de la superioridad de fuerzas, en una oportunidad para la subversión.

Economía de fuerzas.- Este principio está relacionado a la aplicación de los recursos indispensables para la obtención del éxito. En algunos casos los reconocimientos por fuego, la respuesta exagerada de las patrullas contra un blanco no visible, los sobrevuelos disuasivos y los bombardeos aéreos, denotan inseguridad y dan como resultado el desperdicio de recursos y esfuerzos; del mismo modo muestran al enemigo, la composición, posición e intenciones

de las fuerzas. "José" en relación a este principio, refiere que las FF. AA realizan constantes "golpes en vacío".

Maniobra.- Implica movilizar a las fuerzas de tal manera que ubique al enemigo en una posición desventajosa. Este principio debe ser aplicado combinando fuerzas apropiadamente en tiempo y espacio, para evitar caer en desventaja táctica frente al enemigo y facilitar el apoyo aero-táctico y fluvial en puntos favorables durante la ejecución de las operaciones.

Unidad de Comando.- Es fundamental para la total aplicación del poder en combate, mediante un mando operacional centralizado y una ejecución táctica descentralizada. La ejecución de operaciones militares y la asignación de blancos militares fuera de un mando centralizado, puede crear interferencias mutuas y obstáculos en el planeamiento.

Seguridad.- Son las medidas necesarias para preservar los recursos humanos y materiales propios, para evitar ataques sorpresivos, conservar el secreto, negar información al enemigo y mantener la iniciativa en las operaciones. Muchas veces no se puede proteger todo (población, instalaciones militares e instalaciones de interés económico), por lo cual es necesario establecer prioridades, procedimientos y una cultura de seguridad internalizada en cada hombre.

Sorpresa.- Consiste en golpear al enemigo dónde y cuándo menos lo espera. La aplicación correcta de este principio implica darle énfasis a la inteligencia y a la contrainteligencia; estudio correcto del terreno y clima y, desarrollo de capacidades de operación nocturnas. Del mismo modo es necesario variar los esquemas rígidos y repetitivos del pasado, por otros más imaginativos e ingeniosos.

Simplicidad.- Se refiere a planes directos, claros y concisos. La guerrilla con su sistema primitivo de comando no incurre en confusiones. Sin embargo, se vulnera este principio cuando la burocracia administrativa retrasa y complica la ejecución. Cuando el propósito del plan de papel nunca llega a ser claro a los elementos ejecutores. La coordinación debe ser automática y efectiva y, cada componente debe estar listo y seguro de lo que le toca hacer, mediante una adecuada compenetración táctica de sus elementos.

(Manual de guerrillas y contraguerrillas 2006).

Conclusiones

La guerra contra la subversión cumple 34 años y sigue costándole vidas al país. Las cifras presentadas de bajas y armas perdidas en combate indican claramente que la guerra de posiciones que practica actualmente las FF. AA. es inefectiva frente a la guerra de movimiento practicada por Sendero, debido principalmente a que Sendero obtiene en sus acciones la superioridad táctica apoyada en dos condiciones: movilidad y sorpresa. La no adhesión de la población es una oportunidad no aprovechada, y Sendero, como parte de su nueva estrategia, está en proceso de acercamiento a las poblaciones rurales.

Los nueve principios presentados pueden ser empleados como herramientas útiles al planeamiento de operaciones contraguerrilla. La guerra de contraguerrilla es eminentemente ofensiva, las operaciones desarrolladas por las FF. AA. dirigidas contra diversas amenazas es decir, indirectas al terrorismo, solo permiten que el enemigo se reposicione en el terreno y reformule sus cursos de acción, situación que se repetiría de manera cíclica. Mantenerse en la misma senda significaría continuar con el *status quo* y la prolongación del conflicto.

Bibliografía

- CALDUSH R. *Dinámica de la sociedad internacional*. Madrid: Ciencias Sociales, 1993.
- *Campañas y contracampañas políticas y militares de cerco, aniquilamiento y desintegración, en la guerra popular democrática agraria*. Comité central de Sendero Luminoso. 2012.
- SASSE, Gerhard. "Guerra Subversiva como método en las relaciones internacionales". *Revista Ciencia Política*. Vol.2, Nº 3. Chile, 1980. p. 67-77.
- *Manual de guerrillas y contraguerrillas*. Fuerza Armada Nacional de Venezuela. Caracas. 2006.
- Fotografías disponible en Web: http://www.indesec.org





Componente naval del VRAEM y su contribución a la pacificación nacional



Capitán de fragata Eduardo Díaz León
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina, ha seguido cursos de Comando, Guerra Anfibia, Guerra Expedicionaria, Operaciones Aéreas, entre otros, tanto en el Perú como en los Estados Unidos de América. Se desempeña como Comandante de Fuerzas Especiales en el valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM).

RESUMEN
Desde la perspectiva de un oficial naval, este ensayo relata la presencia de la Marina de Guerra del Perú en la convulsionada zona del VRAEM a través del Componente Naval conformado principalmente por personal infante de Marina y guardacostas y sus acciones de control de las actividades ilícitas en difíciles condiciones ambientales, que obligaron a replantear tácticas operativas con alentadores resultados.

PALABRAS CLAVE: Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro VRAEM; componente naval; Fuerzas del Orden; infantes de Marina; guardacostas.

ABSTRACT
From the perspective of a naval officer, it narrates the presence of the Peruvian Navy in the convulsive VRAE zone through the Naval Component formed up mainly of Marine Infantry and Coast Guard personnel, as well as their actions to control the illicit activities in difficult weather conditions which urged to redesign the operational tactics with encouraging results.

KEYWORDS: Valley of the Apurimac, Ene and Mantaro rivers VRAEM; naval component; Law Enforcement; Marines; Guard.



Pobladores efectuando actividades ilegales en los ríos del VRAEM

Desde la creación del Comando Especial del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (CE-VRAEM) en uno de los espacios geográficos sobre el cual no existía ningún tipo de control, fueron los espejos de agua de dichos ríos más el Mantaro, que dieron nombre a esta área de operaciones, donde se desplazaban la mayor cantidad de ilícitos, como *producción de droga, contrabando de insumos químicos, de pertrechos y abastecimiento logístico para las columnas terroristas,* entre otros; empleando así el medio fluvial como la "carretera" para el transporte y desarrollo de actividades ilegales.

• Artículo recibido el 26 de agosto de 2014, aprobado para su publicación el 5 de enero de 2015



Efectivos infantes de Marina y guardacostas efectuando labores en ambiente ribereño para contribuir con la pacificación nacional, (Col. autor).

La Marina de Guerra del Perú organizó y desplegó una unidad de tarea conformada en su mayoría por personal de las especialidades de Infantería de Marina y Guardacostas con la finalidad de dotar el componente naval, como uno de los elementos de maniobra de este Comando Especial y así dar inicio a la difícil tarea de tomar el control de las actividades en dichos ríos y contribuir a la pacificación de la región.

Durante los primeros años se tuvo una estadística alarmante y lamentable de bajas entre muertos y heridos en las Fuerzas del Orden, a consecuencia de emboscadas ocurridas cerca de la ribera de los ríos donde en muchos casos, no se contaba con los medios adecuados para el rescate de los cuerpos, comprometiendo muchas veces la seguridad de los helicópteros en la realización de esta penosa tarea, puesto que nuestro enemigo luego de causar alguna baja, sabía que no abandonaríamos a nuestros heridos y que el único medio para el rescate era por aire; haciendo predecible la llegada de una aeronave, lo que generaba la preparación de alguna acción armada contra estas, al ser un objetivo provechoso y que causaría mucho eco en la población.

Adicionalmente, nuestras unidades que realizaban operaciones terrestres, tenían serias limitaciones para poder, inclusive, cruzar de una ribera a otra, puesto que dependían de las embarcaciones artesanales de la zona, muchas



Fuerzas del Orden en rescate de heridos en la ribera de los ríos del VRAEM, (Col. autor).

veces poco seguras, con limitadas capacidades y que pertenecen a pobladores que las usan con fines de lucro, lo que hace que éstas sean empleadas por quien les pague, incluyendo personas que realizan actividades al margen de la ley o, en algunos casos, los propietarios inclusive se comprometían a transportar a las Fuerzas del Orden, pero al final no lo hacían, probablemente porque eran sujeto de amenazas, lo cual ocasionaba que se retrasen las operaciones o en muchos casos se cancelen.

Es así, que la Marina de Guerra del Perú, basada en la experiencia obtenida en los ríos del frente Ucayali y en los de Loreto, envía embarcaciones tipo *River Runner* y *Gamitana*, las cuales cuentan con motores fuera de borda como sistema de propulsión y una capacidad teórica para transportar a seis combatientes, con las que se trató de navegar y ejercer el control en los ríos de esta área de operaciones.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo y la voluntad puesta por las dotaciones de estas embarcaciones, fue casi imposible navegar y mucho menos realizar operaciones de combate fluvial, debido a las condiciones muy particulares de dichos ríos (torrentes de sierra) con fondos rocosos, de caudal muy variante entre cada temporada del año. La corriente y la amenaza a las que se tiene que enfrentar en este escenario, o que limitaba a las primeras dotaciones del





Embarcaciones tipo *River Runner* y *Gamitana* para ejercer control en los ríos del VRAEM, (col. autor).





Embarcaciones dañadas por las aguas torrentosas en los rios de sierra peruana, (col. autor).

componente naval, solo le permiten desarrollar operaciones de control fluvial estáticas en puerto.

Posteriormente, y luego de muchas evaluaciones, buscando una plataforma adecuada para poder operar en los ríos con éstas condiciones particulares, enfrentando éstos tipos de amenazas y basados en los principios modernos de la guerra que nos indican, se concluyó que para aumentar la capacidad de combate de cualquier unidad se necesita "movilidad, autoprotección y potencia de fuego". Se tomó la decisión de adquirir unidades tipo aerodeslizadores (*Hovercraft*), siendo la primera vez que la Marina de Guerra del Perú adquiría plataformas de estas características y las primeras unidades de su tipo en ser empleados por alguna unidad militar en Latinoamérica, lo cual a la postre motiva a otros países como Colombia, con mucha experiencia en operaciones ribereñas, a comprar este tipo de naves.



Aerodeslizadores *Hovercraft* en operaciones riberenas, (col. autor).

Con la asignación de estas unidades, el Componente Naval, incrementa su capacidad para poder ejercer el control en estos ríos, así como apoyar a las operaciones que desarrollan los otros componentes. Abre la posibilidad de realizar operaciones combinando medios con el componente aéreo, para insertar y extraer patrullas y heridos, reduciendo las horas de vuelo de las aeronaves y las posibilidades de ser atacadas.

Es importante recordar la definición de: "ejercer el control", lo cual define que este es en un momento y en un espacio determinado (incompleto, imperfecto y relativo); concepto que reemplaza al de "dominio", que se convirtió en un concepto antiguo e irreal puesto que es imposible tener el dominio permanentemente y en todos lados, según cuadro:

· **Relativo**	(Tiempo)	Transitorio	Permanente
	(Espacio)	Local	Extendido
	(Capacidad)	Absoluto	Limitado
· **Incompleto**	Siempre estará en disputa		
· **Imperfecto**	Intereses de terceros (neutrales)		
·**Presencial**	Depende de la ubicuidad de la Fuerza Naval Se desplaza con la Fuerza Naval que lo ejerce		

Fuente: Del ensayo, *Ejercer el Control* Cuadro del Contralmirante (r) Mario Caballero.

Al recibir estas unidades, se dio inicio al control en los ríos aprendiendo con la práctica el empleo táctico y los procedimientos de mantenimiento requeridos para este tipo de naves, dado que es la primera vez que son empleadas en esta hidrología particular de los ríos en estos valles y en este tipo de condiciones medio ambientales; en general, en un escenario con condiciones diferentes para las cuales fueron diseñadas.



Equipo de reconocimiento Poseidon 1

Es así que, organizado como elementos de tarea conformado por personal guardacostas, nos dan el marco legal y se dictan los procedimientos a seguir durante las interdicciones. Policías navales con sus respectivos perros detectores de drogas (guías caninos), e infantes de Marina brindan seguridad a todas las operaciones y, realizan patrullajes de reconocimiento, combate y seguridad en provecho de las operaciones ribereñas. Con apoyo de naves aerodeslizadores efectivamente tripuladas, como parte de las tareas asignadas al Componente Naval durante todas las operaciones y acciones militares que ha dispuesto este Comando Especial, solo hasta el mes de julio del presente año, se han desarrollado 1,378 horas de navegación, realizado inserciones y extracciones (diurnas y nocturnas) de patrullas del componente terrestre y del componente de FF. EE. así como patrullajes fluviales, misiones en puestos de observación y escucha habiéndose obtenido inteligencia de comunicaciones y de combate e interdicción de embarcaciones transportando ilícitos. Además se ha apoyado a la población en el traslado de cables de alta tensión de una a otra ribera del rio Apurímac, (cableado que alimenta de energía a los





Personal guardacostas explicando procedimientos de policia marítima en colegios de la zona.

poblados de Sivia y Hatunrumi). Igualmente, con la apertura del programa "Adopta un Colegio" donde cada base de control fluvial ha venido brindando apoyo a un centro educativo dentro de su área de responsabilidad (*mobiliario, pintado, dictando charlas, etc.*) así como realizando diferentes acciones cívicas en las poblaciones aledañas. Se ha participado en operaciones integradas con la Policía Nacional y el Ministerio Publico en la búsqueda de cadáveres en los ríos y también en la destrucción de pistas de aterrizaje clandestinas.



Componente naval especializado en control de ámbito fluvial.

En consecuencia, mediante un esfuerzo coordinado de los medios (plataformas adecuadas), conjuntamente con bases de control fluvial y un control territorial efectivo, se puede "negar el uso de los ríos" al enemigo, que es como se define el control en los ámbitos fluviales, tarea en la que está empeñado el Componente Naval con el apoyo de los demás componentes y bajo los lineamientos del Comando Especial VRAE.M.

Como podemos ver, el enemigo y los escenarios evolucionan, obligándonos a tener la flexibilidad para poder enfrentar estas amenazas, características de la guerra de cuarta generación, que la Infantería de Marina viene enfrentando desde el inicio con otros medios pero con el mismo espíritu, bajo el lema *"acción y valor"*.




UN

Marina de Guerra del Perú trabajando por la paz mundial

Capitán de fragata Omar Tejada Pérez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Ha sido observador militar para la Misión de las Naciones Unidas en Sudán (UNMIS) el año 2007 y primer oficial naval en ocupar el puesto de comandante de la compañía Perú en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití en el año 2014.



RESUMEN
El Presente ensayo relata la participación de la Marina de Guerra del Perú con personal de oficiales y subalternos, en la conformación de las misiones de paz de las Naciones Unidas destacadas en países amenazados por conflictos internos o devastados por desastres naturales y epidemias, con el fin de contribuir a crear un clima de confianza entre las partes beligerantes así como llevar ayuda humanitaria a la población más vulnerable. La compañía Perú actualmente presente en Haití, la integran marinos capacitados y especializados para cumplir estos nuevos roles que demanda el mundo de hoy.

PALABRAS CLAVE: Misiones de paz de las Naciones Unidas; cascos azules; compañía Perú.

ABSTRACT
The present essay tells the participation of the Peruvian Navy with officers and enlisted personnel, in the conformation of UN peacekeeping missions in countries threatened by domestic conflicts or devastated by natural disasters and epidemics, in order to help in creating a climate of confidence between the warring parties, as well as to carry out humanitarian assistance to the most vulnerable people. The Compañía Perú currently having presence in Haiti is composed of trained and specialized navy personnel in order to accomplish these new roles that the world demands now.

KEYWORDS: Peacekeeping missions of the United Nations; peacekeepers; Peru company.

Inicios de la ONU y el desarrollo de los conflictos hasta la actualidad

El 24 de octubre de 1945, como resultado del fracaso de la Liga de Naciones para evitar un conflicto internacional de gran envergadura, y del sufrimiento producido por la Primera y Segunda Guerra Mundial, la comunidad internacional decidió crear la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a fin de mantener la paz y la seguridad mundial. Lamentablemente, durante la Guerra Fría, su intervención en los conflictos interestatales estuvo condicionada a la potestad que los países miembros permanentes del Consejo de Seguridad tienen de ejercer el derecho a veto, lo cual limitó el rol de la Organización como guardián de la paz.

• Artículo recibido el 22 de noviembre de 2014, aprobado para su publicación el 21 de enero de 2015



Oficiales y personal naval en actividades de acción cívica en un orfanato de monjas francesas en las montañas de Puerto Príncipe en Haiti, (col. autor).

Luego de la caída del muro de Berlín en 1989, los conflictos entre Estados se redujeron pero los conflictos internos en países inestables política y socialmente, la mayoría de ellos en el continente africano, se incrementaron de manera significativa como resultado del fin del control del bloque oriental y occidental que definía al mundo bipolar en aquella época y de los vacíos de poder que se generaron. Esta situación trajo como consecuencia gran cantidad de personas desplazadas, hambre, epidemias y matanzas en la que los más vulnerables (mujeres, niños y ancianos) se convirtieron en víctimas como nunca antes se había visto en la historia de la Humanidad. Los principales sacrificados de la guerra ya no eran los soldados sino las poblaciones indefensas que se encontraban en medio del conflicto.

Las misiones de paz

La primera misión de paz —organismo de la ONU para la vigilancia de la tregua (ONUVT) — fue desplegada en Oriente Medio el año 1948 a fin de verificar la observancia del Acuerdo de Armisticio entre Israel y sus vecinos árabes. Con el transcurrir del tiempo y como resultado del fin de la Guerra Fría, las misiones

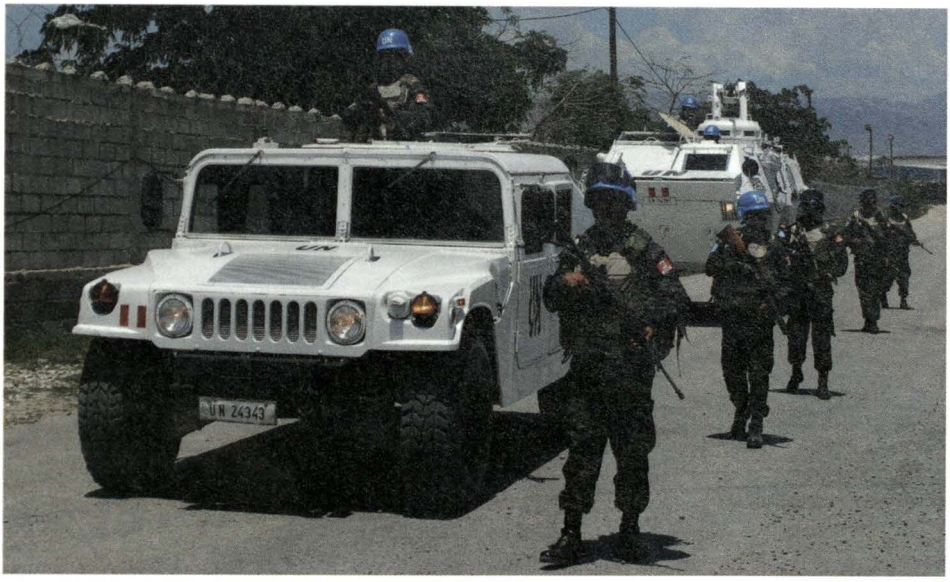
de paz alrededor del mundo se incrementaron significativamente; de las 69 misiones de paz establecidas por la ONU hasta la fecha, 56 se han realizado a partir de 1988.

Al principio, las misiones de paz estaban enfocadas principalmente a supervisar el alto al fuego desplegando observadores militares desarmados y tropas ligeramente armadas, que desempeñaban principalmente funciones de vigilancia, información y fomento de la confianza entre las partes beligerantes. Sin embargo, este rol se ha ampliado en los últimos tiempos abarcando más allá del control militar e involucrando al personal naval cada vez en aumento, en operaciones de carácter multidimensional y humanitario como complemento de las mismas, formando la columna donde descansa la base para la resolución de muchos conflictos en la actualidad. Hoy, los cascos azules (*peacekeepers*) llevan ayuda humanitaria y proveen de seguridad a personas que sufren no solo las consecuencias de los conflictos, sino también de desastres naturales, como es el caso del terremoto que sacudió Haití en enero de 2010 que dejó alrededor de doscientas mil personas fallecidas, o del Congo y Liberia que actualmente son golpeados por la epidemia de Ébola más grande y letal de la historia.

Los cascos azules de la Marina de Guerra

En concordancia con la política exterior del Estado, en los años ochenta la Marina de Guerra del Perú, con una visión clara del desarrollo de los conflictos actuales y futuros, tomó la decisión de enviar personal a conformar las diferentes misiones de paz. Desde entonces, la Institución ha participado con observadores militares y oficiales de Estado Mayor en: *Burundi, Congo, Costa de Marfil, Liberia, Namibia, Sahara Occidental, Sudán y Sudán del Sur*, así como con el envío de tropas conformando contingentes militares en Chipre y en Haití.

Durante el transcurrir de los años, el personal naval ha experimentado el trabajo en un ambiente multinacional, donde confluye no solo las características sociales y culturales de la población local donde se despliega una misión, sino también, de los hombres y mujeres de diversos países que conforman los componentes civiles, policiales y militares de las fuerzas de paz y de las diferentes organizaciones internacionales. Esta experiencia única, en la que la capacidad de adaptación y la vocación de servicio son claves para cumplir la misión, fortalece el carácter y eleva el entrenamiento de nuestro personal; así como también, amplía su conocimiento del mundo proyectando a su vez una imagen positiva de la Institución y del Perú en la comunidad mundial.



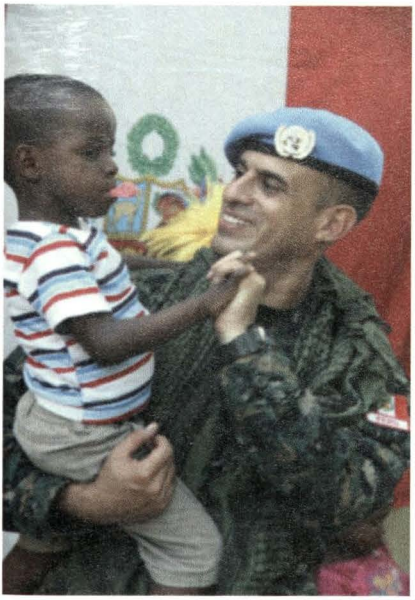
Patrullaje a pie con vehículos *Humbee* y *BMR* de la Marina de Guerra del Perú en Puerto Príncipe, Haiti, (col. autor).

La compañia Perú en Haití

Como resultado de la participación peruana en las misiones de paz, el Estado y la ONU firmaron el Memorándum de Entendimiento (MOU) el 11 de noviembre de 2003, el cual establece los lineamientos de la contribución del Perú al sistema de acuerdo de fuerzas de reserva.

La firma de este importante documento permitió al país enviar un contingente militar a la República de Haití el año 2004 como parte de las fuerzas de la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas (MINUSTAH). Han transcurrido diez años desde que el primer contingente arribó al país caribeño, tiempo durante el cual las tropas peruanas, incluyendo al personal naval, vienen operando en diferentes zonas del país apoyando a la Policía de la ONU y a la Policía Nacional haitiana a crear un ambiente seguro que permita el desarrollo y crecimiento del país.

Hoy, los contingentes XX y XXI se encuentran desplegados, teniendo entre sus filas alrededor de ciento veinte marinos, hombres y mujeres, que al igual a quienes los antecedieron, un día decidieron dejar atrás sus hogares y costumbres para llevar paz y esperanza a una nación hermana.



Actividad CIMIC (ayuda humanitaria) en la escuela Rose-Mina de Diegue, (col. autor).



Personal de la compañía Perú realizando labores de esparcimiento y bienestar a favor de niños haitianos.



Cascos azules peruanos instalando paneles solares en el hospital psiquiátrico de Puerto Príncipe, Haití, (col. autor).

El futuro de las operaciones de paz



El contralmirante Mario Sanchez Debernardi comandó las Fuerzas Militares Multinacionales en la misión de la ONU en Chipre (abril 2008 – diciembre 2010).

La globalización en el mundo como efecto integrador donde las distancias y los tiempos se acortan cada vez más, crea, día a día, nuevos retos, pero a la vez nuevas situaciones de inestabilidad donde se requiere la presencia de los *peacekeepers* de la ONU. Como resultado de esto, la evolución de las operaciones de paz ha hecho necesario adecuar nuestros medios y optimizar la especialización y formación del marino de hoy. La Marina de Guerra del Perú ha sabido demostrar estar preparada para asumir este reto a través del accionar ejemplar de sus efectivos, quienes han sido constantemente reconocidos por la comunidad internacional. Como muestra de este reconocimiento de compromiso institucional y a la experiencia y profesionalismo demostrado por nuestro personal, el año 2008, el contralmirante Mario Sánchez Debernardi fue designado Comandante de las Fuerzas Militares Multinacionales en la misión de la ONU en Chipre, primer oficial naval en haber ocupado tan importante cargo.



Fotografía propiedad de la Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos. Archivo Histórico.

Miguel Grau: rasgos de personalidad

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú; ha concluido estudios para el doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible en la Universidad Alas Peruanas. Es catedrático invitado en la Escuela Superior de Guerra Naval y en la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas.



RESUMEN
Hablar de Miguel Grau, Gran Almirante del Perú, es sumergirse en una fuente inagotable de inspiración. Muchos autores han dedicado sus plumas a enaltecer su vida y obra, uno de ellos, el contralmirante Jean Doig la analiza desde el ángulo de su personalidad, mostrando la clara concordancia entre su pensamiento y sus acciones, que ennoblece la profesión de ser marino.

PALABRAS CLAVE: almirante Miguel Grau; personalidad; acciones y actitudes.

ABSTRACT
To speak about the Great Peruvian Admiral, Miguel Grau, is to submerge in an inexhaustible source of inspiration. Many authors have dedicated their quill pens to upraise his life and work, one of them, Rear-Admiral Jean Doig analyzes it from the angle of his personality, showing the clear agreement between his thought and actions that ennobles the profession of being a sailor.

KEYWORDS: Admiral Miguel Grau; personality; actions and attitudes.

"El servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres [...] llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión."
Miguel Grau, Memorias, 1878

Introducción

Estudiar los rasgos de personalidad del paradigma de talla nacional y mundial, caracterizado en mayor medida por sus hechos que por su discurso, implica investigar con exhaustivo esfuerzo la estrecha vinculación entre sus acciones y actitudes respecto del comportamiento que caracterizó su actuar, pues sólo así podremos conocer mejor al personaje, con el propósito de orientar mejor nuestros propios pasos en la dirección cierta, al estar llamados a seguir su ejemplo.

• Articulo recibido el 14 de enero de 2015, aprobado para su publicación el 6 de febrero de 2015

Este breve ensayo pretende identificar los principales rasgos de la personalidad de Miguel Grau por sucesivas aproximaciones a sus elementos componentes, orientando el empeño inicial en establecer relaciones en tres fuentes de estudio e investigación: hechos históricos relevantes, documentos trascendentes propios del personaje y, experiencias sensibles de sus estudiosos, con el compromiso luego de profundizar la investigación de nuevas fuentes que permitan perfeccionar el estudio abordado.

El estudio de los rasgos de la personalidad se ubica en el campo de la Psicología, y este empeño inicial se centra en aplicar el modelo básico de las cinco dimensiones o características universales de la personalidad que distingue a los seres humanos con claridad: *extroversión, afabilidad, escrupulosidad, estabilidad emocional y cultural*, aspectos fundamentales de la personalidad aplicables a individuos de nuestra cultura occidental y cristiana.

Cabe señalar, que aún cuando los rasgos que describen conductas pueden ser comunes a muchas personas, cada personalidad individual representa una caracterología propia, de un proyecto de vida único e irrepetible; sin embargo, son rastros de valiosas experiencias para diseñar y construir nuevos proyectos personales. En el caso de Miguel Grau su personalidad se proyecta en síntesis en el epígrafe de este artículo.

1. Relaciones conceptuales: rasgos y elementos

Identificamos los cinco grandes rasgos o dimensiones que contienen los aspectos más sobresalientes de la personalidad de Miguel Grau, a través de sus elementos componentes, los mismos que vinculamos con acciones y actitudes respaldadas por testimonios y percepciones contenidos en las fuentes documentales de investigación exploradas.

Los elementos componentes relacionados con tales rasgos que ha priorizado este estudio por comportamientos son: en *extroversión*, enérgicos, asertivos, seguros, ingeniosos, emprendedores y optimistas; en *afabilidad*, comprensivos, generosos, modestos, íntegros, afectuosos y realistas; en *escrupulosidad*, organizados, confiables, perseverantes, decididos, mesurados y consistentes; en *estabilidad emocional*, no excitables, no emotivos, autónomos e individualistas; en lo *cultural*, intuitivos, inteligentes, y creativos[1].

1. MORRIS, Charles et al. *Psicología*. 10ª Ed. México: Pearson Educación, 2001. p. 722.



Fotografía propiedad de la Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos. Archivo Histórico.

El vocablo *extroversión*, tomado de la lengua inglesa por la fuente documental de referencia, ha sido interpretado en la lengua española como sinónimo de *alteridad* para este estudio, por la acepción de la palabra, en el sentido del interés y preocupación para con otras personas fuera de uno mismo.

Los elementos del rasgo *estabilidad emocional* no excitables y no emotivos, han sido agrupados en este ensayo en el concepto de resilientes, en razón a la naturaleza común de ambos caracterizada por el autocontrol emocional en lo adverso y ftavorable.

"...con la pretensión de reflejar el perfil de Miguel Grau desde un enfoque total e integrado, pensando que el ejemplo arrastra".

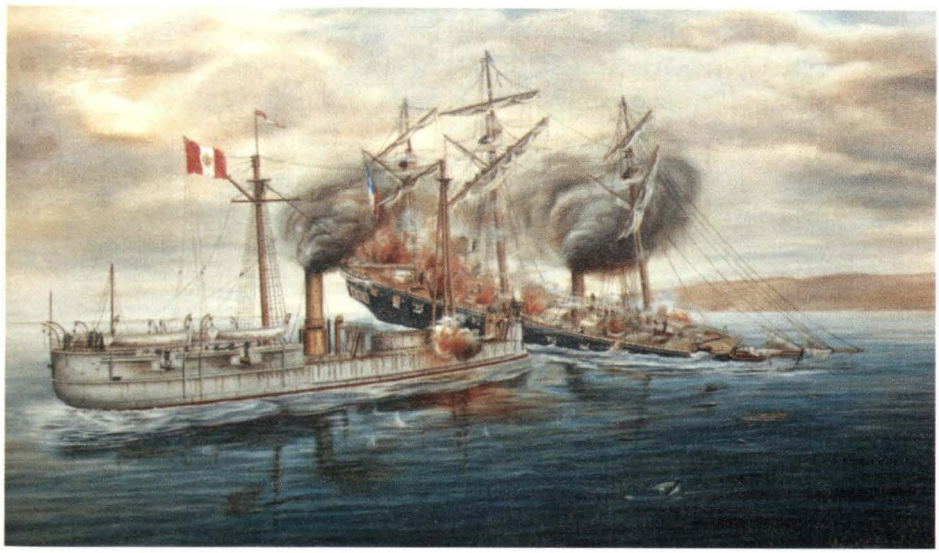
En síntesis, y como colofón de los rasgos de personalidad identificados finalmente, han sido agrupados en dos dimensiones primordiales relacionadas entre sí, con la pretensión de reflejar el perfil de Miguel Grau desde un enfoque total e integrado, pensando que el ejemplo arrastra.

2. Hechos históricos relevantes: asertividad, integridad e inteligencia

Dos páginas de la historia que dan muestra nítida de las acciones y actitudes de Miguel Grau son: "Iquique" y "Angamos", las mejores pruebas de las dimensiones de *alteridad* y *afabilidad*, por asertivo e íntegro marino y ciudadano, patriota y cristiano, que en los extremos de una nefasta guerra fratricida deja para los suyos y la humanidad sus más preciados valores de dignidad y humanismo.

La actitud de Miguel Grau respecto de tales hechos históricos se cristaliza en la percepción de Ella Dumbar Temple cuando señala: "hermoso testimonio de esta faceta humanista de Grau, es el consignado en su carta a su cuñada, Manuela Cabero de Viel, en la cual le confiesa que está cada vez más contrariado de no ver el término de esa guerra que él siempre ha considerado fratricida o guerra civil"[2]

2. DUMBAR, Ella. *El "Victorial" de Miguel Grau*. Nº 20. Lima: San Marcos, 1979. p. 51.



Combate naval de Iquique.

Sobre el íntegro actuar de Miguel Grau, Manuel González Prada subraya: "... que es encomiable la íntima unidad de vida que se advierte en el comandante del *Huáscar*: lo privado y lo público, el marino y el padre de familia, el ciudadano y el esposo, todo integra una sola manifestación de inteligencia, conducta y afecto"[3].

Es recurrente la percepción del actuar cristiano de Miguel Grau cuando José Agustín de la Puente Candamo señala: "Grau es un creyente en la Iglesia Católica, y vive las virtudes naturales y las cualidades del hombre cristiano. Amigos cercanos como José Antonio Roca y Boloña, Carlos Elías o el padre Gual, son muestra del ambiente en el cual transcurre su vida. Francisco Paz Soldán [...] cuenta que Grau se confiesa con el padre Gual en Los Descalzos, y sale del Callao con el convencimiento de que su muerte no está lejana"[4].

Guillermo Thorndike Losada es concluyente cuando narra: "terminaba marzo y el capitán Grau se presentó temprano ante monseñor José de Eslava, provisor del Arzobispado de Lima, a informar su deseo de contraer matrimonio con Dolores Cabero, [...] bajo juramento Miguel Grau dijo ser natural de Piura. Hijo de Juan Manuel Grau y de Luisa Seminario. Soltero y católico, apostólico y romano"[5]

3. DE LA PUENTE, José. *Miguel Grau*. Lima: DESA S.A., 2003. p. 573.
4. Idem. p.236.
5. THORNDIKE, Guillermo. *Grau*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

3. Acciones y actitudes solidarias e intuitivas: compresión, inteligencia y creatividad

En los rasgos de *alteridad* y *afabilidad* identificamos un elemento básico de la personalidad de Miguel Grau: su sensibilidad comprensiva para con el hermano en estado de guerra, y en su dimensión *cultural* el elemento intuitivo, inteligente y creativo por la integración sudamericana.

La guerra del Pacífico fue una guerra fratricida porque enfrentó hermanos muy queridos en el círculo de la familia de Grau, quien al escribir a Manuela Cabero de Viel remarcó: "al cielo le pido que me separe siempre de la *Chacabuco*, porque para mí sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero"[6]

Por otro lado, esta nefasta guerra enfrentó naciones hermanas que sellaron su independencia con acciones aliadas en el mar en "Abtao" y "Dos de Mayo" en 1866. El combate naval de Abtao consagró a Miguel Grau como héroe americano, paradigma de liderazgo con visión de futuro empeñado en el ideal de integrar una sola nación sudamericana.

Miguel Grau deja testimonio escrito de su actitud intuitiva y creadora en la proclama del Comandante General de la Marina en 1877[7]. Inteligencia y creatividad que es percibida como: "un bello texto de Grau escrito en 1876 [1877] presenta un desarrollo teórico sobre el porvenir de la Marina en todos los pueblos, y más en las repúblicas nuestras, que él imagina unidas, con una Institución naval al servicio y para la defensa de esa unión".[8]

Sir Clement Markham, dice de Miguel Grau ". ... que debió ser rudo y resultó por el contrario, afable, ingenioso y hábil [...] que conocía dos lenguas extranjeras y que sin presunción sino con encantadora sencillez podía hablar de lugares y de gente remotos, conocidos gracias a servicios prestados en buques cuyos nombres y aventuras

"Dos páginas de la historia que dan muestra nítida de las acciones y actitudes de Miguel Grau son: 'Iquique' y 'Angamos'...".

6. AROSEMENA, Geraldo. *El Almirante Miguel Grau*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1975. p. 239.
7. AROSEMENA, Geraldo. *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1978. p. 116.
8. Idem cita 3. p.238.

nos es dado a saber merced a esa relación que está guardada en el Archivo Histórico de la Marina"[9], percepción de sustento para identificar elementos primordiales del rasgo cultural de la personalidad de Miguel Grau.

4. Acciones y actitudes humanitarias: mesura, consistencia, perseverancia y confiabilidad

Los hechos del almirante Miguel Grau en la guerra del Pacífico tienen su máxima expresión en el combate naval de Iquique, por su acción humanitaria para con los heridos y náufragos enemigos, a quienes ordena rescatar y poner a salvo; así como, por su actitud prudente y protectora para con las personas y poblaciones que no participaban en combate. Geraldo Arosemena Garland precisa: "los botes del *Huáscar* recogieron a 62 náufragos, la totalidad de los sobrevivientes de una tripulación de 198 hombres. Del pecho de los rescatados en la cubierta del *Huáscar*, salió un grito estentóreo: ¡viva el Perú generoso!".[10]

Luís Uribe, teniente de la Armada de Chile, relata en una comunicación al Comandante en Jefe de la Armada, fechada en Iquique el 29 de mayo de 1879: "los botes del *Huáscar* recogieron del agua a los sobrevivientes y en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros".[11]

La acción humanitaria de "Iquique" (1879), se adelanta en 70 años a la firma de los cuatro convenios de Ginebra sobre derecho internacional humanitario (1949) vigente, y constituye un hecho de dimensión mundial por el aporte de humanizar los actos de guerra, precediendo los acuerdos contenidos en la *Segunda* Convención de Ginebra sobre Heridos, Enfermos y Náufragos de las Fuerzas Armadas en el Mar, donde el "... llamado marítimo constituye una extensión del convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña, cuyas disposiciones adopta la guerra marítima"[12].

Las acciones y actitudes humanitarias que consagran la vida y obra del almirante Miguel Grau como paradigma internacional

> "...paradigma de liderazgo con visión de futuro empeñado en el ideal de integrar una sola nación sudamericana".

9. ROMERO Pintado, Fernando. *Grau: Biografía Lírica*. Lima: Editorial Científica, 1984. p.30.
10. Idem cita 6. p.157.
11. Idem cita 3. p.292.
12. CRUZ ROJA, Comité Internacional. *Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949*. Madrid: Grafipress, 1970. p. 274.

del "derecho de la Guerra", son muestra de mesura, consistencia y perseverancia, aspectos que configuran el principal elemento de confiabilidad del rasgo de escrupulosidad en su personalidad, pues a remarcar: "su comportamiento, siempre fiel a las más prestantes tradiciones de honor y caballerosidad, fue la expresión de su hondo y arraigado humanismo. A lo largo de todo el conflicto bélico no se apartó de las normas del derecho internacional y de gentes, inspiradas en las concepciones éticas de raíz medieval y victoriana..."[13].



5. Actos y actitudes de abnegación y modestia: consistencia, perseverancia y resiliencia

El capitán Arturo Prat comandante de la corbeta *Esmeralda*, quien cae abatido en combate sobre la cubierta del *Huáscar*, y que luego es reconocido como el máximo héroe naval chileno, por ser héroe americano en la lucha peruano-chilena contra el dominio español, y patrono de la Armada de Chile por su valerosa acción, es muestra del trato magnánimo del vencedor para con el adversario digno y consecuente con sus valores, hecho que configura elementos de consistencia y perseverancia, conforme se comprueba en el epistolario de Grau a la señora Carmela Carvajal viuda de Prat. En esta dura prueba: "¿Qué representa el combate de Iquique? Se pierde ese día, y a millas de distancia, un barco poderoso, pero se gana una manera limpia de combatir...."[14]

El sacrificio de Miguel Grau y la dotación del monitor *Huáscar* en el combate naval de Angamos, es testimonio de vida que consagra el mejor legado que un marino puede dejar a su patria y futuras generaciones: resiliencia y perseverancia de un espíritu acerado que no fatigó en aprender y enseñar a vivir y morir con dignidad, dominando siempre adversidades en la incertidumbre o en la violencia, saliendo fortalecido y alcanzando un estado de excelencia profesional y personal, como hombre de bien

13. Idem cita 2. p.31.
14. Idem cita 3. p. 298.

en familia o como ciudadano diligente para con su nación.

Héctor López Martínez es concluyente al decir: "este hombre, sin embargo, no era un santo ni tampoco un anacoreta aislado del mundo y sus contingencias. Por lo contrario, su existencia 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"[15].

> "Las acciones y actitudes humanitarias que consagran la vida y obra del almirante Miguel Grau como paradigma internacional del 'Derecho de la Guerra'...".

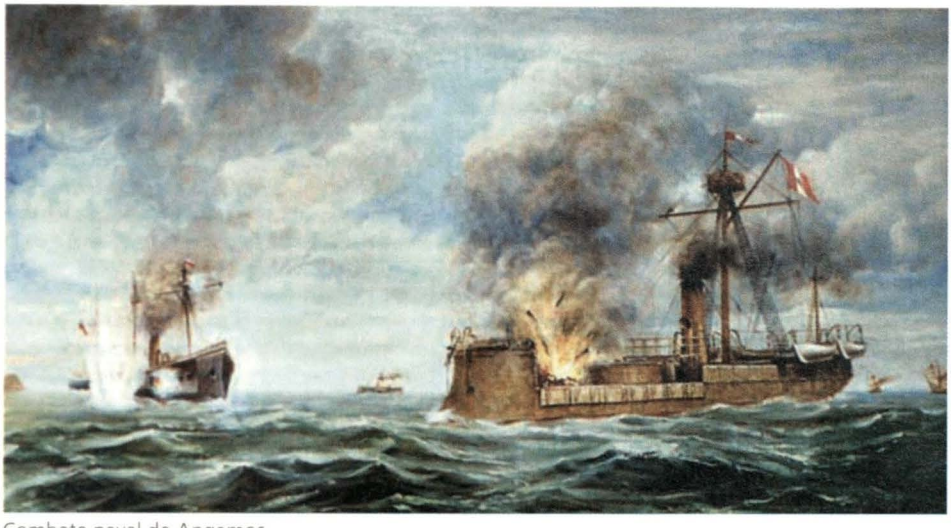
No es ánimo de este artículo idealizar al personaje, como "nunca ha sido ánimo de la historiografía peruana [...] transformar a Miguel Grau en una suerte de mito orientado a enaltecer al hombre perfecto"[16], porque se pretende reflejar el perfil de Miguel Grau con un enfoque total e integrado. En consecuencia, también se estudian actos y actitudes en la vida del héroe que configuran elementos discutibles de egoísmo y rebeldía, que podrían atribuirle bajas puntuaciones en los rasgos de *afabilidad* y *escrupulosidad*, respectivamente.

Actos y actitudes de excepción que podrían afectar tales rasgos de personalidad son la decisión de Grau por la defensa del orden legal y de la Constitución en el caso de los hermanos Gutiérrez, en el apoyo a Vivanco contra Castilla, en el levantamiento contra Pezet, su oposición al mando del almirante Tucker y en la postura contraria a la revolución de García y García, donde nos deberíamos ubicar en el discurrir del pensamiento político de Grau[17].

Igualmente, en el campo de la actividad privada y personal es discutible la intervención de Grau como capitán de buque mercante dedicado al negocio de colonos de la Polinesia[18], así como errores y tropiezos en la relación de amistad con Aurelio García y García. Sin embargo, se trata de hechos que ponen a prueba "la fortaleza del hombre que defiende su honor, su rectitud y su dignidad"[19].

Aciertos o yerros en actos y actitudes que por excepción confirman los rasgos o

15. LOPEZ, Héctor. *Miguel Grau Marino y Ciudadano*. Lima: Fondo Editorial UAP, 2011. p. 216.
16. Idem cita 3. p.237.
17. Idem cita 3. p.240.
18. ORTIZ, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar*. Lima: Fondo Editorial del Congreso, 2003. p. 283.
19. Idem cita 3. p.238.



Combate naval de Angamos.

dimensiones humanas de Miguel Grau de *afabilidad* y *equilibrio emocional*, son pruebas valorables que resisten intenciones y propósitos de contribuir a que Grau se vaya "alejando cada vez más de su naturaleza profundamente humana, convirtiéndose en una suerte de semidiós, en el cual todo es perfecto" en clara advertencia de Jorge Ortiz Sotelo [20].

En suma, resiliencia y perseverancia son elementos primordiales que sustentan el rasgo de estabilidad emocional en la personalidad de Miguel Grau al mostrar magnanimidad en la victoria y serenidad en la derrota. La percepción del ilustre historiador Jorge Basadre que pondera elementos de este rasgo, señala: "... aparece sencilla y serena la figura del piurano modesto que era también un cristiano viejo y un criollo auténtico" [21].

6. Sentido del deber y vocación de servicio: organizado, decidido, consistente y perseverante

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento. El testimonio de "Iquique" y "Angamos" no sólo significa para los peruanos el paradigma de la dignidad que fortalece su autoestima sino el paradigma

20. Idem cita 18. p.21-22.
21. BASADRE, Jorge. "Efigie de Grau". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima: IEHMP, 1984, N° 30, p. 159-162.

de peruanidad que la motiva, porque representa el cambio histórico de una patria que renace por sí misma y se crece en la adversidad, aprendiendo para siempre que unida jamás será vencida.

Miguel Grau señala: "al servir a la nación, no he seguido por cierto mis propias conveniencias, ni los intereses de mis hijos a quienes si no les dejo una fortuna, mañana les dejaré a lo menos un nombre modesto, pero limpio" [22].

"El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau son expresiones inequívocas del principio de institucionalidad que rige su vida y pensamiento".

Elementos de organización y decisión se sustentan en la percepción que sigue: «así, habla del "vehemente deseo de servir a mi patria y de cumplir estrictamente con mi deber". El deber y el servicio son dos conceptos que en la vida de Grau están entremezclados; sirve a su país a través del cumplimiento del deber y lo hace sin ostentación, ni enaltecimiento especial, como un acto de regularidad en su vida, y con el apoyo de un patriotismo intenso y muy sincero» [23].

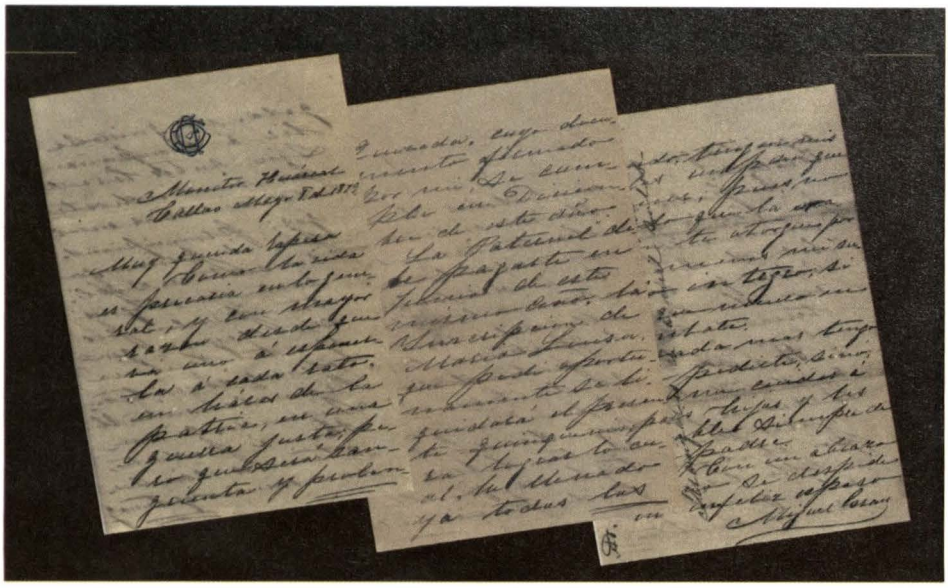
La vocación de servicio de Miguel Grau se convierte en pensamiento guía para las futuras generaciones de marinos y se hace explícito cuando puntualiza en sus *Memorias de 1878*: "El servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres [...] llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión" [24].

El sentido del deber y la vocación de servicio de Miguel Grau sustentan elementos de organización, decisión, consistencia y perseverancia que configuran en conjunto el rasgo de escrupulosidad en su personalidad.

7. Sacrificio y conquista: alteridad, afabilidad, escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural

Los ciudadanos y marinos herederos de las glorias de Miguel Grau llamados a seguir su ejemplo, recordamos en las letras del himno institucional la expresión que sintetiza los rasgos de la personalidad del paradigma: "nobleza y acero", convencidos que con la victoria de "Iquique" el máximo héroe trasciende los resultados materiales del

22. Idem cita 3. p.203.
23. Idem cita 3. p.234.
24. Idem cita 7. p.55.



Cartas de Grau desde el Monitor Huáscar.

combate –efímera victoria al fin–, y que con su sacrificio en "Angamos", presagio de la victoria final, Grau conquista el espacio interior de hombres y pueblos, cercanos y distantes, y se proyecta como nítido paradigma mundial que compromete a las futuras generaciones [25].

El balance entre tales rasgos se sustenta por un lado en elementos de energía, seguridad y optimismo por alteridad, y en afabilidad por el sentido de realidad, generosidad, modestia e integridad, que son percibidos por Juan de Arona, cuando dice de Grau: «... que posee "alma de acero y corazón de niño"; así, tal vez pinta algo medular en nuestro personaje. Fortaleza, rigor, certidumbre, al mismo tiempo, formas cordiales, generosidad y afecto» [26]

Por otro lado, los rasgos de escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural de la personalidad del héroe encuentran el balance en elementos de confiabilidad, resiliencia, inteligencia y creatividad, respectivamente.

25. DOIG, JJ. "Miguel Grau: pensamiento y acción". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Año 2010-2011, Nº 31. Lima: 2012. p. 111-116.
26. Idem cita 3. p.233.
27. DOIG, JJ. "Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial". *Revista de Marina.* Año 101, Nº 1. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2008. p. 7-11.
28. Idem cita 9. p.137.

Conclusión

En suma, en el perfil de Grau, dimensiones de alteridad y afabilidad se integran en nobleza al ser magnánimo en el combate, y rasgos de escrupulosidad, equilibrio emocional y cultural en lo acerado de su tenaz espíritu combatiente en la vida [27].

La acción y actitud de Miguel Grau antes, durante y después del glorioso combate naval de Angamos como oficial y caballero no solo traspasa el espíritu de marinos y peruanos motivados a emular sus acciones como ciudadanos y soldados de aire, mar y tierra, sino que conquista mentes y corazones de pueblos hermanos enfrentados por la adversidad, convirtiendo su sacrificio en victoria trascendente para las futuras generaciones.

Y para los llamados a seguir su ejemplo, Fernando Romero Pintado nos traza un derrotero: "de las generaciones que lo han seguido oirá siempre una protesta por los motivos que lo obligaron al sacrificio y una oración de gratitud por la lectiva altivez de su muerte. La grandeza histórica con que cumplió con su deber hace que experimentemos orgullo de ser hombres y ser marinos" [28].

Bibliografía

- AROSEMENA, Geraldo. *El Almirante Miguel Grau*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1975.

  AROSEMENA, Geraldo. *Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878*. Lima: Tipografía y Offset Peruana S.A., 1978.

- BASADRE, Jorge. "Efigie de Grau". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima: IEHMP, 1984, Nº 30.

- CRUZ ROJA, Comité Internacional. *Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949*. Madrid: Grafipress, 1970.

- DE LA PUENTE, José. *Miguel Grau*. Lima: DESA S.A., 2003.

- DOIG, JJ. "Nobleza y Acero. Grau: paradigma mundial". *Revista de Marina*. Año 101, Nº 1. Lima: 2008. Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

- DOIG, JJ. "Miguel Grau: pensamiento y acción". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Año 2010-2011, Nº 31. Lima: IEHM, 2012.

- DUMBAR, Ella. *El "Victorial" de Miguel Grau*. Nº 20. Lima: San Marcos, 1979.

- ROMERO Pintado, Fernando. *Grau: Biografía Lírica*. Lima: Editorial Científica, 1984.

- THORNDIKE, Guillermo. *Grau*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

- LOPEZ, Héctor. *Miguel Grau Marino y Ciudadano*. Lima: Fondo Editorial UAP, 2011.

- MORRIS, Charles et al. *Psicología*. 10ª Ed. México: Pearson Educación, 2001.

- ORTIZ, Jorge. *Miguel Grau, el hombre y el mar*. Lima: Fondo Editorial del Congreso, 2003.



A 100 años del inicio de la Primera Guerra Mundial; motivos, innovaciones y consecuencias

Capitán de navío (r) Mauro Landa Abad
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Es *magister* en Política Marítima y, en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, cursó una maestría en Relaciones Públicas y los diplomados en Seguridad y Defensa Nacional y, en Administración para la Defensa. Siguió el Curso Básico de Inteligencia. Ex comandante de los BAP *Velarde* y *Villavisencio*, ocupó la Dirección General de Planeamiento Estratégico en la Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional.



RESUMEN
La Humanidad ha recordado consternada el inicio de la Gran Guerra hace cien años. En el presente ensayo el autor detalla el detonante que le dio origen y las consecuencias de ello, explicando el formato en común que rige el estallido de los conflictos bélicos, donde factores como expansión económica, territorios estratégicos, desarrollo tecnológico, impulsan y agudizan las tensiones entre los Estados.

PALABRAS CLAVE: Gran Guerra; archiduque de Austria Francisco Fernando; Triple Alianza; Triple Entente; Revolución Industrial.

ABSTRACT
Mankind has remembered astounded the beginning of World War I for one hundred years. The author details the trigger that gave rise to it and its consequences, explaining the common format that rules the outbreak of the war like conflicts, where factors like economic expansion, strategic territories, technological development, moves and worsens the tensions between the States.

KEYWORDS: Great War; Archduke Franz Ferdinand of Austria; Triple Alliance; Triple Entente; Industrial Revolution.

"No sé cómo será la tercera guerra mundial, solo sé que la cuarta será con piedras y lanzas."
Albert Einstein

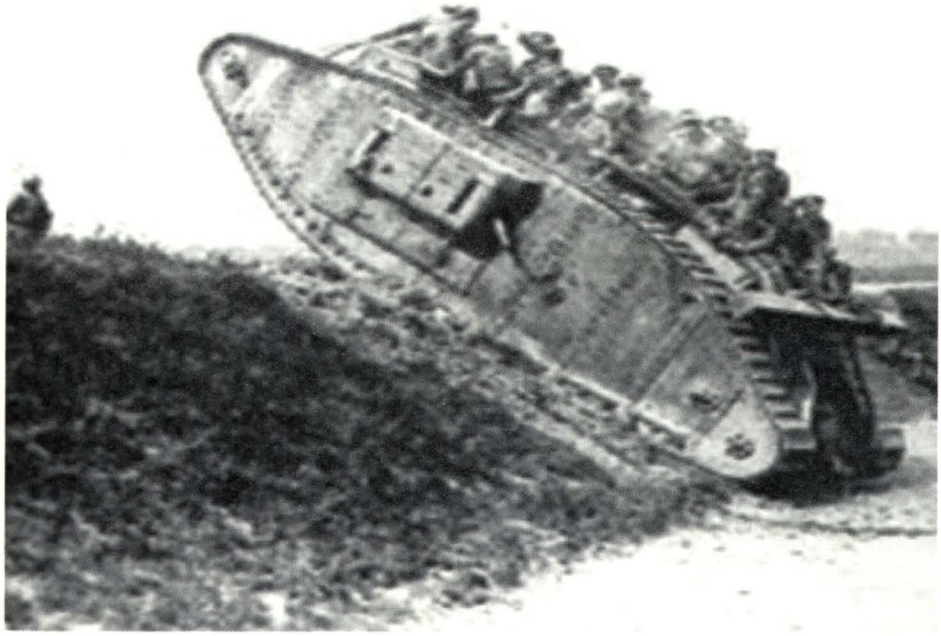
En el mes de agosto se cumplió el primer centenario del inicio de la Primera Guerra Mundial, conflicto considerado como el primero en la historia de la Humanidad que alcanzó tal magnitud global por la cantidad de Estados, Monarquías y colonias de todos los continentes, que aun alejados geográficamente, participaron o se vieron envueltos en esta conflagración durante más de cuatro años (1914-1918), y por la trascendencia de los cambios ocasionados después del conflicto. Se podría decir que se inició casi por casualidad o por un detonante, el atentado y asesinato del archiduque de Austria Francisco Fernando heredero de la monarquía austrohúngara y su esposa, muertos por un

• Artículo recibido el 6 de octubre de 2014, aprobado para su publicación el 30 de marzo de 2015



Archiduque Francisco Fernando heredero del trono Austro-Húngaro y esposa.

estudiante serbio durante una visita en Sarajevo, Serbia el 28 de Junio de 1914. El episodio sirvió como catalizador para la declaración de guerra del Imperio austrohúngaro a Serbia con el fin ulterior de anexarse territorios, siendo este acto el inicio de una crisis política que arrastró a sucesivas declaratorias de guerra de las grandes alianzas monárquicas; alemana, austrohúngaro y otomana (Triple Alianza), y por el otro lado, respaldando a Serbia la alianza rusa, francesa e inglesa (Triple Entente). El asesinato de un personaje de la nobleza europea no podría ocasionar un estado de guerra de tal magnitud, indudablemente las verdaderas múltiples razones se encontraban en la situación geopolítica, social y económica que se vivía principalmente en los Estados imperialistas industrializados de Europa, a inicios del siglo XX. En el campo económico, la competencia por el mercado y los recursos de las colonias, donde Alemania, que había alcanzado un gran desarrollo industrial los últimos años, era la gran perjudicada en la repartición de colonias ricas en materia prima, así como de mercados coloniales cautivos para comercializar los productos con valor agregado que producían las potencias industriales, estando mejor favorecidas



Incursión del tanque, inicio de la caballería motorizada.

Inglaterra y Francia. Otros motivos importantes dentro de este escenario de multipolaridad reinante, eran en el campo social, el nacionalismo imperante que "destacaba una cierta concepción romántica de la guerra heredada del siglo anterior; la vulgarización de las teorías darwinistas sobre la lucha de la especies y su consiguiente selección de las más aptas para la vida [...]" (que se trasladaba directamente al campo de la política internacional). Los franceses albergaban un resentimiento contra Alemania que tuvo sus orígenes en la derrota de la guerra franco-prusiana de 1871 donde Alemania se había anexado territorios franceses. "Rusia tenia aspiraciones en los Balcanes, sus puertos en el mar Báltico o en el extremo Oriente quedaban inutilizados por el hielo en el invierno, mientras que sus puertos en el mar Negro podían ser bloqueados fácilmente por los turcos en el Bósforo [...]" La consecuente carrera armamentista, la rivalidad en las construcciones navales de Alemania contra Gran Bretaña por la supremacía naval, la que ostentaba la Real Marina inglesa por más de cien años desde la batalla de Trafalgar, no estando dispuesta a perderla; la segunda Revolución Industrial sumada a los avances tecnológicos de la época, fomen-

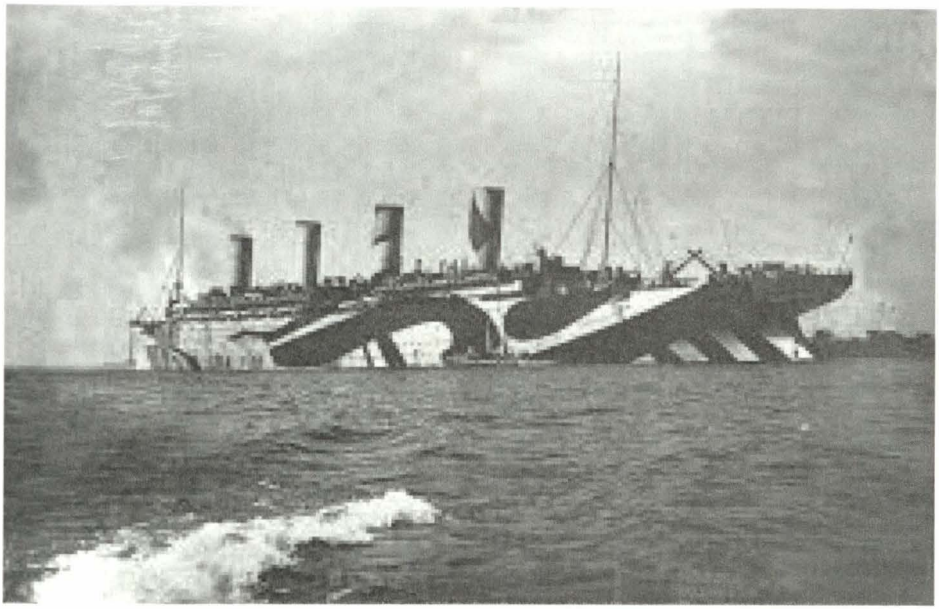


Paloma mensajera utilizada en la Gran Guerra.

taron una carrera armamentista evidenciada en la fabricación de diferentes tipos de armas para la guerra (submarinos, acorazados, tanques, aviones, dirigibles etc.), adicionando el espíritu geopolítico imperialista de las naciones industrializadas anhelantes de la expansión territorial en busca de recursos.

En el transcurso de la guerra se fueron incorporando por diferentes intereses Estados como Japón, Italia, Estados Unidos de América, Canadá y otros, llegando a sumar veintiocho Estados aliados contra los Imperios: alemán, austrohúngaro, otomano y búlgaro.

No es la intención del presente artículo entrar en el análisis de los aspectos estratégicos, operacionales y tácticos desarrollados en el campo militar en las diferentes batallas libradas por tierra, mar y por primera vez en el aire, en la denominada Gran Guerra (tiempo después de su final se designó Primera Guerra Mundial). La idea es describir sus causas y consecuencias del conflicto, como también aspectos innovadores que fueron desarrollados y usados, como un patrón en toda guerra, el conocimiento del hombre y su instinto de supervivencia como fuerza que impulsa los grandes avances tecnológicos que modifican las tácticas y estrategias en el campo de batalla, entrando a nuevos modos de utilizar los medios disponibles de su época.



Buque con camuflaje antisubmarino al estilo cubismo.

Así, podemos destacar en la campaña terrestre: la ametralladora y la artillería que hicieron inútil el uso de la caballería, elemento importante en las guerras pasadas. La utilización de gases tóxicos, para eliminar el avance enemigo hacía más cruel el sufrimiento de los soldados y era necesario utilizar máscaras antigases para permanecer en el campo de batalla; el sistema de posición táctica de las trincheras, servía como protección contra una mejor potencia de fuego de las nuevas armas como la artillería y la ametralladora; el uso de la alambrada, para ayudar a la mantención de la línea de frente ante el avance del enemigo se hizo de uso común; el invento del tanque, como vehículo ofensivo en el avance de las tropas marcó el inicio de la caballería motorizada. La utilización de la propaganda de guerra se usó para exaltar el patriotismo, minimizando pérdidas y exagerando las del enemigo para disminuir su moral, pasando a desarrollar la guerra psicológica. También fue uno de los últimos conflictos donde se usó palomas mensajeras para las comunicaciones, donde el uso de la radio todavía se hacía complejo en el campo de batalla.

En la campaña marítima, una de las más grandes innovaciones fue el uso de los submarinos, que si bien habían sido utilizados en anteriores enfrentamientos bélicos, en este conflicto marcó un punto importante en la aplicación de tácticas irrestrictas que ocasionaron grandes pérdidas en vidas y logística de

guerra. También se usó el camuflaje en los buques de guerra para confundir al enemigo en su forma y tipo de nave, acordémonos que aún no se había inventado el radar y los primeros prototipos de sonares fueron puestos en uso poco después del término de la Primera Guerra Mundial, siendo el avistamiento visual el principal elemento de detección de las unidades de superficie. Este método de camuflaje denominado "cubismo" que consistía en mantener a través de colores llamativos y formas abstractas la desestructuración (rompiendo la forma) de la silueta de los buques, para que el comandante que avistaba la nave desde el periscopio del submarino enemigo, fuera incapaz de distinguir si estaba viendo su proa o su popa, estribor o babor, incluso si se trataba de un solo barco o de toda una flota, y con esto dificultaba o imposibilitaba el cálculo de la trayectoria del torpedo que tendría que lanzar para que impactara sobre el blanco. La conformación de convoy (protección de las embarcaciones logísticas por buques tipo destructores, navegando en formación y agrupadas, utilizando hidroaviones antisubmarinos y cargas de profundidad) diseñada por los ingleses como una formación antisubmarina, fueron las innovaciones ideadas para la protección de los suministros que llegaban por mar en su misión de romper el bloqueo de los submarinos alemanes; también se realizaron las primeras adaptaciones de unidades navales y barcos mercantes en plataformas para el despegue de aviones para uso militar, de lo que en un futuro cercano (Segunda Guerra Mundial) serían consideradas como el arma más importante para el control de los mares: el portaviones, visionando con estos cambios la importancia de la aviación embarcada en la guerra marítima.



Plataforma naval adaptada para despegue de aviones.



Aviones de ataque, defensa y bombardero.

En el medio aéreo, se usaron para vigilancia y exploración los dirigibles o *zeppelines*; los aviones para ataque, defensa y bombardeos. Se inició el reconoci-



Sufrimiento en las trincheras debilitando la moral del soldado.

miento aéreo con el invento de las primeras cámaras fotográficas en aviones para la inteligencia militar.

De manera breve en este párrafo describiremos las acciones en el teatro de guerra; de las operaciones en tierra, los ejércitos iniciaban la ofensiva con operaciones de movimiento con la intención de un rápido avance de tropas para invadir territorios enemigos, pero la eficacia en la defensa de contención hizo fracasar los ataques masivos, entrando a las operaciones de posición que servían para contener el avance de las tropas enemigas durante tiempo prolongado caracterizadas por el uso de las trincheras, alambradas y armas químicas (gas mostaza) como en los campos de Verdún y de Somme, y la posterior estrategia de desgaste que debilitaba la moral del soldado y la carencia del avituallamiento logístico en trincheras, caracterizando a la Primera Guerra Mundial como muy cruenta y con un alto costo en millones de vidas y heridos entre civiles y militares.

La aviación militar, como arma novedosa se le fue misionando nuevas tareas como el reglaje de tiro de artillería, bombardeo de depósitos de municiones y ataque a transportes. En el teatro de operaciones marítimo, destacó el uso de los submarinos alemanes en una guerra irrestricta, decretando Alemania, que hundiría cualquier barco incluido neutral que abastecieran a Inglaterra o Francia, consolidándose el submarino como una arma estratégica muy bien usada por los alemanes, marcando su supremacía en el uso y construcción de este tipo de naves. El combate naval de Jutlandia, fue la más grande batalla naval de la Primera Guerra Mundial y la única que enfrento a dos grandes flotas, la Real Marina inglesa y la Marina Imperial alemana, el resultado fue ligeramente favorable a Alemania pero sin ningún efecto trascendental en la guerra, Inglaterra mantuvo la supremacía en el mar. Posteriormente, los ingleses rompieron el bloqueo de submarinos en 1917, fracasando el intento alemán de poner fin a la guerra a través de la guerra submarina.

La entrada de Estados Unidos en el conflicto que había permanecido neutral se debió a dos motivos: el económico, al haber sufrido ataques de sus barcos mercantes por parte de submarinos alemanes lesionando sus intereses comerciales; el otro motivo fue el diplomático, por el descubrimiento de una propuesta hecha por el Gobierno alemán al Gobierno mexicano.

"Entre el 16 de marzo y el 2 de abril de 1917, hubo dos acontecimientos importantes, totalmente independientes uno del otro: la caída del régimen zarista en Rusia y la intervención de Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial. La abdicación de Nicolás II fue el primer acto de un movimiento revolucionario popular bolchevique que llevaría a Rusia a dejar las armas {...}". La entrada de Estados Unidos en el conflicto que había permanecido neutral se debió a dos motivos: el económico, al haber sufrido ataques de sus barcos mercantes por parte de submarinos alemanes lesionando sus intereses comerciales; el otro motivo fue el diplomático, por el descubrimiento de una propuesta hecha por el Gobierno alemán al Gobierno mexicano. Alemania previniendo la guerra contra Estados Unidos, propuso a México una alianza (para mantener distraído a dicho país abriéndole un frente en su frontera con México), prometiéndole la reconquista territorial de Texas, Nuevo México y Arizona (territorios antes mexicanos). Está oferta fue interceptada de un telegrama cifrado, y descifrado por el Servicio de Inteligencia británico, remitido posteriormente al presidente norteamericano Wilson; sumado a este gesto inamistoso, por esos días es torpedeado

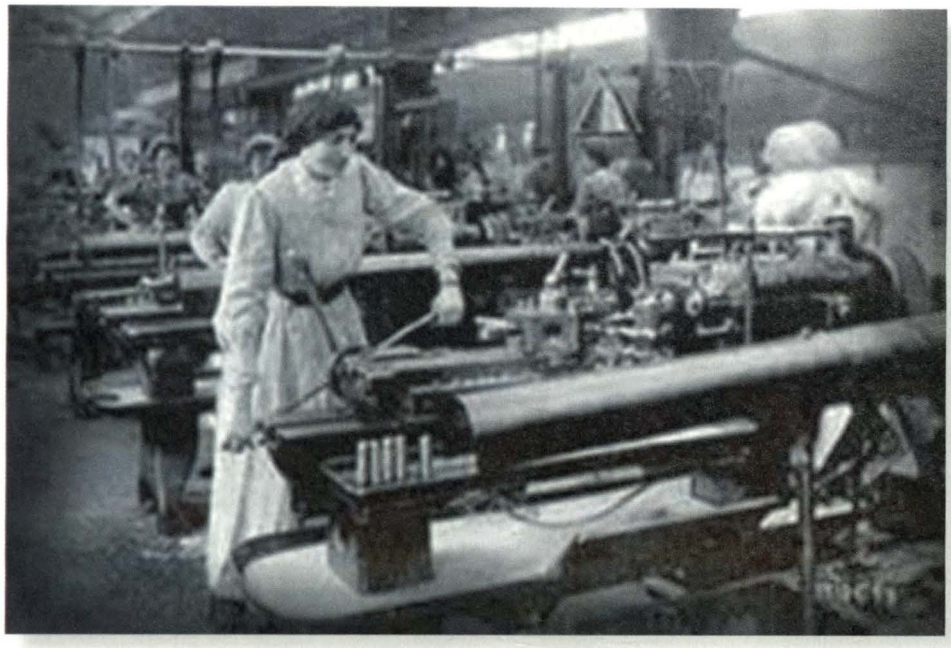


Escenario de guerra. Avance de la infantería desde las trincheras.

el barco norteamericano *Vigilentia* cuya tripulación muere ahogada. Ante estos actos Estados Unidos declara la guerra a la Triple Alianza. Esta incorporación aporto a los Aliados la ayuda que sería decisiva para la victoria, sobre todo por el apoyo logístico.

El Perú también se vio afectado en sus intereses comerciales. En febrero de 1917 cuando "... el buque peruano *Lorton*, capitaneado por Frank Sanders, que navegaba en aguas españolas, fue torpedeado y hundido con las 2200 toneladas de salitre... Como Alemania no dio las satisfacciones que el Perú exigía, en 1918 el presidente José Pardo, rompió relaciones diplomáticas con el Imperio y tomó posesión de sus buques mercantes en nuestros puertos. Es de resaltar que se rompieron relaciones diplomáticas, pero no se declaró la guerra a Alemania".

En la fase final de guerra, Alemania efectuó un último intento por recuperar posiciones y volver a una ofensiva pero finalmente los aliados consiguieron vencer. En noviembre de 1918 los Imperios centrales (Alemania, Austria-Húngría y Turquía) agotados y desmoralizados terminaron con la resistencia pidiendo el armisticio. Los Aliados vencedores, impusieron el Tratado de Versalles con drásticos términos a una Alemania derrotada y humillada, con condiciones muy difíciles; algunas importantes fueron declararse culpable de la guerra, sanciones económicas indemnizando a los



Mujer laborando de obrera, reemplazó al hombre en las fabricas.

Estados vencedores, pérdida de territorio, pérdida de colonias, desarme y reducción de sus fuerzas militares.

La Primera Guerra Mundial marcó un cambio de magnitud mundial en todos los aspectos: sociales, políticos, económicos, militares y tecnológicos. Los malos resultados en la firma de la paz se vieron posteriormente; los alemanes fueron obligados a firmar un tratado que fue considerado un ultraje nacional, la nación alimentó un hondo resentimiento contra los vencedores, que se reflejaría veinte años después con el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Otras consecuencias a ser destacadas fueron: el diseño y uso de nuevas armas creadas con el adelanto técnico de la Segunda Revolución Industrial que cambiaron la manera de hacer la guerra. Un cambio social importante fue la incorporación masiva de la mano de obra de la mujer en la economía por la falta generacional de hombres. Se creó en 1920 la Sociedad de Naciones, organización internacional que debía resolver los conflictos entre Estados, predecesora de la Organización de las Naciones Unidas. La muerte de más de ocho millones de personas, una cantidad similar de heridos y lisiados de guerra, registrándose por primera vez muchos casos de estrés postraumática; pérdida de la hegemonía mundial de Europa que había quedado devastada, y crecimiento de nuevas potencias como Estados Unidos de América y Japón; la caída de cuatro Imperios (el

alemán, el otomano, el ruso y el austrohúngaro); el inicio de la Revolución Rusa que a *posteriori* ejercería el liderazgo del comunismo internacional en el siglo XX y actor principal en la Guerra Fría; la migración del campo a la ciudad por causa de la destrucción y abandono de los campos agrícolas en toda Europa; el territorio de Turquía quedo reducido, el Imperio austrohúngaro desaparecido dio lugar a cuatro nuevos Estados que fueron: Austria, Checoslovaquia, Hungría y Yugoslavia.

Este artículo ha pretendido traer al presente en breve síntesis, uno de los acontecimientos históricos más importantes de la humanidad, que dio origen y marcó los cambios trascendentales que sucedieron en el siglo XX. Recordar y destacar la importancia de esta Gran Guerra es necesario para reflexionar sobre cómo se inició, con un pequeño incidente que originó una reacción en cadena, permitido por un escenario internacional de tensión y paz armada que se vivía a inicios del siglo pasado, donde los intereses por controlar territorios dotados de recursos o de importancia estratégica, y los avances tecnológicos en armas generados en la Revolución Industrial, terminaron por arrasar el continente europeo hacia la destrucción y muerte, perdiendo la supremacía en el proceso del desarrollo de la humanidad que había liderado por siglos. Al término de este conflicto, se decía que era "la guerra que iba terminar con todas las guerras", sin embargo, por una mala conducción de la política en el tratado de paz fue el preludio de un conflicto aún mayor, la Segunda Guerra Mundial, que superaría en muerte y destrucción a la Primera Guerra Mundial. Estos aspectos de análisis son necesarios conocer, aquilatar y recordar para no cometer los mismos errores dentro del escenario global del siglo XXI tan cambiante e interconectado. Hoy en día, es difícil imaginar una situación de crisis que lleve a una Guerra Mundial, así se pensó los días previos a la Primera Guerra Mundial hace cien años atrás, pero a veces el razonamiento es insuficiente en la construcción de conflictos que incorporan múltiples paradojas producto de la evolución del hombre, su supervivencia y nuevas tecnologías.

Bibliografía

- DE MATEO, María. *La Primera Guerra Mundial.* Madrid: Ediciones Alcal S.A., 1998.
- HERNÁNDEZ, Jesús. *Todo lo que debes saber sobre la Primera Guerra Mundial.* Madrid: Ediciones Nowtilus S.L., 2010.
- RENUEVIN, Pierre. *Primera Guerra Mundial.* Barcelona: Edición Oikos-Tau S.A., 1972.
- HIPERTEXUAL. *Camuflaje Dazzle: el cubismo aplicado a la ocultación de navíos* [en línea]. Disponible en Internet: http://alt1040.com/2012/04/camuflaje-dazzle-el-cubismo-aplicado-a-la-ocultacion-de-navios [Consulta: 18 junio 2015]
- AMAUTACUNA DE HISTORIA. *El Perú en la Primera Guerra Mundial* [en línea]. Disponible en Internet: http://www.amautacunadehistoria.com/2007/11/el-per-y-la-primera-guerra-mundial.html. [Consulta: 18 junio 2015]



Colonialismo y geoeconomía británica en el Perú del siglo XIX

Bachiller en Historia Walter Rojas Fox
Bachiller en Ciencias Sociales especialidad Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha laborado en el Archivo General de la Nación, Archivo Arzobispal de Lima y en la Marina de Guerra del Perú. Ha publicado artículos en la revista *Síntesis Social*, entre otras.



RESUMEN
Pasado el colonialismo político de España, en las flamantes naciones de América surgió una nueva dependencia de orden económico venido de Inglaterra que el autor denomina Armada financiera. A continuación se explica las motivaciones que la originaron, su expansión y su alianza con la élite local, logrando alcanzar supremacía en territorios de ultramar, ávidos de recursos económicos para emprender su reconstrucción.

PALABRAS CLAVE: Armada financiera; Gran Bretaña; colonialismo; geoeconomía, élite limeña.

ABSTRACT
Once the political colonialism of Spain has passed, in the newly American Nations a new dependency of economic order emerged from England which the author denominates the Financial Navy. Afterwards, the motivations that originated it, its expansion and its alliance with the Local Elite, managing to reach supremacy in overseas territories, eager for economic resources to undertake their reconstruction.

KEYWORDS: Financial Navy; Britain; colonialism; geo-economics, Lima elite.

Introducción

La venida del siglo XIX marcó el tiempo de la decadencia para el poder español en América y el inicio de la supremacía y el dominio internacional de Inglaterra, que llevó con éxito sus intereses geopolíticos alrededor del globo, imponiéndose inicialmente en poderío naval y posteriormente en desarrollo industrial, sumados a habilidades empresariales y diplomáticas logrando establecer, en las nacientes repúblicas, conexiones en zonas estratégicas donde actuaban con libertad (una libertad ganada a pulso contra sectores de las élites locales).

• Artículo recibido el 19 de noviembre de 2014, aprobado para su publicación el 5 de marzo de 2015



El descalabro de la "Armada invencible" fue el suceso que marcó simbólicamente la preponderancia británica por encima de España y, a la postre, el futuro dominio marítimo de la isla alrededor del mundo, a lo largo del siglo XIX. En la imagen *La derrota de la Armada Española*, óleo de Philippe-Jacques de Loutherbourg.

Pero para mensurar la influencia inglesa en las décadas posteriores a la independencia de las naciones hispanoamericanas –y, en el caso particular peruano– es preciso hilar más fino. Con la gesta emancipadora, José de San Martín embarcó desde Inglaterra a muchos militares ingleses, que se adhirieron sobre todo a la oficialidad de las fuerzas de tierra y mar, y en calidad de mercenarios, libraron batallas y combates decisivos para la emancipación de lo que sería la República Peruana. Adicionalmente, aunque la Corona británica decidió la neutralidad de sus flotas y tropas, armamento de manufactura inglesa circulaba casi sin restricciones, dirigido a apertrechar las fuerzas patriotas.

Luego de la Campaña Libertadora, culminada exitosamente por Bolívar y sus huestes, en las que hubo también muchos ingleses, estos militares se quedaron en estas tierras a usufructuar las propiedades que como paga por sus servicios les correspondían; así fue que lograron amasar cierta fortuna y formaron familias con los apellidos locales. En otros casos, siguieron su carrera militar sirviendo a las Armadas de Chile, Argentina, o regresaron a su patria natal o buscaron nuevas travesías en otros sitios alrededor del mundo.

Inmigrantes ingleses de otro tipo llegaron también, civiles con un buen perfil de técnicos y expertos en el manejo de las finanzas. Estos trataron de emprender negocios comerciales, se dedicaron a la especulación financiera, o cumplieron en algunos casos el rol de diplomáticos. En cantidad de casos las familias formadas por extranjeros (y obviamente también las élites criollas de añejos orígenes colo-

niales) trabaron contacto e hicieron negocios con las grandes casas comerciales inglesas (pero también estadounidenses) ya establecidos en nuestro país, lo cual evidentemente fue parte del dominio geoeconómico británico y los mismos ingleses lo entendieron así, como ya veremos. A fin de cuentas, el poder económico y político británico tendría la hegemonía en estos territorios "independientes"; lo que ocurrió en el fondo es una nueva forma de aprovechamiento justificada por el progreso, la industria y las finanzas.

Las cuestiones que planteamos, y que en este ensayo esperamos contestar al menos parcialmente, se definen del siguiente modo: ¿Cómo los intereses geoeconómicos británicos tuvieron éxito en la joven nación peruana luego de la independencia? En particular, ¿qué elementos y actores intervinieron y se favorecieron incursionando en el Perú del siglo XIX? ¿Cuál fue el destino de algunas familias fundadas por inmigrantes británicos en la liberalización y apertura de la economía peruana favorable a intereses económicos imperialistas ingleses?

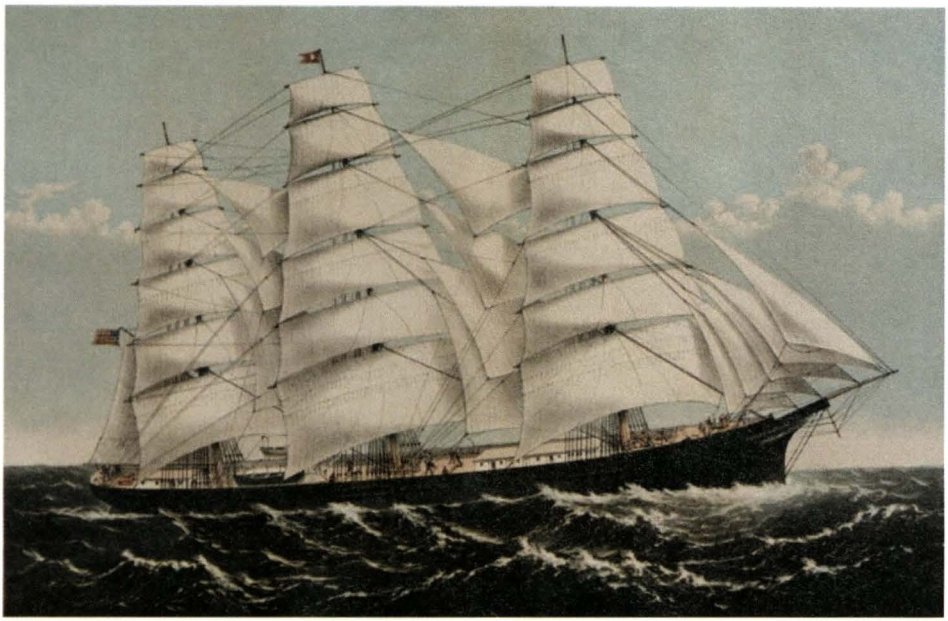
Postulamos que, en la medida que Inglaterra y sus competidores se enfrentaban por el dominio de las más extensas zonas de actividad económica, se configuraba una situación que podemos calificar de *pugna geoeconómica*[1] tomando como referencia el concepto acuñado por Edward Luttwak,[2] pugna en la que Inglaterra marcaría las pautas logrando liderar el desarrollo capitalista de gran parte del siglo XIX.

Antecedentes: La lucha por la supremacía en los océanos

La disputa política sobre el dominio marítimo entre España e Inglaterra se remonta a la misma etapa de conquista durante el siglo XVI. Como hitos teóricos resaltantes en el desarrollo de dicha disputa se pueden tener: a) los trabajos de Richard Hakluyt –publicados entre 1582 y 1589– que influirán en los comerciantes de la isla para iniciar la empresa de expansión fuera de los límites del Imperio, específicamente en América septentrional; b) la oposición de Hugo Grocio (que Inglaterra, Francia y Holanda apoyaron) a la consigna de *mare clausum* hispano (es decir, la exclusividad de navegación y comercio) con su concepción (en 1609) de un *mare liberum* que abriría las puertas al libre comercio; c) con el retorno

1. OLIER. Eduardo (Univ. Politécnica de Madrid) define la geoeconomía como «*el análisis de las estrategias de orden económico y comercial decididas o influidas por los Estados dentro de los intereses que los animan, a fin de proteger sus economías en el contexto económico global, o para dotarse de las tecnologías o productos que consideran estratégicos para su supervivencia o desarrollo futuro*».

2. Historiador, estratega militar, consultor y analista político de origen judío. Desarrolló su carrera en el mundo anglopar-lante, sobre todo en los Estados Unidos. Es autor, entre otros textos, de *The Grand Strategy of the Byzantine Empire* (2009) y *The Grand Strategy of the Roman Empire from the First Century AD to the Third* (1976).



Clipper Ship Three Brothers. 2972 Tons. *The Largest Sailind Ship in the World.*

del régimen monárquico, el Parlamento inglés definió la política económica de tipo mercantilista mediante las Actas de Comercio y Navegación entre 1660 y 1672; y, finalmente, d) el Tratado de Utrecht en 1713, que modificó el entramado del poder europeo y restringió la sucesión dinástica en España. Inglaterra se vio además beneficiada con extensos dominios franceses al norte de América.[3]

Más recientemente las historiografías española e inglesa se han enfrascado en fuertes debates sobre la supuesta pérdida de la hegemonía ibérica en los territorios coloniales. Mientras que los ingleses aseguran que la derrota de la Armada Invencible[4] por parte de la flota inglesa isabelina en 1588, marcó el inicio del declive marítimo español en los siglos posteriores, los españoles se contraponen a esta tesis afirmando que, por el contrario, la flota española mantuvo la supremacía, e incluso, que esta fue incrementada durante el siglo XVIII.

Sea como fuere, es claro que a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, España ya no podía controlar como deseaba el tráfico marítimo comercial que tenía

3. LAGUERRE, Michel. "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka". *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013. p. 67-70.

4. Bautizada de ese modo, de manera mordaz, por los ingleses tras derrotarla. Su nombre oficial era el de "Grande y felicísima Armada". La posición española afirma, además, que en el desastre de la flota de Felipe II no intervino de manera determinante el accionar inglés, sino que aquel se debió a otros factores, como la fatalidad del mal tiempo.

como su principal promotor a los ingleses –pero también a los holandeses y franceses–, el cual hasta el fin del dominio ibérico se llevaba a cabo en su mayor parte bajo la modalidad del contrabando. Las embarcaciones inglesas cargadas de manufacturas iban y venían por la ruta del Atlántico, y desembarcando en las costas rioplatenses habían logrado desplazar la importancia económica del puerto del Callao como bastión del comercio monopólico español.

Adicionalmente, Inglaterra forjó su Revolución Industrial con la aplicación y adaptación de nuevos y contundentes avances técnicos, que transformarían la forma de hacer e impulsar embarcaciones. El hierro, la hélice y la máquina de vapor aparecieron en momentos en los que la isla parecía perder la competencia de construcción de buques de madera que mantenía con los Estados Unidos de América. La novedosa aplicación de estos elementos apareció cuando el precio del hierro estuvo en caída, desde las 6,30 £ por tonelada en 1810 hasta llegar alrededor de 2,60 £, entre 1840 y 1870. Naturalmente, la producción de hierro inglesa tuvo a incrementarse. La industria naviera británica tomó, de este modo, su "segundo aire" en cuanto a la supremacía naval, pues el barco de hierro, no bien aceptado del todo al comienzo, mostró luego tal utilidad y ventajas por sobre los barcos de madera y vela (de los cuales los *clippers*[5] fueron el último gran avance), que al final se impuso como lo más usual en navegación. Compañías comerciales y de servicios ingleses poco a poco fueron reemplazando sus obsoletas unidades de madera, vela y ruedas por modernas de hierro, con motor a hélice y más resistentes y rápidas, por mencionar sólo algunas cualidades.[6]

Del mismo modo, Inglaterra requería, aparte de medios, de vías seguras y libres de comunicación que le permitieran un manejo eficiente y rápido de sus remotas zonas de influencia. Para ello tuvo que batallar frente a las demás potencias con la finalidad de culminar el casi secular proyecto del canal de Suez, que le permitió el acceso a sus territorios coloniales y al comercio exclusivamente manejado por ella. Este dominio se completó con la instalación, una y otra vez, de larguísimas redes de cables telegráficos submarinos, desde 1839 en Calcuta, hasta 1902, con la conclusión del cable a Nueva Zelanda desde la Columbia Británica (Canadá).[7]

---

5. El *clipper* era un tipo de embarcación ligera, de pequeñas dimensiones, que podía hacer largas travesías en tiempos más reducidos que las corrientes fragatas, corbetas, goletas y bergantines. Su velamen aprovechaba los vientos de manera óptima.

6. Por mencionar un caso, la Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., fundada en 1837, que cubría las rutas del océano Índico, compró en 1848 sus primeros buques a vapor. Más tarde, hacia 1865, el ingeniero civil Alfred Holt botó tres vapores con máquina de tipo compuesta, el *Agamenon*, el *Ajax* y el *Achilles*, con los que fundó la Ocean Steamship Co., y que navegaron por el océano Índico y el lejano Oriente.

7. HEADRICK Daniel, *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998. p. 124-143.

La geoeconomía inglesa como forma de dominio colonial en el mundo

El surgimiento del capitalismo en su fase imperialista se identificó inmediatamente con la emergencia inglesa y sus intereses globales. La banca y la especulación empezaron a constituir un factor imprescindible en este proceso. Ya en 1816, Inglaterra había conseguido la estabilidad monetaria con un sistema monometalista y sustentado debidamente en sus reservas de oro.[8] El Perú fue influenciado, se recordará, por esta aplicación del patrón oro, con la denominación Libra Peruana (Lp) a fines del siglo XIX. Los poderosos bancos ingleses,[9] que aparecieron luego de 1815 arrebatando a los Países Bajos el título de la más importante sede financiera mundial, lograron pactar una serie de préstamos a varios países alrededor del globo. El primer contrato de empréstito se realizó entre el Baring-Bross con el Gobierno francés, que necesitaba pagar indemnizaciones de guerra, y luego siguieron los préstamos a los países hispanoamericanos luego de la guerra independentista. Así, la zona de influencia inglesa fue el eje financiero alrededor del cual las Administraciones de los países deudores se sostuvieron con los préstamos que recibieron, iniciando su dependencia.[10]

Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico. En efecto, Inglaterra sacaba décadas de ventaja al resto de Europa mientras que los países más importantes del continente sufrían una transición luego del fuerte impacto que significó el afán imperialista napoleónico y las consecuencias del Congreso de Viena.

No es nuestra intención hacer un detallado compendio de las principales conquistas territoriales británicas, pero con lo que resumiremos a continuación nos haremos una idea de la magnitud de los intereses de la Isla alrededor del mundo. En 1819 el inglés Thomas Raffles,[11] tras conseguir del rajá de Yohore[12] la prerrogativa de asentamiento en su reino, el cual ocupaba la península de Malaca (abonando anualmente cinco mil dólares), se apoderó de la localidad de Singapur. Dos

8. En realidad, el caso inglés forma parte de una oleada de "sanidad monetaria" de la que disfrutaron también Francia, los Países Bajos y el Gobierno de Berlín.

9. Nos referimos a los Rothschild, Baring-Bross, y Wilson & Co., que en algunos casos también operaron en nuestros países sudamericanos.

10. PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982. p. 2260-2261.

11. Thomas Stamford Raffles, naturalista (1781-1826). Entró al servicio del Departamento de la India Oriental con 14 años de edad. En 1811 tomó parte en las expediciones contra Java y llegó a ser su vicegobernador, contribuyendo a la fundación de Singapur. Se dedicó a estudiar los recursos y coleccionó muchas muestras naturales y datos etnológicos, que se perdieron en el incendio del barco en el que se transportaba. Ya en su tierra de origen, fundó la Sociedad Zoológica.

12. Situado al extremo sur de la península malaya, actualmente convertido en sultanato. Su capital, Johor Bahru.

años atrás, durante la guerra contra la Compañía de las Indias Orientales, tras derrotar a las locales huestes maharatas (cuya autonomía política sería anulada), la presencia inglesa se fortalecería en la India. Singapur, unos años después, lograría una expansión demográfica y se convertirá en un espacio estratégico como punto de enlace entre China, el archipiélago malayo y Australia, área naturalmente dominada por la Corona. La zona del Indostán también se convirtió en área de influencia inglesa, que de ese modo por primera vez en siglos se vio unificada, por una compañía capitalista. Allí creó escuelas y desterró los crueles ritos tradicionales, imponiendo su visión y su estilo liberal de la sociedad. En Australia fueron también fundadas instituciones "a la inglesa", como un Consejo Legislativo y los jurados para causas criminales. En Nueva Zelandia los ingleses fueron rechazados por la resistencia maorí.

> Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico.

Desde entonces, Inglaterra tenía un acicate firme para establecer con fuerza su poderío marítimo, dada tal extensión de su influencia territorial. Debía "rodear el mundo de bases y puntos de escala que jalonasen las grandes rutas transoceánicas y dominar los puntos esenciales, principalmente los estrechos".[13] Solo cincuenta años luego del Tratado de Versalles (1783), donde se resignaba a perder el dominio colonial en Norteamérica, la Isla se vio de bruces con un nuevo y portentoso dominio colonial, el cual debía salvaguardar con una flota contundente y comunicaciones más rápidas y efectivas, elementos que con la Revolución Industrial adquirirá sobradamente y casi sin resistencia de sus disminuidos competidores europeos.

Inglaterra además logró establecer una serie de puertos que tendrían una importancia estratégica como bases imperiales. Es el caso, entre los más importantes, de Santa Elena, Mauricio y Aden, baluartes imperiales que se unirían a Singapur.

Por la misma época de la fundación y surgimiento de Singapur a manos inglesas, el abate de Pratt (Domingo Jorge Federico de Prolhiac), en una de sus copiosas obras, *Des colonies et de la revolution actuelle de l'Amerique*, publicada en 1817, recomendaba la formación de tres imperios para proteger la integridad política y religiosa del nuevo mundo. Pero por otro lado, resaltaba el rol preponderante y decisivo de la Inglaterra imperial, que sobresalía de entre sus vecinas europeas.

13. Idem cita 10.

Terminaba afirmando categóricamente que la Corona inglesa no tenía razón para ocupar territorios coloniales, pues solamente le bastaban las magníficas y envidiables condiciones comerciales para conservar el dominio del mundo. Ni siquiera había razón para invadir militarmente en América.

> Inglaterra es el único poder colonial... la nación que goza de superioridad en navegación, industria y capital, es la dueña de todas las colonias. Esta nación *no tiene necesidad de adueñarse de ellas, solo comerciar con ellas.*[14]

Evidentemente, las operaciones británicas en Oceanía, el Oriente y Sudamérica, corrigieron esta versión "suave" del imperialismo británico. Hay que tener en consideración que el sistema político inglés era distinto al ambiente en el que se preparó la invasión de Norteamérica. Mientras esta se llevó a cabo con una Inglaterra con instituciones representativas, podemos decir más "democráticas", "...el segundo Imperio británico, creado a la sombra de las revoluciones americana y francesa, fue regido por un poder autoritario". En consecuencia, "El poder de este último dependía de las conquistas armadas, del mantenimiento de fuerzas militares y de la presencia constante de la Real Marina".[15]

Empresas y casas comerciales británicas en América meridional y en el Perú

A inicios del siglo XIX, allí donde Inglaterra no anexa territorios, aparece con el capital que escasea en ellos. La isla de Trinidad había sido invadida en 1797, y España reconoció la anexión de esta a la Corona británica en 1802. Intentó ocupar Montevideo y Buenos Aires en 1806-1807, pero la efectiva respuesta de la élite porteña logró disuadirla.

Distinto fue el caso de Brasil, que otorgó notables beneficios a los comerciantes británicos residentes en ese país. Luego de 1807 el príncipe regente decidió la apertura de los puertos al comercio internacional y, por si fuera poco, concedió exenciones y bajas tasas a los comerciantes británicos por sobre los demás. Los barcos ingleses podían utilizar a discreción los fondeaderos de la costa brasileña.

Luego de la Independencia, las economías de los nacientes países (entre ellos el Perú) se encontraban en condiciones económicas precarias debido al desmantelamiento de la estructura económica colonial. El ahorro era casi impracticable, del mismo modo que la inversión nacional, habida cuenta de que las arcas

14. WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. p. 19-20.

15. Idem, p. 21-22.

estatales se hallaban vacías. Sin embargo los recursos que poseen insinuaban un futuro promisorio para el desarrollo. Aquí entró entonces a tallar el capital anglosajón, preferentemente británico, que permitiría el crédito a los Gobiernos latinoamericanos. En Brasil, la mayoría de los ferrocarriles fueron establecidos por las grandes casas europeas. La línea de San Pablo se construyó utilizando la técnica inglesa.

La *Peruvian Corporation*, con sede en Londres, pero que contrataba ingenieros americanos, construyó la línea de Mollendo y Arequipa hacia el Cusco y el Titicaca. *Baring* desembolsó los fondos para el Trasandino, construido en 1881 a través de la pampa argentina y cuyo material fue suministrado por Le Creusot, hasta que le fue arrebatado el mercado. Al respecto de esta situación América Latina en general, menciona Robert Schnerb:

> ... el pabellón inglés marcha a gran distancia a la cabeza del comercio exterior; los Estados Unidos se retrasan definitivamente hacia 1840-50. La América Latina puede considerarse de hecho como una *dependencia económica de Inglaterra*.[16]

Junto a la apertura y dominio de los mercados locales, la política de empréstitos constituyó otra forma de generación de dependencia económica. En 1822 el Gobierno chileno pidió préstamos a Londres, los Baring les prestaron posteriormente y, en una tercera oportunidad, el Gobierno solicitó apoyo de la Casa Morgan. En el caso de Argentina, el primer empréstito se celebró en 1824 con la casa Baring Brothers, por el monto de un millón de libras. Luego de concedido el empréstito, se firmó un tratado de libre comercio, amistad y navegación, suscrito por el cónsul de Su Majestad, Woodbine Parish y el ministro secretario de Gobierno, Hacienda y Relaciones Exteriores de las Provincias Unidas, don Manuel José García. Dicho tratado, que se firmó el 2 de febrero de 1825, venía a reconocer –de manera condicionante– la soberanía de las Provincias Unidas de La Plata por parte de Inglaterra. Ciertamente existieron luego de éste, nuevos empréstitos.

Como Schnerb, muchos consideran que, posteriormente, la propia guerra del Pacífico es en realidad una guerra de intereses ingleses en Chile contra los intereses franceses y americanos en Perú y Bolivia. El capital extranjero es, incluso, responsable de revueltas entre civiles de diversos sectores.[17] Por todo ello, a decir de Julio C. González, "... cada país de Hispanoamérica que nacía, lo era en condición de deudor".[18]

16. SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino, 1965. p. 388

17. Idem, p. 188-189.

18. GONZÁLEZ, Julio C. *Geopolítica y empréstitos*. 2013.

Explotaciones británicas en el perú

Los prósperos negocios que había establecido Inglaterra en muchas ocasiones requirieron de estudios previos que incluyeron los trabajos conjuntos de cartógrafos, hidrógrafos, naturalistas y otros hombres de ciencia, e incluso los aventureros que dejaron sus diarios ilustrados con importante información sobre lugares, recursos y poblaciones. Cabe resaltar sin embargo que no todos eran ingleses, si no que pro venían también de otras nacionalidades: franceses y alemanes, por ejemplo.



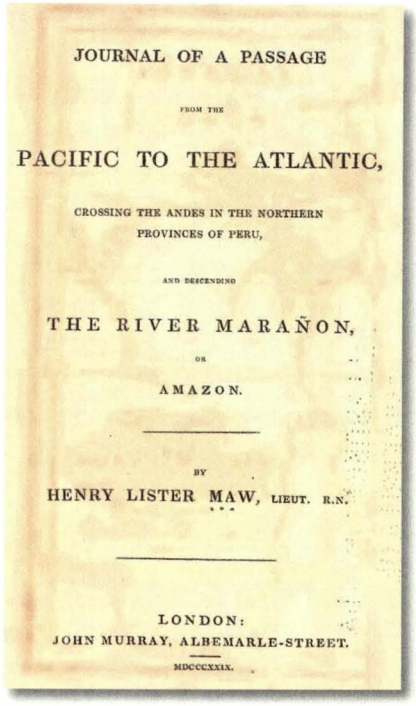
El almirante Robert FitzRoy de la Marina Real Británica que logró fama duradera por haber sido el comandante del HMS *Beagle* durante el famoso viaje de Charles Darwin alrededor del mundo (1831-1836).

La cartografía inglesa en el siglo XIX fue la más competente a nivel mundial. Sus agentes estuvieron diseminados por todas las costas elaborando mapas hidrográficos, y tuvieron una época sumamente fecunda gracias a la gestión del vicealmirante sir Francis Beaufort, quien se hizo cargo de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo de su país, durante el periodo que va de 1829 a 1855, dos años antes de su muerte. Con la llegada de la Independencia llegó también el interés de los británicos por registrar con la mayor exactitud las costas occidentales de Sudamérica.

El hito más importante de la actividad de la cartografía británica del siglo XIX en nuestro país lo constituye la expedición del almirante Robert FitzRoy, quien se encontraba realizando un viaje de circunnavegación en el famoso bergantín *Beagle*.[19], y llegó a nuestras costas el año 1836, llevando a cabo su trabajo por al-

19. Este viaje de circunnavegación y exploración de las costas sudamericanas lo inició el comandante Phillip Parker King a bordo del HMS *Adventure*, buque que acompañaba al HMS *Beagle* en su travesía alrededor del mundo. Tras una serie de incidentes que incluyeron el fallecimiento del comandante original del bergantín, el mando de este recayó en FitzRoy, quien con 23 años era alférez en esos momentos.

gunos meses. FitzRoy cumplió con creces su misión de cartografiar las costas peruanas, lo que da muestra de la gran trascendencia de la misma, pues ayudó enormemente a conocer nuestros dominios costeros propiciando una navegación más segura. Desde entonces, el servicio del Almirantazgo británico fue emitiendo cartas de la costa peruana, más exactas. A raíz de este hecho, sin embargo, "los ingleses *bombardearon nombres* sobre la costa del Perú";[20] en estas cartas aparecían lugares importantes de la costa con denominaciones inglesas, no las originales nativas.


JOURNAL OF A PASSAGE

FROM THE

PACIFIC TO THE ATLANTIC,

CROSSING THE ANDES IN THE NORTHERN PROVINCES OF PERU,

AND DESCENDING

THE RIVER MARAÑON,

OR

AMAZON.

BY

HENRY LISTER MAW, LIEUT. R.N.

LONDON:
JOHN MURRAY, ALBEMARLE-STREET.
MDCCCXXIX.

La Amazonía no fue ajena a esta incursión inglesa. Las grandes potencias de la época estaban muy interesadas en conocer el *río-mar* y la enorme extensión de rico territorio que constituía su cuenca hidrográfica. Henry Lester Maw, teniente de la Real Armada, integrante de la dotación del H.M.S. Menai, y además miembro corresponsal de la Zoological Society,[21] fue el primero de una serie de comisionados que tuvieron como misión explorar y enviar minuciosos e interesados datos sobre la Amazonía. Desembarcando en el Callao, siguió una ruta transversal hasta llegar a la desembocadura del Amazonas. Su diario de viaje fue convertido en libro y publicado en 1829.[22] Él mismo advierti que los comerciantes británicos residentes en la costa peruana mostraban, sobre datos económicos de las rutas fluviales y la población de esas tierras, un ávido interés. Le siguieron los tenientes William Smyth y Frederick Lowe, quienes fueron apoyados por el sargento mayor de ingenieros Pedro Beltrán y un teniente de la Armada, Ramón Azcárate.

20. VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924.* Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973. p. 60

21. Sociedad fundada en 1826, *«under the auspices of Sir T. Stamford Raffles, sir Humphry Davy, Bart., and other eminent individuals, for the advancement of Zoology, and the introduction and exhibition of subjects of the Animal Kingdom, alive or in state of preservation».*

22. Con el título *Journal of a passage from the pacific to the Atlantic, crossing the Andes in the northern provinces of Peru, and descending the river Marañon, or Amazon*, publicado en Londres.

Casas comerciales británicas: la Gibbs & Co.

Las casas comerciales británicas tuvieron un ingreso fácil al territorio peruano. Muchas de estas firmas que operaban en nuestro país se dedicaban al comercio de distintos géneros. Algunas otras (ya bien entrado el siglo XIX) consiguieron sendos beneficios del negocio lucrativo del guano. Las firmas comerciales más importantes eran la Casa Gibbs (establecida en 1820), Hull, Grunning y Co. (establecida en 1820), y la Pacific Steam Navigation Company (establecida en 1839). También funcionaba en nuestro país la W.R. Grace & Co., de procedencia irlandesa.

La casa Gibbs fue quizá la más destacada. Durante prácticamente veinte años manejó la comercialización del fertilizante en el mercado mundial. La firma tuvo que negociar con el Estado para adquirir la condición de contratista principal, lo que se ha considerado una hazaña dadas las condiciones ya mencionadas sobre la volatilidad de los tiempos desde que inició sus operaciones.[23] Al comienzo del periodo del guano era conocida como Gibbs Crawley & Co., y era considerada "un establecimiento mercantil de dimensión moderada y considerable respetabilidad" (Mathew 2009, 31). Sin embargo, ya operaba antes que el poder español fuera liquidado en el Perú. No fue sino hasta 1822 que la firma se estableció formalmente. Durante el periodo que tuvo el control del guano pudo obtener enormes ganancias a partir de la venta cada vez mayor del fertilizante (véase Tabla 1.).

*Tabla 1. Ventas de guano peruano (efectuado por la Gibbs)**

Año	Cantidad (Tn)
1841	2 062
1845	14 101
1850	95 083
1855	255 535
1860	122 459

Ingleses, parentesco y oligarquía

Hay que destacar el papel del discurso racista en esta etapa. Durante el siglo XIX las teorías científicas giraban en torno al evolucionismo y el determinismo racial, de modo que la raza escogida para llevar a las civilizaciones el progreso y el desarrollo debía ser la blanca, mientras que las razas cobriza, asiática y negra no tenían el suficiente potencial fisiológico para emprender o siquiera comprender el desarrollo y el progreso.

23. Un estudio completo sobre la casa Gibbs y su manejo del negocio del guano en el Perú lo ofrece William M. Mathew (2009): *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima, IEP-BCRP, 2009.

* Hasta que el negocio pasó a ser controlado por el Gobierno peruano. Fuente: William M. Mathew (2009).

El Gobierno peruano de mediados del siglo XIX suponía que el progreso y el desarrollo del proyecto nacional dependían en mayor medida de la influencia de los europeos, sobre todo ingleses y alemanes. Por eso es que políticamente se darán encendidos debates sobre la inclusión de estos inmigrantes europeos en la sociedad limeña, inclusión que implicaba la aceptación de costumbres ajenas a la ortodoxia católica (muchos de ellos eran protestantes) que nuestro Clero veía con ojos de desaprobación y recelo. Esta suposición se apoyaba, sobre todo, en la creencia de que eran los más aptos para dirigir los negocios y el estado. En consecuencia, las élites locales deberían mezclarse con esta "sangre azul" para "refinar" sus genes y adquirir parte de esa inteligencia extraordinaria y capacidades físicas aceptables. Quizá fue por ello que las familias más importantes de la oligarquía peruana (ente ellas los Miró Quesada y los Prado, pero también los Arosemena y los Graña, entre muchas otras) se emparentaron con las familias prominentes formadas por estos europeos para ostentar el apellido y los caracteres propios de aquellos.

Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresará a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Consecuentemente, si las casas inglesas tuvieron éxito incursionando en la economía peruana, también lo obtuvieron aquellos inmigrantes que venían a hacer fortuna y un nombre con los cuales, eventualmente, regresar exitosamente a su tierra natal. Algunos de estos inmigrantes, si bien es cierto establecieron colonias o barrios –es decir, era relativamente fácil ubicarles geográficamente–, lograron trascender los linderos que constituían sus sociabilidades, y eventualmente se asociaron al poder de las firmas de su país establecidas en el nuestro, aprovechando las extensas redes de connacionales y personajes importantes en la política y la economía local. Y no todos tornaron a irse. A manera de ejemplo, nos ocuparemos de una familia en particular.

La familia Garland consiguió (desde la llegada al país del fundador, Gerald Garland Myers, oriundo de York) asociarse en un comienzo con la casa Gibbs & Co. aunque no por mucho tiempo. Gerald Garland desaprovechó la oportunidad de obtener pingües beneficios; abandonó esta firma cuando esta iniciaba su actuación en el negocio del guano por otros en el norte del país, en los que

no fue muy próspero. Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresó a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Luego de rechazar una propuesta, por parte de la esposa de Domingo Elías, hacendado y traficante de culíes, para contraer matrimonio con su hija –rechazando una generosa dote–, Garland se unió en matrimonio con Enriqueta von Lotten, de la familia de Heinrich Witt, mercader y además empleado y socio de la Gibbs & Co., quien poseía numerosas amistades y conocidos en importantes firmas e instituciones, incluso en las altas esferas gubernamentales, merced a su papel adicional como cónsul de Dinamarca. Es interesante resaltar que las reuniones y ceremonias cumplían una función de consolidación de los lazos familiares e individuales, como bien se desprende del examen de los acontecimientos importantes a los que asistieron Witt, Garland y muchos otros, y que aquel consignó en stu muy detallado y voluminoso Diario. Incluso, los planes, expectativas personales y las estrategias de acomodamiento dentro de la firma fueron discutidos en el entorno familiar, en la vivienda de los mismos suegros.

La segunda generación de esta familia logró, mediante estrategias de parentesco, salir de la endogamia que significaba la asociación con extranjeros como ellos, y de esa manera acceder a la movilidad social necesaria para, a través de la participación en negocios locales (preferentemente el comercio), incorporarse al sector oligárquico. Los descendientes de esta familia adquirieron propiedades en el norte del país, otros se dedicaron a la minería. Eventualmente, un miembro destacado (Alejandro Garland von Lotten) pudo convertirse en una voz autorizada para opinar en materia de economía, sobre todo en lo concerniente a la actividad fabril, y a través de sus publicaciones fue evidente el interés que tuvo en que el Perú se desarrolle industrialmente, incorporándose de esta manera en el concierto capitalista mundial dominado por Inglaterra, en el que aparecería con mayor fuerza desde el último cuarto del siglo XIX los Estados Unidos de América.

A modo de conclusión

En resumen, podemos concluir que el dominio de Inglaterra alrededor del mundo en el siglo XIX no se basó tanto en ocupaciones territoriales (que las hubo, como hemos mostrado) sino también por otros mecanismos como la incursión financiera y los enlaces de migrantes que empezaban a formar familias con cierto poder económico y político con notables estirpes de las elites

locales. Asimismo, Inglaterra materializó su imperialismo en una geoeconomía consistente en originar la dependencia económica y financiera de las élites gobernantes peruanas y de otras nacionalidades, y dominar la mayor extensión posible del mercado mundial, así como las lejanas fuentes de recursos, en un sentido amplio. Este fenómeno se percibe con claridad no sólo en Latinoamérica, sino también en otras regiones.

Parte importante de la geopolítica inglesa de dominio mundial estribó en el establecimiento de zonas de influencia (costas continentales, puertos importantes, rutas obligadas–recordemos el canal de Suez– y vías de comunicación marítima) en casi todos los continentes. Este desarrollo geopolítico no hubiera sido completo sin la participación de importantes elementos de la Revolución Industrial: el barco a vapor, los extensos cables telegráficos, la utilización del acero.

Por último, este desarrollo económico, a su vez, necesitó de una justificación de discursos tendientes a lograr la liberalización económica y política, que generarían apertura fácil al capital inglés, así como la erradicación de conductas "incivilizadas" y "anticuadas". Estas serían las razones que permitieron la incursión de negocios e instituciones propias de Inglaterra en otros países y reinos.

Bibliografía

- GONZÁLES, Juio C. *Geopolítica y emprestitos*. 2013.
- GOWAN, Peter. *La apuesta de la globalización: La geoeconomía y la geopolítica del imperialismo euro-estadounidense*. Madrid: Akal, 2000.
- HEADRICK, Daniel. *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998.
- LAGUERRE K., Michel "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka", *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013.
- MATHEW, William M. *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima: IEP-BCRP, 2009.
- PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982.
- SAVONA Paolo y JEAN Carlo (eds.), *Geoeconomia: il dominio dello spazio económico*. Milán: Franco Angeli, 2007.
- SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino.
- Idem. p. 388-389.
- VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*. Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973.
- Idem. p. 2269-2272.
- WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. pp. 19-20.
- Idem. p. 20-21.
- En: *Geoeconomía. El blog de Eduardo Olier* [página de internet] http://www.geoeconomia.es/geoeconomia/. Visitada el 03/10/13.



Instrucciones de la Escuadra Española del Pacífico y Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico (1862)

Historiador José Ramón García Martínez
Historiador naval español ganador del Premio Virgen del Carmen del Instituto de Historia y Cultura Naval del Reino de España. Investigador y analítico de la guerra del Pacífico periodo isabelino. Autor de *Buques de la Real Armada de S.M.C.* Isabel II (1830-1868), *Casto Méndez Núñez y la campaña del Pacífico*, Los dreadnougths clase España, *El combate del Dos de Mayo de 1866 en el Callao, resultados y conclusiones tácticas y técnicas, entre otras publicaciones.*



RESUMEN
La justificación de la presencia en aguas nacionales de unidades de la Escuadra Española del Pacífico, que antecedieron al combate naval del Dos de Mayo de1866, es presentada por el autor del presente artículo, a través de documentos inéditos, en un esfuerzo por sustentar que ello se debió al estudio hidrológico de nuestras aguas y sus riquezas.

PALABRAS CLAVE: Escuadra Española del Pacífico, Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico; tratados de paz y amistad; Luis Hernández Pinzón; Combate del Dos de Mayo de 1866.

ABSTRACT
The argument for the presence in national waters of units from the Spanish Pacific Squadron, which preceded the naval combat May 2nd, 1866, is displayed by the author of the present article through unpublished documents, in an effort to sustain that it was due to the hydrologic study of our waters and its wealth.

KEYWORDS: Spanish Pacific fleet, Regulations of the Scientific Commission of the Pacific; treaties of peace and friendship; Luis Hernandez Pinzon; Combat Dos de Mayo 1866.

El trabajo que ahora iniciamos para la amable *Revista de Marina* del Perú deviene en una mínima monografía cuyo ulterior destino será, así lo presupone el firmante, el más rápido olvido pues no solo es ingrato sino, asimismo, insensato pretender alterar lo que por muchos se considera una verdad incuestionable, no siéndolo, obviamente, pero no por ello renunciaré a dar a la luz pública lo que ha de seguir, afianzando mis palabras sobre documentos... inéditos los más.

• Artículo recibido el 19 de diciembre de 2014, aprobado para su publicación el 15 de marzo de 2015



Comandante General de la Escuadra del Pacífico, Jefe de Escuadra Luis Hernández Pinzón Álvarez (1816-1891).

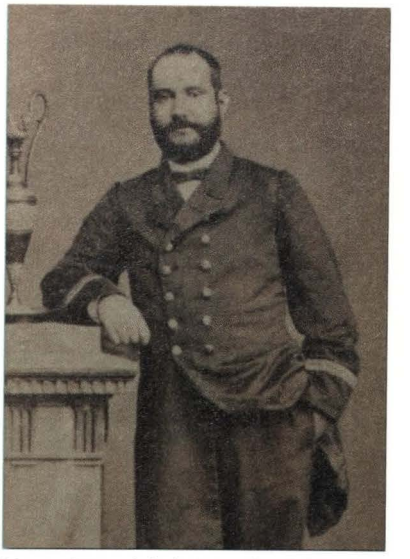
¿A qué me refiero? Al, como decía, vano intento de pretender presentar primero y razonar después esa aviesa versión que afirma, basándose en ...nada... que el par de fragatas de hélice de pozo de la nombrada *Escuadra Española del Pacífico* que arribaron a las aguas del Callao el 10 de julio de 1863 y la goleta, asimismo de tornillo y de hélice calable o de pozo, que se unió a la antedicha fuerza naval y en esa misma rada dos jornadas más tarde, el día dos, pretendían ser la avanzadilla de la reconquista de América por parte de las malévolas autoridades hispanas, siendo su transportada *Comisión Científica del Pacífico* o, también, su *Comisión de Profesores de Ciencias Naturales* nada más que un encubierto grupo de espías y fotógrafos que, aprovechándose de su benéfico disfraz, lo que harían en verdad seria trazar mapas para así preparar la ambicionada reconquista americana, siendo así, por supuesto, el Combate del Callao o Combate del Dos de Mayo de 1866 la *segunda independencia del Perú*, materializándose la primera en 1824, en Ayacucho, el 9 de diciembre, con... o, si así lo preferimos, en 1826 con la épica defensa del Callao por el empecinado brigadier José Ramón Rodil.

¿Qué *instrucciones políticas* llevaron los buques de su majestad católica Isabel II para su derrotero por aguas del Perú en el año de 1862? Sin mayores preámbulos y renunciando a toda densa y docta introducción histórica expresaré antes lo que no ignoramos, es decir, que por aquellas fechas el Reino de las Españas y la República Peruana no mantenían relaciones diplomáticas por no haberse firmado entre ambos poderes el consiguiente Tratado de Paz y Amistad, existiendo, por esta perturbadora causa, un extraño *status* de tolerado y mutuo reconocimiento *de facto* o de hecho, pero no de derecho, que importunaba la consecución de la esperada plenitud de relaciones hispano-peruanas.

¿Cuáles eran aquellas ***instrucciones***...? las subsiguientes que presentamos literales, aunque, como todas las transcripciones que desde ahora comparecerán,

acomodando su texto a las hoy vigentes reglas ortográficas o académicas:

> El ministro de Estado [de España; hoy diríamos de Asuntos o de Relaciones Exteriores].
> Al Comandante en Jefe de la expedición naval española destinada al Pacífico.
> Aranjuez 16 de mayo de 1862.



Mayor General de la Escuadra del Pacífico (hoy diríamos Jefe de Estado Mayor), teniente de navío y capitán de fragata honorario Joaquín Navarro y Morgado (1828-1885).

La separación de los pueblos del continente americano que formaban parte de la Monarquía española y la creación de diferentes repúblicas después de una dilatada guerra que sostuvieron para alcanzar su emancipación[1] ha dado lugar a la celebración de tratados de Paz y Amistad con algunas y han dejado pendientes con otras [repúblicas, como la del Perú] cuestiones graves de cuyo arreglo se ocupa sin cesar el Gobierno de la reina.

Quedan siempre hondos recuerdos y profundas impresiones en los pueblos cuando se realizan acontecimientos de tanta trascendencia. Las prevenciones engendradas por una larga dominación, por más justa y benéfica que fuera, [y] los odios que nacen de una lucha prolongada y sangrienta no se extinguen más que a merced de una política recta y firme a la par que benévola.

El Gobierno de Su Majestad la ha adoptado y la sigue con perseverancia, pero no daría los frutos que deben esperarse sino estuviese apoyada por el ascendiente que dan la fuerza y la superioridad en todas las relaciones políticas[2].

Por eso es indispensable que el pabellón glorioso de España aparezca de nuevo con su antiguo esplendor en los mares [Pacífico] donde hace tiempo no ha sido saludado por los hijos de esta noble nación, ni ha podido pres-

1. Advertimos que el Gobierno de *Su Majestad católica* expresa, afirmándolo, el término *<emancipación>* en lugar del de *<independencia>*, reclamándose de esta precisa forma jurídica como hacedor de la nacionalidad iberoamericana y, en esa calidad y condición, anhela inmiscuirse como parte sino legítima sí, en cierta medida, interventora en asuntos de mutua trascendencia e interés.
2. O lo que es igual, siempre siguiendo el criterio del Gobierno de Su Majestad católica: política de prestigio coincidente con el pensamiento neocolonial entonces imperante que podríamos resumir así. Fuerza militar y naval, demostrable y efectiva en diferentes escenarios bélicos de Europa, África, Asia, América y Oceanía + autonomía política ante las constantes injerencias de Francia y de la Gran Bretaña + incipiente plataforma industrial + capacidad logística + transportes = comercio marítimo + recuperación del perdido rol de España como potencia hegemónica de primer orden + posibilidad cierta de erigirse la antigua España en moderno y autorizado portavoz del mundo hispánico, desplazando a galos y anglosajones.

tarles por lo mismo todo el amparo y protección que la reina y su Gobierno quieren darles constantemente.

Al presentarse en los puertos de las repúblicas, cuya independencia está reconocida por tratados de cuyo cumplimiento jamás prescindirá la España, será la señal del firme propósito que tiene ésta de estrechar cada día más las relaciones ya establecidas. Por desgracia hasta en aquellas repúblicas cuya independencia está reconocida solemnemente tiene el Gobierno de Su Majestad cuestiones que arreglar y grandes intereses que proteger contra los desórdenes que producen las discordias intestinas por efecto de las cuales se ven comprometidos frecuentemente [aludiéndose aquí a la Argentina y al Uruguay].



Comandante de la Fragata de Hélice Resolución, buque de la insignia de la Escuadra del Pacífico, Capitán de Navío Manuel de la Rigada y Leal (1815-1881).

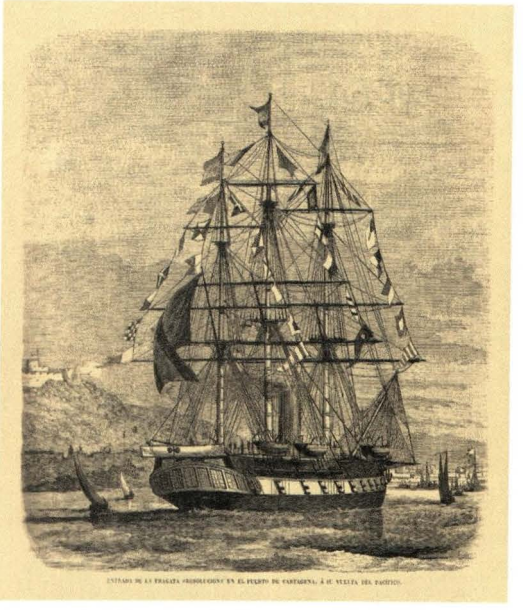
En esos países hay representantes de la reina acreditados cerca de sus Gobiernos que están encargados de seguir con ellos las relaciones convenientes y de sostener las reclamaciones formuladas.

El Jefe de las Fuerzas Navales destinadas al Pacifico [Pinzón] deberá ponerse de acuerdo con ellos para apoyar, si necesario fuese, cualquiera de aquellas cuya resolución sea más apremiante y en todo caso hará comprender a las autoridades y a las personas con quienes se ponga en contacto que el Gobierno de la reina no consentirá ni vejación, ni violencia alguna contra sus nacionales, ora parta del gobierno establecido en la capital y de las autoridades dependientes de él, ora de las fuerzas que pugnen por derribarle [Uruguay].

Los súbditos de la reina deben permanecer siempre extraños a todas las discordias interiores, pero cuando observen una conducta circunspecta y obediente a la ley y sin embargo sean objeto de violencias o de persecuciones, las protestas deberán ser enérgicas y después que el Gobierno conozca las causas que las han producido, la acción las seguirá de cerca para que no quede la menor duda de que ha llegado el término de la violencia contra los espa-

ñoles por más grande que sea la generosidad, y más cordial la benevolencia que el Gobierno de Su Majestad quiera mostrar a todos los pueblos hispano-americanos.

Si por desgracia ocurriese algún acontecimiento grave que no diera lugar a consulta porque afectase profunda y directamente los intereses de España, sus representantes deberán encontrar en el Jefe de las Fuerzas Navales todo el apoyo, toda la cooperación enérgica que pueda prestarles para una inmediata reparación.



Fragata de hélice *Resolución* a su vuelta de la campaña del Pacífico (1862-1866). Cartagena, 31 de diciembre de 1866.

Su primer cuidado debe ser informarse detenidamente del espíritu que domine en todas las poblaciones respecto a España y hacer comprender en todas partes que no abriga a menor deseo de dominación, que no quiere ejercer protectorado alguno y que solo aspira a la legítima influencia y consideración que le corresponde por sus tradiciones históricas, por su poder y por las relaciones de todos géneros que existen entre aquellos países y este.

El espíritu de partido unas veces, la ignorancia otras y tal vez los manejos del extranjero han procurado difundir sobre este punto ideas absurdas para mantener vivas la desconfianza y aún la aversión que la guerra llamada de la Independencia dejó gravadas en los ánimos. La reincorporación de Santo Domingo ha sido presentada como un principio de restauración de la dominación española en América y la expedición a Méjico se miró por algunos, acaso de buena fe, como la prosecución de un sistema de absorción y de engrandecimiento.

Tal vez no se han desvanecido las preocupaciones respecto al primer suceso, pero fácil será combatirlas y anonadarlas. La España no deseaba recobrar a Santo Domingo y nada hizo para conseguirlo. Aceptando sus votos libre y unánimemente emitidos, cedió a un sentimiento de castellana hidalguía y de alta generosidad. Conoció bien los gravámenes que había de crearla desde luego

la reunión de un pueblo debilitado por discordias intestinas y privado largo tiempo de todo género de gobierno y de administración. Pero hubiera merecido sus maldiciones, y habría atraído sobre sí el menosprecio del mundo si le hubiese dejado sumido en su profunda postración y entregado a los enemigos que amenazaban su existencia.



Comandante de la fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo*, capitán de navío Enrique Cróquer y Pavía (1818-1881).

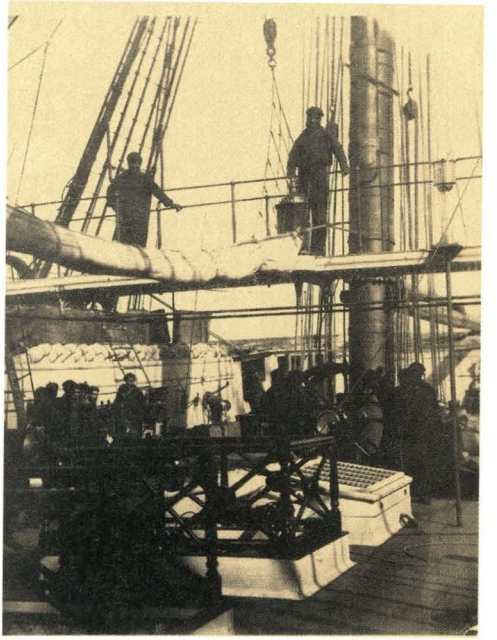
La prosperidad que en aquel país, antes desgraciado, empieza a desenvolverse, la protección que todas las personas y todos los intereses encuentran al amparo del trono constitucional de España y la igualdad y justicia con que se distribuyen todos los empleos y todas las recompensas, son testimonios irrefragables de la nobleza con que ha procedido España y de que la Providencia inspiró a los dominicanos cuando les impulsó a volver de nuevo al seno de una madre cariñosa.

Méjico ha visto a nuestros soldados sometidos a una disciplina rigurosa y animados de sentimientos fraternales dar pruebas diarias de la elevación de sus sentimientos. La injusta prevención activamente difundida contra las intenciones de España se ha desvanecido por entero. No han ido allí sus armas a exigir el reconocimiento de derechos dudosos, ni la reparación de daños y agravios simulados. No ha ido a intervenir en las cuestiones interiores, ni a sustituir su voluntad al voto libre de los mejicanos. No ha ido en fin a satisfacer resentimientos que no caben en nación tan grande y tan conocida en todos los pueblos del mundo por su nobleza y su proverbial hidalguía. Ha ido más bien para hacerse conocer de las nuevas generaciones que, educadas con la relación de sucesos desfigurados o falsos, ni conocen lo que de ella, antes que de otra alguna, pueden alcanzar y deben prometerse.

Cualquiera que sea el término de la expedición es indudable que se ha obtenido uno de sus primeros objetos y que la impresión que ha producido ya en la república mejicana se extenderá prontamente a todas las otras de la América española.

Fácil será al Jefe de las Fuerzas Navales y a todos sus subordinados difundir estos

hechos e inculcar estas verdades para que se comprenda que España lamenta sinceramente los prolongados padecimientos de aquellos pueblos hermanos y que solo desea que alcancen épocas más serenas al abrigo de Gobiernos sólidos que den paz y seguridad en el interior y eviten en el exterior complicaciones que hagan necesaria la intervención de la fuerza.



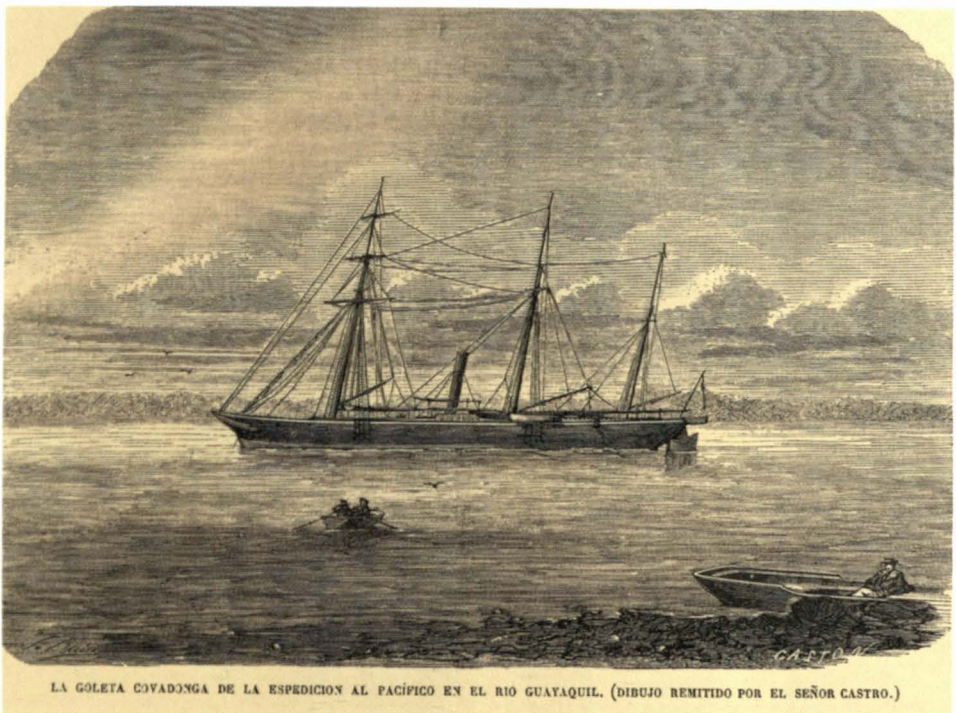
Fragata de hélice *Nuestra Señora del Triunfo* en Port Stanley (Islas Malvinas), donde permaneció desde el 13 de febrero hasta el 10 de abril de 1863.

Hay otras repúblicas [Peruana] cuya independencia no está reconocida por España. De estas alguna mantiene relaciones amistosas o por lo menos de buena inteligencia, pero sin haber cumplido todavía las obligaciones que llevaron consigo al separarse de la antigua metrópoli [ib.].

El encargado de negocios de España en Montevideo ha recibido órdenes del Gobierno de Su Majestad para promover el arreglo de todos los asuntos pendientes, pero aquella república agobiada por las reclamaciones de otros Estados carece de medios para cumplir con lo que debe a España. No es, por lo mismo, la intención del Gobierno de Su Majestad que se precipite el arreglo de los asuntos pendientes, pero como el Jefe de las Fuerzas Navales tocará en aquel punto debe ponerse de acuerdo con el representante de Su Majestad para inculcar en el ánimo del Gobierno de la república la idea de que la situación actual no puede debe (sic, puede tachado) prolongarse, de que ganará mucho obteniendo el reconocimiento de su independencia y cubriendo las legítimas obligaciones que la ligan con la antigua Madre Patria.

Los numerosos súbditos de la reina que residen en aquel territorio verán con entusiasmo el pabellón de su patria querida[3] y conocerán que pueden entregarse cada día con mayor seguridad y confianza a los trabajos y a las especulaciones que fomentan el país, aumentan la riqueza de algunas provincias de España y estrechan cada día más los vínculos que deben unir a los dos países.

3. España, desde 1845, mantenía en aguas uruguayas, en su puerto de Montevideo, una pequeña fuerza naval reconocida bajo el nombre de *Estación Naval del Río de la Plata*.



LA GOLETA COVADONGA DE LA ESPEDICION AL PACÍFICO EN EL RIO GUAYAQUIL. (DIBUJO REMITIDO POR EL SEÑOR CASTRO.)

Goleta de hélice *Virgen de Covadonga* en el río Guayaquil el 4 de agosto de 1863. Su Comandante fue el teniente de navío Evaristo Casariego García (1824-1897).

La Marina española siempre noble, siempre bizarra, siempre ilustrada y culta renace con todo su brillo después de largo tiempo de postración y abandono. Conocida ya en Europa y en África, donde han reverdecido sus laureles y ha reanimado el recuerdo de sus pasadas glorias va a darse a conocer de nuevo en el remoto continente que descubrieron nuestros mayores y civilizaron los principios religiosos y sociales que llevaron a ellos. Su conducta será hoy tan noble, tan activa, tan inteligente y vigorosa como fue en las antiguas edades, porque el genio español, decaído algún tanto por una serie prolongada de contrariedades e infortunios recobra su pérdida fuerza para ostentarla con nueva lozanía en ambos hemisferios.

De Real Orden y por acuerdo del Consejo de Ministros & = (firmado) = Saturnino Calderon Collantes"[4].

Al término de estas recién trasladadas instrucciones descubrimos la anotación

4. ESPAÑA. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Legajo número 2.583 ("Cuartillas Misión Pareja").

que indica: "Suprimida en la copia la parte marcada con lápiz rojo en el original, referente a la conducta observada por el Perú respecto a España". Qué es lo que sobre el Perú se afirmaba en aquel pasaje. El autor no ha conseguido descubrirlo, razón por la cual se ha encaminado en pro de una fuente fiable, cual es la subsiguiente:



Sellos grasos de la Escuadra del Pacífico y de su Comandancia General (37 y 35 milímetros).

"Respecto a la República del Perú decía: que era una de las que más hostiles se habían mostrado a España en el último período; que no había motivos para creer que las malas disposiciones de su Gobierno se hubiesen modificado y que convenía por lo mismo que en los puertos de aquella república se ostentaran más las fuerzas de España y se hiciese comprender mejor su política de moderación y desinterés, pero también de firmeza y de energía, si aquellos sentimientos no bastasen para destruir las prevenciones y extinguir los odios con tanta perversidad fomentados. Que la prensa en aquel país injuriaba diariamente la honra y la dignidad de España y aunque por desgracia ni la autoridad ni la ley tendrían medios para enfrenarla, bueno sería que se hiciese comprender que no debía proseguir ese sistema de difamación y de calumnia, mucho más apoyado o tal vez dirigido por el Gobierno mismo. Que no existiendo en Lima ni en ningún otro punto de la república agente diplomático o consular que pudiera entenderse con el Gobierno, el Jefe de las Fuerzas Navales y todos los oficiales de graduación procurarían entablar relaciones directas con él, con sus ministros y con los hombres más influyentes para hacerles comprender la verdadera situación de España y la política de su Gobierno y persuadirles de la necesidad en que estaban de establecer con él una inteligencia amistosa y cordial o de prevenir o alejar por lo menos todo motivo de irritación o rompimiento. Que no era probable que mientras permaneciese la Escuadra en el Pacífico se cometiera el menor exceso contra los súbditos españoles, pero si esto aconteciera el jefe de aquella debería reclamar prontas y completas reparaciones para demostrar de este modo que no obstante la moderación propia de todos los actos del Gobierno de la reina, desplegaría la energía necesaria para obtener el desagravio de cualquier ofensa por leve que fuera"[5].

5. DE NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882. p 86-87.



Madrid. Comisión de Profesores de Ciencias Naturales o Comisión Científica del Pacífico. Arriba, de izquierda a derecha: Juan Isern, Marcos Jiménez de la Espada y Manuel Almagro. Abajo, ib., Rafael Castro, Fernando Amor, Patricio Paz (Presidente de la C.C.P.), Francisco de Paula Martínez y Bartolomé Puig.

Una vez transcritas las *instrucciones políticas* deberemos de obrar de idéntica forma con las correspondientes *instrucciones militares*, como haremos en el inmediato párrafo subsiguiente:

"Ministerio de Marina

Dirección de Armamentos

Al Jefe de la Escuadra D. Luis Hernández Pinzón. Comandante Gl. [General] de la Escuadra destinada al Pacífico.

Es [Excelentísimo señor] = nombrado V.E. [Vuestra Excelencia] para el mando de la Fuerza Naval que está destinada [al] en el mar Pacífico, luego que se hallen completamente habilitadas y listas las fragatas *Resolución* y *Triunfo*[6], dará V.E. la vela para aquel paraje, arbolando su insignia en la fragata que tenga por conveniente [sería la *Resolución*].

6. Véase sobre estas naves de autoría del firmante: *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid 2005. En esta obra, en sus aproximadas 8 700 páginas, razón que explica su obligado formato en disco compacto, se encontrará información suficiente sobre las fragatas de hélice *Resolución y Nuestra Señora del Triunfo* e igualmente sobre la goleta de hélice *Virgen de Covadonga*.

Como la goleta *Vencedora* tardará aún su armamento, cuando esté en disposición de navegar, saldrá de Cádiz a incorporarse con V.E.; y la de igual clase nombrada *Virgen de Covadonga* la encontrará V.E. en el Río de la Plata y en disposición de quedar a sus órdenes y seguir los movimientos de V.E.



Rafael Castro y Ordóñez, fotógrafo, dibujante y corresponsal de El Museo Universal de Madrid (1830/34-1865).

A reserva de transmitir a V.E. instrucciones que remita para su comisión el Ministerio de Estado, por éste de Marina se le previene lo correspondiente para su derrota al paraje de su destino.

Al perder V.E. de vista la costa de España, hará rumbo a las Canarias, fondeando en Santa Cruz de Tenerife y reponiendo el combustible y frescos que necesitase.

Verificado esto, seguirá a pasar por entre Cabo Verde y sus islas, quedando si le conviniese en las de S. Vicente, en que hay un establecimiento inglés con depósito de carbón, donde se han surtido los buques de nuestra Marina que han hecho viajes a Filipinas.

Desde este último paraje seguirá su derrota a cortar la línea equinoccial por el punto que según los tiempos que experimente, conviniese V.E. mejor, si bien será conveniente lo verifique por entre los 15 a 18 grados de longitud oriental de Cádiz; prosiguiendo su navegación al Janeyro [Río de Janeiro], en donde como residencia de la corte de Brasil, hará V.E. las demostraciones y cumplidos que corresponde y están marcados en la ordenanza.

Si le es a V.E. dable tocará en las bahías de Todos los Santos y Pernambuco, con sólo el objeto de ostentar el Pabellón.

Seguirá V.E. su navegación al Río de la Plata, donde se le incorporará la goleta *Covadonga* y reponiéndose en aquel punto de lo que necesite, continuará su derrota a la costa patagónica, atravesándola para fondear en el puerto de Egmont de la Gran Malvina, paraje donde estuvo la División Naval Española que salió de Cádiz en 1824, que tiene fondeadero abrigado, con buen tenedero y un río donde puede hacerse aguada con facilidad.

En dicho paraje prepárense V.E. los aparejos de las fragatas para montar el

Cabo, la goleta la enviará V.E. por el estrecho de Magallanes, con expresa prevención a su comandante que fondee de noche y navegue de día, tanto para la seguridad del viaje, cuanto para que pueda ver y describir convenientemente la travesía de aquel estrecho, sus costas, corrientes y demás, y dará V.E. a sus oficiales igualmente como punto de reunión el Pto. de S. Carlos en la isla de Chiloé.



Marcos Jiménez de la Espada (1831-1898).

Desde su salida de Malvina hará V.E. rumbo a reconocer las islas de los Estados, pasando a las cercanías del cabo de San Juan; y desde su paraje en primera velocidad montará el cabo de Hornos, apagando la máquina cuando se considere ya en el Pacífico. Seguirá V.E. esta derrota con prohibición expresa de penetrar con las fragatas por el... Estrecho de Magallanes.

Ya en el mar Pacífico, subirá V.E. de latitud con proa a la isla de Chiloé, en cuyo espacioso y seguro puerto de S. Carlos fondeará para reunirse con la *Covadonga* y poner los buques en buen estado de policía para después atracar las costas de Chile y Perú. El mejor tenedero del referido Pto. es en las inmediaciones de la batería de Bareacura.

Desde S. Carlos de Chiloé se dirigirá V.E. a visitar los puertos de Valparaíso y la Concepción en la costa de Chile; y los de Arica, Quiltea, el Callao de Lima y todos los del Perú hasta la Alta California, sin dejar de tocar en Acapulco y demás Ptos. mejicanos en otro mar.

Procurará V.E. estar siempre de paso en los puertos de la República del Perú cuyo Gobierno no se halla en relaciones diplomáticas con España, obrando en ellos con la circunspección debida.



Caricatura alusiva a la Ocupación Militar de las Islas de Chincha por *El Pirata Pinzón*

EL PIRATA PINZON
COMICION (sic; COMISIÓN) CIENTIFICA
"VIVA LA REINA"
"VIVA LA ESPAÑA"
ISLAS DE CHINCHA

El pirata Pinzón. Caricatura peruana.

Tendrá V.E. especial cuidado de estar al corriente de los días que celebran aniversarios o fiestas cívicas sobre la Independencia o triunfos conseguidos contra nuestras armas, para con anticipación hacerse a la vela y evitar compromisos de ninguna especie.

Como en otros puertos del Perú, por las costumbres, el idioma y otra porción de circunstancias, son propensos los buques españoles a que se le deserte la marinería, usará V.E. de la parsimonia consiguiente de permitirles la bajada a tierra y adoptará las demás precauciones que le sugiera su celo.

Aunque es importante la comisión que se ha de desempeñar en el Pacífico, no es de urgente necesidad su llegada y así procurará hacer la mayor parte de la navegación a la vela, encendiendo sólo la máquina para que funcione en segunda velocidad a la entrada y salida de los puertos y para zafarse de las calmas del Ecuador y de otros parajes, y en la velocidad para montar el cabo de Hornos; todo lo demás lo practicará con el aparejo con lo que se conseguirá a la par que ahorro de combustible, que los oficiales y tripulaciones se adiestren en las maniobras de la mar y que la instrucción de aquéllos, en todo lo concerniente a la práctica de la navegación, se aumente cual corresponde y a la que dedicará V.E. su preferente atención.

No obstante lo expuesto si hubiese V.E. algún empeño sobre costa, u otro incidente de mar grueso es fácil prever, usará del vapor convenientemente dejando esto a la discreción y prudencia de V.E.

La salud de los equipajes[7] es otra de las atenciones que han de ocupar el cuidado de V.E., el efecto, sobre una rígida disciplina a bordo de los buques, adoptará V.E. las medidas higiénicas que le parezcan más adecuadas.

7. O lo que es igual, de la dotación.

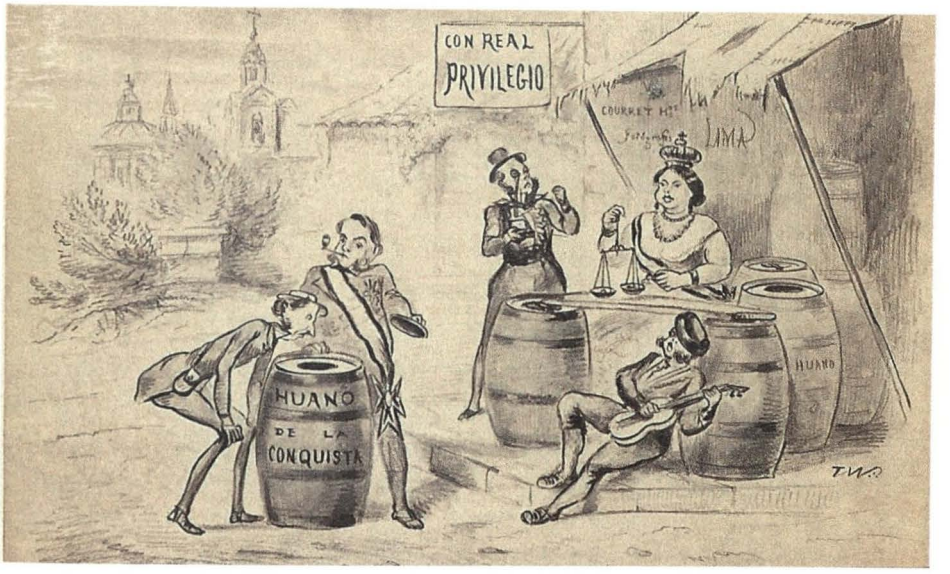






Adviértase como las aves huaneras excretan su huano sobre Pinzón, caricaturizado como el demonio, con orejas y patas de chivo, e, igualmente, como los pájaros con los rostros de los componentes de la Comisión Científica del Pacífico aletean, reflejando la primera de aquellas aves la efigie de Francisco de Paula Martínez y Sáez (1835-1908). Tras Pinzón, buques y marinos españoles.

Los repuestos de pertrechos navales llamados del Sur, que siempre llevaban los buques destinados al paraje a que V.E. lo está con la Escuadra de su mando, ha dispuesto Su Majestad no se embarquen: 1. Porque aquella medida descansaba en que siendo el puerto del Callao cuando nuestra dominación, cabeza del Apostadero, había arsenal con almacenes, para depositar pertrechos y utilizarlos cuando los bajeles tuviesen falta de ellos. 2. Porque habiéndose acrecentado el comercio en los principales puertos de Chile y el Perú, podrá en sus mercados adquirirse en casos urgentes tales pertrechos, y 3. Porque teniendo los buques de hélice, reducidos sus pañoles por efecto del local que ocupan las máquinas y carboneras, los llamados repuestos del Sur irían hacinados y casi y sin casi, estarían inútiles cuando tuviese necesidad de usarlos. Para suplir aquella falta llevará V.E. a cargo del contador de la Escuadra una cantidad alzada que se le designará; y que empleará cuando las circunstancias lo exijan, bajo las fórmulas y reglas que establece el sistema vigente de contabilidad.



Huano de la conquista. En esta última composición de los hermanos Courret observamos como en un desarrapado tenducho la Reina Isabel II de España pesa y mercadea el huano que Pinzón enseña y que un posible vendedor huele mientras un descansado andaluz rasga su guitarra, descubriéndose al fondo la eclesial cruz, sumándose tópico tras tópico en estas típicas muestras del populismo mercantilista.

También encontrará V.E. fondos a su disposición en el Janeiro, Montevideo, Valparaíso y Lima; para utilizarlos en todo o en parte, caso de tener los buques averías o descalabros, dando inmediatamente cuenta a este ministerio de lo que tome y remitiendo la cuenta justificativa de su inversión.

Que las dotaciones de los buques se empleen constantemente en los ejercicios militares es otra de las recomendaciones que S.M. hace [Su Majestad] a V.E. a fin de que llegado que sea el caso de defender el Pabellón que arbolan, cumplan como corresponde a españoles leales y pundonorosos.

3. La expedición que ya V.E. a verificar puede y debe ser de suma utilidad para la navegación en general y acoplarse en ella todos los datos hidrográficos y meteorológicos que puedan obtenerse ordenados metódicamente (...). A este fin encomendará V.E. al jefe y oficial que juzgue conveniente, el escribir la historia de la expedición que abrazará no tan sólo los datos expresados, sino descripciones de usos y costumbres de los países que se visiten con noticias históricas y estadísticas que adquiera; cuyo trabajo al finalizar la expedición remitirá V.E. a este ministerio.

Estas son las instrucciones que transmito a V.E. de R. [Real (orden)] y de su cumplimiento... dando cuenta detallada y por todos conductos a esta superioridad.[8]

Tras recoger, insisto, literales, estos extensos e imprescindibles documentos, se impone ahora su detenida reflexión y examen, ya que en estos textos y no en otros lugares constan las razones y motivos que determinaron la decisión de enviar naves de guerra al Pacífico Sur americano y los móviles que impulsaron al Gobierno español y a sus ministerios de Estado y de Marina y, subsidiariamte al de Fomento, a promover una expedición de la magnitud de la considerada.

Estas y no otras fueron las instrucciones —políticas, navales y militares— que se facilitaron al Comandante General de la Escuadra del Pacífico. Después de leerlas no somos capaces de advertir ningún velado u oculto designio pérfido pues en párrafo o capítulo alguno se le ordena al general Pinzón, ni directa ni indirectamente, que efectúe la absurda reconquista americana, sino, más bien, todo lo contrario. Esta obstinada persistencia por mi parte, esta inequívoca reiteración, responde a la subjetiva llamada de toque que aún hoy ciertos historiadores de iberoamericana cuna introducen en sus literarias producciones, cayendo aquellos propagandistas, una y otra vez, en calificar a nuestra flotilla naval de "expedición restauradora y de reconquista camuflada de grupo científico"[9].

En esta ocasión el autor declinará todo estímulo en pro de hundir sin conmiseración ninguna el bisturí entre las líneas que conforman esos dos recién citados documentos, instando a los lectores a realizar aquel trabajo, a sacar sus propias conclusiones, a aceptar o desechar aquello que, hasta la saciedad, he referido. Si existía propósito de conquista, si se promovía cualquier restauración monárquica, si se actuaba con felonía, si se ordenó una guerra contra la hermana Iberoamérica con el concurso militar y naval de un par de fragatas y de un aviso, aquí, en estos escritos, se encontrarán las aviesas intenciones, el odioso proceder, el instinto de rapiña. ¡Aquí y no en otro lugar! No busquemos ocultos pliegos por nadie vistos, no perdamos nuestro tiempo en secretos contubernios, las respuestas se hallarán en estos y en otros similares oficios que, ordenada y disciplinariamente, desfilarán por nuestras páginas. Este y no otro es el momento para optar por uno u otro camino, por la recta vía de un desdichado conflicto surgido por múltiples razones que ahora escapan a la escueta descripción de unas pocas líneas o por la tortuosa senda de una guerra

8. ESPAÑA. *Real Orden de 30 de junio de 1862*. Vid: Museo Naval. Madrid. Manuscrito 2269, folios 112-203. ("Juicio de residencia del Jefe de Escuadra D. Luis Hz. [Hernández] Pinzón. 12-Julio-1865").

9. Permítanme, esta vez, no descubrir la procedencia de la cita ni la identidad de su autor.

de reconquista planificada por la belicosa e irresponsable Corte de las Españas, anhelante de recuperar sus territorios de ultramar, humillando y doblegando todo el honroso proceso de la Independencia o de la Emancipación americana al enviar con arteros engaños a aquellas plácidas aguas una "gran escuadra de guerra disfrazada de comisión científica"[10]. Las dos escuadras del Pacífico zarparán pronto, en cuál de ellas decidiremos embarcarnos. ¿En la del error o en la del yerro? ¿En la de la historia o en la de la historieta? ¿En la de la lógica y la razón o en la de la apasionada y siempre falaz política?

Cierto es que poco a poco la luz va disipando las tinieblas y es de obligada justicia dar aquí fe de un dignísimo y reciente ejemplo que honra a su autor por su buen juicio e independencia intelectual. Dice así:

"Las primeras publicaciones en torno al tema del conflicto diplomático peruano-español fueron realizadas en Lima y Madrid. Sus autores fueron José Arnaldo Márquez (1866), Sebastián Lorente (1868) y Pedro Novo y Colson (1882). El libro de Márquez es la primera historia general de los contactos diplomáticos entre el Perú y España, entre 1821 y 1866. En cambio, Lorente ofrece la primera visión global de la historia general del Perú, desde tiempos prehispánicos hasta la presidencia de Mariano Ignacio Prado. El libro de Novo y Colson es el primer estudio donde se aborda como tema específico al conflicto diplomático peruano-español y el desarrollo de la guerra hispanoamericana. Tales investigaciones inauguran tres grandes corrientes de interpretación historiográfica relativas al conflicto diplomático. Por un lado, para Márquez, la intervención española tenía el objeto de emprender la reconquista de sus antiguos dominios en Sudamérica. Por el otro lado, Lorente destaca la presencia de instigadores en las desavenencias diplomáticas, quienes buscaban beneficiarse de una nueva consolidación de la deuda. Finalmente, Novo y Colson señala que los fracasos de la diplomacia peruana y española se originaron en un clima de desconfianza y enfrentamiento entre ambos países.

Las versiones historiográficas iniciadas por Márquez y Lorente adolecen de un sólido respaldo en fuentes históricas. La versión de Márquez contó con los auspicios de la administración de Mariano Ignacio Prado, ya que justificaba la legitimidad de la Revolución Restauradora de 1865 y la declaratoria de guerra a España. Si bien la versión de Lorente pronto cayó en desuso, la de Márquez sí gozó de importantes ecos en la historiografía y los textos escolares del Perú. Sin embargo, estudiosos de ese tema como Jorge Basadre Grohmann (2005), Gustavo Pons Muzzo (1966), José Ramón García Martínez (1993-1994)[11], Fabián Novak Tala-

10. Idem cita 9.

11. Supongo que la doble referencia alude a este par de obras: *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866* (Lima 1993) y *El Combate del Dos de Mayo de 1866 en El Callao (Resultados y conclusiones táeticas y técnicas)*. (Madrid 1994 y Madrid 1999).

vera (2001), Juan del Campo Rodríguez (2002 y 2003) y Ascensión Martínez Riaza (2004) han marcado distancia de lo que ha sido denominado como "el mito de la reconquista española". En el balance general de los estudios en torno al conflicto diplomático peruano-español, Pedro Novo y Colson es el único historiador del siglo XIX que ha sido profusamente citado por todos sus sucedáneos. Hoy en día la interpretación discrepante del "mito de la reconquista española" es la corriente historiográfica predominante. En relación a sus antecesoras, la presente investigación se distingue por la identificación de los elementos de tensión, y comparte al mismo tiempo la herencia de la versión original de Novo y Colson"[12].

Por fin, a los 150 años exactos del inicio de la crisis, comienza a imponerse la discreta prudencia en ese... sofocante mar de mitos.

Tras los marinos han de ir los científicos pues, como previne, porque aún por muchos así se sostiene, ellos, los afamados profesores de Ciencias Naturales, el disecador y el fotógrafo no eran más que espías que delinearían planos y retratarían radas, cuarteles, arsenales y otras zonas por las cuales ellos transitasen para, después, facilitar a nuestros soldados y marinos la fácil y pronta reconquista de América que encabezaría el precitado general Pinzón, directo descendiente de los Pinzones que, con Colón, descubrieron América.

En ausencia de una documentación similar a la antes aportada ("Instrucciones") y con el objeto de evitar todo posible déficit archivístico que pueda detectarse, he decidido incluir el Reglamento de la Comisión Científica del Pacífico, aun cuando su carácter escapa al de cualquier nota, oficio o despacho que defina e instruya, ordenando conductas y comportamientos oficiales y públicos, estatales y políticos.

Veamos:

"Artículo 1. Son objeto de la Comisión, las investigaciones y observaciones relativas a los diversos ramos de las ciencias naturales, así como la adquisición de ejemplares, copias y dibujos de seres naturales notables que se encuentren en las regiones por donde pase la escuadrilla que la conduce.

Artículo 2. Se compone la Comisión de un presidente [Paz], un naturalista [Amor], dos ayudantes naturalistas, 1º y 2º [Martínez y Espada], un encargado de los estudios antropológicos y etnográficos [Almagro], un colector botánico [Isern], un disecador [Puig] y un fotógrafo y dibujante [Castro].

12. CHANG Huayanca, Antonio José. *Entre la espada y la pared. La administración del general Juan Antonio Pezet frente a la crisis diplomática con España (1863-1865)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2013. p. 14-15.

Artículo 3. Se divide la Comisión en personal científico y auxiliar. Pertenecen a la 1ª categoría, el presidente, el naturalista, los ayudantes y el encargado de los estudios antropológicos y etnográficos, y a la 2ª, el colector-botánico, el disecador y el fotógrafo dibujante.

Artículo 4. En ausencia y enfermedades del presidente, le sustituirán los demás individuos del personal científico en el orden expresado en el artículo anterior.

Artículo 5. El personal científico constituirá la Junta Facultativa de la Comisión, cuyas atribuciones serán las siguientes: 1. Acordar las expediciones al interior de los países en cuyos puertos fondee la Escuadra y cuya duración sea de ocho días. 2. Decidir qué objetos de los recogidos deben remitirse a la Península. 3. Examinar y aprobar, si las encontrase conformes, las cuentas que le presente mensualmente el vocal secretario de la Comisión. 4. Informar acerca de la compra de objetos cuyo valor pase de mil pesetas, y en todos los demás asuntos que el presidente someta a su deliberación.

Artículo 6. Las atribuciones del presidente son: 1. Dirigir la parte administrativa de la Comisión. 2. Poner el VºBº [Visto Bueno] en las cuentas que mensualmente forme el secretario y que deben presentarse a la Junta. 3. Poner el VºBº semanalmente en los libros, etc. y en los catálogos de los objetos que se remitan. 4. Organizar las expediciones que hayan de durar menos de ocho días, nombrando tanto en éstas como en las de mayor duración el personal que las haya de formar, pudiendo dividir la Comisión en dos ó más grupos según lo exija la naturaleza del terreno y sus productos, el tiempo de que pueda disponerse y las circunstancias especiales de los individuos. 5. Cuidar que cada individuo de la Comisión cumpla con los deberes que por el presente Reglamento se le imponen, amonestándoles privadamente por la primera vez si faltasen a ellos: reprendiéndoles ante la Junta si persistiesen en su falta, suspendiéndoles el sueldo hasta por un mes, dando cuenta a la Junta; y si ninguno de estos medios fuere suficiente proponer a la misma deje de formar parte de la Comisión el individuo que por díscolo o descuidado en el cumplimiento de sus obligaciones perjudique el éxito de la Comisión. En este caso quedará desembarcado en el primer punto desde el que pueda fácilmente regresar a la Península. Lo mismo se efectuará con el que por el mal estado de su salud declarasen los médicos de a bordo no ser conveniente continúe la navegación.

Artículo 7. El secretario de la Comisión tiene las siguientes obligaciones: 1. Redactar la correspondencia oficial conforme a las órdenes que reciba del presidente. 2. Formar mensualmente la cuenta de gastos justificada con los correspondientes documentos de comprobación, debiendo poner el cónstame los encargados de cada sección en los recibos o documentos que acrediten la compra de objetos pertenecientes a su ramo respectivo. 3. Llevar el libro diario de la Comisión en el que se anotará cuidadosamente los trabajos y operaciones de a bordo, los días de expedición, el resultado de éstas para cada individuo, las órdenes especiales que en cada caso hubiese dado el presidente, su cumplimiento o falta de él por algún individuo. 4. Llevar el libro de actas de las sesiones que celebre la Junta Facultativa que serán autorizadas con su firma y VºBº del presidente.

Artículo 8. Si bien todos los individuos de la Junta, así como el colector-botánico, están obligados a recoger los objetos de cualquier ramo que sean con tal de que los crean útiles al objeto de la Comisión: cada individuo se ocupará especialmente de los pertenecientes a la sección a que se hallase destinado.

Artículo 9. El naturalista de la Comisión se ocupará de todos los objetos naturales, y como tarea suya particular en la recolección de insectos y arácnidos, de minerales, rocas y fósiles.

Artículo 10. El primer ayudante naturalista se encargará especialmente de los mamíferos y reptiles acuáticos, peces, crustáceos, anélidos, moluscos y zoófitos.

Artículo 11. El segundo ayudante, de las aves, mamíferos y reptiles terrestres.

Artículo 12. El encargado de los estudios antropológicos y etnográficos de todo cuanto le sea posible en estos objetos.

Artículo 13. El colector-botánico recogerá lo perteneciente al reino vegetal, cuidando de su preparación y conservación.

Artículo 14. El disecador se ocupará en preparar los objetos que se le entreguen para que puedan conservarse convenientemente; se atendrá a las indicaciones que le hagan los que los hubieren recogido acerca de los órganos que convenga conservar en alcohol o por cualquiera de los diversos medios conocidos, debiendo acompañar a cada objeto un número que corresponda al del catálogo del que lo hubiera adquirido y en el que deban constar las diversas circunstancias de que se hablará después.

Artículo 15. El dibujante y fotógrafo tendrá a su cargo representar por los medios que se estimen más convenientes los objetos que le designe el presidente, el cual dará la preferencia a aquellos que pierden el colorido o se deforman por los medios de conservación que se tengan que emplear; acompañará en sus expediciones a los individuos encargados de recolectar para sacar vistas de montañas, cortes de terrenos, aspecto de la vegetación, etc.

Artículo 16. Cada uno de los individuos encargados de la recolección llevará un libro en que anote las excursiones que haga, en compañía de quién, los objetos que haya recogido, poniendo a continuación de los números las circunstancias dignas de mención, como el nombre vulgar si lo hubiere, si se hace de él alguna aplicación, su coloración, si fuese fugaz, su abundancia y escasez, la estación, etc., etc.

Artículo 17. En los libros pondrá el VºBº el presidente semanalmente si los encontrare conformes con lo que se indique en el libro diario de la Comisión, y en caso contrario, anotará las diferencias que se hallaren.

Artículo 18. Cada uno cuidará de que el embalaje se efectúe de modo que no sufran alteración los objetos que hubiera adquirido, formará el catálogo de los mismos que firmará y presentará al presidente para que ponga su VºBº si los hallare conformes con los objetos que se remitan.

Artículo 19. Las remesas se efectuarán, cuando sea necesario, de los puntos más convenientes para el transporte de los objetos a la Península, dirigiéndolos a este ministerio.

Vega de Armijo [Ministro de Fomento].
Madrid 9 de julio de 1.862"[13].

---

13. RYAL Miller, Robert. "Por la ciencia y la gloria nacional. La expedición científica española a América (1862-1866)". *Reglamento de la Comisión*. Barcelona, 1983. p. 248-249.

En calidad de prueba fedataria indicaré ahora lo que la *Comisión Científica del Pacífico* remitió a España desde 1862 hasta 1866, siendo la que prosigue su relación simplificada: Minerales 796, Rocas 530, Fósiles 3, Plantas 8176, Animales 302, Moluscos 38755, Insectos 23422, Crustáceos 1874, Gusanos 60, Peces 2540, Reptiles 687, Anfibios 786, Huevos de Anfibios 49, Aves 3478, Huevos de Aves 249, Nidos de Aves 11, Mamíferos 249, Momias 37, Artefactos de tumbas 74, Cráneos 41, Hamacas 11, Adornos indios 250, Armas 80, Tambores 3 y Canoas 2 = 82.465 especímenes.

Esta ingente cantidad de material de gran calidad nutre hoy el Museo Nacional de Ciencias Naturales, el Museo Nacional de Etnología, el Museo Naval y, asimismo, el Real Jardín Botánico, radicándose todas estas cuatro instituciones en Madrid, sin detenernos aquí en los varios centenares de fotografías que fueron tomadas y que igualmente se conservan constituyendo todo lo expuesto un valioso legado científico que desmiente cualquier otra teoría absurda que no hace más de desacreditar a quien sobre ella pretenda auparse promoviendo la falsedad y el rencor.

Sea ahora juez el lector del anterior Reglamento, que no le escriba. Romperé sin embargo esta norma, no para analizar el documento antes trasladado, así haciéndolo para comentar algunas de las acusaciones que a los miembros de la Comisión Científica del Pacífico les fueron hechas: "trazar mapas militares", "fotografiar instalaciones defensivas terrestres y navales", "espiar en beneficio de la Escuadra del Pacífico" ... ¿Dónde se encuentran tales pruebas? ¡Desde luego en ninguno de los bien surtidos archivos al uso!

¿Exageraciones? Veamos un par de ejemplos que nos aportan algo de humor... científico:

I) "Desde la toma de los islas de Chincha, las repúblicas hispanoamericanas no miran con buenos ojos a los Godos, como nos llaman. De la Comisión dicen algunos que hemos venido a levantar planos. El rector de la Universidad de La Paz, Dr. Reyes, en un documento oficial ha dicho: vosotros los habéis visto en esta ciudad levantando planos, se refería a Almagro y a mí que estuvimos diez días, con que espero nuestro Gobierno me dará el diploma de ingeniero, ya que con tanta generosidad me lo ha dado el rector de La Paz (Bolivia)"[14].

II) "Aquí me tienen ustedes, con los instrumentos al brazo porque no se puede hacer nada; porque si me vieran con la máquina [fotográfica] por esos campos, me parece que no tendría el placer de abrazarles, pues creerían que levantaba planos para la reconquista; absurda idea como todas las que se elaboran en tales cerebros".[15]

Tras la literaria presentación y el nudo archivístico se acerca ya el desenlace. No es necesario proseguir aportando lo que es innecesario. Aquellos que quieran seguir el camino histórico por él transitarán y aquellos otros que ansíen proseguir por la senda de la pasión en ella restarán pues, no nos engañemos, para estos últimos siempre resultará tan fácil como cómodo destruir toda vía científica basándose en el indefendible argumento siguiente. Aunque sea cierto todo lo que aquí se ha expuesto no es menos cierto que el Jefe de la Fuerza Naval española llevaría instrucciones secretas que, por esta conspirativa causa, no constan en archivo ninguno[16] y si las encontrásemos en ellas se descubriría como Pinzón y sus soldados y marinos quisieron, fracasando en su malintencionado intento, reconquistar América.

---

14. Miguel Ángel Puig-Samper. "Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo". Madrid 1988.

15. Rafael Castro y Ordóñez. "Cartas no científicas". Madrid.

Bibliografía

- CASTRO y Ordóñez, Rafael. "Cartas no científicas, Valparaíso, 31 de Mayo de 1864". *El Museo Universal. Madrid.*
- CHANG Huayanca, Antonio José. *Entre la espada y la pared. La administración del general Juan Antonio Pezet frente a la crisis diplomática con España (1863-1865)*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2013.
- DE NOVO y Colson, Pedro. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882.
- ESPAÑA. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Legajo número 2.583 ("Cuartillas Misión Pareja").
- ESPAÑA. *Real Orden de 30 de junio de 1862*. Vid: Museo Naval. Madrid. Manuscrito 2269, folios 112-203. ("Juicio de residencia del Jefe de Escuadra D. Luis Hz. [Hernández] Pinzón. 12-Julio-1865").
- GARCÍA Martínez, José Ramón. *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid, 2005.
- PUIG-SAMPER, Miguel Ángel. "Crónica de una expedición romántica al Nuevo Mundo". *Carta de Isern a Graells, Quito, 3 de enero de 1865*. Madrid, 1988.
- RYAL Miller, Robert. "Por la ciencia y la gloria nacional. La expedición científica española a América (1862-1866)". *Reglamento de la Comisión*. Barcelona, 1983.

16. En infinidad de textos, cartas, despachos y otros escritos dirigidos al precitado jefe de la Escuadra del Pacífico se reitera lo aquí expresado, es decir, *paz, moderación* pero, de ser necesario *firmeza*, mostrando y demostrando que España era una potencia de primer orden y para ello se insistía en que los buques fueson visitados por los residentes españoles para mostrarles la renovada España y por los, digamos, poderes fácticos extranjeros para que así, en el lugar, apreciasen la disciplina, orden y excelente vestimenta de la oficialidad y de la marinería, para que se les hiciese saber que esas naves no habían sido compradas en la Gran Bretaña ni en Francia sino que habían sido levantadas en España, que sus máquinas, calderas, artillería y todo, prácticamente todo, lo que ellas contenían era de factura hispana pues se destacaba el poco aprecio e, incluso, hasta menosprecio con el que en la América antes hispana se juzgaba todo lo español… creyéndose por parte de las autoridades locales que el actual Reino de las Españas era un país como el de principios del siglo XIX y que desde aquel entonces no había progresado. Ese interés no sólo era político sino, obviamente, comercial pues la pretensión última, además de lo antedicho, es que Chile, Perú, Ecuador… encargasen sus naves de guerra y del comercio a astilleros y arsenales españoles, cortando de esta forma la dependencia que estas naciones tenían con respecto al Reino Unido de la Gran Bretaña del cual se demostraban importadores casi exclusivos de cualquier manufactura.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación Tatiana Figueroa López

Licenciada en Ciencias de la Comunicación y egresada de la Maestría en Relaciones Públicas por la Universidad San Martín de Porres. Redactora en órganos informativos de la Marina de Guerra del Perú, así como community manager y encargada de la página web institucional.

Marina de Guerra del Perú recibió Premio Derechos Humanos 2014



Las acciones realizadas a través de la Plataforma Itinerante de Acción Social – PIAS *Río Napo*, que contribuyen con éxito a la promoción y protección de los derechos humanos y a las libertades fundamentales de las poblaciones vulnerables de la Amazonía, fueron reconocidas por el Ministerio de Justicia con el Premio Derechos Humanos 2014.

Dicho reconocimiento fue entregado por el viceministro de Derechos Humanos y Acceso a la Justicia, José Ávila Herrera, quien señaló que este reconocimiento "compromete, no solo a los ganadores, sino a todos a llevar el mensaje de respeto a las personas y evitar la discriminación en todo nivel". En la ceremonia, estuvo acompañado por el representante permanente del Perú ante la OEA, Juan Jiménez Mayor.

El entonces Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri, recibió a nombre de la Marina de Guerra del Perú, el reconocimiento a la exitosa iniciativa de trabajo que desde julio de 2013 se implementa en el PIAS *Río Napo*.

Del mismo modo, otras destacadas instituciones y funcionarios recibieron similar premio, como es el caso de la ex fiscal provincial penal, Ana Cecilia Magallanes Cortez, quien ejerció el cargo hasta hace poco antes de su muerte (23 de noviembre de 2007), demostrando una impecable trayectoria en la judicatura, basada en principios y, respetuosa de los derechos fundamentales de las personas. Asimismo, se entregó un reconocimiento al Equipo Forense Especializado (EFE), creado en el 2003, para realizar exhumaciones de fosas clandestinas, así como analizar restos humanos hallados, con la finalidad de identificar a personas desaparecidas o ejecutadas extrajudicialmente, definir la causa de su muerte y coadyuvar al esclarecimiento de la verdad y a la administración de justicia.

Posteriormente a la premiación, el viceministro de Derechos Humanos y Acceso a la Justicia, José Ávila Herrera y el representante permanente del Perú ante la OEA, Juan Jiménez Mayor, clausuraron el "Conversatorio internacional: ¿qué significa ser humano? – una mirada multidisciplinaria", evento que diera inicio a las celebraciones de la Semana por los Derechos Humanos.

Marina de Guerra lanzó al mar el buque escuela a vela BAP *Unión*



En un acontecimiento de notables contornos navales, la Marina de Guerra del Perú mostró al mundo la más ambiciosa obra de la industria naval y metal mecánica peruana construida en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA PERÚ, la cual ha sido materializada a través del buque escuela a vela BAP *Unión*.

La ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela se realizó el 22 de diciembre, en la Base Naval del Callao y contó con la presencia del Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso, quien estuvo acompañado de la Primera dama de la Nación, Nadine Heredia.

La construcción de los 38 bloques de estructura de acero, ha finalizado luego de dos años de intensos trabajos, durante los cuales fue decisiva la experiencia, laboriosidad y entrega del personal profesional y técnico del SIMA.

El anhelado sueño de todos los peruanos y, principalmente de la Marina de Guerra del Perú, va perfilando su imponente forma a cuya culminación de los trabajos complementarios se tendrá un velero extraordinario: tipo de aparejo bricbarca de cuatro palos, eslora total con bauprés de 115,5 m (largo), con un desplazamiento de 3 200 toneladas y capacidad para 257 personas.

Durante la ceremonia se dio lectura al dispositivo legal que le otorga el nombre

al buque escuela a vela BAP *Unión*, a fin de lograr su identificación en el servicio de la Marina de Guerra del Perú, del mismo modo señala su categoría, letra de clase, número de casco e indicativo internacional.



El Presidente de la República Ollanta Humala Tasso resaltó el significativo momento expresando que: el Perú se siente feliz porque hoy podemos ver una realidad de lo que antes era un sueño. Indicó que: El SIMA hoy nos demuestra que se proyecta no sólo en obras de carácter nacional, sino que, apunta a cumplir trabajos con alta calidad internacional.

Enfatizó que el Gobierno "respeta a la Marina de Guerra del Perú y por ello se le dá lo que necesita, no solo en unidades navales, sino también, en el perfeccionamiento del recurso humano, preparándolo para una Marina del futuro y tener la tranquilidad de contar con una defensa y seguridad nacional".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido remarcó que con profunda emoción patriótica estamos en este acto histórico del lanzamiento del velero que llevará el mítico nombre de la corbeta que formó parte de la Escuadra que comandó el Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario".

En su discurso, el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera expresó que este significativo acto lleno de la más pura tradición naval, es la demostración del profesionalismo, tenacidad y perseverancia de muchos peruanos y marinos, varios de ellos anónimos, que a lo largo de más de cien años han expuesto la importancia de que nuestra Armada cuente con este tipo de unidad. Hoy nos embarga sentimientos indescriptibles de júbilo y satisfacción al ver cómo este anhelo institucional es una realidad.

Resaltó que es también sentimiento de orgullo que el SIMA PERÚ sea el que lo ha construido, dando un paso firme en el proceso de modernización que se da en la Marina de Guerra del Perú". Precisó que la unidad "fortalecerá el proceso de formación de nuestros futuros cadetes, complementando sus estudios en aulas con prácticas en la mar y vivencias que les permitirá formar su carácter y espíritu marinero durante toda su vida profesional y personal".

Subrayó el hecho de ser concebida como embajada itinerante "al ser nuestra mayor expresión nacional que portará nuestra tradición, mostrando con orgullo al mundo, nuestra cultura milenaria y la riqueza de nuestro país".



Previo al lanzamiento al mar, la primera dama, Nadine Heredia en su calidad de madrina de la unidad, siguiendo la tradición naval, rompió una botella de pisco en el casco del flamante buque.

Luego, el ritual de botadura del casco del BAP *Unión* (puesta en el agua por primera vez de un barco, buque o velero), fue realizado ante la atenta expectativa de los asistentes.

El memorable momento contó con la presencia de los ministros de Defensa de Chile, Jorge Burgos Varela y de Ecuador, Fernando Cordero Cueva, viceministros de Defensa de Bolivia, Chile, Ecuador, México y Paraguay, jefes del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas de Ecuador y Perú, almirantes comandantes y jefes de las Marinas de Brasil, Chile, Colombia y Ecuador, almirantes subjefes de las Armadas de Argentina, México, Paraguay y Venezuela, comandantes generales de la Fuerza Aérea y Ejército del Perú, ministros de Estado, congresistas, autoridades civiles y militares nacionales, miembros del cuerpo diplomático e invitados especiales.

Es importante mencionar que la construcción del *Unión* se logra en cumplimiento del proyecto de inversión pública denominado "Mejora de la Instrucción en la Mar del Personal en Proceso de Formación de la Marina de Guerra del Perú", que plantea la necesidad de contar con un buque escuela a vela, el cual, a través del convenio por la modalidad de encargo suscrito entre el Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú y los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERÚ, ya es una realidad.

Buque de apoyo logístico BAP *Tacna* fue incorporado a la Fuerza Naval del Pacífico



La Marina de Guerra del Perú incrementa su poder disuasivo y capacidad de desplazamiento de ayuda humanitaria en casos de desastres naturales, con la incorporación del buque de apoyo logístico BAP *Tacna* a la Fuerza Naval del Pacífico.

La imponente unidad, cuyas características están al servicio de todos los peruanos, arribó al Perú el 29 de diciembre al mando del capitán de navío Marco Chacón Béjar, siendo recibida en una ceremonia llena de simbolismo y especial importancia, por el Presidente de la República, Ollanta Humala Tasso; el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano Bellido y el Comandante General de la Marina, almirante Carlos Tejada Mera.

El amarre de la unidad en el muelle antedique de la Base Naval del Callao se realizó en un ambiente de solemnidad, acompañado por el aplauso y alegría de los familiares y amigos de la tripulación del BAP *Tacna*, recibiéndolos tras seis meses de entrenamiento y capacitación en Holanda, a cargo de la Armada del Reino de los Países Bajos.

El comandante del buque, capitán de navío Marco Chacón Bejar, informó al Presidente Humala el cumplimiento de la misión encomendada. Enseguida, instituciones representativas del departamento de Tacna, entregaron presentes alusivos de la "heroica ciudad".

El mandatario de la Nación resaltó el significativo momento expresando que "la Marina de Guerra viene recuperando capacidades y fortaleciéndose, rindiendo homenaje a Tacna colocándole el nombre al buque más grande de la Armada peruana, lo que significa el reconocimiento a la ciudad indomable que no conoce la palabra rendición, tal como lo han hecho nuestros marinos".

Por su parte, el Ministro de Defensa, Pedro Cateriano remarcó que "hoy, como en días pasados (al referirse a la ceremonia de bautizo y lanzamiento del buque escuela a vela *Unión*) es un día de fiesta para la Marina y para el Perú". Señaló que el 2014 "será un año inolvidable para los marinos, pues, al coincidir con el 180 aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau Seminario, es también un año en el que la Institución ha tenido vital protagonismo, primero, en el proceso de ejecución de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya; luego, en el lanzamiento del casco del anhelado buque escuela *Unión* y ahora, en la entrega al Perú de este buque".

El Comandante General de la Marina, almirante Tejada expresó que: "Con inmensa satisfacción y orgullo institucional y, gracias a la importante decisión política de concretar este proyecto, hoy acudimos a esta ceremonia pudiendo decir: misión cumplida señor Presidente".

Resaltó que la gran versatilidad y las múltiples capacidades que cuenta este buque, le permitirá actuar de manera eficaz en apoyo ante situaciones de emergencia, cumpliendo funciones de ayuda humanitaria en el litoral peruano en caso ocurriera un desastre natural y también, será el soporte logístico de nuestras unidades en alta mar, proveyéndolas de víveres y combustible para mantenerse operando por largos periodos de tiempo, dándole mayor flexibilidad y autonomía a la Armada peruana y al país".

Al referirse al nombre, acotó que es un reconocimiento a nuestra ciudad heroica declarada así no solo por sus servicios distinguidos a la causa de la Independencia, sino porque supo conservar en alto el espíritu nacional". Por estas razones exhortó a la tripulación a trabajar con profundo profesionalismo, entrega absoluta y tesón para hacer de esta unidad un orgullo para la Institución.

Es importante mencionar que el buque de apoyo logístico *B.A.P. Tacna* tiene 17,040 toneladas de desplazamiento ligero, eslora de 166 metros, manga promedio de 22 metros, calado de 8 metros a plena carga, velocidad máxima de 21 nudos, autonomía mayor a treinta días, pañoles de repuestos, ascensores para carga pesada, lavandería, cocina, comedores, habitabilidad para una tripulación mixta de 120 personas. Además, está equipado para realizar operaciones de interdicción marítima, evacuación aeromédica, soporte y auxilio a zonas costeras.

Congreso de la República felicitó labor del buque tópico BAP *Pastaza*



El Congreso de la República, a través de una moción de saludo, reconoció la continua labor que viene realizando el BAP *Pastaza* en las comunidades asentadas en las orillas de los ríos Napo, Curaray y Arabela en la región Loreto.

Asimismo, felicitó al personal médico y técnico que trabaja a bordo de esta unidad de la Marina de Guerra del Perú, por haber logrado brindar más de 100 000 atenciones desde el año 2009, otorgando los mejores cuidados sanitarios a dicha población loretana que carecía de puestos de salud en sus territorios.

Por otro lado, saludarón a la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, a la empresa Perenco Perú Petroleum Limited y al Gobierno Regional de Loreto, organismos que han logrado articular el compromiso social público y privado, posibilitando la laudable labor del buque tópico *B.A.P. Pastaza*, iniciativa que beneficia a los pobladores de la zona.

Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de América realizó visita oficial al Perú

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y fortalecimiento de los vínculos de amistad y camaradería entre la Marina de Guerra del Perú y la Marina de los Estados Unidos de América, el 14 de enero, arribó a nuestro país en visita oficial, una delegación de oficiales liderados por el Jefe de Operaciones Navales de la referida Marina estadounidense, almirante Jonathan W. Greenert.

Durante su permanencia, la comitiva oficial presentó su saludo protocolar al Embajador de los Estados Unidos en el Perú, Brian A. Nichols. Del mismo modo actual, hizo lo propio con el Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo con quien intercambió presentes recordatorios.



Prosiguiendo con lo agendado, ambas autoridades sostuvieron una reunión de trabajo en el salón *Unión* de la Comandancia General de la Marina, donde conversaron sobre temas en común.

Continuando con sus actividades, la autoridad naval y comitiva visitante recorrieron las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, *alma mater* de los oficiales de la Marina de Guerra, donde pudieron observar las áreas de habitabilidad, recreación y estudio de los cadetes del batallón Angamos. Asimismo, tuvieron la oportunidad de conocer la cripta del Gran Almirante del Perú, Miguel Grau Seminario. Seguidamente, en la Base Naval del Callao visitaron la Fuerza de Submarinos.

De otro lado, en el Cuartel General del Ejército, el Jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos de América, almirante Jonathan W. Greenert, acompañado de su comitiva oficial, saludó al Ministro de Defensa Pedro Cateriano Bellido.

El 15 de enero, visitó el Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales de la Marina de los Estados Unidos (NAMRU-6) ubicado en el Centro Médico Naval Cirujano Mayor Santiago Távara, que trabaja en la prevención y tratamiento de enfermedades tropicales como *malaria, dengue, fiebre amarilla, encefalitis víricas, leishmaniasis, enfermedad de chagas y dolencias entéricas como shigelosis y fiebre tifoidea.*

Cabe destacar que NAMRU-6 esta asociado con los ministerios de Defensa y de Salud y obra en estrecha colaboración con universidades de prestigio como Cayetano Heredia y San Marcos.

Como parte de su itinerario, la comitiva visitante se trasladó a la ciudad de Iquitos donde recorrió la Base Naval de Nanay y el Servicio Industrial de la Marina. Asimismo, conoció la labor que se realiza a bordo de la Plataforma Itinerante de Acción Social Sostenible – PIASS *Río Napo.*

Finalmente, la autoridad naval acompañado de su comitiva partió a la ciudad de Bogotá, Colombia.

Viceministro de Defensa de Corea visitó instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina



El viceministro de Defensa, Jaakke Valakivi y el viceministro de Defensa de la República de Corea, Baek Seung-joo, de visita oficial en nuestro país, recorrieron las instalaciones de los Servicios Industriales de la Marina – SIMA PERÚ.

Ambas autoridades estuvieron acompañadas del Jefe de Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Mauro Cacho de Armero y del Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina, contralmirante Eduardo Novoa Monge. Durante la visita el señor Seung-joo apreció la labor que realiza el SIMA en favor de la industria naviera nacional y de la región; también, observó los avances en la construcción del buque escuela a vela *Unión*, el más grande de su tipo en América Latina que permitirá la formación de cadetes de la Marina, la investigación científica, el auxilio en caso de desastres naturales y la ayuda humanitaria, además de navegar como embajada itinerante del Perú.

Efectiva capacidad de respuesta en ejercicio internacional de tsunamis "PACWAVE 15"

La Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú (DHN), como representante ante el Sistema Internacional de Alerta de Tsunamis, lideró a nivel nacional el ejercicio internacional del Pacífico "PacWave 15", que se realizó el 4 de febrero, en coordinación con las instituciones miembros del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis (SNAT) entre ellas el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI) y el Instituto Geofísico del Perú (IGP).

Este ejercicio tuvo como supuesto escenario "un sismo con epicentro en el mar de magnitud 9.0 Mw frente a la costa central de Perú, originando un tsunami de origen cercano de gran amenaza para nuestras costas".

El ejercicio del Sistema de Alerta de Tsunamis del Pacífico permitió evaluar la información sobre el contenido de los nuevos productos mejorados por el Centro de Alerta de Tsunami del Pacífico (PTWC), publicados oficialmente en octubre de 2014, para ser usada como herramienta por los países que conforman el referido Sistema Internacional.



Igualmente, ayudó a verificar el buen funcionamiento de los sistemas de comunicación encargados de retransmitir los mensajes de alerta que se envían desde el Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico (PTWC) con base en Hawai (Estados Unidos) y, desde el Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico Nor Oriental con sede en Japón; asimismo mantener contacto con las autoridades de enlace de cada país.

Este evento, en el que participan más de cuarenta paises, fue auspiciado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, a través del Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta y Mitigación de Tsunamis en el Pacífico.

La DHN, como miembro del Sistema Nacional de Alerta de Tsunamis a través del Centro Nacional de Alerta de Tsunamis – CNAT y en cumplimiento de sus funciones, realiza periódicamente ejercicios nacionales e internacionales con la finalidad de incrementar en su personal, el nivel de entrenamiento en la operación de los sistemas de comunicación pertenecientes a los integrantes del SNAT, así como a las unidades y dependencias navales.

X Reunión de Estados Mayores y de Inteligencia entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada de Brasil

Como parte de las actividades de buena relación, cooperación recíproca en el ámbito institucional y fortalecimiento de las relaciones bilaterales, una delegación de oficiales brasileros liderados por el Sub-Jefe de Estrategia de Estado

Mayor de la Armada de Brasil, contralmirante Flavio Augusto Viana Rocha, arribó a nuestro país para participar en la X Reunión de Estados Mayores y de Inteligencia.



La delegación de oficiales peruanos estuvo integrada por el Sub-Jefe del Estado Mayor General de la Marina, contralmirante James Thornberry Schiantarelli, los capitanes de navío Eduardo Lazo King y Miguel Dulanto Carbajal, además el capitán de fragata Luis Eduardo Pérez Astete, quienes como parte de las actividades programadas, participaron en las sesiones de trabajo de intercambio de reflexiones y aportes profesionales para ambas Instituciones Armadas.

Por su parte, la delegación extranjera tuvo la oportunidad de conocer las instalaciones de la Escuela Naval del Perú, la Comandancia de Operaciones Guardacostas, los Servicios Industriales de la Marina SIMA – Callao y la Dirección de Hidrografía y Navegación.

En la Comandancia de Operaciones Guardacostas fueron recibidos por su comandante, contralmirante SGC. Ángel Tello Gilardi, quien dio a conocer la misión, funciones y medios con los que cuentan para el cumplimiento de sus tareas. Asimismo, visitaron las instalaciones de la Estación Costera Callao y del Centro de Búsqueda y Rescate y Sistema COSPAS-SARSAT. Posteriormente, el Jefe del Centro de Control de Misiones Guardacostas, capitán de navío Enrique Márquez, expuso los medios y la tecnología con la que cuenta el citado Centro de Control así como su importancia y trascendencia a nivel nacional, regional y mundial, dando a conocer las bondades del Sistema de Información y Monitoreo de Tráfico Acuático – SIMTRAC, como herramienta para el apoyo en la toma de decisiones en operaciones guardacostas.

Es importante remarcar que, a través de estas reuniones se refuerzan los compromisos de trabajo en conjunto referido a la lucha contra las actividades ilícitas e intercambio de información de interés para ambos países relacionados con el movimiento de naves y tráfico acuático tanto en el ámbito marítimo como en el fluvial.

Por otro lado, en la Dirección de Hidrografía y Navegación, las distinguidas auto-

ridades conocieron los departamentos de Geomática, Oceanografía y el Centro Nacional de Alertas de Tsunamis y Modelamiento Numérico, donde conocieron de cerca los trabajos que se realizan en dicha dependencia.

El Sub-Jefe de Estrategia de Estado Mayor de la Armada de Brasil, contralmirante Flavio Augusto Viana Rocha y su delegación de oficiales partieron de retorno a su país el 21 de febrero.

Representantes de la primera expedición cientifica antártica de Colombia visitaron la Dirección de Hidrografía y Navegación

Luego de su primera expedición científica al continente blanco, representantes de la Armada de Colombia, visitaron la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, con el fin de dar a conocer detalles de este viaje inaugural.

La delegación colombiana fue recibida el 10 de marzo por el Director y Sub- Director de Hidrografía y Navegación, contralmirante Rodolfo Sablich Luna-Victoria y capitán de navío Colver Ruiz Roa, respectivamente.

Los oficiales, suboficiales, expedicionarios y periodistas colombianos se dirigieron a la sala de conferencias donde, luego de presenciar un vídeo institucional, el jefe de la expedición, capitán de navío Ricardo Morales Babra, explicó detalladamente el itinerario que se inició el 16 de diciembre cuando zarparon de Cartagena, hasta el 14 de enero con el arribo del *ARC 20 de Julio* a la Antártida.

> Dentro de las principales preocupaciones que muestra Colombia se encuentra el cambio climático y las implicancias en el impacto de la biodiversidad del país. Entonces, llevar a cabo estudios diseñados por nuestros propios científicos, algunos en colaboraciones internacionales, abrirá un importante campo de investigaciones. Es algo que debe pensarse como un plan estratégico con miras a una y más décadas, que garantice estudios antárticos en las facultades de nuestras universidades. Los estudios llevados a cabo durante esta primera expedición servirán de semilla para solidificar el futuro de tales investigaciones en Colombia.

Según la autoridad colombiana, las líneas de investigación se centran en as-

pectos como los cambios climáticos, el fenómeno El Niño, comportamiento de grandes mamíferos, seguridad marítima y pesca. "A mediados de los años 80, Colombia se sumó al Tratado Antártico que, originalmente, había sido firmado en 1959. Sin embargo, debemos tener en cuenta que no somos un país consultivo, sino que hacemos parte del grupo de observadores"; señaló.



Entre los principales trabajos realizados en la Antártida, según detalló el oficial, cabe referir la recolección de muestras de plancton y de agua; medición de parámetros oceanográficos; seguimiento de hielos a la deriva para la seguridad marítima; construcción de la primera carta náutica, monitoreo de bahías en el estrecho de Gerlache, obtención de muestras de coral y de sedimento; así como avistamiento de mamíferos marinos.

Al término de su exposición, los representantes de esta primera expedición visitaron el Centro Nacional de Alerta de Tsunami (CNAT) y el Área de Geomática. Asimismo, como parte del intercambio de experiencias antárticas, de la Dirección de Hidrografía y Navegación el capitán de fragata Jorge Vizcarra Figueroa. Presentó en forma resumida los trabajos, que como miembro consultivo del Tratado Antártico el Perú ha realizado durante sus XXIII campañas antárticas, específicamente en las que participó el BIC *Humboldt*, lo que permitió confirmar el alto grado de profesionalismo que ambas Armadas están demostrando en las investigaciones y navegación en aguas antárticas.

Finalmente, conocieron la Sala Histórica de la Dirección de Hidrografía y Navegación, lugar donde las autoridades de Perú y Colombia, intercambiaron presentes recordatorios.

Es de destacar que el grupo de expedicionarios ha arribado a doce puntos sobre el Océano Pacífico para realizar intercambios de conocimientos con países como Argentina, Chile, Brasil, Ecuador y Perú.

Perú fue sede del III Curso de Avanzada para Oficiales Supervisores del Estado Rector de Puerto MOU de Tokyo

El Perú es firmante del Tratado de Libre Comercio con países miembros del Memorando de Entendimiento sobre el Control del Estado Rector del Puerto en la región Asia-Pacífico MOU de Tokyo (*The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region Tokyo*), quienes en los años transcurridos han experimentado un crecimiento sostenido en la actividad comercial vía marítima, hacia y desde nuestro país, siendo necesario cumplir con acuerdos internacionales, motivo por el cual se consideró la participación del Perú en dicho Memorando de Entendimiento con la finalidad de fortalecer las acciones de control sobre los buques en resguardo de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

En tal sentido, se aprobó organizar programas de formación y seminarios dirigidos a los oficiales encargados de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, en virtud del cual, la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, fue anfitriona del III Curso de Avanzada para Oficiales Supervisores del Estado Rector de Puerto MOU de Tokyo, evento que se desarrolló en las instalaciones del hotel Crowne Plaza en Miraflores.

Durante la inauguración del evento, el Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar Calderón, remarcó que "... hoy se muestra el especial interés por fortalecer las capacidades de los inspectores del Estado Rector del Puerto de las diferentes Administraciones Marítimas de la región". Indicó además que "se intercambiarán conocimientos y experiencias para potenciar las capacidades de nuestros oficiales supervisores del Estado Rector de Puerto, en lo que se refiere a la correcta aplicación y estricto control del cumplimiento de las normas de seguridad internacionales establecidas".

Refirió que el Perú tomó la decisión de "incrementar y mejorar su nivel de control y supervisión de buques por el Estado Rector de Puerto, por ello, el 2012 fue aceptado como miembro cooperante del MOU Tokyo, siendo su objetivo aplicar como miembro pleno este año.

Por su parte, la delegación del MOU de Tokyo estuvo integrada por el secretario, Mitsutoyo Okada, la oficial de proyectos, Fumiko Akimoto, además de personal representante e instructores involucrados en la participación del evento, quienes

agradecieron la oportunidad de poder realizar y participar en esta importante reunión en el Perú.



En su discurso, la oficial de proyectos Fumiko Akimoto sostuvo que los cuatro instructores que participaron en el seminario son de Canadá, Chile y Japón. Agradeció además, "el esfuerzo de la Fundación Nippon para proporcionar la ayuda y el apoyo para que los instructores y personal participen en este encuentro académico".

Posteriormente, se prosiguió al desarrollo del cronograma de actividades, presentaciones y reuniones que estuvieron a cargo de los instructores Andrew Broad de Nueva Zelanda, Ricardo Boke Friederichs de Chile, Hiroshi Sano de Japón, Ion Ionescu de Canadá, los que abordaron temas de interés mutuo para los participantes. La ceremonia de clausura y entrega de certificados se llevó a cabo el 27 de marzo.

Es importante mencionar que el MOU Tokyo es una de las organizaciones más activas en el control regional del Estado Rector del Puerto (PSC) en la organización mundial. Está conformada por diecinueve autoridades miembros de la región Asia-Pacífico. Su principal objetivo es establecer un régimen eficaz de control del Estado Rector del Puerto en la región de Asia y el Pacífico a través de la cooperación de sus miembros y la armonización de sus actividades, para eliminar los buques deficientes a fin de promover la seguridad marítima, para proteger el medio ambiente marino y salvaguardar las condiciones laborales y de habitabilidad en los buques. En el 2012 el Perú fue aceptado como miembro cooperante del MOU Tokyo.



Licenciado en Historia Víctor Manuel Torres Laca

Licenciado y magister en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Docente en la Universidad de Lima, en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Colaborador en las editoriales Norma y Santillana, en el diario El Comercio y en Ediciones Peisa.

CHILE

Recortes en la Armada

Los cambios en la política de Defensa tras la inauguración del Gobierno de la presidenta Michelle Bachelet y la reducción de los precios del cobre han provocado recortes en las Fuerzas Armadas chilenas. La Armada no ha estado exenta de los mismos, el caso más notable es la cancelación de los planes para la adquisición del buque de asalto anfibio *Siroco* (L9012) a su contraparte francesa. Como se recordará, en el 2011 el Gobierno chileno adquirió el *Foudre* (L9011), gemelo del *Siroco*, el cual fue rebautizado como *Sargento Aldea* (LSDH-91). La operación tuvo un valor de 43 millones de euros e incluyó la transferencia de dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU) y dos lanchas de desembarco mecanizadas (LCM). La compra del *Siroco* fue propuesta por la Armada en el 2012 para garantizar que al menos una unidad estuviera operativa en todo momento a fin de desplegar la Brigada Anfibia Expedicionaria o para labores de asistencia en caso de desastres naturales. A ello se suman los ahorros en términos de logística y las facilidades operativas que se derivan de operar unidades del mismo tipo.[1]

El proyecto fue presentado al Gobierno en el 2013 pero encontró la oposición del Gobierno de Michelle Bachelet, inaugurado al año siguiente. La insistencia



Sargento Aldea (LSDH-91). Crédito: José González Spaudo.

de la Armada logró revertir la negativa pero no logró la aprobación de un incremento en su presupuesto de operaciones de manera que para cubrir los veinte millones de dólares anuales requeridos por la nueva adquisición hubiera sido necesario retirar una de las ocho fragatas en servicio. Ante tal disyuntiva el Alto Mando Naval prefirió cancelar la adquisición y así mantener intactas las capacidades de combate de su Escuadra. Por su parte, el Gobierno francés ha programado el retiro del *Siroco* para el presente año por lo cual se encuentra buscando compradores para un buque de asalto anfibio en buen estado a un precio de ochenta millones de euros. Se perfilan como candidatos para su adquisición las Marinas de Brasil y Portugal, quizás con algo de ventaja para esta última por tratarse de un país miembro de la OTAN al igual que Francia.[2]



En primer plano el *USS America* (LHA-6) y detrás el *Sargento Aldea* (LSDH-91). Crédito: *US Navy.*

A manera de ayuda memoria se presenta a continuación las características principales de los buques de asalto anfibio de la clase Foudre. El buque epónimo fue botado al agua en 1988 y entró en servicio en 1990, mientras que el *Siroco* hizo lo propio en 1996 y 1998 respectivamente; ambos fueron construidos en los astilleros de la empresa estatal francesa Direction des Constructions Navales (DCN) en Brest. Tienen una eslora de 168 metros y una manga de 23.5 para un desplazamiento total de 12 400 toneladas a carga completa y 17 200 con el dique inundado. Son impulsados por dos motores diesel SEMT Pielstick 16 PC 2.5 V400 que generan una potencia sostenida de hasta 20 800 caballos de fuerza en dos ejes para una velocidad máxima de 21 nudos. En servicio con la Armada francesa estos buques operaban con una tripulación de 215 personas de las cuales 17 eran oficiales. Cuentan con facilidades suficientes para transportar 1880 toneladas de carga y 470 soldados que pueden incrementarse hasta 1600 en caso de emergencia. Estos pueden ser desplegados por vía marítima o por vía aérea; para el primer caso estos buques cuentan con un dique inundable donde pueden acoderar dos LCU o un LCU más cuatro LCM. Para el segundo disponen de una cubierta de vuelo con dos puntos de aterrizaje y

un hangar con capacidad para cuatro helicópteros Super Puma o dos Super Frelon. Adicionalmente están equipados para labores de mando y control así como para atenciones médicas pues cuentan con dos salas de operación y 47 camas.[3]



El *Almirante Merino* (BMS-42) con dos submarinos del Tipo 209. Crédito: Armada de Chile.

Pero los efectos de la nueva realidad política y fiscal no solo han llevado a la cancelación de planes de adquisición sino también al retiro sin reemplazo de unidades en servicio. Este fue el caso del buque madre de submarinos *Almirante Merino* (BMS-42) que fue dado de baja el pasado 15 de enero. Construido en los astilleros de Karlskronavarvet en la ciudad de Karlskrona, Suecia, fue incorporado a la Marina de dicho país en 1971 como *Älvsborg* (M02). Fue diseñado como un buque multipropósito pues podía servir como minador con capacidad para 300 de estos dispositivos, como buque nodriza con alojamiento para 205 tripulantes de submarinos y como nave insignia con un Estado Mayor de hasta 155 personas.[4] Fue retirado del servicio activo en 1995, vendido a la Armada chilena y reactivado en 1997. Bajo una nueva bandera fue modificado para proveer a los submarinos de torpedos, repuestos y víveres, además de alojamiento para las tripulaciones. El retiro de este navío acarrea necesariamente una reducción en el rango de acción de la Fuerza de Submarinos pues se ha descartado la adquisición de otro de capacidad equivalente. En su lugar se empleará el buque de desembarco de tanques *Rancagua* (LST-92) el cual asumirá estas tareas solo ocasionalmente y con capacidades reducidas pues no dispone de un taller de reparaciones como el *Almirante Merino*.[5]

Para completar este panorama, se debe mencionar el retiro de las lanchas misileras del tipo 148; el *Guardiamarina Riquelme* (LM-36) dejó el servicio en diciembre de 2012, el *Teniente Uribe* (LM-39) en marzo de 2014, el *Teniente Orella* (LM-37) y el *Teniente Serrano* (LM-38) en diciembre de ese mismo año.[6] Estos navíos forman parte de un grupo de veinte construido para la Bundesmarine a inicios de la década de 1970. Fueron adquiridos por Chile en 1997, en este país

pasaron a formar el Comando de Misileras Norte destacado en Iquique mientras que las tres patrulleras lanzamisiles de la clase SAAR IV de origen israelí formaban el Comando de Misileras Sur basado en Punta Arenas. La decisión de retirar los buques alemanes llevó a la fusión de estas dos agrupaciones en un solo Comando de Misileras y a la transferencia de dos de las SAAR IV a Iquique lo que ha implicado una reducción considerable en la capacidad de este Mando para cubrir las extensas costas chilenas.[7]



Lancha Misilera *Teniente Orella* (LM-37) durante el ejercicio Mares del Sur 2010. Crédito: *US Navy.*

Las características principales de las lanchas misileras Tipo 148 son como sigue: poseen una eslora de 47 metros y una manga de 7 para un desplazamiento total de 265 toneladas a carga completa. Bajo bandera chilena fueron reequipados con cuatro motores diesel MTU 16V 396 para una potencia total de 13 029 caballos de fuerza en cuatro ejes lo que acarreó una reducción en la velocidad máxima de 36 a 31 nudos. Estaban equipados con cuatro misiles antibuque Exocet MM.38, un cañón OTO Melara de 76/62 mm, un cañón Bofors de 40/70 mm, dos ametralladoras de 12,7 mm. Como sensores disponían de un radar de búsqueda aérea y marítima Tritón, uno de navegación 3 RM 20 y uno de control de tiro Castor; los equipos de guerra electrónica usados durante su servicio en la República Federal de Alemania fueron removidos antes de su transferencia a Chile.[8]



Lanchas misileras de la clase Riquelme navegando durante el ejercicio Mares del Sur 2010. Crédito: *US Navy.*

EGIPTO

Adquisiciones navales



Fragata *Mohammed* VI (D-601) del tipo FREMM entró en servicio con la Armada de Marruecos en el 2013. Crédito: DCNS.

En menos de un año el Gobierno egipcio ha concretado dos acuerdos de gran relevancia para el desarrollo de su Armada. En junio de 2014 se firmó un contrato valorizado en 1000 millones de euros con la empresa estatal francesa DCNS para la adquisición de cuatro corbetas de la clase Gowind 2500 con opción a comprar dos unidades adicionales. El primero de estos buques será construido en astilleros franceses y los otros tres en la ciudad egipcia de Alejandría, para lo cual se han estipulado las transferencias tecnológicas necesarias.[9] Gowind es en realidad el nombre de una familia de diseños elaborada por DCNS principalmente para el mercado de exportación. El rango de tamaño va desde los 85 a los 105 metros de eslora y el desplazamiento desde las 1 000 a las 2 500 toneladas. El armamento puede variar según las necesidades del cliente, desde muy ligero en las versiones para patrullaje en alta mar hasta considerable en las corbetas.[10] En el caso egipcio se trata de buques de 102 metros de eslora 2 200 toneladas de desplazamiento. Aún se desconocen todos los detalles sobre su equipamiento pero se sabe que incluirá un cañón OTO Melara de 76/62 mm en su versión Super Rapid, misiles antibuque Exocet MM.40, misiles antiaéreos de lanzamiento vertical Mica VL y, probablemente, torpedos ligeros MU90 para el combate contra submarinos. Se espera la entrega de la primera unidad para el 2017.[11]

El 16 de febrero del presente año se firmó un contrato de mayor envergadura por un total de 5 200 millones de euros para la compra de 24 cazabombarderos *Rafale* para la Fuerza Aérea y una fragata de la clase FREMM para la Armada. Se estima que el navío representa 800 millones de este total sin contar los costos adicionales de mantenimiento.[12] Lo interesante del acuerdo es que el Gobierno egipcio puso como condición que la fragata y los primeros Rafale sean entregados antes de la inauguración de la ampliación del canal de Suez en agosto del presente año. Para poder cumplir



La fragata *Toushka* (FFG 906) y sus tres gemelas de la clase Oliver Hazard Perry son en la actualidad las más importantes de la Marina egipcia. Crédito: *US Navy*.

esta promesa el Gobierno francés ha desviado aviones que se encontraban en producción para su propia Fuerza Aérea y ha acordado entregar la fragata *Normandie* que ya había sido completada para su propia Marina y se encontraba en plena etapa de pruebas de mar antes de entrar en servicio.[13]

Debe recordarse que las FREMM son fragatas desarrolladas en virtud a un acuerdo entre Francia e Italia con modelos diferentes para adecuarse a las necesidades propias de cada país. En el caso francés, la *Normandie* es la segunda unidad de la clase, la cabeza de la serie es la *Aquitaine*, ambas corresponden a la versión antisubmarina. Poseen una eslora de 142 metros y una manga de 20 para un desplazamiento de 6 000 toneladas métricas aproximadamente. Gracias a su alto nivel de automatización pueden operar con una tripulación de solo 108 personas. Cuentan con un sistema de propulsión combinado a diésel eléctrico y gas (CODLAG por sus siglas en inglés) que las impulsa a una velocidad máxima de 27 nudos. La electrónica incluye un radar Herakles de búsqueda, rastreo y guía de misiles, un radar RASS de búsqueda de superficie, un sistema infrarrojo Artemis de búsqueda y rastreo, un sonar de casco UMS 4410 CL y un sonar de profundidad variable CAPTAS 4. El armamento comprende dieciséis misiles antiaéreos Aster 15, dieciséis misiles de crucero MdCN, ocho misiles antibuque Exocet MM.40 Block III, un cañón OTO Melara de 76/62 mm Super Rapid, dos cañones Narwhal de 20 mm a control remoto, dos lanzadores para torpedos antisubmarinos MU90 y un helicóptero NH90.[14] Dado que los misiles de crucero no pueden ser exportados a Egipto, estos y sus sistemas de control serán removidos antes de la transferencia.[15] Es probable que esta medida afecte también a otros equipos, por ejemplo, a los sistemas de comunicación propios de la OTAN.

FILIPINAS

Inicio de construcción de un buque de asalto anfibio



Buque de asalto anfíbio *Makassar* (590) de la Marina de Indonesia, primera unidad de la classe del mismo nombre. Crédito: Koxinga CDF.

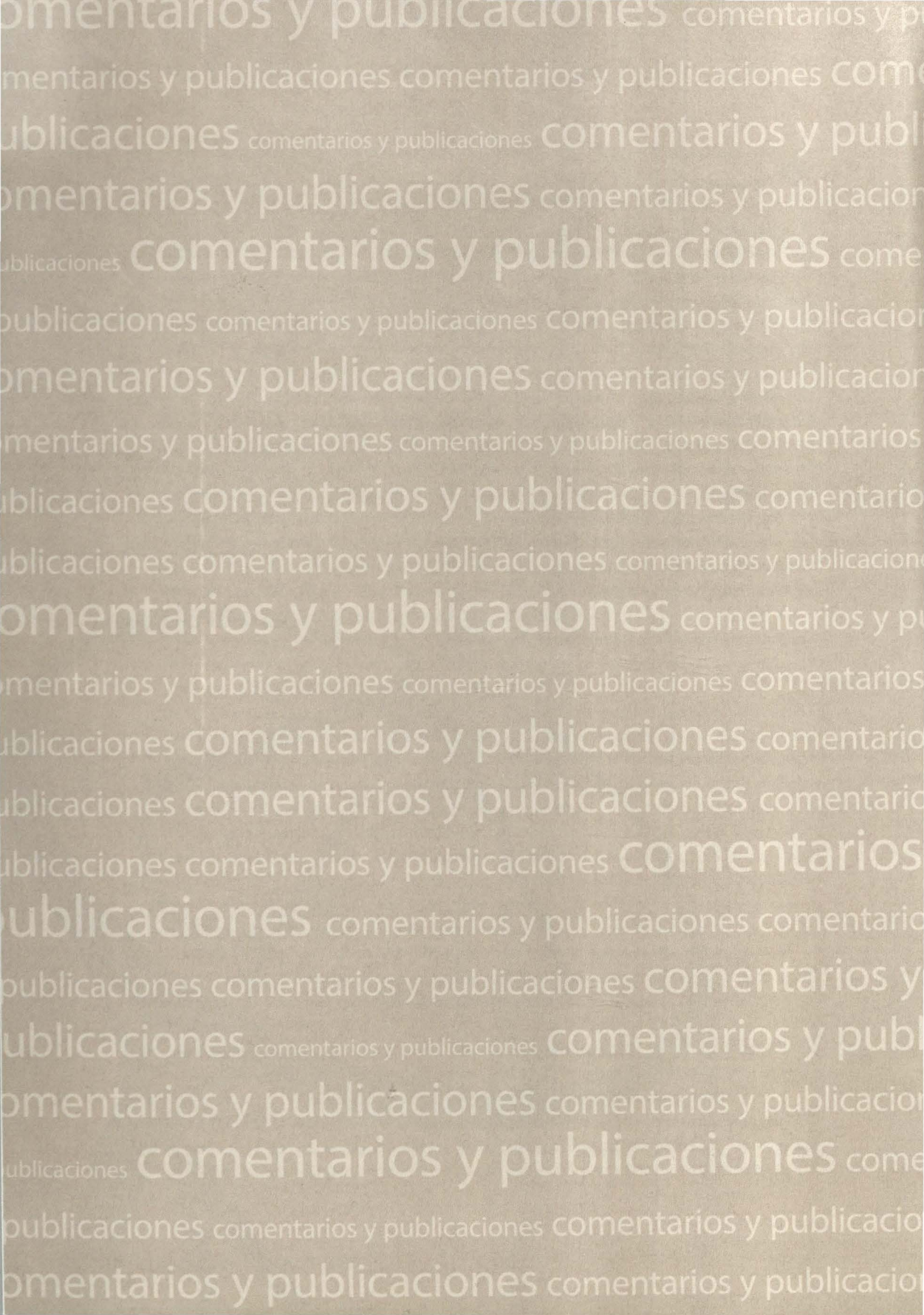
En ceremonia realizada en los astilleros de PT PAL Indonesia se dio inicio oficial a la construcción del Strategic Sealift Vessel-1 (SSV-1), primero de dos buques de transporte marítimo estratégico encargado por la Armada filipina. Se trata de una variante del buque de asalto anfibio *Makassar*, un diseño de la empresa surcoreana Daesun Shipbuilding & Engineering Co. elaborado por encargo de la Marina indonesia. Esta Armada encargó cuatro unidades de las cuales dos fueron construidas por Daesun en Busan, Corea del Sur y dos en los astilleros de PT PAL en Surabaya, Indonesia. Las dos primeras entraron en servicio en el 2007 y las dos últimas en el 2009 y el 2011. La Marina filipina espera recibir la primera de sus unidades en el 2016 y la segunda un año después. Dos unidades más han sido encargadas por la Marina de Guerra del Perú para ser construidas en los astilleros del SIMA Callao. En su versión indonesia, las *Makassar* tienen una eslora de 125 metros y una manga de 22 para un desplazamiento de 7 300 toneladas. Con una velocidad máxima de 15 nudos pueden transportar hasta 35 vehículos, 5 helicópteros (2 en el hangar), 218 tropas y 2 lanchas de desembarco.[16]

Bibliografía

* "Egypt Becomes 2nd Customer for Gowind Corvettes". *Defense Industry Daily* [en línea]. 11 de noviembre de 2014. Disponible en Internet: http://www.defenseindustrydaily.com/egypt-becomes-2nd-customer-for-gowind-corvettes-022465/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* GARCÍA, Nicolás. "Chile retira del servicio a su buque nodriza de submarinos". *Infodefensa.com* {en línea}.11 de diciembre de 2014. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2014/12/11/noticia-chile-retirara-servicio-buque-nodriza-submarinos-enero.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "La Armada de Chile descarta la compra del buque de asalto francés TCD *Siroco*". *Infodefensa.com* [en línea]. Infodefensa.com, 20 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2015/02/20/noticia-armada-chile-descarta-compra-buque-asalto-anfibio-frances-siroco.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* MARAMBIO, Cristián. "La Armada de Chile da de baja las últimas dos misileras Tipo 148". *Defensa.com* {en línea}. Defensa.com, 12 de enero de 2015. Disponible en Internet:http://www.defensa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=14370:la-armada-de-chile-da-de-baja-las-ultimas-dos-misileras-tipo-148&catid=55:latinoamerica&Itemid=163 [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995.* Annapolis: United States, Naval Institute Press, 1996.
* "Gowind Corvettes, France". *Naval Technology* [en línea]. Disponible en Internet: http://www.naval-technology.com/projects/gowind_corvettes/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "FREMM Aquitaine class Frigate - DCNS". *NavyRecognition.com* [en línea],12 de diciembre de 2012. Disponible en Internet: http://navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=786 [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "New Success in Egypt for DCNS and its FREMM Frigate (plus some technical details)". *NavyRecognition.com.* [en línea],18 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/february-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2426-new-success-in-egypt-for-dcns-and-its-fremm-frigate-plus-some-technical-details.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "PT PAL Indonesia Started Construction of the 1st SSV LPD for the Navy of Philippines". *NavyRecognition.com.* [en línea],25 de enero de 2015. Disponible en Internet: http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/year-2015-news/january-2015-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/2363-pt-pal-indonesia-started-construction-of-the-1st-ssv-lpd-for-the-navy-of-philippines.ht [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* SAUNDERS, Stephen, ed. *Jane's Fighting Ships 2004-2005.* Londres: Janes Information Group, 2004.
* TRAN, Pierre. "DCNS Cuts Deal With Egypt for 4 Gowind Ships". *DefenseNews* [En línea], 11 de julio de 2014. Disponible en Internet: http://www.defensenews.com/article/M5/20140711/DEFREG04/307110014/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* "DCNS Exports Pegged to Egypt Frigate Order". *DefenseNews* [En línea], 21 de febrero de 2015. Disponible en Internet: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/2015/02/21/france-egypt-frigate-fremm-dcns-rafale-export-corvette/23674673/ [Consulta: 16 de marzo de 2015].
* VÁSQUEZ, Luis. «Chile estudia la compra de un segundo buque de asalto.» *Infodefensa.com* [En línea],12 de junio de 2013. Disponible en Internet: http://www.infodefensa.com/latam/2013/06/12/noticia-chile-estudia-la-compra-de-un-segundo-buque-de-asalto.html [Consulta: 16 de marzo de 2015].

Referencias

1 (Vásquez 2013)
2 (García 2015)
3 (Saunders 2004, 239)
4 (Naval Institute Press 1996, 451)
5 (García 2014)
6 (Marambio 2015)
7 (Marambio 2015)
8 (Saunders 2004, 109)
9 (Tran, DCNS Cuts Deal With Egypt for 4 Gowind Ships 2014)
10 (Naval Technology s.f.)
11 (Defense Industry Daily 2014)
12 (Tran 2015)
13 (NavyRecognition.com 2015)
14 (NavyRecognition.com 2012)
15 (NavyRecognition.com 2015)
16 (NavyRecognition.com 2015)


comentarios y publicaciones

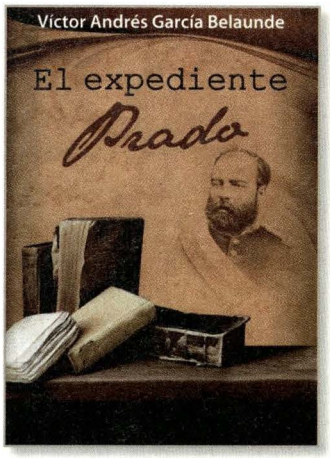
Magíster en Historia Esperanza Navarro Pantac

Egresada de la Facultad de Letras y Educación de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Bibliotecaria por la Escuela Nacional de Bibliotecarios. Fundadora de la Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Integra la planta editorial del referido Instituto.



Victor Andrés García Belaunde

El expediente Prado



Lima, Universidad de San Martín de Porres, 2014.

664 p. fotos

El doloroso tema de la Guerra con Chile es aún motivo de múltiples y variadas digresiones, especialmente sobre los directores de la guerra, cuyas desacertadas decisiones aún nos intrigan. Pero el gran protagonista es, sin duda, Prado, cuyo errático comportamiento abre un abanico de conjeturas. Personaje enigmático, velado por la leyenda que sus poderosos descendientes tendieron sobre su vida, Prado ha ofrecido siempre una imagen dudosa y más aun su inexplicable fortuna. Aún lamentamos que no hubiese tomado las providencias para enfrentar una guerra anunciada; nos preguntamos por qué abandonó el país en el coyuntural momento en que enfrentaba una ocupación inminente. Y quedan otras interrogantes: ¿Se quedó con las joyas donadas para la compra de un blindado? ¿Es este el origen de su fortuna? ¿Por qué si el país quedó en ruinas, con sus ciudadanos notables y población en general empobrecidos hasta la inopia, los Prado enriquecieron tanto que llegaron a construir un poderoso imperio económico?

Estas interrogantes son absueltas en la obra de Víctor Andrés García Belaunde, pero el meollo de su pesquisa se centra en la búsqueda del origen de su fortuna. En una exhaustiva investigación en fuentes de primera mano: archivos y periódicos de Nueva York, Londres, París, Madrid, Guayaquil, Panamá, Santiago de Chile, Valparaíso, Huánuco, Arequipa, Lima, y otros, sigue el hilo conductor de la trayectoria política, económica y familiar de Mariano Ignacio Prado Ochoa, desde su temprana juventud, su cambio de fortuna al desposar a la aristocrá-

tica Magdalena Ugarteche Gutiérrez de Cossio, su fulgurante carrera política a partir de 1865, la guerra, la huida a Europa, el regreso, y su desaparición del escenario el año 1917, legando a sus hijos y nietos poder económico y enorme influencia política, que se mantiene hasta la revolución militar el año 1968, con el ascenso al gobierno del general Juan Velasco Alvarado.



Nos dice que Prado nace en el seno de una familia huanuqueña de modesta condición social y económica. En 1845 viaja a Lima para a continuar estudios, aunque no existen pruebas de su paso por el Convictorio de San Carlos, como se ha sostenido. En 1851 se ve obligado a volver a su tierra para trabajar en el campo y reunir dinero con el que algún día retornar a Lima. Se demuestra que no es cierto que los Prado hayan poseído haciendas y fundos, sino apenas una chacra y tierras sin valor. Mariano Ignacio tuvo que realizar diversas labores para subsistir, desde trabajar en el campo, como tinterillo, hasta capitán de cívicos.

El año 1854, con veintinueve años, Prado encauza su vida hacia una carrera militar y política cuando se adhiere a la revolución de Ramón Castilla contra el Gobierno del general José Rufino Echenique. El año 1864 Prado ya es un personaje: después de ser prefecto en Tacna, es nombrado prefecto de Arequipa, donde conoce y desposa a doña Magdalena Ugarteche Gutiérrez de Cossío, dama arequipeña de rancio abolengo y fortuna familiar.

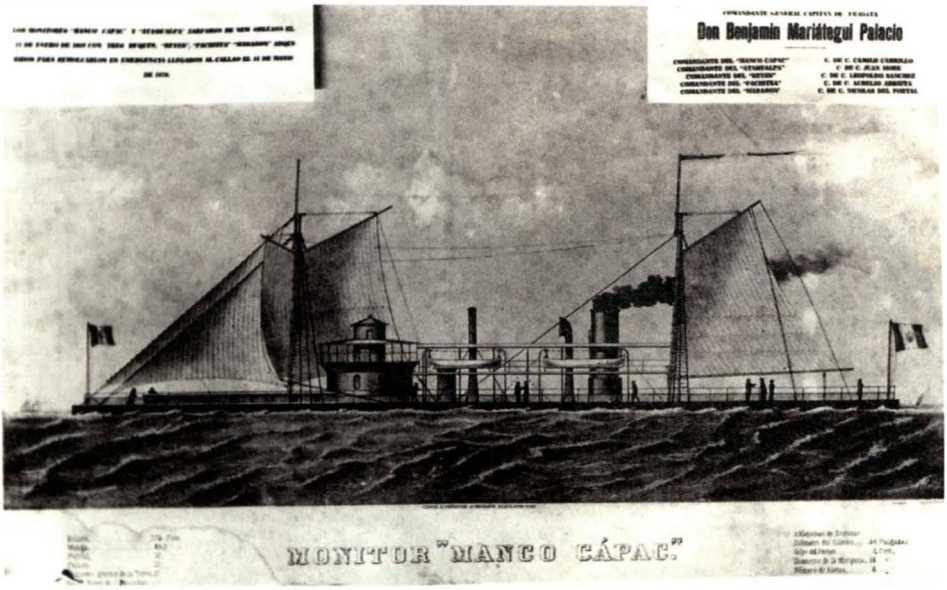
El 28 de febrero de 1865, Prado se levanta en armas en Arequipa, en protesta por la firma del oneroso Tratado Vivanco-Pareja que obligaba a pagar tres millones de pesos a la Escuadra Española que había tomado las islas guaneras Chincha. El 26 de noviembre Prado asume la Dictadura con el título de Jefe Supremo. En esa condición conduce con éxito el combate del Dos de Mayo contra la Escuadra Española que se dice pretendía recuperar las antiguas posesiones de la Corona. Vencida la Armada Española, se retira para nunca más volver. Prado se ve encumbrado a "alturas que ni él mismo pudo llegar imaginar"; el 15 de febrero de 1867 se convierte en presidente provisorio y el 31 de agosto asume la presidencia de la República.

Sostiene García Belaunde que, si por enlace matrimonial se encumbra socialmente, es durante el ejercicio de su Gobierno que empieza su fortuna económica, gracias al negociado de la compra de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, dos obsoletas naves de río de la época de la Guerra de Secesión, comprados al Gobierno de Estados Unidos. Las naves, tasadas respectivamente en 380 y 375 mil pesos, son adquiridas por el Gobierno del Perú, a través de un intermediario, en ¡dos millones de pesos!

El 10 de enero de 1868, Prado renuncia a la presidencia y viaja a Chile, donde se instala y da comienzo a una exitosa carrera de negocios. Manda edificar una casona en Viña del Mar, parte de lo que hoy constituye la Quinta Vergara. Funda el Banco Montenegro en Chillán (Chile), como socio mayoritario con el aporte del 95 por ciento del capital total; y más adelante otro banco en Cobija (Bolivia), con sucursales en Potosí, Sucre y Valparaíso. En 1872 toma posesión de la mina de carbón, Carampangue, la misma que en plena guerra abastecería de combustible a los buques de la Escuadra chilena. Durante su permanencia en Chile hasta 1876, Prado desarrolla una carrera de compra de terrenos y propiedades urbanas, así como de empresario minero: adquiere minas en el departamento de Arauco, y extiende luego sus posesiones a parte de lo que fue territorio boliviano, con la compra de la mina San Juan, Caracoles.

El seguimiento que García hace de su trayectoria en Chile, comprueba el grado de compromiso que tuvo Prado con el vecino país del sur. A comienzos de 1879, mientras se gestaba la guerra, Prado seguía comprando propiedades en Chile. Y, ya en plena guerra, hasta 1888, desarrollaba actividades comerciales con el enemigo, actuando de testaferro su concuñado, Carlos von der Heyde. Después de su huida, con su país de origen ocupado por las tropas chilenas, Prado continuaba realizando actividades comerciales en Nueva York, Londres, Tumaco (Colombia), Guayaquil, Panamá entre otras ciudades.

El autor deja en claro que, el origen de la fortuna que Prado invierte en Chile, se encuentra en la compra de los monitores. La pesquisa de García sobre este "turbio, dudoso y oscuro" negocio está muy bien documentada y revela detalles desconocidos de la transacción. Sin embargo, nos vemos obligados a decir que, el autor, entusiasmado con los hallazgos de su investigación, se deja llevar por el triunfalismo y hace con ligereza una cita inexacta de lo que, sobre el tema escribió el contralmirante Melitón Carvajal Pareja en su libro, tomo IX de la *Historia Marítima del Perú*, "La República – 1870 a 1876". García, indica que:
"Melitón Carvajal Pareja, vicealmirante en retiro de la Armada peruana, afirma que Mariano Ignacio Prado llevó adelante esta adquisición "para cumplir con esa



concepción romántica de continuar la guerra contra España atacando las islas Filipinas que le pertenecían". La frase, fuera de contexto no expresa con exactitud lo que quiso decir Carvajal sobre el motivo por el cual se compraron los monitores. Véase en las páginas 821-824 del volumen II de su obra lo que dice sobre la compra de los monitores. Sobre el motivo de la adquisición, manifiesta:

> La respuesta que figura en la historiografía se centra en la concepción de Prado de que la Cuádruple Alianza o el Perú solo, en último caso, debía tomar la iniciativa en la guerra contra España, mediante una ofensiva marítima contra sus lejanas colonias en Filipinas y en el mar Caribe. Un romanticismo americanista que rayaba en la más extrema utopía por una serie de razones que sería largo y ocioso enumerar.

Si bien Carvajal no denuncia una posible corrupción en la operación, porque en ese momento no contaba con los necesarios elementos de juicio, sí objeta severamente la compra:

> ... había un íntimo convencimiento de que su único valor militar era para la defensa de puertos", por lo que no queda sino concluir que, su compra y la terquedad de hacerlos venir al Perú y su desarme, constituyeron una grave responsabilidad por parte de los gobernantes de turno. ...Quizás con ese ahorro se hubieran podido adquirir los blindados que tanta falta harían más tarde.

Al reseñar cómo se cierra el contrato de compra-venta, Carvajal coincide con García al reiterar que la compra fue totalmente desacertada:

> La irracionalidad de esta compra era evidente maba un contrato para comprar buques hechos hacía varios años, que ...peruano alguno había inspeccionado o visto; se pagaba un arras sin autorización; el vendedor no era el propietario de los buques que vendía, y además sin el permiso ni conocimiento de su propietario: el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América.

Carvajal explica que no se explaya más porque la información disponible amerita un trabajo especial para aclarar áreas no exploradas; él solo trataría sobre algunos antecedentes de su compra y del viaje al Callao, aunque no por ello avala en lo absoluto la compra de unos monitores de río inútiles para la navegación en el litoral, tal como lo denunciaba la opinión pública.

Sí, pues, la adquisición ya era motivo de polémica pública, por lo cual, la denuncia de García en pleno siglo XXI no resulta ninguna novedad. La novedad del libro estriba en su contundente exposición documentaria que prueba que sí hubo negociado, que se trataba de corrupción y de que el beneficiario fue el propio presidente. García no solo ha dado nueva luz sobre este escandaloso caso, sino que a lo largo de su libro desvela al enigmático personaje que, ostentando la más alta magistratura, abandonó su país en el momento más crítico de su historia, un personaje que tenía comprometidos su afecto e intereses con el antagonista despiadado de su patria.

La obra constituye uno de los más importantes aportes a la historiografía de la corrupción en el Perú, junto con la de Alfonso Quiroz Norris, *Historia de la corrupción en el Perú* (2013).



Buque escuela a vela Unión: orgullo nacional

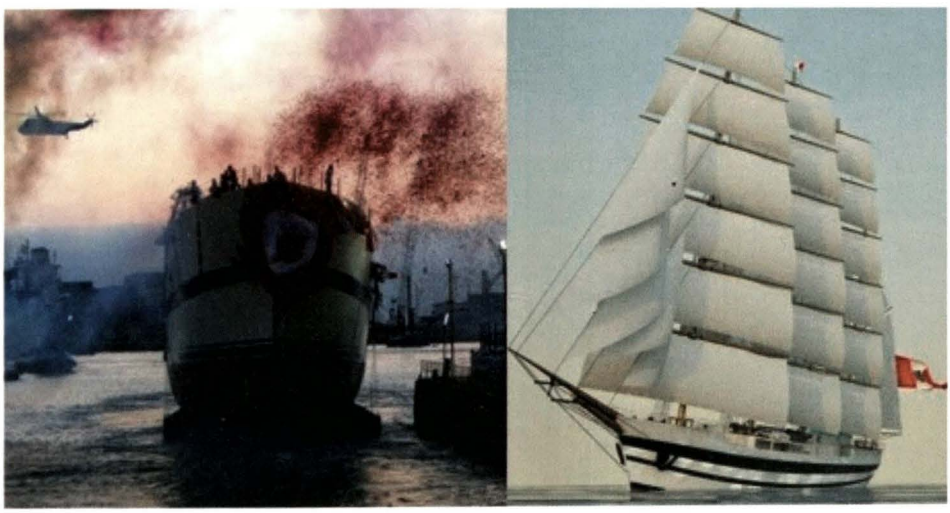


ALFREDO PALACIOS DONGO

El pasado día 22 de diciembre estuvimos presentes, con orgullo y júbilo institucional, en la ceremonia de bautizo y lanzamiento al mar de nuestro buque escuela a vela Unión, poniéndose a flote al término de su primera etapa de construcción en los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) sede Callao, la que se inició hace dos años (8 de diciembre de 2012 con la colocación de la quilla), para así continuar, a flote y en dique, los trabajos de habilitación general hasta su conclusión, en octubre de 2015.

Ha pasado más de un siglo (octubre, 1913) desde que la Asociación Nacional Pro-Marina ya proponía, como su primer objetivo patriótico, las acciones iniciales para la adquisición de un buque escuela a vela, proceso que no pudo avanzar por el estallido de la Primera Guerra Mundial (julio, 1914).

Posteriormente se convirtió en anhelo y objetivo institucional de todos quienes vestimos el uniforme de Grau en épocas pasadas y actuales, pero lamentablemente fue una demanda permanentemente postergada que obligó a la Marina a realizar la instrucción práctica del personal naval en buques de otras características (cargueros, fragatas) acondicionados para tal fin; en febrero de 1985 se promulgó la Ley Nº 29094 que declaraba de necesidad pública e interés nacional dotar a la Marina de Guerra de un buque escuela a vela, pero tampoco tuvo efecto.



Dicho histórico requerimiento fue hecho realidad recién en el actual gobierno, aprobándose oficialmente el 8 de diciembre de 2012 la construcción de este buque que cuenta con características que lo convierten en el más grande de su tipo en América Latina: 115.75 metros de eslora (longitud), 3,200 toneladas de desplazamiento, aparejo de cuatro palos (altura equivalente a un edificio de veinte pisos), superficie de velas desplegadas: 3,400 m2 (área equivalente a media cancha de futbol), y capacidad para una dotación de 250 efectivos.

Bajo este panorama, nuestro buque a vela *Unión* optimizará la formación práctica y manejo marinero de los jóvenes marinos en sus diferentes etapas de instrucción, pero además será: un emblema de la patria; una notable embajada itinerante alrededor del mundo; una eficaz herramienta para optimizar nuestras relaciones internacionales; un orgullo de la industria naviera nacional (nacido de manos maestras del SIMA que reinicia la construcción de embarcaciones de alto bordo); y un promotor de nuestra ancestral y milenaria cultura y del potencial comercial, industrial y turístico de la nación.

Normas para la presentación de artículos

Las ideas y opiniones contenidas en los trabajos publicados son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la *Revista de Marina* se identifican necesariamente con ellas.
La recepción de los trabajos remitidos por nuestros colaboradores no supone, por parte de la *Revista*, compromiso para su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a solicitud de sus autores. El autor cede los derechos a la *Revista* desde el momento de la publicación del material remitido.
Los colaboradores deben tener en cuenta que los contenidos de los artículos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito naval y marítimo. De no ser el caso, debe citarse la fuente. Para artículos e ilustraciones publicados debe contarse con la carta de autorización del editor original y presentarla acompañado del manuscrito final.
Debe ser escrito en formato Word en hoja A-4, con letra Arial tamaño doce, interlineado sencillo y justificado, no debiendo exceder las diez páginas. Debe ser presentado en soporte digital o remitido por correo electrónico a: revismar@marina.pe
El autor debe consignar nombres y apellidos, profesión, institución a la que pertenece, correo electrónico, número de teléfono de contacto y acompañar con una breve hoja de vida y fotografía formal en tamaño carné. Los oficiales de Marina en situación de actividad deben presentar una fotografía en formato institucional.
Los artículos deben incluir un resumen y palabras clave del mismo, tanto en idioma español como en inglés.
En la estructura de los artículos se debe incluir una introducción, desarrollo, resultado, conclusión y bibliografía. Todo comentario o dato complementario debe escribirse en pie de página.
Las ilustraciones (tablas, gráficos y fotografías) pueden ir en blanco y negro o a color. Si es digital la resolución de imagen debe ser mayor a 300 dpi. Si es original debe ser escaneada, remitida o presentada en formato digital. Las tablas deben ser enviadas en formato Excel. Las ilustraciones deben estar enumeradas, tener nombre y texto que complemente la información, de ser el caso. Si no es original debe indicarse la fuente donde se obtuvo la ilustración.
Las ilustraciones creadas o redibujadas por el Fondo Editorial serán propiedad de la *Revista de Marina*.
La reseña bibliográfica (autor, título, lugar de edición, editorial, año, número de páginas e ISBN) deben ser presentadas conforme a la norma ISO 690 e ISO 690-2, para textos impresos y textos electrónicos.
Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.
La *Revista* se reserva la inclusión de correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

EDITORIAL

7 César Linares Roca, Contralmirante

ESPECIAL / 100 AÑOS DE LA SANIDAD NAVAL

11 ESCUELA DE SANIDAD NAVAL ORIGEN, DESARROLLO Y APORTE A LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES
Becky Hellen Jauregui Price, Capitán de Fragata SN (O)

21 HAZAÑA DE LA SANIDAD NAVAL: PRIMER TRASPLANTE DE RIÑÓN EN EL PERÚ
Antonio Elías Maltese, Contralmirante SN (r) (MC)

31 CIEN AÑOS DE HISTORIA DE LA SANIDAD NAVAL
Wilbert Cossio Bolaños, Capitán de Fragata SN (O)

SECCIÓN ARTICULOS

41 BREVE HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES DE REABASTECIMIENTO LOGÍSTICO Y LA ADQUISICIÓN DEL BAP TACNA
John Rodríguez Asti, Capitán de Navío

69 APUNTES SOBRE LA GUERRA SUBVERSIVA EN EL VRAEM
Enrique Tapia Meléndez, Capitán de Fragata

81 COMPONENTE NAVAL DEL VRAEM Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PACIFICACIÓN NACIONAL
Eduardo Díaz León, Capitán de Fragata

89 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ TRABAJANDO POR LA PAZ MUNDIAL
Omar Tejada Pérez, Capitán de Fragata

95 MIGUEL GRAU: RASGOS DE PERSONALIDAD
Jean Jesu Doig Camino, Contralmirante (r)

109 A 100 AÑOS DEL INICIO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL; MOTIVOS, INNOVACIONES Y CONSECUENCIAS
Mauro Landa Abad, Capitán de Navío (r)

121 COLONIALISMO Y GEOECONOMÍA BRITÁNICA EN EL PERÚ DEL SIGLO XIX
Walter Rojas Fox, Bachiller en Historia

137 INSTRUCCIONES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO Y REGLAMENTO DE LA COMISIÓN CIENTÍFICA DEL PACÍFICO (1862)
José Ramón García Martínez, Historiador Naval

ACTUALIDAD NACIONAL

161 Tatiana Figueroa López, Licenciada en Ciencias de la Comunicación

ACTUALIDAD INTERNACIONAL

177 Víctor Torres Laca, Magister en Historia

SECCIÓN RESEÑAS

187 Esperanza Navarro Pantac, Bibliotecaria

192 Alfredo Palacios Dongo, Vicealmirante (r)


MARINA DE GUERRA DEL PERU