Año 108 / número 3 - 2015

Revista de Marina

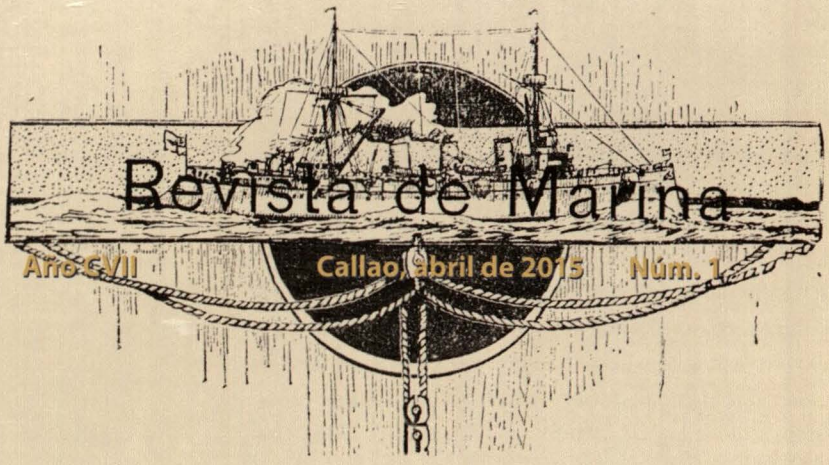


Especial

Cien años del inicio de las actividades académicas en la Escuela Naval del Perú

REVISTA DE MARINA

Año 108 / número 3 - 2015



Año CVII Callao, abril de 2015 Núm. 1

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 suscriptores, 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 3 - 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 y científico
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
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
Calm. (r) Rodolfo Reátegui Rodríguez, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
C. de N. y Mg. John Rodríguez Asti, Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú
Mg. Hugo Pereyra Plasencia, Historiador por la Pontificia Universidad Católica del Perú
Calm. (r) Francisco José Yabar Acuña Escuela Superior de Guerra Naval, Marina de Guerra del Perú

© 2015, Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la Av. Insurgentes s/n), La Perla - Callao, Perú

Telf. 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

Traducción Oficial: Teniente Segundo CC Elvis Santiago Ochara Calderón
Cuidado de edición: Juan Carlos Bondy
Diseño y diagramación: Dipublisa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

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. 3 - 2015. -
Lima: Fondo Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 1907 - 2015
V.; 23,5cm. X 17,5cm.
Cuatrimestral
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

SUMARIO

EDITORIAL

6 CONTRALMIRANTE CÉSAR LINARES ROCA

SECCIÓN ESPECIAL: CIEN AÑOS DEL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

11 LA ESCUELA NAVAL EN LA PUNTA: PUERTO SEGURO PARA LAS GENERACIONES DE MARINOS

AUTOR: CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

23 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES COLONIALES Y EL PRIMER SIGLO REPUBLICANO

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA (R) Y DOCTOR JORGE ORTIZ SOTELO

41 LA FORMACIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ DURANTE EL ONCENIO (1919-1930)

AUTOR: TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

55 ¿PRINCIPIOS DE LA GUERRA?

AUTOR: TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

63 CUANDO LA INTELIGENCIA FALLA. LOS ATAQUES DEL 9/11: UNA VISIÓN DEL PASADO PARA TRATAR DE ENTENDER EL PRESENTE

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA OMAR TEJADA PÉREZ

89 LA POLÍTICA HISPANOAMERICANA DE SEGURIDAD Y DEFENSA EN LA COSTA DEL NOROESTE EN EL SIGLO XVIII

AUTOR: PRIMER SECRETARIO DIPLOMÁTICO SERGIO ZAPATA HUAMÁN

109 VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: RETOS Y POSIBILIDADES

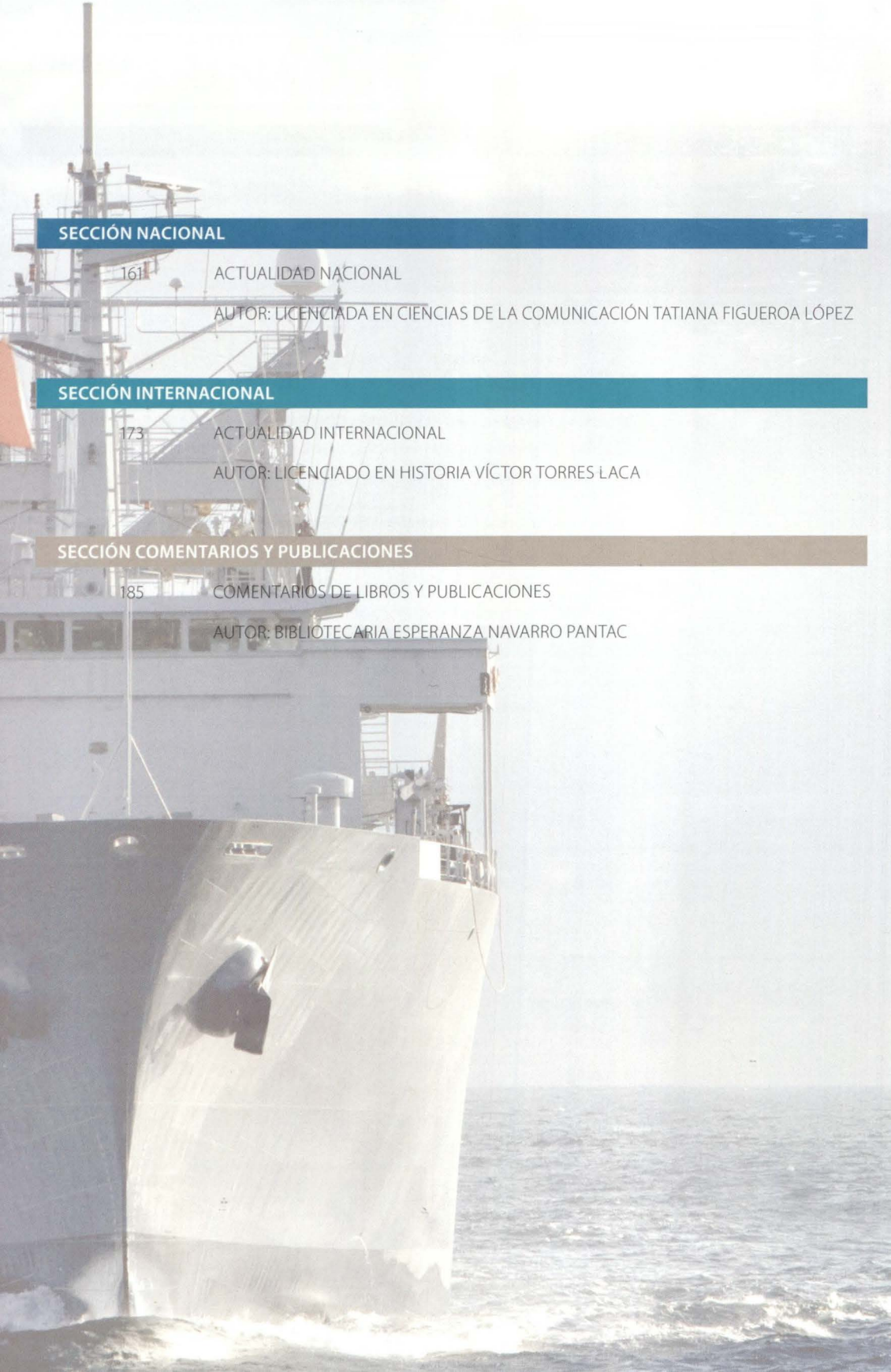
AUTOR: CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

127 LA MARINA DE GUERRA Y EL TERREMOTO DE MAYO DE 1970

AUTOR: HISTORIADOR JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

141 CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ SÁNCHEZ LAGOMARSINO, "UN HÉROE EN LA PENUMBRA"

AUTOR: CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOSÉ ANÍBAL ZORRILLA TORRES



SECCIÓN NACIONAL

161 ACTUALIDAD NACIONAL

AUTOR: LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

SECCIÓN INTERNACIONAL

173 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

AUTOR: LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

AUTOR: BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

EDITORIAL



Contralmirante
CÉSAR LINARES ROCA
Director

El año 2015 representa para la Escuela Naval del Perú una fecha especial en el calendario, no solo porque el lugar permanente donde finalmente recaló y se estableció, el distrito de La Punta, cumplió sus primeros cien años, sino también porque la misma Escuela Naval, aquella que tuviera sus orígenes en la cátedra dispuesta un 17 de marzo de 1665 por el Virrey Conde Santisteban para enseñar el "arte de navegar" de la mano de la prédica del cosmógrafo mayor del Perú, capitán Francisco Ruiz Lozano, cumplió igualmente una centuria de inicio de funciones.

El momento fue propicio para reunirse en el claustro naval punteño y realizar una reminiscencia de estos orígenes y su evolución en el tiempo, en una revisión académica que a través de sendas conferencias magistrales, en este número presentadas y articuladas en nuestra sección del "Especial", nos presentan el reto y proyección de futuro de esta noble alma mater, forjadora de las generaciones y esencia de siempre de nuestra gran Institución.

Sirvió también la oportunidad para reconocer la trayectoria, aportes e impulso que diera el presidente Leguía hacia la educación naval, a través de las acciones que se desarrollaran por parte de la Misión norteamericana y que tuvieron trascendencia e impacto en toda la Institución en su conjunto durante el período de estada de los marinos estadounidenses en el país. Un óleo, develado en la sala de consejos de la Escuela Naval, reconoce este esfuerzo, que aunada a la restauración y reinstalación de la hermosa y gran placa que adornó el frontis del edificio principal de la Escuela de 1915, se luce imperecedera en el actual alojamiento de cadetes, el edificio Grau.

La lectura de este número acompañará a nuestros lectores como siempre con diversos temas de actualidad naval y profesional, resultado de excelentes colaboraciones que nos impulsan hacia la búsqueda de la excelencia, calidad y pulcritud de esta su revista, que recorre ya el camino de la primera década, luego del centenario de su primera publicación.

Es así que la Revista de Marina consecuente con el cambio y evolución que demanda la era del conocimiento, se viene incorporando al LATINDEX, sistema de Información sobre las revistas de investigación científica, técnico-profesionales y de divulgación científica y cultural que se editan en los países de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Creado en 1995, el ingreso a esta organización, no sólo nos certificará y pondrá a la altura de las más prestigiadas revistas, sino que también nos hará parte de una red de cooperación regional de investigadores, docentes, estudiantes, editores, bibliotecarios y especialistas de la información, elevando nuestra calidad editorial y potenciando nuestra difusión y cobertura internacional.

Seguiremos en la línea de la mejora continua, disfruten de la lectura de este estupendo número.

El Director





Especial

Cien años del inicio de las actividades académicas en la Escuela Naval del Perú



La Escuela Naval en La Punta: puerto seguro para las generaciones de marinos

Contralmirante Luis José Polar Figari
Egresado de la Escuela Naval del Perú. Ha cursado la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el CAEN, la maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica del Perú y el diplomado en Derechos Humanos por la misma universidad. Se ha desempeñado como comandante de los BAP *Santillana* y *Quiñones*. Asimismo, como secretario general del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, subdirector de Agregadurías de Defensa y Operaciones de Paz del Ministerio de Defensa, y agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Chile. Desde enero de 2015 es director de la Escuela Naval del Perú.



RESUMEN
En 1915, durante el proceso de reconstrucción de la Armada peruana tras la Guerra del Pacífico, se inauguró la Escuela Naval del Perú, en un terreno entregado por el presidente Augusto B. Leguía en el distrito de La Punta. La institución tomó tres modelos de escuelas de gran importancia en ese entonces: la Escuela de la Marina de Estados Unidos, la Escuela Naval Italiana y la Escuela Naval de Francia.

PALABRAS CLAVE: Escuela Naval del Perú, Misión Naval Francesa, Academia Naval de Estados Unidos, Augusto B. Leguía.

ABSTRACT
In 1915, during the process of reconstruction of the Peruvian Navy after the Pacific War, the Peruvian Naval Academy was opened in a land granted by President Augusto B. Leguía in the District of La Punta. The Institution took three models of Academies with great importance by then: The U.S. Naval Academy, the Italian Naval Academy and the French Naval Academy.

KEYWORDS: Peruvian Naval Academy, French Naval Mission, U.S. Naval Academy, Augusto B. Leguía.

"Siempre hemos sido partidarios de que la Escuela Naval funcionase en tierra, como sucede en todos los países del mundo [...], pero hemos sido partidarios de que tal implantación se haga siguiendo con calma y seguridad un plan perfectamente combinado y estudiando de manera que solo tengamos necesidad de ir edificando sobre una misma base el resurgimiento lento, pero seguro y eficaz de nuestra Armada [...]".

Revista de Marina diciembre de 1908. Armand Lufeau

Numerosas vistas aéreas de la Escuela Naval, en cartulinas quebradizas de antiguos álbumes de fotos, se guardan con celo en la Dirección de la Escuela Naval, perennizando los albores de tiempos pasados, décadas de esfuerzo erigiendo, en este espacio de tierra que penetra en nuestro mar, uno de los centros de formación más significativos al servicio de la nación y de las generaciones de jóvenes que, inspirados en los más altos ideales, siguen la estela de los marinos que nos antecedieron preparándose para darle continuidad a nuestra institución. Las imágenes que desfilan ante nuestros ojos revelan pasajes inéditos de la vida en ella, que incluyen la evolución de las instalaciones, actividades deportivas, artillería naval y tradicionales ceremonias que a pesar del tiempo se conservan hasta hoy.

• Artículo recibido el 10 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 30 de diciembre de 2015

El presente artículo es un homenaje a los 100 años transcurridos desde el inicio de las labores académicas de la Escuela Naval del Perú, en su asiento permanente en el distrito de La Punta, ocurrido un 4 de febrero de 1915[1]. Se trató de un hecho trascendental en la evolución de nuestra Marina. Su realización fue en gran medida fruto de la visión y persistencia de la oficialidad naval, bajo la influencia de la Misión Naval Francesa (1905-1914), que supo hacer llegar al Supremo Gobierno el clamor de tener una Escuela Naval en un lugar permanente y con perspectivas de desarrollo. Ello tuvo receptividad en la figura del presidente de turno, Augusto B. Leguía, quien en su primer Gobierno (1908-1912)[2] entregó a la institución un predio de 14.726 metros cuadrados en los terrenos anegadizos de La Punta[3]. Haremos entonces un viaje al pasado para entender los avatares de esta empresa e intentaremos describir por qué fue y es hoy en día tan importante que nuestra Escuela esté ubicada en proximidades al mar, así como el rol que tiene en el futuro de la Marina y el desarrollo de la comunidad.

Hechos relevantes

En los primeros años del siglo XX, se respiraban aires de reconstrucción en nuestra Armada, debido a la penosa situación que nos dejó la última contienda con Chile en el Pacífico, que elevara a la categoría de héroe a nuestro gran almirante Miguel Grau. Pese a que se carecía de los medios navales suficientes, se consideró como un importante aporte a su prestancia en la región la adquisición de dos cruceros clase Scout fabricados en Inglaterra, denominados *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, además de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. En estos años se sucedieron también periodos de indecisión sobre el asentamiento definitivo de la Escuela Naval, que en 1900 había marcado distancia del Ejército al independizarse de la Escuela Mixta Militar Preparatoria y Naval, por gestiones del ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Melitón Carbajal, buscando la organización y reglamentación de un establecimiento que hasta entonces había sido deficiente y complicado por el bajo rendimiento académico[4].

Haciendo un recuento de la continua sucesión de trasbordos de locales, partimos de 1897, cuando fue desactivada la antigua Escuela Naval a bordo del pontón *Perú* y se estableció en el fundo Santa Sofía en Lima, retornó al viejo pontón *Perú* entre 1900 y 1907, y luego se trasladó por un año al *Iquitos*, que fungió a la vez como nave de transporte y escuela hasta 1909, lo que originó incomodidades

1 ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Escuela Naval del Perú*. Lima: Historia Ilustrada. 1981.
2 RODRÍGUEZ ASTI, John. La Escuela Naval 1884-1912. En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, pp. 9-22.
3 LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en la Punta (1912). En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, p. 28.
4 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982, p. 61.

entre los oficiales, que tildaban de inapropiado y poco aparente el concepto de permanecer a bordo. Síntoma de ello es lo expresado por el entonces capitán de fragata Juan Manuel Ontaneda en la memoria del director de la Escuela Naval correspondiente al año escolar de 1900: "El oficial de guerra moderno tiene que atesorar en su cerebro muchos más vastos y variados conocimientos que el antiguo [...] y, para esto, ya no es suficiente la simple estancia abordo y el conocimiento del mar y de la maniobra; se requieren otros elementos, y más aún, cuando se pretende alcanzar las grandes proporciones, instalaciones a firme donde estos pueden ser contenidos"[5]. Esta tesis, de quien cumpliría el papel de reorganizar la Marina convertido en el primer ministro de Marina en 1919, reafirmó la postura y visión de la época. En efecto, años más tarde se dispuso el traslado de la Escuela Naval a las instalaciones de la casona de la familia Pruss en Bellavista, anterior recinto de la Escuela de Guerra del Ejército, que fue a la postre el portalón de ingreso a su actual ubicación en La Punta.

Modelos de escuelas navales en el contexto mundial de principios del siglo XX

En los años previos a la primera conflagración mundial, vientos de cambio inspirados por el avance de la tecnología naval y el surgimiento de modelos de escuelas navales en los países preponderantes motivaron el convencimiento general de que la formación de oficiales debía realizarse en tierra, en condiciones aparentes que respondieran a las exigencias de la modernidad de la época. Al respecto, eran consideradas como dignas de emular la Escuela de la Marina de Estados Unidos, ubicada en Annapolis, y la Escuela Naval Italiana, en Liorna, hoy denominada Livorno. En ambos casos, sus instalaciones en tierra con acceso al mar, dotadas con las ultimas facilidades para la instrucción, preparaban a sus cadetes con su adiestramiento a bordo de unidades modernas de combate[6].

Los oficiales de la Armada en Annapolis eran formados tradicionalmente en el mar. Sin embargo, el progresivo reemplazo de las naves a vela por las de vapor exigió cambios en la instrucción y en las capacidades que los oficiales debían tener a bordo. Por ese motivo, hubo acalorados debates entre las facciones que pertenecían a la Marina antigua, tradicional y conservadora (Old Navy) y aquellos que sustentaban la tesis de tener una escuela en tierra. Se impuso finalmente esta última[7] y se hizo realidad el 15 de agosto de 1845 en los predios del antiguo

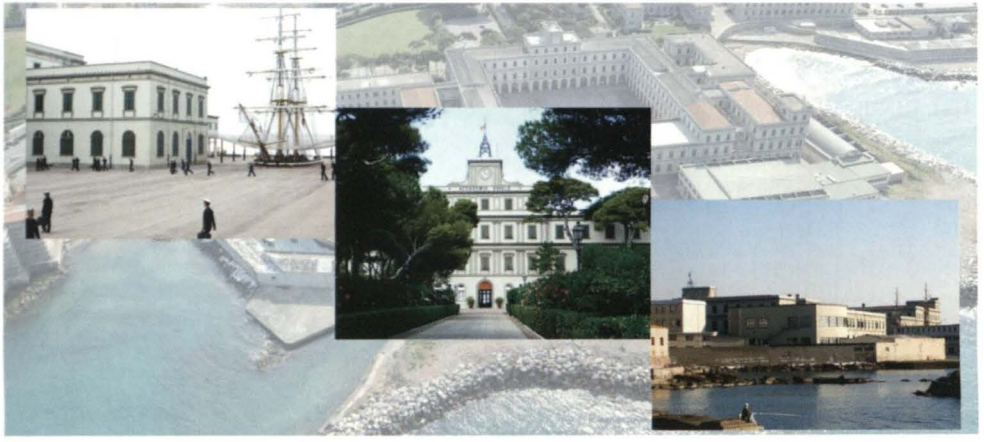
5 ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982. p. 62.
6 LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, 1908. Vol. II, pp. 442-443.
7 ASSOCIATION, U.S. NAVAL ACADEMI ALUMNI. *A Century of the Naval Academy Life*. Annapolis: U.S. Naval Academy Alumni Association. 1945.



Pasajes del funcionamiento de la Academia Naval de Annapolis.

fuerte Severn, en Maryland, enclave de grandes extensiones y con acceso al mar, que se convirtió en una escuela modelo que en 1899 contaba incluso con un buque escuela de 1.175 toneladas de desplazamiento, bautizado *Severn*[8].

Similar desarrollo obtuvo en ese tiempo la Escuela Naval italiana inaugurada el 6 de noviembre de 1881, que se instaló en tierra, a orillas del mar, al sur de la ciudad de Livorno[9]. Para 1908, esta escuela se ufanaba de poseer instalaciones de vanguardia, como salas de estudio equipadas con modelos de buques y máquinas, material de demostración, modelos de buques a vela, laboratorios, salas de dibujo, observatorio, talleres, un aparejo de bergantín y artillería de diverso calibre para prácticas con blancos fondeados y remolcados, otras facilidades deportivas y un buque dotado para los cruceros de instrucción[10].



Academia Naval de Livorno, en Italia.

8 REVISTA DE MARINA. Crónica extranjera. En: *Revista de Marina*, junio de 1908. Nro. 15, p. 172.

9 MARINA MILITAR ITALIANA. Marina militar italiana. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.marina.difesa.it/EN/training_institute/ItalianNavalAcademy/Pagine/default.aspx

10 LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, diciembre de 1908. Vol. II, pp. 443-444.

No podíamos dejar de lado el desarrollo de la Escuela Naval de Francia, relacionado con el hecho de que en mayo de 1905 fue contratado por el Gobierno de José Pardo el capitán de fragata Paul de Margueye (1906 y 1907) y posteriormente el capitán de navío Joseph Theron (1912-1914), como parte de la Misión Naval Francesa para dirigir nuestra escuela y contribuir con sus importantes aportes. De este establecimiento sabemos que de 1864 a 1890, al estilo tradicional, funcionó a bordo de la nave *Borda*, que, anclada en el puerto de Brest, formó a la oficialidad francesa de aquellos tiempos. En 1914, siguiendo la estela de los países mencionados, la Escuela fue trasladada a tierra de manera permanente[11].

Leguía y la nueva Escuela Naval

En nuestro país la oficialidad naval peruana de 1908 no fue ajena a estos avances, pues se había logrado conseguir similar esquema de enseñanza. La Escuela Naval no tenía un derrotero claro, de allí que sonaran fuertes las afirmaciones americanas en esa época indicando que "un marino de cualquier jerarquía, a bordo de una nave de combate, en caso difícil y de apuro, debiera hacerse cargo de un mecanismo por complicado que sea"[12]. De este modo se dejaba claro que el conocimiento de los ciencias constituían un factor principal en la educación del marino. Lamentablemente, las decisiones gubernamentales y el erario no hicieron posible emular por completo el modelo, de forma que se hizo uso del transporte *Iquitos* mientras no pudo trasladarse debidamente a tierra con todo lo necesario para la educación naval moderna. Paralelamente, la Liga Patriótica Naval hizo las gestiones necesarias para la adquisición de un buque escuela a vela y dirigió sendas solicitudes a las principales casas constructoras navales del continente europeo. Ese año recibió una propuesta de la casa Armstrong, acerca de un velero de tres mástiles[13].

Es importante mencionar la receptividad del Gobierno al clamor institucional en pos de la modernidad. Los mensajes a la nación durante el primer Gobierno de Augusto B. Leguía nos relatan la realidad de la instrucción técnica del marino de la época, forjada a bordo de los buques de guerra. Sus palabras en 1910 anunciaron que se había organizado una división naval que tenía por objeto no solo el alistamiento de las fuerzas, sino también la unificación de los métodos de enseñanza, con respecto a los aprendices mecánicos que en aquel tiempo se formaban en Inglaterra. Leguía halagó los avances logrados en su instrucción[14].

11 ÉCOLE NAVALE. Grande Escuela Militar del Mar. S. f. [Consulta: 1 de febrero de 2016]. Disponible en: https://www.ecole-navale.fr

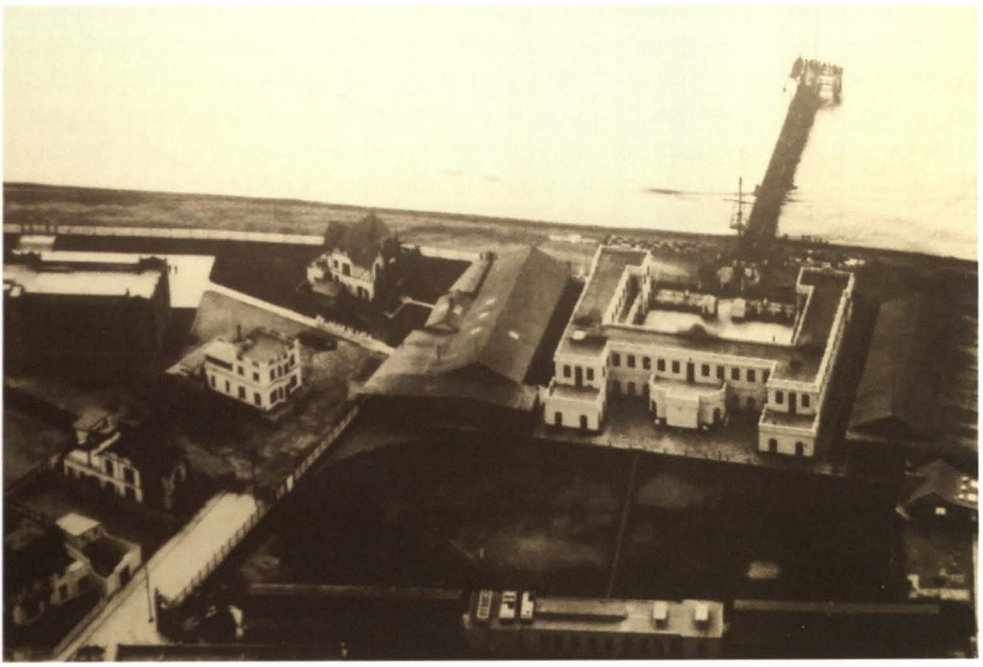
12 ANÓNIMO. En: *Revista de Marina*, marzo de 1908. Año I, nro. 12, p. 471.

13 LIGA PATRIÓTICA NAVAL. Buque Escuela para la Marina. En: Revista de Marina, 1908. Nro. 12, pp. 486-489.

14 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1910.

Un año después, mientras la Escuela Naval era regentada por el capitán de fragata Eulogio Saldías, la Escuela Naval continuaba bregando con el temporal de las necesidades. Ante las constantes recomendaciones sobre un lugar aparente a tierra firme, hubo palabras de aliento del mandatario: "La Escuela Naval funciona satisfactoriamente, mediante las reformas introducidas en su plan de estudios, que han hecho más útil y experimental la enseñanza. Constituye, en la actualidad, verdadera preocupación del Gobierno la idea de trasladarla a [un] local más adecuado, así como la formación de una sección especial para torpedistas y electricistas"[15].

Finalmente, el viejo anhelo de una escuela permanente vio la luz en 1911, al conformarse una comisión para preparar el proyecto de construcción. Podemos imaginar la algarabía que Leguía causó en la oficialidad naval al tomar conocimiento de su mensaje a la nación en ese año: "La Escuela Naval funciona bajo enérgica dirección, después de modificados sus programas, en forma que satisface los principios de la disciplina y las necesidades de la marina moderna. Se ha aumentado el número de alumnos en proporción al actual desarrollo de la Armada, y creado una sección de maquinistas, que suprime el oneroso y hasta ahora infecundo pensionado de esa especie que sostenemos en Inglaterra. A principios de



Aspecto de la Escuela Naval en la década de 1920.

15 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1911.



Placa de inauguración del primer edificio de la Escuela Naval (noviembre de 2015).

setiembre inauguraremos en La Punta el nuevo edificio de la escuela, que actualmente se construye con la celeridad posible. Está situado muy cerca de la playa, tiene capacidad para 200 alumnos y unas excelentes condiciones higiénicas y de orden. Representa un esfuerzo que será siempre mudo testimonio de lo que puede la buena voluntad puesta en servicio de la patria"[16].

Las labores de construcción se iniciaron a principios de 1912. En setiembre de ese año se inauguró la primera de sus edificaciones, aunque por demoras en la instalación del equipamiento no se iniciaron labores académicas hasta el 4 de febrero de 1915. De aquel edificio, demolido a finales de la década de 1950, queda como recuerdo una placa ornamental de bronce que conmemora su inauguración. Hoy adorna el frontis del edificio de cadetes Miguel Grau, como símbolo de tal magno acontecimiento[17].

16 LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1912.

17 MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escuela Naval del Perú celebra cien años de sus funciones formativas. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/noticias/3438

Conclusiones

La proximidad al mar de las escuelas navales fue una tendencia imparable y motivó que los centros de instrucción profesionalizaran, en concordancia con los tiempos, sus planes de estudios, la formación militar y, por sobre todo, la práctica de actividades náuticas complementadas a bordo de los buques escuela a vela. Ello ha sido y es una constante en las armadas del mundo. El Perú, un país marítimo por naturaleza, no podía ser ajeno a esa experiencia y materializó aquello que la Liga Patriótica Naval anhelaba hacía más de 100 años, con la puesta en servicio de nuestro buque escuela vela *Unión*. Se dice que quienes eligen al mar y los barcos como ámbito de trabajo y práctica profesional suelen ser hombres y mujeres motivados por un estilo de vida aventurero, en contacto con la naturaleza, con un importante grado de compromiso con la gente y el cuidado del medio ambiente[18], lo cual es una reflexión para quienes aspiran a embarcarse en la carrera naval por el rol que deberán cumplir.

El presidente Leguía y su visión de lograr una Marina moderna, acorde con los tiempos y con representación en la región, materializaron una de las más grandes aspiraciones institucionales, teniendo en consideración que la Escuela Naval constituye la piedra fundamental de nuestra institución como factor de continuidad. Sin embargo, esto no hubiera sido posible de no contar con una oficialidad persistente que, junto con la Misión Francesa, apuntalaron con su profesionalismo los objetivos primordiales de modelar un centro de formación idóneo y una Marina moderna que ya entonces se jactaba de tener los recientemente estrenados primeros sumergibles de la región, de origen francés.

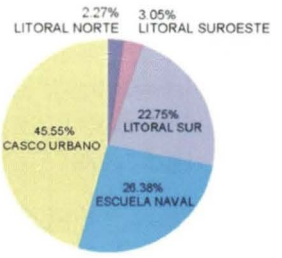
En los años subsiguientes, recordamos que, ya establecida nuestra escuela en La Punta, la Misión Naval Americana, bajo la dirección del capitán de navío Charles Gordon Davy (1921-1930), introdujo grandes avances y moldeó nuestra cultura institucional, con la clara convicción de que todo cambio y reforma en la Marina únicamente se consolidaría por medio de su aplicación en la Escuela Naval[19].

Décadas después, las palabras del contralmirante Roque Saldías Maninat, ilustre marino y curiosamente hijo del capitán de fragata Eulogio Saldías, director de la Escuela Naval, en uno de sus momentos más decisivos expresó en la revista *Orto* de 1940 algo que solo alguien poseedor de mística pura y cariño por la institución podría expresar: "Como centro de instrucción, la Escuela Naval del Perú ha sido y será siempre factor preponderante de nuestro poder naval. Del grado

18 ESCUELA NAVAL DE URUGUAY. Escuela Naval de Uruguay, un mar de oportunidades. La institución. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.escuelanaval.edu.uy

19 LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.





UNIDADES URBANO AMBIENTALES

UUA	MAR (ISLAS)			
UUA	LITORAL	NORTE	1.92 Ha.	2.27%
		SUR	19.23 Ha.	22.75%
		SUROESTE	2.58 Ha.	3.05%
UUA	CASCO URBANO		38.50 Ha.	45.55%
UUA	NAVAL	ESCUELA NAVAL	15.10 Ha.	17.87%
		LITORAL	7.19 Ha.	8.51%
			84.52 Ha.	100.00%

Fuente: Plan de desarrollo concertado de La Punta (2004-2015).

de cultura y preparación técnica, de la lealtad y el espíritu de disciplina de los jóvenes que por ella pasen, dependerá decisivamente la eficiencia de la Marina Militar como institución nacional, en la que solo pueden y deben tener cabida los más nobles sentimientos de patriotismo y caballerosidad, unidos a un elevado nivel de competencia profesional y solido espíritu de cuerpo"[20].

Para 1947, la instrucción académica de la Escuela Naval gozaba de varias clases de ayuda, como películas, láminas, dibujos explicativos y laboratorio con máquinas a vapor, a fin de reproducir todo lo que los cadetes encontraban a bordo durante las prácticas anuales en la mar. De igual forma, existían laboratorios de química, física, electricidad y radio, así como salas de navegación, a fin de alcanzar un óptimo nivel de enseñanza[21].

La Escuela Naval de cara al futuro

Habiendo transcurrido 100 años de presencia naval en el distrito de La Punta, la Escuela Naval hoy ocupa un área de 22,29 hectáreas entre las instalaciones de tierra y espacios acuáticos, que representan el 26,38% del territorio de La Punta, distrito con el que nos une solidos vínculos[22]. Las rejas de nuestra escuela han sido por

20 SALDÍAS MANINAT, Roque. La Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1940.
21 FITTS, Ricardo. Instrucción académica en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1948. Nro. 2.
22 MUNICIPALIDAD DE LA PUNTA. Plan de Desarrollo Concertado de La Punta 2004-2015. Callao: Municipalidad de La Punta. 2004.

décadas el enlace con la sociedad, el despertar de la vocaciones en muchos jóvenes, el abrazo de la Marina con su pueblo. Muchos visitantes del distrito no han sido ajenos a nuestros religiosos izamientos del Pabellón en el mástil de la gloriosa corbeta *Unión*, traída al alma máter en 1918, que adorna nuestras ceremonias junto al sonido de nuestra artillería, los festivales náuticos, las veladas, entre otras actividades protocolares, y continúa dejando huella imborrable en el colectivo.

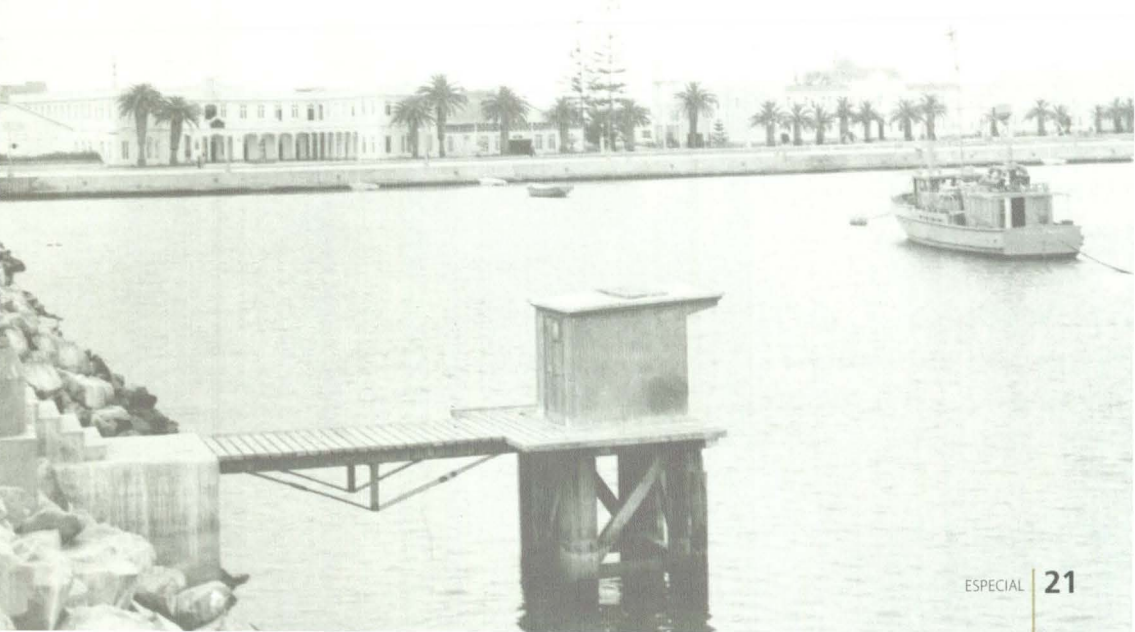
Para finalizar, podemos asegurar que este centro de formación, de cara al futuro, continuará con su labor al servicio del país con su visión clara, que es la de "ser una escuela naval líder e innovadora de excelencia, que contribuya a cumplir los roles de la Marina de Guerra en el desarrollo y la defensa de la nación, en la cual se imparte una formación integral, de nivel superior, sustentada en principios y valores", sello imperecedero de numerosas generaciones de oficiales egresados que han dado lustre a la Marina de Guerra del Perú[23].

Bibliografía

- ANÓNIMO. En: *Revista de Marina*, marzo de 1908. Año I, nro. 12, p. 471.
- ASSOCIATION, U.S. NAVAL ACADEMI ALUMNI. *A Century of the Naval Academy Life*. Annapolis: U.S. Naval Academy Alumni Association. 1945.
- ÉCOLE NAVALE. Grande Escuela Militar del Mar. S. f. [Consulta: 1 de febrero de 2016]. Disponible en: https://www.ecole-navale.fr
- ESCUELA NAVAL DE URUGUAY. Escuela Naval de Uruguay, un mar de oportunidades. La institución. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.escuelanaval.edu.uy
- FITTS, Ricardo. Instrucción académica en la Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1948. Nro. 2.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Inauguración del nuevo edificio de la Escuela Naval en la Punta (1912). En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, p. 28.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. *El Oncenio y el desarrollo de la Armada Peruana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1910.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1911.
- LEGUÍA, Augusto B. Mensaje a la nación, sección Marina. Lima, 1912.
- LIGA PATRIÓTICA NAVAL. Buque Escuela para la Marina. En: *Revista de Marina*, 1908. Nro. 12, pp. 486-489.

23. ESCUELA NAVAL DEL PERÚ. Misión y visión. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.escuelanaval.edu.pe/escuelanaval.php

- LUFEAU, Armand. Nuestra Escuela Naval. En: *Revista de Marina*, diciembre de 1908. Vol. II, pp. 442-444.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Escuela Naval del Perú celebra cien años de sus funciones formativas. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: https://www.marina.mil.pe/noticias/3438
- MARINA MILITAR ITALIANA. Marina militar italiana. S. f. [Consulta: 20 de julio de 2015]. Disponible en: http://www.marina.difesa.it/EN/training_institute/ItalianNavalAcademy/Pagine/default.aspx
- MUNICIPALIDAD DE LA PUNTA. Plan de Desarrollo Concertado de La Punta 2004-2015. Callao: Municipalidad de La Punta. 2004.
- REVISTA DE MARINA. Crónica extranjera. En: *Revista de Marina*, junio de 1908. Nro. 15, p. 172.
- RODRÍGUEZ ASTI, John. La Escuela Naval 1884-1912. En: *Revista de Marina*, 2012. Año 105, nro. 3, pp. 9-22.
- SALDÍAS MANINAT, Roque. La Escuela Naval del Perú. En: *Revista Orto*, 1940.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Escuela Naval del Perú*. Lima: Historia Ilustrada. 1981.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Ex cadetes navales del Perú*. Lima: Asociación de Ex Cadetes Navales. 1982, p. 61-62.




Dr. Francisco Ruiz
Lozano, Primer Catedra-
tico de Matematicas,
Cosmografo Mayor del Pe
ru Capitan de Ynfanteria
Española, y de Corazas
General de la Rl Armada
en el Mar del Sur. Nacio
en Lima el año de 1607
y murio en 1677 ålos
70 años de su edad.

Escuela Naval del Perú. Antecedentes coloniales y el primer siglo republicano

Capitán de fragata (r) y doctor Jorge Ortiz Sotelo (Ph.D.)
Doctor en Historia por la Universidad de St Andrews en Escocia. Ha sido director ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo Perú-Ecuador y del Instituto Peruano de Economía Social de Mercado. Actualmente es director del Instituto Peruano de Economía y Política, y secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.



RESUMEN
Con ocasión de los 350 años del establecimiento de la cátedra de Matemáticas de la ciudad de Lima, que al estar destinada a la enseñanza náutica constituye el más lejano antecedente de la actual Escuela Naval del Perú, y el centenario de su asentamiento en su sede actual, en el distrito de La Punta, Callao, el autor revisa los antecedentes coloniales de dicha institución, así como su primer siglo de vida.

PALABRAS CLAVE: Perú, historia naval, cátedra de Matemáticas de Lima, Academia Real de Náutica de Lima, Escuela Naval del Perú.

ABSTRACT
On the occasion of the 350 years of the establishment of the Professorship in Mathematics in the city of Lima, destined to the Nautical Teaching, thereforce the furthest precedent to the current Peruvian Naval Academy, and the century of its settlement in its current site, in the district of La Punta, Callao, the author reviews the Colonial backgrounds of such Institution, as well as its first century of life.

KEY WORDS: Peru, Naval History, Professorship in Mathematics in Lima, Academia Real Nautica de Lima, Peruvian Naval Academy.

En el verano de 1970, cuando postulé a la Escuela Naval, una de las primeras páginas del prospecto de admisión señalaba que nuestra escuela tenía la tradición más antigua del continente, al ser la sucesora de la Academia Náutica de Lima establecida en 1657. Si bien estos dos últimos datos estaban errados, lo que no aminora la antigüedad de nuestros antecedentes coloniales, durante mucho tiempo se mantuvieron en los referidos prospectos de admisión, e incluso llevaron a la emisión de una estampilla conmemorativa en 2007, con ocasión del supuesto aniversario 350 de la Academia Náutica de Lima.

• Artículo recibido el 18 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 30 de diciembre de 2015

En 1972 el comandante del crucero ARA *La Argentina*, de visita en el Callao, obsequió a la Escuela tres magníficos tomos publicados con ocasión del centenario de la Escuela Naval Militar de ese país. Los revisé y pensé, no sin ingenuidad, que nuestra escuela, siendo la de más antigua tradición en el continente, debía contar con un libro superior al argentino. Con sorpresa descubrí que lo único publicado sobre la historia de la Escuela Naval del Perú eran dos artículos del padre César Perales[1] y del capitán de fragata Germán Stiglich[2]. Aquello me llamó profundamente la atención y decidí escribir una historia digna de nuestra alma máter. Durante los ocho años siguientes reuní gran cantidad de información y en 1980, gracias al apoyo del contralmirante Víctor Ramírez Isola, comandante de la Fuerza de Infantería de Marina, donde entonces prestaba servicios, publiqué una historia de la educación naval peruana durante el periodo de la vela[3].



Capitán de fragata Germán Stiglich Álvarez 1925-1926.

Al año siguiente, incitado por el entonces contralmirante Julio Pacheco Concha Hubner, director de la Escuela, publiqué una historia ilustrada de la misma[4], trabajo que luego sirvió de base para otras publicaciones, algunas de las cuales aparecieron sin mencionar de dónde habían obtenido los datos que les sirvieron de base.

Investigaciones posteriores me permitieron corregir la fecha inicial de la enseñanza náutica en el país, y pude así determinar que el 10 de noviembre de 1664 el cosmógrafo mayor del Perú, capitán Francisco Ruiz Lozano, propuso al virrey conde de Santisteban crear una cátedra para enseñar "el arte de navegar". Hechas las consultas del caso con el Real Acuerdo de Justicia y con la Audiencia, el 17 de marzo de 1665 el virrey determinó[5]:

---

1. PERALES MEJÍA, César. Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*, setiembre-octubre de 1962. Vol. 279, nro. 5, pp. 595-626.
2. STIGLICH, Germán. La iniciación de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina*, julio-agosto de 1923. Año VIII, nro. 4, pp. 373-405.
3. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la educación naval del Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima: Ministerio de Marina. 1980.
4. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)*. Callao: Escuela Naval del Perú. 1981.
5. Archivo General de Indias, Audiencia de Lima 170, el Conde de Santiesteban al Rey, Lima, 14/11/1665; anexo memorial de Francisco Ruiz Lozano proponiendo la creación de la cátedra de Matemáticas.

> *...eregir, constituir y fundar, como desde luego erijo, constituyo y fundo, una cátedra para que en esta Ciudad, en la parte y lugar que se señalare por el Gobierno, se enseñen, lean y practiquen las ciencias Mathemáticas... y nombro por catedrático de ella a vos el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano, para que como propietario la regentéis por todos los días de vuestra vida, enseñando las dichas ciencias, artes y facultades, a todas y qualesquier personas que las quisieran aprender.*

El local designado fue el Hospital de Marineros, ubicado en la calle del Espíritu Santo, en la misma manzana de la actual ermita de Santa Rosa de Lima, donde el lunes 13 de julio de ese año tuvo lugar la primera clase, que fue registrada por el escribano Juan Fernández de Algaba de la siguiente manera[6]:

> *...fui llamado del capitán Francisco Ruiz Lozano cosmógrafo mayor del Reino al hospital del Espíritu Santo, y habiendo llegado a la puerta de un salón del segundo patio de la enfermería a mano derecha vi que estaba el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano puesto en pie en una cátedra que dijeron ser de cosmografía, de que el excelentísimo señor conde de Santiesteban, virrey destos reinos, le hizo merced. Y estaba orando en el arte de cosmografía estando presente el señor don Manuel de Benavides y de la Cueva, hijo de su Excelencia, que trajo orden y decreto para desde la paresión de dicha catedra, la cual le dio y tomó el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano haciendo diferentes actos quieta y pacíficamente, sin contradicción de persona alguna, como a las once del día, a que se le hallaron presentes algunos catedráticos desta Real Universidad, de diferentes facultades, y muy gran concurso de gente, de todo lo cual me pidió se informe el dicho capitán Francisco Ruiz Lozano.*

Conmemorándose 350 años del establecimiento de dicha cátedra, es pertinente decir algunas palabras sobre Francisco Ruiz Lozano, el personaje que la impulsó y tuvo a su cargo[7]. Nacido en Oruro en 1607, estudió Matemáticas en México, posiblemente entre 1642 y 1645, y publicó sus primeros lunarios o repertorios astronómicos en 1651 y 1652. Diseñó la fortificación de Panamá antes de venir al Perú en 1654, año en el que publicó el primero de seis lunarios anuales. Realizó varios viajes a Chile y Panamá, y el 17 de marzo de 1662 fue nombrado cosmógrafo mayor del Reino del Perú; se señalaba entre sus méritos el tener listo un derrotero general de la costa desde California hasta el cabo de Hornos, fragmentos que han llegado a nuestros días como parte de otros dos derroteros, fechados en 1675 y 1730[8].

El mismo año en que fue nombrado catedrático, Ruiz Lozano publicó un *Tratado de*

---

6. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), escribano Fernández Algaba, protocolo 459: f. 449.
7. ORTIZ SOTELO, Jorge. El general de la mar del Sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro, 1607-México, 1678), cosmógrafo mayor y primer catedrático de náutica en Lima. En: *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Valparaíso: Universidad Marítima de Chile. 1996, pp. 298-305.
8. Museo Naval de Madrid, manuscrito 1202. Biblioteca Nacional del Perú, manuscrito c87.




TRATADO DE COMETAS,
OBSERVACION, Y IVICIO
DEL QVE SE VIO EN ESTA CIVDAD DE
los Reyes, y generalmente en todo el Mundo, por
los fines del año de 1664. y principios
deste de 1665.
COMPVESTO
POR EL CAPITAN FRANCISCO RVIZ LOZANO
Cosmografo mayor deste Reyno, y Cathedratico de Prima
de Mathematicas en esta dicha Ciudad.
DEDICALO
AL EXCELENTISSIMO SENOR DON DIEGO DE
Benauides y de la Cueba, Conde de Santisteuan, Marques de
Solera, Caudillo mayor del Reyno, y Obispado de Jaen, Al-
caide de sus Reales Alcaçares, y Fortalezas, Comendador de
Mon-Real en el Horden de Santiago, Gentilombre de la Ca-
mara de su Mgestad, de su Consejo, y Junta de Guerra de Es-
paña, Virrey, Gouernador, y Capitan General destos
Reynos, y Prouincias del Peru, Tierra
firme, y Chile, &c.
Eclíptica
Circulo de la Equinocial
Fin
Principio
BIBLIOTECA
RIVA-AGÜERO

Francisco Ruiz Lozano, cosmógrafo mayor del Perú, en 1662 publicó el *Tratado de cometas*.

cometas, posiblemente el primer trabajo científico aparecido en el Perú[9]. Hacia 1672 fue nombrado general de la mar del Sur, y cinco años más tarde pasó a Acapulco en el navío *Nuestra Señora del Populo*. Desde ese puerto se dirigió a ciudad de México, donde falleció en una fecha que no he podido precisar de 1677.

Algún tiempo atrás había testado y señaló ser su deseo[10]:

> *...que una sala que labré a mi costa en el Hospital del Espíritu Santo de Lima sea y sirva de estudio y habitación de marineros y hombres de mar y mando que dichos globos que tengo en el cuarto de mi estudio en mi casa se den y pongan en dicha sala del dicho hospital para estudio de dichos marineros sin que en ningún tiempo puedan los mayordomos de dicho hospital enajenarlos ni venderlos, pues es mi voluntad estén en dicha sala.*

Su sucesor, tanto en el cosmografiato como en la cátedra de Matemáticas, fue el jesuita belga Juan Ramón Coninck (1623-20 de julio de 1709), quien llegó al Perú hacia 1647 con "sesenta compañeros belgas e italianos"[11]. Destinado inicialmente

9. RUIZ LOZANO, Francisco. *Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta Ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de 1665*. Lima: spdi, 1665.
10. AGN, escribano Fernández Algaba, prot. 461, ff. 141v-142.
11. ORTIZ SOTELO, Jorge. Los cosmógrafos mayores del siglo XVII. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 1997. Nro. 24, pp. 369-389.

en Cusco, Juli y Potosí, pasó a Lima hacia 1664, y fue nombrado capellán del palacio virreinal y después del Hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Publicó varios lunarios, dos de los cuales han sobrevivido al paso de los siglos[12]; así como *Huellas matemáticas* o *Tyrocinio cosmográfico, geométrico, geográfico, astronómico, cometográfico* (1677); y *Cubus et sphera geometrice duplicata* (1696). Pero quizá sea más conocido como autor del proyecto de las murallas de Lima, obra que fue ejecutada bajo su dirección entre 1684 y 1687.

Tras su muerte, la cátedra cesó de ser dictada en el hospital de marineros y continuó únicamente en la Universidad de San Marcos, pero en latín, con lo que dejó de estar al acceso de los navegantes.

Durante varias décadas el aprendizaje náutico quedó restringido a la enseñanza individual, pero en 1775 el comandante del Apostadero Naval del Callao, brigadier José de Somaglia, presentó algunas propuestas para mejorar la seguridad de la navegación en la mar del Sur, entre las cuales incluyó el establecimiento de una academia de pilotaje[13]. Los pilotos de la armada José de Moraleda y Juan de Hervé prepararon un proyecto para dicho fin, pero hubo que esperar hasta 1791 para que la propuesta cristalizara. Gobernaba entonces el teniente general de la Real Armada Frey Francisco Gil de Taboada, quien trajo en su comitiva al segundo piloto Andrés Baleato, personaje clave para dicho proyecto[14].

Las gestiones tomaron algún tiempo y, finalmente, el 1 de noviembre de 1791 el rey Carlos IV decretó el establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao y, anexa a ella, la Academia Real de Náutica de Lima. El programa aprobado por el comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos en 1793 comprendía las siguientes asignaturas: Aritmética, Geometría Elemental y Práctica, Trigonometría, Cosmografía, Cuestiones Astronómicas y Náutica. Las clases comenzaron a ser dictadas en febrero siguiente, en dos habitaciones del palacio virreinal; y si bien nominalmente el capitán de puerto del Callao era su director, en la práctica quien estuvo al frente de la Academia fue el piloto Baleato[15].

---

12. CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1696*. Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras, ¿1695?, y *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1699*. Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras, ¿1698? Ejemplares incompletos en la Universidad de Yale. Copia de los mismos me fueron gentilmente facilitadas por Eduardo Dargent Chamot.
13. CROIX, Teodoro de. Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790. En: *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859, vol. V, pp. 242-246.
14. ORTIZ SOTELO, Jorge. Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007, pp. 603-614.
15. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México D.F:: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores. 2014, pp. 48-52.

Eventualmente, la Academia funcionó en el cuartel de Desamparados, que quedaba a la espalda de Palacio, y en el antiguo Hospital del Espíritu Santo, y su número de profesores y alumnos se fue incrementando de manera paulatina. Entre estos últimos se puede mencionar a los futuros cosmógrafos mayores de la República José Gregorio Paredes y Eduardo Carrasco, contralmirante este último al igual que Manuel Villar e Ignacio Mariátegui, así como a los capitanes de navío José Boterín, Juan Elcorrobarrutia, Antonio de la Haza y José María García[16].

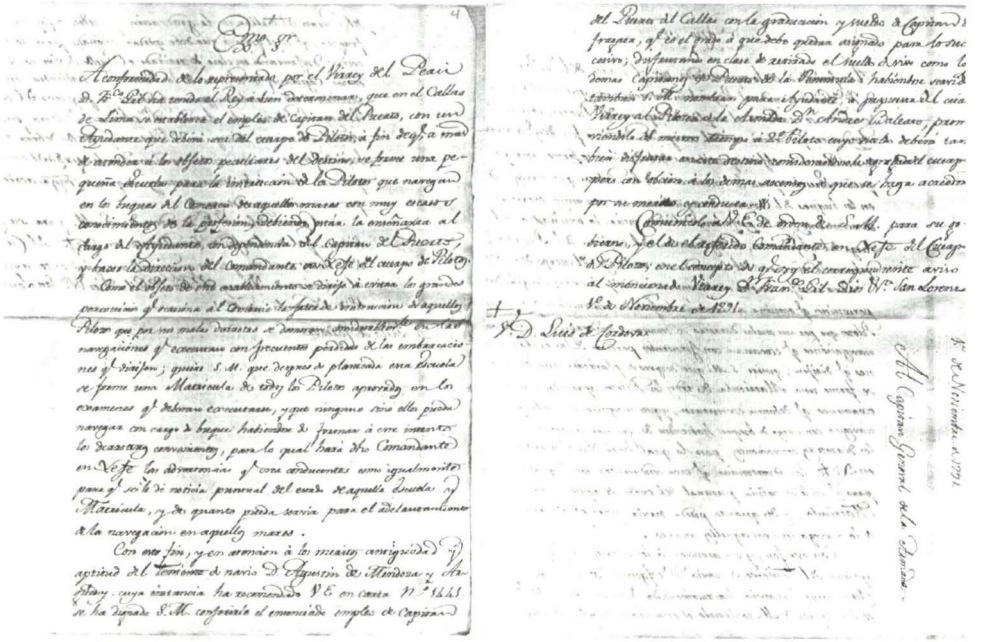


Eduardo Carrasco Toro. alumno y profesor de la Academia Real de Náutica de Lima, y director de la Escuela Central de Marina y de las que siguieron hasta la década de 1860.

Baleato se mantuvo al frente de la Academia hasta julio de 1821, cuando las fuerzas realistas abandonaron Lima. Poco después, el 1 de noviembre de 1821, su antiguo alumno y profesor asistente, Eduardo Carrasco, fue nombrado teniente primero de la flamante Armada Peruana y director de la Escuela Central de Marina, nuevo nombre de la academia colonial, que reinició sus labores el 1 de noviembre[17].

La Escuela funcionó sin mayores contratiempos hasta junio de 1823, y llegó a tener algunos graduados el año anterior, pero el 16 de ese mes tuvo que trasladarse al Callao cuando las fuerzas independentistas se retiraron de la capital ante el avance del general realista José de Canterac. Cuando en febrero de 1824 el puerto cayó en poder realista, Carrasco fue detenido y solo pudo salvarse parte del material de la Escuela gracias a la decidida actitud del teniente segundo Esteban Salmón, profesor de la Escuela, quien logró trasladarlo al Colegio de San Pedro, en Lima[18].

16. ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* 2007, entradas correspondientes.
17. ORTIZ SOTELO, Jorge. *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1993, 50 pp.
18. ORTIZ SOTELO, op. cit., 1980, pp. 96-101.

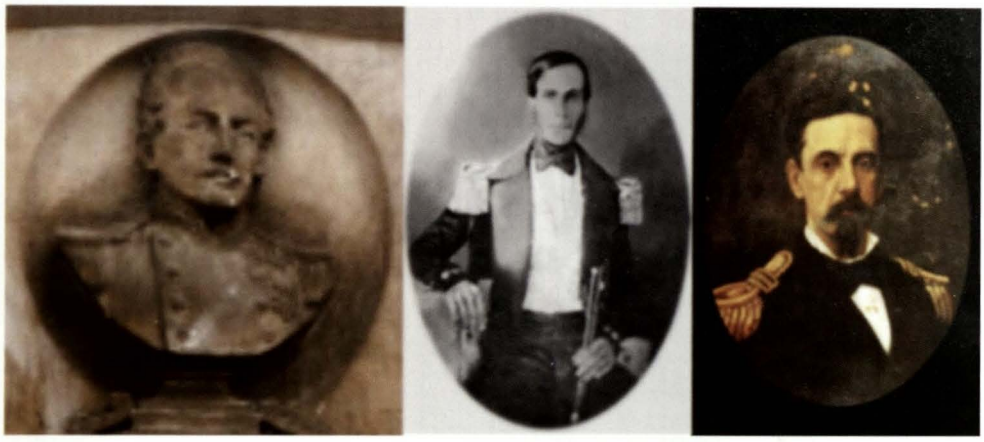


Real Orden creando la Capitanía de Puerto del Callao y la Academia de Náutica, 1/11/1791 (Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, España).

Concluida la guerra de independencia, la Escuela reinició sus actividades en enero de 1825 con once alumnos, tres de los cuales eran guardiamarinas. En los años siguientes se incorporaron a la enseñanza dos prometedores oficiales, Ignacio Mariátegui y Ramón Azcárate, y en 1832 la Escuela se integró al recién establecido Colegio Militar, cuyos veinte alumnos formaron una sección a cargo de Carrasco. Lamentablemente, el 4 de enero de 1834 se produjo una revolución que llevó al saqueo de varios edificios públicos, entre ellos el Colegio Militar, y se perdió en esa ocasión los valiosos archivos de la Academia Real de Náutica[19].

La Escuela fue restablecida en julio de ese mismo año, siempre a cargo de Carrasco, quien ya era cosmógrafo mayor de la República y miembro de las reales Sociedades Geográfica de Londres y de Anticuarios del Norte de la ciudad de Copenhague, pero nuestra endémica inestabilidad política no le permitió funcionar de manera regular hasta 1840. En enero de este último año, a la par de restablecer la Escuela Central de Marina, el presidente Agustín Gamarra estableció la Escuela Náutica de Paita, que de manera intermitente funcionó hasta principios del siglo XX (1840-1843, 1861-1865, 1888-1909). En dicha escuela se formaron varios pilotos, algunos de los cuales llegaron a ser distinguidos oficiales navales, entre ellos los capitanes de navío Juan Manuel Garavito y Eduardo Hidalgo, y los tenientes primero Teodoro González Otoya y Manual Mariano Melgar Vega[20].

19. ORTIZ SOTELO, op. cit., 1980, pp. 147-151.
20. ORTIZ SOTELO y CASTAÑEDA MARTOS, op. cit., 2007, entradas correspondientes.



Egresados entre 1821 y 1850: capitanes de navío José Elcorrobarrutia, Antonio Valle Riestra y Germán Astete.

Pese a las gestiones de Carrasco, la anarquía política en la que se vio sumergido el país tras la muerte del presidente Gamarra en la batalla de Ingavi (18 de noviembre de 1841) impidió que la Escuela reiniciara sus actividades hasta agosto de 1846[21]. Durante tres años funcionó en el Arsenal Naval, ubicado donde actualmente se encuentran el Museo Naval, el Centro Naval y la Capitanía de Puerto del Callao, pero a principios de 1850 se integró al recién establecido Instituto Naval Militar.

Luego de un año en el Hospital de San Juan de Dios, en Bellavista, las compañías de cadetes militares y de guardiamarinas, a las que se les siguieron conociendo como Escuela Militar y Escuela Central de Marina, pasaron a Lima, y se ubicaron primero en el convento de Guadalupe y luego en la antigua sede del Espíritu Santo. Lamentablemente, una nueva guerra civil llevó a que en enero de 1855 el local del instituto volviera a ser saqueado, y se perdió esta vez mucho de lo que había logrado salvarse en 1834.

El perseverante Carrasco, ya como capitán de navío y comandante general de Marina, propuso que se restableciera la Escuela Central de Marina como institución autónoma, pero lo que finalmente aprobó el gobierno de Ramón Castilla fue que reiniciara sus funciones como parte del Colegio Naval Militar, y llegó a contar con 63 guardiamarinas. En junio de 1856 la dirección recayó en el capitán de navío Juan José Panizo, quien la ejerció nueve largos años, lapso en el cual tuvo lugar el viaje a China de la fragata *Amazonas,* en la que se embarcaron 17 guardiamarinas para realizar prácticas profesionales. Por diversos motivos, el viaje culminó siendo la primera y única circunnavegación naval peruana en la que hubo que lamentar la pérdida de 40 tripulantes, víctimas de una epidemia de cólera en Calcuta, entre ellos uno de los guardiamarinas[22].

21. Desde aquí la referencia primaria es ORTIZ SOTELO, *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada).*
22. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo. 1856 1858.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988, 210 pp.

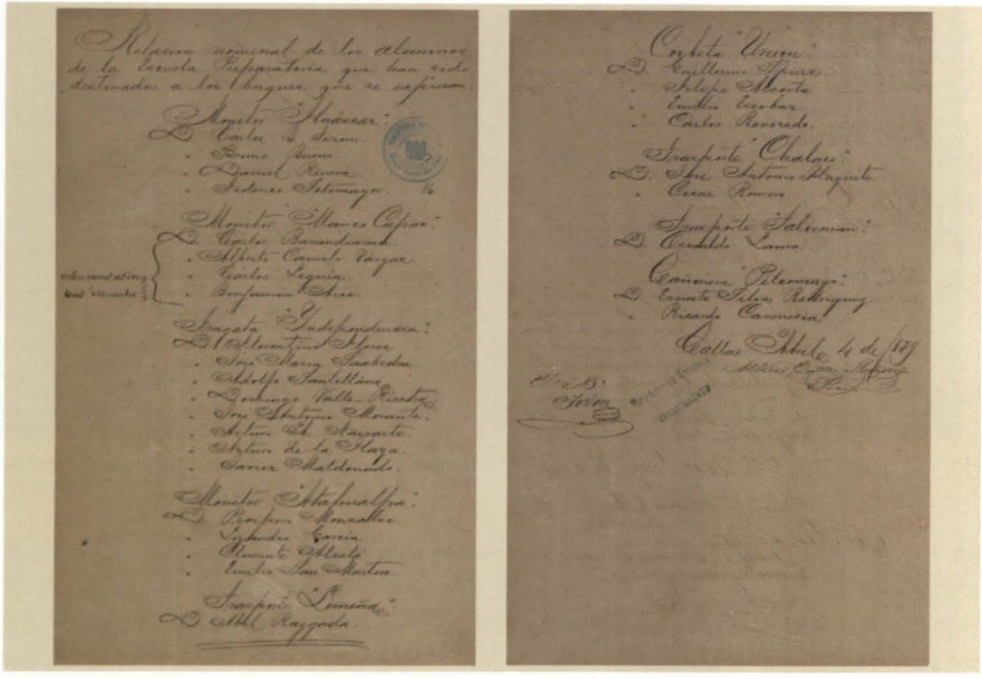
La relativa estabilidad política que brindó el Gobierno del presidente Castilla permitió que el Colegio Naval Militar funcionara sin mayores contratiempos, pero cuando la escuadra española, al mando del brigadier Casto Méndez Núñez, se presentó ante el Callao, quince alumnos escaparon en la noche del 1 de mayo de 1866 para tomar parte en la defensa del puerto; dos de ellos fallecieron en la acción del día siguiente. Entre los seis integrantes de la compañía de Marina que tomaron parte en dicha acción de armas se encontraban Bernabé Carrasco y Leoncio Prado.

Si bien el Colegio Naval Militar fue clausurado en 1867, la Sección Marina continuó funcionando, y en octubre de 1870 pasó a denominarse Escuela Naval, que inició sus clases al mes siguiente a bordo del vapor *Marañón,* bajo la dirección del capitán de navío Camilo Carrillo. Fue en dicha nave que se reunió el Cuerpo de Oficiales de Marina en la noche del 22 de julio de 1872 para pronunciarse contra la revolución de los hermanos Gutiérrez, que había derrocado y luego asesinaría al presidente José Balta.

La Escuela funcionó sin mayores contratiempos hasta la Guerra del Pacífico, aunque en agosto de 1874 la mayor parte de sus alumnos pasó a la recién establecida Escuela Preparatoria, que se encontraba en el pontón *Meteoro,* donde debían ser preparados en matemáticas y otras ciencias básicas antes de ser admitidos en la Escuela Naval, donde adquirirían los conocimientos profesionales propiamente dichos. Entre mediados de enero y mediados de febrero de ese mismo año tuvo lugar el primer viaje de instrucción, en un sentido estricto de la palabra, realizado durante un mes por 31 alumnos en la barca *Nereida,* a las órdenes del capitán de corbeta Melitón Carvajal.

En marzo de 1879, al concluir las vacaciones, la Escuela Naval debía iniciar sus clases con 8 alumnos y la Escuela Preparatoria con 130, pero solo 25 se presentaron, pues los restantes estaban tratando de obtener un puesto a bordo ante la inminencia de la guerra con Chile. Inicialmente 17 de ellos fueron admitidos al servicio como aspirantes de marina, y en los meses siguientes ese número se fue incrementando hasta llegar a 53 en enero de 1880, número que posiblemente se incrementó en los meses siguientes. La Escuela Preparatoria continuó funcionando hasta abril de este último año, cuando se inició el bloqueo chileno al puerto del Callao. A partir de ese momento, los dos pontones y sus dotaciones sirvieron de base a las denominadas fuerzas sutiles; y tras la batalla de Miraflores siguieron la suerte de las restantes unidades de nuestra escuadra y fueron hundidos por sus dotaciones.

La profunda crisis en la que quedó sumido nuestro país tras la Guerra del Pacífico afectó de manera notoria de la Armada, y solo en 1888 pudo reabrirse la Escuela Naval, a bordo del pontón *Perú.* Allí permanecería hasta 1908, con una interrupción de tres años (1897-1900), cuando pasó a formar parte de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, que funcionó en el fundo de Santa Sofía, actual Instituto Superior Tecnológico José Pardo.



Relación de alumnos de la Escuela Preparatoria Naval embarcados al inicio de la Guerra del Pacífico (Archivo Histórico de Marina).

En el pontón *Perú* se formó la primera generación naval de posguerra, en medio de las severas limitaciones a las que había quedado sometido el país y su Armada, pero teniendo presente el ejemplo de quienes los habían precedido. Prácticamente sin buques para poder aplicar los conocimientos teóricos adquiridos en la Escuela, varias promociones fueron enviadas a adquirir experiencia marinera durante uno o dos años en las Armadas de Argentina, España, Estados Unidos y Francia. Esto solo comenzó a variar luego que, en 1907, arribaran al Callao los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*[23].

Dos años antes se había iniciado un importante proceso de reformas en la Armada y para ello se contrató a una misión naval francesa. La tarea primaria de dicha misión fue justamente la transformación de la Escuela Naval, modernizando su programa académico y estableciendo una rutina que, guardando las distancias, se asemejaba a la de la Escuela Naval de Brest. Durante la gestión de la Misión Naval Francesa, que duró hasta agosto de 1914, cuando el inicio de la Primera Guerra Mundial obligó a sus integrantes a retornar a su país, la Escuela pasó de tener 8 oficiales de dotación y 32 alumnos a contar con una planta de 21 oficiales y un centenar de alumnos.

23. ROMERO PINTADO, Fernando. La primera generación naval de post-guerra. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1985. Año 78, nro. 2, pp. 132-151.



Bellavista, promoción de 1912.

La labor de esta misión tuvo algunos altibajos, atendiendo a los avatares de nuestra política y a las propias limitaciones económicas del país. Esto último llevó a que, en 1909, se decidiera que la Escuela Naval dejara el ya viejo pontón *Perú* para pasar al transporte *Iquitos*. Si a bordo del *Perú* se había podido funcionar con ciertas limitaciones, en una nave que continuó prestando sus servicios usuales la actividad formativa se tornó más difícil, y motivó que en 1910 se optara por instalar la Escuela en un fundo en Bellavista, cuya exacta ubicación parece haber sido determinada recientemente.

Tras la experiencia en el *Perú* y en el *Iquitos*, la Misión Naval Francesa estaba convencida de que era indispensable dotar a la Escuela de un local permanente en tierra, y tras varias gestiones logró que en 1912 el gobierno aprobara la construcción de un edificio con ese fin en La Punta. Si bien el edificio fue inaugurado formalmente ese año, en la práctica su adecuada implementación se prolongó durante varios meses, lapso en el cual surgieron algunas propuestas para destinarlo a otros usos, algunas de ellas exóticas, como la de alquilarlo a un grupo privado para que funcionara como hotel y casino, pero nada de ello impidió que los trabajos llegaran a buen término a principios de 1914. En enero de aquel año, cuando todo estaba listo para que la Escuela se trasladara a su flamante local, una fuerte marejada inundó buena parte de La Punta y retrasó dicho traslado varios meses. Finalmente, el 4 de febrero de 1915 la Escuela Naval inició sus labores en La Punta, bajo la dirección



Inauguración del Palo Unión, 17 de marzo de 1918 *(Variedades)*.

del capitán de navío Manuel Ugarte. Pocos meses más tarde, el 6 de octubre, La Punta pasó a ser distrito, razón por la cual tanto la Escuela como el referido distrito conmemoran este año el centenario de su estrecha vinculación.

Cinco años más tarde la Armada Peruana inició otro proceso de profundos cambios, esta vez bajo la dirección de la Misión Naval Norteamericana. Al igual que sus predecesores franceses, los marinos norteamericanos centraron su esfuerzo en la Escuela Naval, pues era ahí donde debían sentarse las bases para transformar a nuestra institución. El personaje central de dicho proceso fue el capitán de navío Charles Gordon Davy, quien dirigió la Escuela Naval de 1921 a 1930. Dado que el presente trabajo se limita a los antecedentes coloniales de la Escuela y los avatares por los que transcurrió durante su primer siglo republicano, no me extenderé más allá, pero sí creo pertinente desarrollar algunos otros puntos.

De los antecedentes coloniales quedan diversos documentos en el Museo Naval de Madrid, en la Biblioteca Nacional del Perú y en el Archivo General de la Nación, entre ellos las publicaciones de Ruiz Lozano y Coninck que ya han sido referidas, así como cartas náuticas elaboradas en la Academia Real de Náutica. El primer siglo republicano ha dejado una gran cantidad de documentos que se conservan en el Archivo Histórico de Marina y el Archivo Histórico Militar, así como algunas publicaciones, entre ellas las memorias de los directores de la Escuela de la década de 1870 y posteriores. Asimismo, algunos de los libros de la biblioteca de la Escuela del periodo de posguerra pueden ser encontrados en diversos repositorios.

Pero al margen de documentos y libros, hay algunos objetos que merecen ser destacados, uno del siglo XVIII, otro del XIX y el tercero del XX.

El primero es la Cruz de La Punta Punta, cuyos orígenes estarían vinculados al terremoto y maremoto que destruyó el Callao el 28 de octubre de 1746. En la medida en que la Escuela fue creciendo y ganando terreno al mar, la Cruz quedó dentro de sus linderos y se fue desplazando hasta su actual ubicación. No obstante, la Escuela abre sus puertas para que los devotos la honren en determinadas fechas del año.

Ubicado actualmente delante de la puerta principal de la Escuela, el Palo Unión es el recordatorio cotidiano de aquellos marinos que combatieron y ofrendaron su vida en defensa del país. Junto con las pocas unidades navales que aún nos quedaban, la corbeta *Unión* fue hundida por sus tripulantes el 16 de enero de 1881 para evitar su captura por las fuerzas chilenas, luego que derrotaran a las nuestras en la batalla de Miraflores. Durante varias décadas se pudo observar uno de sus mástiles en el lugar del hundimiento, y en 1917 el capitán de corbeta Manuel I. Vegas propuso extraerlo y colocarlo en la Escuela como "perpetuo testimonio del deber cumplido" por los tripulantes de esa nave. La idea fue puesta en práctica y el 17 de marzo de 1918 el Palo Unión fue inaugurado en una ceremonia a la que asistieron diversas autoridades y los sobrevivientes de la doble ruptura del bloqueo de Arica, y quedó instalado cerca de la actual puerta Iquique. En la década siguiente fue reubicado delante del entonces único edificio de la Escuela, y posteriormente pasó a su actual posición, frente a la puerta principal.

A raíz de la instalación del Palo Unión, surgió la idea de establecer un museo naval, labor que fue llevada a cabo entusiastamente por el director de la Escuela, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres, que sentó así las bases del actual Museo Naval.

El tercer objeto recordatorio es la placa que se elevaba en el frontis del edificio inaugurado por el presidente Augusto B. Leguía en 1912. Durante más de medio siglo dicho edificio alojó a numerosas promociones, pero el paso del tiempo y el crecimiento de la Escuela hicieron necesario reemplazarlo por uno más adecuado. Luego que fuera derruido en 1959, la placa permaneció en el depósito del Museo Naval hasta 1981, cuando el contralmirante Julio Pacheco Concha Hubner, director de la Escuela, gestionó y obtuvo su retorno a la Escuela, al igual que el de una estatua que al parecer corresponde a la diosa Deméter que se ubicó en el edificio Guise. Durante varios años la placa permaneció en uno de los jardines del edificio Grau, pero este año se la reubicó en el muro de su entrada, como un recordatorio del momento en que la Escuela se instaló en La Punta.

Pero la Escuela Naval es más que sus instalaciones y elementos recordatorios, que eventualmente pueden ser destruidos por acción natural o humana. La esencia de la Escuela radica en los hombres y mujeres que han pasado por ella. Y es por ello que deseo concluir este artículo mencionando a algunos de ellos.

Los personajes coloniales (Ruiz Lozano, Coninck y Baleato) ya han sido adecuadamente destacados. El contralmirante Eduardo Carrasco es, sin duda, el principal personaje de las primeras décadas republicanas; y en los años previos a la Guerra del Pacífico destacan los entonces capitanes de navío Juan José Panizo y Camilo Carrillo. Son varios los oficiales que ejercieron la dirección de la Escuela luego de su reapertura en 1888, cada uno de los cuales aportó de manera significativa a su recuperación, por lo que destacar a alguno en particular sería injusto para los demás.

La planta docente contó con destacados oficiales, algunos de los cuales ya han sido mencionados, pero también participaron en el esfuerzo educativo de los futuros oficiales de Marina algunos profesionales de diversas disciplinas. Entre estos últimos, y solo a modo de muestra para el periodo bajo análisis, puedo mencionar a los juristas y diplomáticos Víctor Andrés Belaunde y Alfredo Solf y Muro, así como al notable científico Federico Villarreal.

Pero quizá lo más importante para toda institución educativa es el prestigio que le aportan sus alumnos y egresados. Y en este aspecto, la Escuela Naval ha contribuido al desarrollo y a la defensa del país en momentos difíciles.

Entre los primeros se puede mencionar a dos antiguos alumnos de la Academia Real de Náutica de Lima: José Gregorio Paredes y Eduardo Carrasco. Ambos fueron notables científicos, cosmógrafos mayores del Perú, el primero de 1810 a 1839, y el segundo desde esa fecha hasta 1857. Incorporado a la Armada en 1829 como segundo maestro en la Escuela Central de Marina, el futuro capitán de navío Ramón Azcárate fue el primer director del Colegio Guadalupe (1841-1843), función que también sería ejercida por el capitán de navío Eulogio Saldías en 1912. Este último, al igual que su hijo, el capitán de fragata Antonio Saldías Maninat (egresado en 1912), ambos doctores en Matemáticas por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, publicaron diversos trabajos sobre dicha disciplina. De igual modo, el capitán de fragata Teodosio Cabada (egresado en 1917) fue el primer doctor en Historia que tuvo la Armada; publicó varios trabajos y realizó una destacada labor diplomática luego de pasar al retiro. Otro notable egresado fue el capitán de fragata Germán Stiglich (graduado en 1898), autor de numerosos trabajos geográficos e históricos, y profesor en las universidades de San Marcos y Católica.

Obviamente, los oficiales de Marina debieron defender al país en las diversas ocasiones en que fue necesario. Varios cayeron en cumplimiento del deber, entre ellos algunos de los egresados o antiguos alumnos de la Escuela.

El primero fue el guardiamarina Juan Manuel Pérez de Oblitas Menaut, quien ingresó a la Escuela Central de Marina en 1827 y murió en el combate de Malpelo, a bordo de la corbeta *Libertad*, el 31 de agosto de 1828.

En el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, el guardiamarina Juan Antonio Florentino Villamar falleció en la torre de la Merced; mientras que los hermanos



Enrique y Raymundo Cárcamo Castillo, capitán de navío y capitán de corbeta (foto del autor, Cementerio de Paita).

Raymundo y Enrique Cárcamo Castillo, capitán de navío y capitán de corbeta, respectivamente, ambos procedentes de la Escuela Náutica de Paita, sufrieron serias heridas en la batería Maipú y fallecieron pocos días después.

Fueron trece los antiguos alumnos que cayeron durante la Guerra del Pacífico. Los dos primeros fueron el teniente segundo Jorge Velarde Castañeda y el alférez de fragata Guillermo García y García, muertos ambos el 21 de mayo de 1879, el primero a bordo del *Huáscar* en Iquique y el segundo en la *Independencia* en Punta Grueso. En el combate de Antofagasta, el 28 de agosto de ese año, le tocó el turno al teniente segundo Carlos de los Heros; y en Angamos pasaron a la inmortalidad otros tres, el capitán de corbeta Elías Aguirre Romero, el teniente primero Diego Ferré Sosa y el teniente segundo Enrique Palacios Mendiburu. En la batalla de Arica, el 7 de junio de 1880, perecieron el teniente primero Miguel Espinoza Lavalle y el teniente segundo Nemesio Bonhomme Arriaga. El 25 de mayo de 1880, en la acción que tuvo lugar entre la lancha *Independencia* y la chilena *Janequeo*, falleció el guardiamarina Emilio San Martín Peña. El 15 de julio de 1883 se libró la última batalla de la guerra, cerca de Huamachuco; cayeron en dicha acción cuatro antiguos alumnos de la Escuela, el capitán de navío Germán Astete, el teniente primero Leoncio Prado Gutiérrez, ambos con el grado coronel, el guardiamarina Héctor Villarán y el aspirante de marina Manuel Gamero.

Concluida la Guerra del Pacífico, se inició una guerra civil que finalmente depuso al gobierno de Miguel Iglesias. En el curso de esta guerra, la ciudad de Trujillo fue

atacada por las fuerzas revolucionarias el 19 de octubre de 1884, y pereció en su defensa el teniente primero Manuel Arriaga Cáceres.

Finalmente, el teniente primero Manuel Clavero Muga falleció en Iquitos el 11 de agosto de 1911, a consecuencia de una enfermedad adquirida durante la campaña del Putumayo, en la que le cupo un papel notable en el combate de La Pedrera, del 10 al 12 de julio de aquel año.

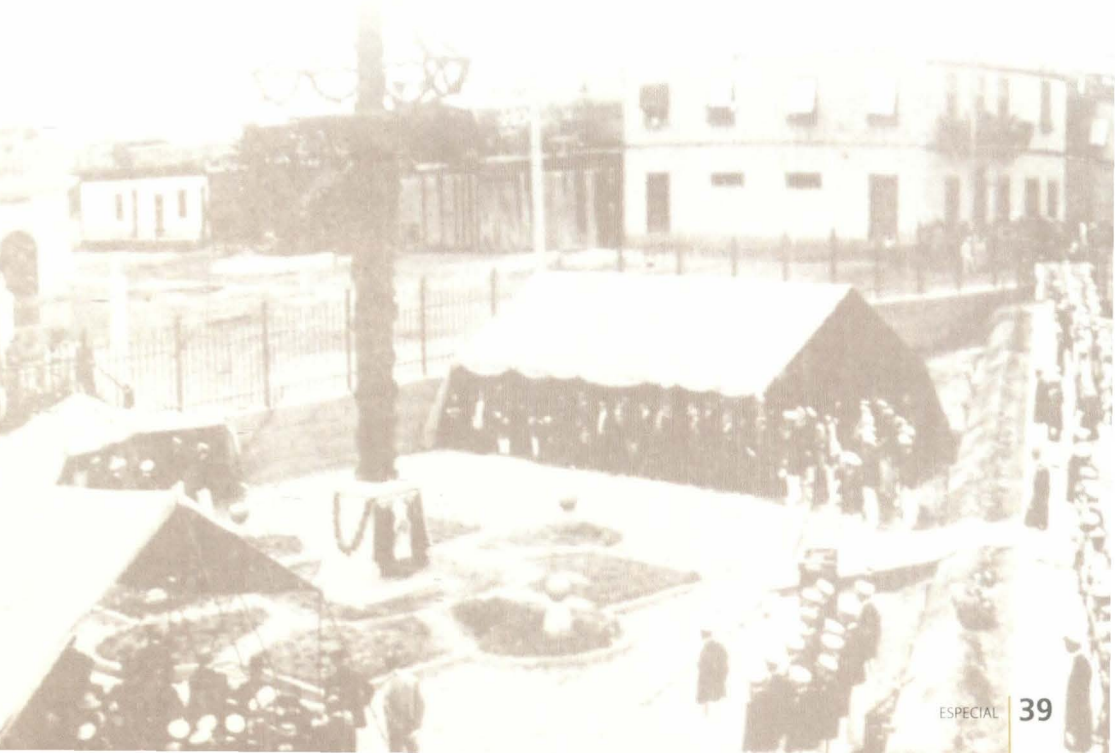
Con datos más precisos, fruto de largos años de investigación, hoy se conoce mejor los antecedentes coloniales de la Escuela Naval del Perú, y podemos conmemorar los 350 años del establecimiento de la cátedra de Matemáticas con aplicación a la náutica. Aquel esfuerzo inicial perduró 44 años, y fue retomado en 1794 cuando la Academia Real de Náutica de Lima inició sus labores. Desde entonces, con algunas interrupciones temporales y eventuales cambios de nombre, la actual Escuela Naval del Perú constituyó el elemento central para la formación de la oficialidad de nuestra Armada y nuestra Marina Mercante.

En las décadas siguientes la Escuela vivió cambios sustantivos en su infraestructura y en sus programas académicos, pero el espíritu que se forjó en sus épocas tempranas perduró a través del tiempo, como perdura el ejemplo de los que en ella se formaron. Esa es y debe seguir siendo la esencia de la Escuela Naval del Perú.

Bibliografía

- CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1696.* Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras. ¿1695?
- CONINCK, Juan Ramón. *Lvnario pronóstico de temporales y accidentes particulares de los astros del año de 1699.* Lima: En la imprenta real de Joseph de Contreras. ¿1698?
- CROIX, Teodoro de. Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virrey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790. En: *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español.* Lima: Librería Central de Felipe Bailly. 1859, vol. V.
- ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia. *Diccionario biográfico marítimo peruano.* Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2007.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana. En: *Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2007, pp. 603-614.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 1993.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. El general de la Mar del Sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro 1607-México 1678) cosmógrafo mayor y primer catedrático de náutica en Lima. En *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* Valparaíso: Universidad Marítima de Chile. 1996, pp. 298-305.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada).* Callao: Escuela Naval del Perú. 1981, 258 p.

- ORTIZ SOTELO, Jorge. *Historia de la Educación Naval del Perú. Primera parte (1657-1845).* Lima: Ministerio de Marina. 1980.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo. 1856-1858.* Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1988.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824.* México D.F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores. 2014.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. Los cosmógrafos mayores del siglo XVII. En: *Boletín del Instituto Riva-Agüero,* 1997. Nro. 24, pp. 369-389.
- PERALES MEJÍA, César. Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina,* setiembre-octubre de 1962. Vol. 279, nro. 5, pp. 595-626.
- ROMERO PINTADO, Fernando. La primera generación naval de post-guerra. *Revista de Marina,* mayo-junio de 1985. Año 78, nro. 2, pp. 132-151.
- RUIZ LOZANO, Francisco. *Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta Ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de 1665.* Lima: s.p.d.i., 1665.
- STIGLICH, Germán. La iniciación de la Escuela Naval del Perú. En: *Revista de Marina,* julio-agosto de 1923. Año VIII, nro. 4, pp. 373-405.





La formación en la Escuela Naval del Perú durante el Oncenio (1919-1930)[1]

Teniente primero Michel Laguerre Kleimann
Nació el 7 de setiembre de 1984, en Ica. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en el año 2002, y se graduó como alférez de fragata en diciembre de 2006. Es calificado en ingeniería electrónica. En 2011 ingresó a la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y se graduó como magíster en Historia en 2013. Ha servido en el BAP *Aguirre*, en la ex-Dirección de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico de la Marina, en la Estación de Armas Submarinas, en la Dirección de Información de la Marina y, desde 2013, en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
Durante los gobiernos de Augusto B. Leguía (1908 - 1912 y 1919 - 1930), la Armada Peruana experimentó un importante crecimiento a través de diversas compras de unidades y la contratación de distintas misiones navales, tanto a Francia como a Estados Unidos. Sin embargo, el principal trabajo realizado fue en la alma máter de la oficialidad naval peruana: la Escuela Naval del Perú. Ahí se fundieron las tradiciones navales republicanas con las modernas que trajeron los marinos de la Misión Naval Estadounidense, produciendo un nuevo tipo de oficial de marina que dura hasta el día de hoy.

PALABRAS CLAVE: Augusto B. Leguía, Oncenio, misiones navales, formación naval, cadete naval, Escuela Naval.

ABSTRACT
During the government of Augusto B. Leguía (1908 - 1912 and 1919 -1930), the Peruvian Navy experienced an important growth through diverse purchases of units and the contracting of different naval missions, both France and the United States of America. However, the main work carried out was in the alma máter of the Peruvian Naval Officers: The Peruvian Naval Academy. There the Republican Naval Traditions melted with the modern ones that the seamen of the U.S. Naval Mission brought, producing a new kind of naval officer that lasts until today.

KEYWORDS: Augusto B. Leguía, Oncenio, Naval Missions, Naval Formation, Midshipmen, Naval Academy.

Según el doctor José Agustín de la Puente Candamo, "la Historia no es anacrónica [...] Hacer historia es una excelente manera de conocer la razón de muchas cosas y, al mismo tiempo, una excelente manera de conocer bien nuestra realidad y nuestros problemas".

En efecto, hace 90 años el ministro de Marina, doctor Celestino Manchego Muñoz, sostuvo en una entrevista a la reconocida revista semanal *Mundial* —entonces dirigida por Andrés Avelino Aramburú hijo— que el programa de su labor ministerial era el de:

1. Exposición presentada el lunes 30 de noviembre 2015 en el auditorio De Izcue y Runciman, por motivo de la celebración de los 100 años de inicio de las funciones formativas de la Escuela Naval en el distrito de La Punta.

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

> Dedicar preferente atención a los centros de enseñanza. La Escuela Naval y la de Hidroaviación del Perú deben ocupar el alto nivel de los primeros centros de su género en el continente [...] En cultura profesional, debemos estar a la altura de las naciones más adelantadas. Esta aspiración es realizable. Necesitamos seleccionar maestros, continuar implantando los últimos métodos y sobre todo renovar constantemente la enseñanza, de acuerdo siempre con los nuevos descubrimientos de la ciencia naval.

Más adelante, Manchego evidenció su meridiano entendimiento sobre el verdadero motor y espíritu de la Armada, al indicar que los elementos básicos de la Marina y los ejes sobre los cuales debe descansar son:

La capacidad profesional y el culto fervoroso a los héroes y a las glorias de nuestra Marina. Las unidades navales pueden improvisarse; su adquisición está subordinada al factor económico. En cambio, la capacidad profesional y el culto al deber y al honor no se improvisan: son el resultado de un largo proceso de preparación[2].

Yo le agregaría la continuidad institucional. Y de hecho, como veremos en los siguientes minutos, durante el periodo histórico conocido como el Oncenio, la Armada peruana experimentó una revolución dentro de su organización, cuyos resultados se observan hasta hoy.

Desde mi óptica, esta revolución orgánica se debió a tres vectores que confluyeron positivamente a favor de la Armada, y la convirtieron en una institución de prestigio y de referencia que heredamos y buscamos mantener en el presente.

El primer vector fue el grupo de oficiales peruanos graduados a finales del siglo XIX e inicios del XX, quienes tuvieron la oportunidad de navegar por meses, y algunos por años, a bordo de los buques de Armadas avanzadas, como la estadounidense, la francesa, la argentina y la española, aprehendiendo de primera mano los avances profesionales y formativos de Marinas adelantadas. Estos jóvenes oficiales fueron la fuerza que empujó a la institución hacia la modernidad a través de sus propuestas e iniciativas de vanguardia.

El segundo vector fue la llegada a la presidencia de la República del lambayecano Augusto B. Leguía, cuya experiencia como reservista en la Guerra del Pacífico, sumada a su habilidad en el también aguerrido y veloz mundo de los

2. "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.

negocios, lo llevó a convertirse en un mandatario pragmático y de acción, quien una vez sostuvo en la Escuela de Hidroaviación de Ancón "que es una obligación no descuidarse cuando se tiene la experiencia de un trágico pasado"[3].

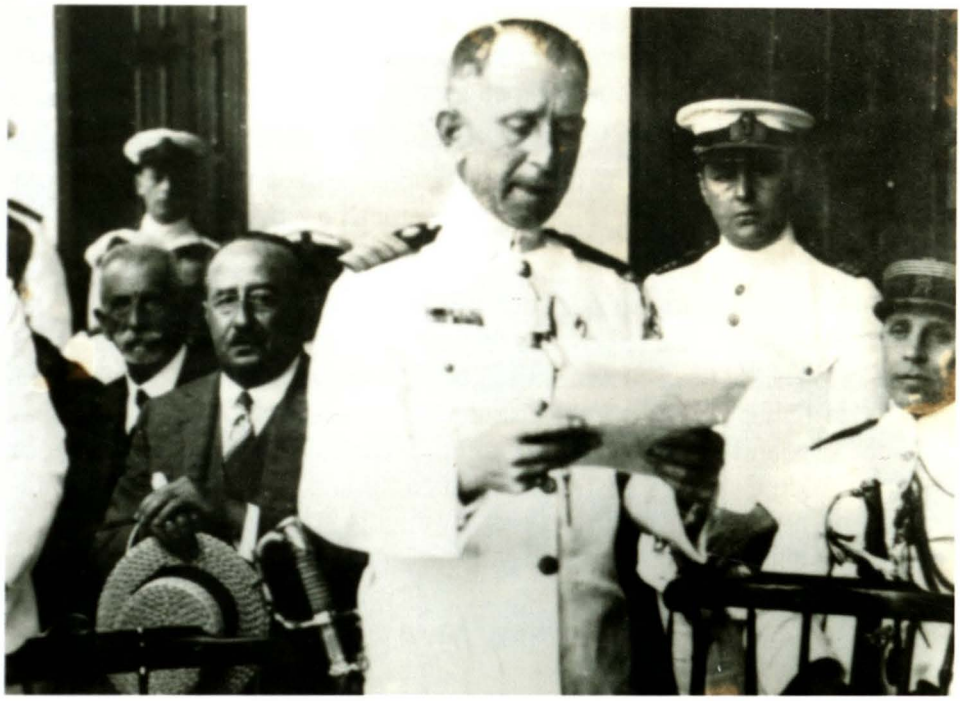
Las palabras de Leguía —en lo que concierne a la Armada— no caerían en lo que en 1925 el joven articulista de *Mundial* Luis Alberto Sánchez sostuvo sobre los discursos y proclamas de la época: "La oratoria ha hipertrofiado su sensibilidad, atrofiando sus energías"[4].

De hecho, debe recordarse que, durante su primera administración (1908-1912), la Armada peruana reforzó sus flamantes cruceros con la compra de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, la continuidad y el apoyo a la misión naval francesa, las gestiones para adquirir el crucero *Aguirre* a Francia y los ocho submarinos clase Holland a Estados Unidos (compras que no fueron concretadas por el Gobierno de Guillermo Billinghurst), así como la construcción e inauguración del primer edificio dedicado exclusivamente a la formación del cadete naval. Este edificio estuvo en uso hasta comienzos de la década de 1960. En otras palabras, más de 45 promociones de oficiales se formaron dentro de sus paredes. Se trata por ello de la infraestructura que más tiempo ha cobijado a los cadetes navales hasta la fecha.

El tercer vector fue la contratación de la Misión Naval Estadounidense, que bien puede considerarse como producto de los dos anteriores. Este grupo de oficiales contratados fue un caso sui géneris en lo que respecta a las misiones navales en Latinoamérica, pues fue la primera que tuvo mando efectivo sobre la Armada anfitriona. "Su benéfica acción se deja sentir en importantes reformas de la enseñanza naval", sostuvo Manchego[5].

La Escuela Naval que los recibió se encontraba bajo la dirección del capitán de fragata José Gálvez Chipoco y contaba con 26 alumnos. Este oficial efectuó una buena labor en el plantel, tanto así que, en agosto de 1920, la Comisión de Marina del Senado, conformada entre otros por Miguel Grau y Juan Antonio Portella, manifestó su "satisfacción patriótica al dejar constancia de la favorable impresión que ha producido el estado de la Escuela Naval". Cuatro meses después, volvería a sostener su "complacencia patriótica al consignar la favorable impresión que le ha causado la eficiente organización, la disciplina y el pie de adelanto en que se encuentra"[6].

3. "En la Escuela de Hidroaviación". En: *Mundial*, 4 de setiembre de 1925. Año VI, nro. 273.
4. SÁNCHEZ, Luis Alberto. "Problemas de nuestro tiempo ¿Qué entiende usted por nacionalismo?". En: *Mundial*, 10 de julio de 1925. Año VI, nro. 265.
5. "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.
6. Crónica Nacional. En: *Revista de Marina*, 1920. Año V, nro. 5, pp. 612 y 618.



"Aunque ser buen ciudadano no quiere decir que uno sea necesariamente buen marino, es sin embargo siempre verdad que un buen marino es un buen ciudadano". Capitán de navío Charles G. Davy, director de la Escuela Naval. Clausura año académico Escuela Naval (Archivo Histórico de Marina).

Gálvez fue destacado en octubre de ese año como agregado naval en Brasil. Asumió la dirección temporal de la Escuela el capitán de fragata Alejandro Vinces Ubillús, seguido por el capitán de fragata Charles G. Davy.

Y es con Davy que la reforma integral de la Escuela Naval se inicia, tal cual lo demuestra el aumento de la exigencia de ingreso para los postulantes. Antes, se consideraban los certificados de notas y de conducta otorgados por los colegios, los cuales eran presentados por los postulantes al examen de admisión. A partir de 1922, ya no se tomaron en cuenta dichos certificados, sino que se instauró el examen de admisión por concurso, que comprendía las materias de Aritmética, Álgebra, Geometría, Geografía, Historia y Gramática.

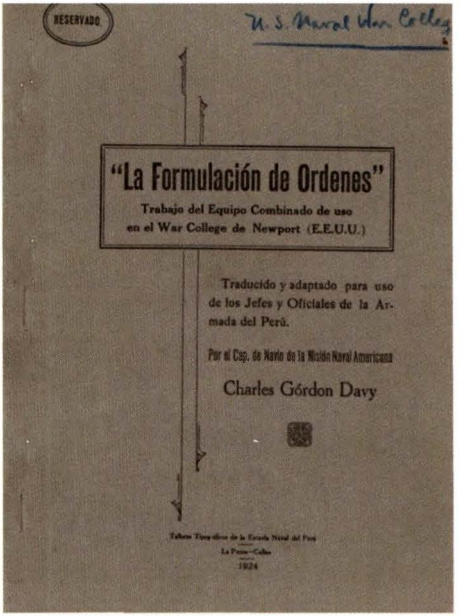
Lo novedoso del proceso de admisión fue que cada departamento del Perú contaba con una vacante de ingreso al mismo estilo que en Annapolis. A los cinco años, Davy agradeció a Leguía por permitirle asegurar que "el hijo de un presidente de la República y el hijo del más humilde empleado tomaran parte siempre en el concurso para ingreso dentro de las mismas condiciones,

mirados sobre el mismo plano". Por otro lado, la talla mínima que se exigía era de 1,50 m y los postulantes podían ingresar a partir de los 14 años de edad.

Los coeficientes de evaluación oscilaban entre los dos y cinco, y el de presencia —como se instauró y denominó en aquel año— tenía el coeficiente de cinco, "en virtud de la cual el jurado deberá formarse un concepto claro de la educación, cultura general y otras condiciones que debe reunir un candidato para ser un buen oficial de Marina"[7]. Cabe mencionar que los ingresantes a la Escuela realizaban el juramento de servir a la Armada por un periodo de cinco años.

Asimismo, y en consonancia con la labor modernizadora por la cual fueron contratados por el Gobierno, Davy inició el largo proceso de traducción del material bibliográfico profesional que demandaba la nueva currícula. De hecho, este plan de estudios era el mismo que se realizó en 1921 en la Academia Naval de Annapolis y se actualizaba cada año. Es así que con tan solo estas dos primeras reformas se garantizaba una mejor calidad en el ingreso de los postulantes a la Escuela Naval, así como un incremento de la calidad formativa técnica y profesional de los cadetes navales[8].

A través de las memorias y de los discursos que los impresos han legado al presente, podemos conocer el pensamiento y los ideales del director de la Escuela Naval en lo referente a la formación del cadete. Por ejemplo, en su mensaje de fin del año académico de 1921, Davy nos transmite las reformas radicales en la organización, rutinas, estudios y reglamentos que debió realizar buscando que nuestra alma máter fuese la única en el mundo de habla hispana que se asemejara a la Academia Naval de Annapolis.



"La formulación de órdenes" (traducido y adaptado para uso de los jefes y oficiales de la Armada del Perú, por el capitán de navío Charles Gordon Davy. Taller Tipográfico de la Escuela Naval del Perú. La Punta, 1924 (Archivo del Naval War College. Cortesía del capitán de navío Luis del Carpio Azálgara).

7. "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, p. 469.
8. "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, p. 472.

Los llamamientos a soportar las duras pruebas de ingreso y, más aún, advirtiendo a los nuevos cadetes que "solo sobrevivirán los más aptos entre los aptos" nos lleva a estar presentes frente a un personaje de una firmeza y fortaleza educadora idónea para la regeneración de la nueva Armada. "No basta que escojamos jóvenes de cuerpos sanos y limpios. Debemos mejorar esos cuerpos, robustecerlos aún más, para que puedan soportar el trabajo que estarán llamados a hacer".

El siguiente año, durante la clausura del año escolar de 1922 —como se llamó durante el Oncenio—, Davy añadió ante el presidente Leguía que "tenemos fe en el trabajo rudo y en los deportes sanos dentro de un ambiente de sencillez verdaderamente espartana". Al siguiente año, tuvo la confianza y certeza de manifestarle al presidente que "en ningún otro ramo de los servicios nacionales son tan altos los requisitos y tan larga y severa la preparación como los que de estos jóvenes se exige".

Con estos ejemplos retóricos que fueron de la mano con los Factuales, podemos sostener sin lugar a dudas que el verdadero concepto de "élite profesional" dentro de la Armada se formó durante estos once años.



"La Escuela Naval [...] es una actividad espiritual con sus propios ideales, sus propias tradiciones y una conciencia clara del deber y del honor profesional [...] Debe convertir a jóvenes en hombres, hacerles caballeros en la más alta acepción de la palabra, adoctrinarlos en la verdad, en la rectitud i en el honor". Augusto B. Leguía (Archivo Histórico de Marina).

Y es que la labor que tenía que realizar la Escuela Naval era abrumadora: "Educar y preparar a sus propios oficiales, preparar y educar a los jóvenes que serán los oficiales de Marina del futuro, preparar y educar a los oficiales de mar y a la marinería, [...] así como tener al día los conocimientos y la doctrina profesional". Esto sin mencionar que tenía a cargo la preparación de los marinos mercantes. Por ello, Davy llegó a expresarle a Leguía que la Escuela Naval funcionaba los doce meses de cada año.

Es agradable, y a la vez sorprendente, el percatarse de lo longevo de nuestras rutinas y tradiciones, que han moldeado con el mismo cuño a más de 85 promociones de oficiales y, más aún, el ver que somos la continuidad de quienes nos antecedieron. Esto convierte a la Escuela Naval en la matriz formativa y productiva de oficiales de Marina a través de un "contínuum histórico" propio del "ADN histórico marítimo" que ostentamos como peruanos.

Por ejemplo, en 1921 se instauró la placa de bronce con el nombre del cadete que obtuvo el primer lugar de su promoción: fue el cadete José Mosto el flamante recordado. Al siguiente año, en 1922, Leguía instauró "un premio especial, consistente en una espada que tocará cada año al cadete, cuya conducta en la Escuela justifique la esperanza de que no ha de emplearla sin motivo, ni guardarla sin honor". El factor de evaluación *carácter militar* era el que indicaba quién debería ser el merecedor de la espada de honor. El primer galardonado fue el cadete Víctor Montes.

Asimismo, en febrero de 1922, los cadetes se embarcaron en el crucero *Bolognesi* para realizar el denominado primer crucero de verano. Como dato anecdótico, seis años después, el alférez de fragata Fernando Romero Pintado propondría una reforma en la manera en que se evaluaba a los cadetes que realizaban estos viajes, pues era evidente que la "criollada" del joven cadete naval se filtraba y se dejaba ver entre tanta dureza "yanqui".

Lo que pasó fue que los cadetes copiaban de sus compañeros que habían terminado, el cuaderno de navegación un día antes del término del crucero de verano o de los cuadernos de años anteriores. Esta experiencia vivida por Romero, y la aceptación de su propuesta, nos dio como resultado una variación del actual cuaderno de embarque con las preguntas de las áreas de ingeniería, artillería, operaciones, entre otras.

Por otro lado, y continuando destapando añejas costumbres, durante el primer año de Davy como director se creó el himno de la Escuela Naval del Perú, con cuatro estrofas y un coro, 53 años antes que la institución naval contase con el suyo propio.

La creación del himno coincidió con la primera "fiesta del cadete" que se realiza desde esa fecha. Asistieron distinguidas familias del Callao, Lima y La Punta, y fue amenizada por la banda de los buques de la Armada, así como por el poeta José Santos Chocano y su poema "La epopeya del morro".

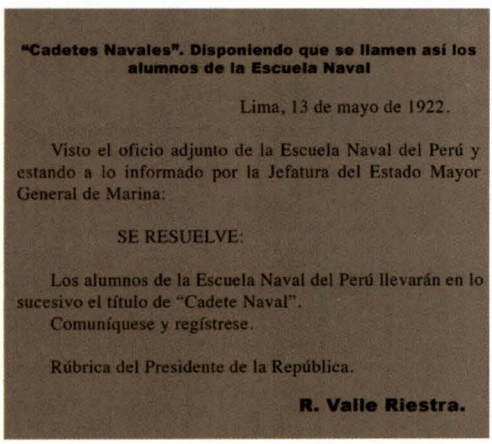
El 6 de julio de 1921 deberá ser recordado por nuestra alma máter por ser el día que, luego de una votación "democrática", se eligió entre diez propuestas la adopción del lema de la Escuela Naval: *Mihi cura futuri*, cuyas dos traducciones: "Me está encomendado el futuro" o "Yo preparo el futuro", reúnen meridianamente la finalidad de la Escuela Naval.

Asimismo, el 16 de noviembre de 1922, y por votación, se escogió el diseño del escudo de la Escuela Naval, que es el mismo que sigue vigente a la fecha.

En 2003, como cadete de primer año, realicé el juramento de servir a la Marina por siete años. Hoy en día, el juramento es por diez años. En tiempos de Davy, se instauró que los nuevos ingresantes realizaran dicho juramento y por un tiempo de cinco años. Esta ceremonia se realizó el 1 de abril. Cabe mencionar que los años de formación del cadete naval no eran cinco sino seis, y que incluso Davy propuso que fuesen ocho.

Asimismo, actualmente los cadetes de cuarto año se embarcan los fines de semana a bordo de unidades de la escuadra, con la finalidad de acostumbrarse a la rutina propia de un buque. Hace 93 años, exactamente desde el 16 de setiembre de 1922, el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* fue puesto a disposición de la Escuela Naval para que los días sábados los cadetes navales realizaran lo mismo que hacen ahora[9].

En 1923, se informó al presidente de la República que se eliminaba el grado de guardiamarina que había acompañado a la Armada republicana desde sus inicios. El motivo que esgrimió Davy fue práctico. Tanto el



"Cadetes Navales". Disponiendo que se llamen así los alumnos de la Escuela Naval

Lima, 13 de mayo de 1922.

Visto el oficio adjunto de la Escuela Naval del Perú y estando a lo informado por la Jefatura del Estado Mayor General de Marina:

SE RESUELVE:

Los alumnos de la Escuela Naval del Perú llevarán en lo sucesivo el título de "Cadete Naval".

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica del Presidente de la República.

R. Valle Riestra.

Disponiendo el nombre de cadete naval. Firma el ministro de Marina, capitán de navío Ramón Valle Riestra.

9. Por otro lado, desde su gestión se instauró el saludo al pabellón nacional todos los días, tanto al izarlo como al arriarlo. Antes, solo se hacía los domingos y feriados. Asimismo, los cadetes ya no podrían dormir en sus hogares, sino que tuvieron que pernoctar en las instalaciones de la Escuela.

cuerpo de ingeniería como de cubierta debían conocer los mismos principios y estar en la capacidad de cubrirse mutuamente, para lograr homogeneidad a bordo. Es así que desde 1923 aparece el Cuerpo Único de la Armada, lo que ahora es el Comando General.

Para el Director de la Escuela Naval durante el Oncenio, la Escuela Naval había quedado ya establecida de manera permanente. "Por ningún motivo hay que trasladarla a lugar distinto y sus tradiciones que aumentan y seguirán aumentando con cada año que transcurre, siempre deben ser alimentadas y amparadas". Solo así, todos los oficiales salientes de la ahora reformada alma máter de la Marina "hablarán el mismo lenguaje, pensarán de igual manera, se comprenderán entre sí en la forma fraternal, venerarán la misma institución". Pienso que Davy no solo fue director, sino también profeta.

El 7 de enero se dispuso que la batería ligera de la Escuela Naval fuese la que retornara los saludos que a la plaza efectuaran los buques de guerra extranjeros al ingresar al Callao.

En 1924 ocurrieron dos hechos relacionados con la solidaridad, la comunidad y los lazos de amistad entre los miembros de cadetes navales. La promoción 1924 (Julio Elías Murguía, Guillermo Tirado Lamb y Miguel Mesía Pizarro) creó la asociación de la clase 1924, con reglamento incluido, cuya finalidad fue la de



"Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor, premio instaurado en 1922" (Archivo Histórico de Marina).

"mantener ese espíritu de camaradería que debe ser tradicional entre todos los graduados de la Escuela Naval del Perú". La siguiente promoción, la de 1925 (liderada por el espada de honor José San Martín), fue la primera en utilizar la sortija o anillo de promoción.

La labor realizada en la Escuela Naval alcanzaba grandes dimensiones, a tal extremo que el presidente Leguía incluyó sus mejoras y modificaciones a la memoria que presentó ante el Congreso de la República. De hecho, lo hizo durante todo el Oncenio resaltando el grado de instrucción profesional, teórica y práctica, así como la cultura física de sus integrantes.

Vale mencionar que Davy había logrado para 1925 tal grado de mejora en la disciplina y en los procesos internos de la escuela, que se atrevió a afirmar en ceremonia pública al presidente de la República que podía "en enero de 1926, anunciar a usted la clase que tendrá un cadete de tercer año, el lunes 6 de diciembre a 2:17 p.m., sobre qué versará el tema y quién será el instructor que presida la clase".

En 1927 se construyó el edificio número 2 de la Escuela Naval, llamado San Martín, a cuya inauguración asistió el presidente Leguía y el arzobispo de Lima,



"Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad", Charles G. Davy, 1926 (Archivo Histórico de Marina).

monseñor Emilio Lissón, para bendecir el nuevo edificio de alojamiento de los cada vez más numerosos cadetes navales[10].

Tan manifiesta fue la labor de calidad y élite que Davy realizó, con el visto bueno del Ejecutivo, que el senador Geraldo Álvarez propuso un voto de aplauso por la Cámara del Senado a la Escuela Naval del Perú. Esto ocurrió luego de la inspección por la clausura del año académico de 1928. Muchos años más tarde, el señor contralmirante Federico Salmón de la Jara, quien ingresó a la Escuela Naval en 1927 y se graduó en 1932, sostuvo que "la Escuela Naval había tenido durante el Gobierno de Leguía un nivel de excelencia, que, desgraciadamente, se vio menoscabado luego del golpe de Estado de 1930"[11].

Sobre los deportes y el éxito que tuvo la Escuela Naval durante el Oncenio, el apoyo que Davy brindó y promovió entre los cadetes dio como resultado el gran número de copas y primeros puestos en las competencias entre escuelas, así como el rompimiento de varios récords nacionales en competencias atléticas que elevó a cumbres cuasi estelares la fama de los cadetes de La Punta.

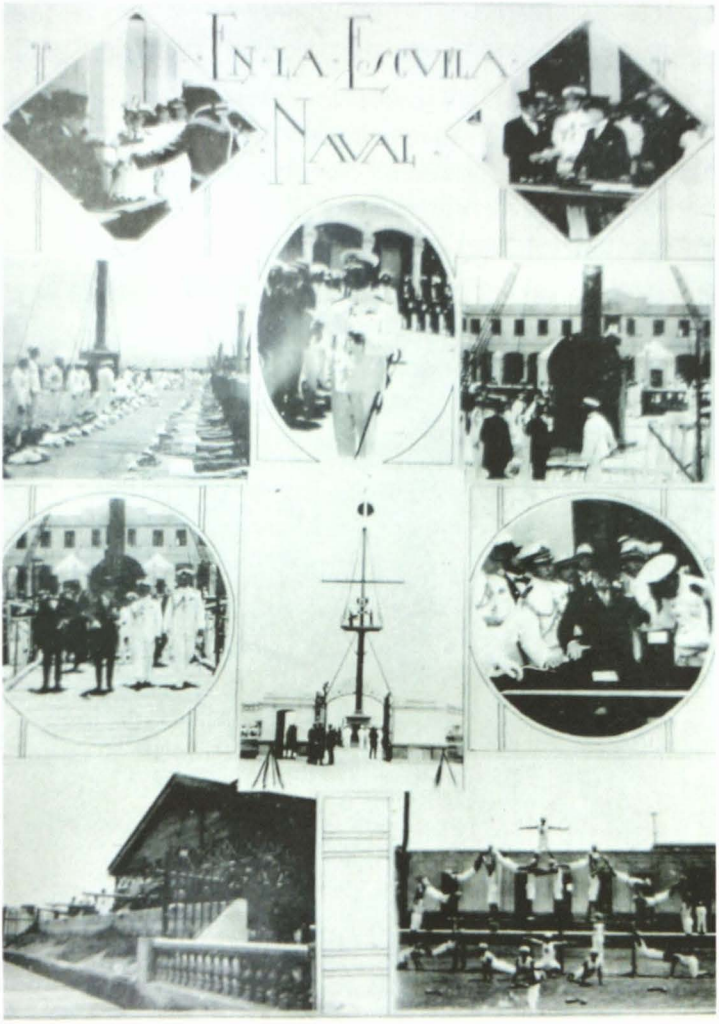
De hecho, bien puede denominarse a Davy como el primer y principal promotor de la formación física dentro de la Escuela Naval, pues consideraba a la fortaleza física como factor sine qua non del éxito del oficial de Marina. Los apellidos de los cadetes Sousa, Torres, Otero, Gálvez, Rouillón, Mesía entre otros, han pasado a la historia de los deportes de la nueva Escuela Naval.

Para terminar, deseo citar lo que puede considerarse la primera misión dentro del concepto de misión-visión que tuvo la Escuela Naval y que fue mencionado en diversas memorias y discursos por parte del director o del jefe del Departamento Ejecutivo de la Escuela Naval, y que no me sorprendería habría estado impresa en lugares diversos como la actual lo está ahora:

> Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente doctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritus más bien prácticos que académicos, con lealtad inalterable hacia su patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que la experiencia adquirida en el mar, podrá edificar al oficial de Marina completo, capaz de defender el honor y el prestigio del Perú donde y

10. Sobre la relación entre el jefe de la Iglesia peruana con el presidente de la República, léase LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El arzobispo y el presidente durante el Oncenio. Lissón y Leguía. 2013. [Consulta: 2 de octubre de 2015]. Disponible en: https://www.academia.edu/5243484/El_arzobispo_y_el_Presidente_durante_el_Oncenio_.-_Liss%C3%B3n_y_Legu%C3%ADa
11. SALMÓN DE LA JARA, Federico. Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932. En: *Revista de Marina*, 2005. Nro. 1, pp. 3-11.

cuando fuese necesario, sin perder de vista el hecho de que, mentes sanas en cuerpos sanos, son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados y que la mayor eficacia de estas misiones se logrará únicamente si mediante la disciplina humana, la más firme y justa, aquellos que entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por esta su escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema de la misma: *Mihi cura futuri*[12].



Clausura año académico de la Escuela Naval, 1924 (Mundial Lima, 1 enero de 1925).

12. PIZARRO, Tomás M. "De la Escuela Naval del Perú.- Su Departamento Ejecutivo". En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 3, p. 352.

Bibliografía

- Crónica Nacional. En: *Revista de Marina*, 1920. Año V, nro. 5, pp. 607-618.
- "En la Escuela de Hidroaviación". En: *Mundial*, 4 de setiembre de 1925. Año VI, nro. 273.
- "Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval". En: *Revista de Marina*, 1921. Año VI, nro. 4, pp. 465-472.
- "Hablan los nuevos ministros. Sus propósitos y sus expectativas". En: *Mundial*, 3 de julio de 1925. Año VI, nro. 264.
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. El arzobispo y el presidente durante el Oncenio. Lissón y Leguía. [Consulta: 2 de octubre de 2015]. Disponible en: https://www.academia.edu/5243484/El_arzobispo_y_el_Presidente_durante_el_Oncenio_.-_Liss%C3%B3n_y_Legu%C3%ADa
- PIZARRO, Tomás M. "De la Escuela Naval del Perú.- Su Departamento Ejecutivo". En: *Revista de Marina*, 1925. Año X, nro. 3. pp. 347-352.
- SALMÓN DE LA JARA, Federico. Un testimonio de vida. La Escuela Naval que me formó, 1927-1932. En: *Revista de Marina*, 2005. Nro. 1, pp. 3-11.
- SÁNCHEZ, Luis Alberto. "Problemas de nuestro tiempo ¿Qué entiende usted por nacionalismo?". En: *Mundial*, 10 de julio de 1925. Año VI, nro. 265.



"El estado natural del hombre no es la paz, sino la guerra"

Immanuel Kant



¿Principios de la guerra?



Teniente primero Franco Piazzini Santillana
Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Guerra de Superficie. Ha seguido el Curso Básico de Inteligencia y el Curso Básico de Estado Mayor. Se desempeña como comandante del BAP *Río Putumayo I* (PIAS-3).

RESUMEN
Este ensayo analiza el interés eterno del hombre por encontrar la definición y la aplicación de los llamados principios de la guerra, refutando dicha búsqueda continua y considerando que no existe un principio universal, pero que todos y cada uno de los así denominados principios sí deben ser considerados en conjunto como conceptos teóricos, para que de esta manera se pueda dominar el caos en la guerra, interiorizándolos y aplicándolos debidamente.

PALABRAS CLAVE: Principios de la guerra, caos, guerra, fórmula mágica, impredecible.

SUMMARY
This essay analysis the eternal interest of man to find the definition and the application of the so called principles of war, refusing such continuous search and considering that a universal principle does not exist, but that all and each one of the so called principles really must be considered as an ensemble as theoretical concepts, so that in this way one can dominate chaos, internalizing it and duly applying it.

KEY WORDS: Principles of war, chaos, war, magic formula, unpredictable.

¿Principios?

El anhelo del hombre siempre ha sido el de obtener la victoria. No importa del ámbito del cual estemos hablando, sea este de paz o de guerra, la naturaleza del ser humano es buscar continuamente el éxito; por tanto, para tratar de conquistarlo ha recurrido desde siempre a todo tipo de técnicas y ha desarrollado una innumerable cantidad de teorías.

Ahora bien, antes de responder la pregunta del título debo iniciar el argumento con otra interrogante: ¿a qué llamamos principio?

• Artículo recibido el 9 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de diciembre de 2015



De acuerdo con el análisis de muchas de las diversas acepciones que es posible encontrar, puedo decir que un principio es un postulado, una regla o una ley que es usada con un propósito en particular y con la intención de conseguir algo; es decir, un principio vendría a ser algo análogo a lo que es la piedra angular para un edificio. Ciertamente esto es interesante, y muy aplicable, si lo que queremos es construir una estructura robusta e inmóvil, pero muy poco o nada flexible, pues si esa piedra se mueve, entonces toda la estructura colapsará. Todo postulado, regla o ley de las que hablamos, tienden a ser inmutables por su propia naturaleza, pues de lo contrario no serían llamados como tales.

Entonces, ¿por qué es necesario que exista una definición de los principios de la guerra? Podemos ver a través del pensamiento de diversos autores que existe una amplia variedad de postulados y definiciones referentes a lo que ellos llaman principios. Es por tanto importante observar la necesidad casi aprensiva que se tiene de tratar de llegar a un acuerdo común y universal por fijar el principio absoluto de la guerra.

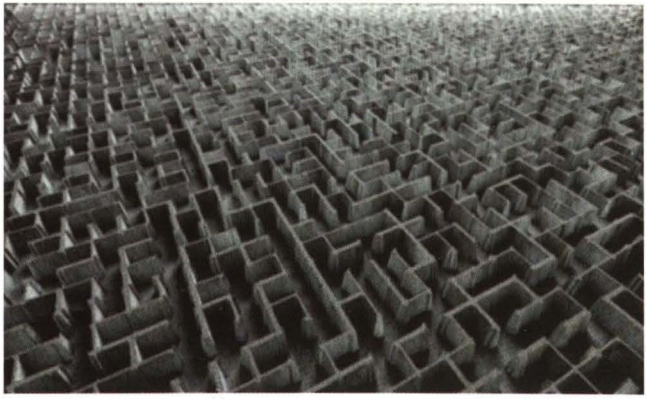
El caos



Sin embargo, la guerra —conflicto, estado bélico, confrontación, o como se le quiera llamar— no es algo fijo, inmóvil o inerte. La guerra está en constante movimiento, y ese movimiento es parte del caos que la genera. Si bien el caos es susceptible de ser ordenado, eso no significa que permanecerá eternamente en ese estado. Tomo como referencia a la entropía, que estudia el azar, la suerte, el destino y el caos; y por lo tanto reseño directamente al segundo principio de la termodinámica, el cual indica que: "La cantidad de entropía del universo tiende a incrementarse en el tiempo".

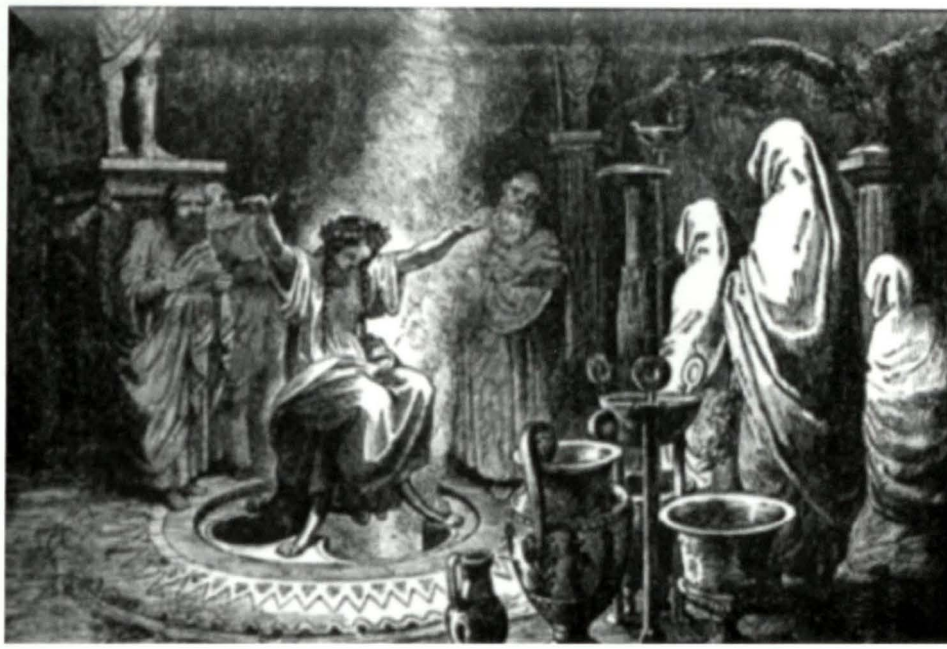
La guerra, por tanto (o también la paz), es una creación mental del hombre, y ante esto diré que la mente del hombre es un reflejo del caos que es inherente a su naturaleza. Winston Churchill dijo: "La guerra es una invención de la mente humana; y la mente humana también puede inventar la paz".
Es así que podemos decir que lo único fijo y real, y que como tal podríamos considerar como un punto de partida fehaciente, es que la guerra proviene del caos. El caos en la guerra es pues una entidad invariable e implícita en ella; pero también es interesante lo que nos dice Napoleón respecto a esto: "El campo de batalla es una escena de caos constante. El ganador será el que controle ese caos, tanto el suyo como el de sus enemigos".

La impredictibilidad del caos



Vemos que el caos por naturaleza es inestable e irracional, pero ante todo es impredecible. No podemos tratar de entenderlo, sino más bien adecuarnos a él, y prepararnos a sus embates. Tratar de llegar a un orden, al que llamemos victoria o paz, es lo ideal, y para eso sí debe existir una preparación, un estudio y un análisis, y en este aspecto estoy de acuerdo con considerar las distintas y variadas premisas que existen en la actualidad. Nótese que no las denomino como principios, pues mi punto de vista es firme en el sentido de considerar que la guerra no puede estar basada en principios únicos, inmóviles o incluso ambiguos.
Es pues de gran importancia el hecho de entender que la guerra es el reflejo del caos, y el caos no tiene principios. Sun Tzu ya lo sabía, pero también pudo distinguir algo muy cierto: "En medio del caos, también existe la oportunidad".
Así es que debemos estar preparados para hacer frente a este caos, utilizando todas las herramientas posibles, tanto prácticas como teóricas, dentro de las cuales podemos considerar todas y cada una de las premisas que en la actualidad pugnan por ser llamadas principios.

La eterna búsqueda de los principios

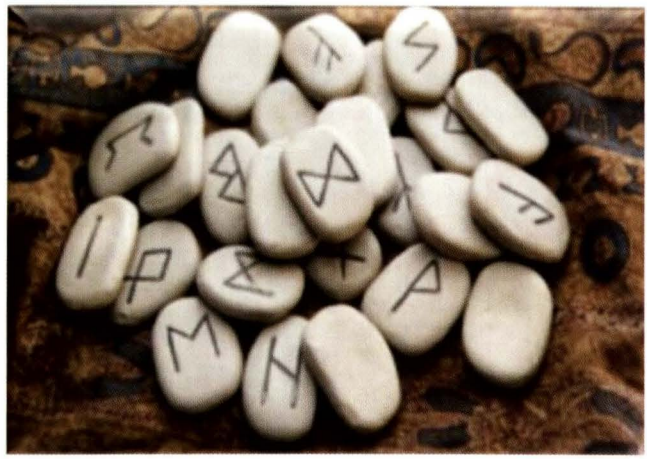


Ahora bien, analicemos el sentido de la existencia de estos enunciados a los que los teóricos de la guerra se empeñan en denominar principios. La naturaleza humana siempre ha tratado desde la antigüedad de refugiarse en algo fijo y estable, de crear paradigmas o de buscar explicaciones a todo. En adición a esto, sabemos también que el ser humano en todas las culturas ha tratado de vaticinar el futuro a través de la magia, la adivinación y los oráculos; ha recurrido a ellos siempre, pues es el anhelo general el tener una guía o un sendero seguro a través del cual dirigirse. Si la mente humana busca principios, se debe a que toda guerra es incierta; de esta manera, se intenta encontrar una fórmula mágica o un asidero que prometa la victoria. Sin embargo, como ya hemos mencionado, la guerra es el caos, y por tanto no puede existir una fórmula o "principio" que nos diga con plena seguridad que una guerra se va a ganar.

Solo se puede y se debe estar preparado sobre la base de conocimientos previos comunes y que normalmente están basados en hechos históricos. Es pues la historia un vehículo importante en el análisis de los distintos postulados que giran en torno a la guerra, pues de aquella se pueden tomar muchas referencias que son idóneas para el análisis; no para convertirnos en meros copistas de

situaciones anteriores, pensando quizá que se van a repetir exactamente igual a como sucedieron, sino más bien para entender que todo error es susceptible de corrección. Las casualidades sí pueden existir, y lo que ayer se aplicó podría funcionar mañana, pero esta no es una regla, ni menos un principio, pues ante una situación similar, aplicar lo mismo pasado mañana ya no será igual.

El juego de la adivinanza



Es interesante observar todos los esfuerzos de muchos autores o instituciones variadas por llegar a determinar con certeza cuáles son los "principios" de la guerra. Razones o interpretaciones hay muchas. Todos creen tener la razón, y todos y cada uno de ellos trata de vender su mejor producto como si encontrar los principios de la guerra fuese la nueva piedra filosofal. No se puede andar por ahí, inventando ni tomando referencias vagas, ni mucho menos al azar, agrupando por agrupar, como si de fórmulas matemáticas o lógicas se tratara, o porque a algún teórico se le ocurrió.

Hagamos una suposición hipotética: imaginemos que nos regimos por la teoría de un determinado autor, y que ese autor (o institución) considera solo la existencia de cinco "principios", con lo cual llegamos a creer ciegamente en su propuesta hasta el punto de usarla como un dogma. Inevitablemente viene la pregunta: ¿qué pasaría si es que entramos en guerra regidos solo bajo estos cinco "principios", y de pronto en el caos del conflicto existe la necesidad de establecer un sexto "principio" que no fue calculado al inicio?

Si seguimos por el camino de la búsqueda de principios teóricos, entonces descuidaremos cuestiones más importantes. Ante esto hago mención a una frase popular que reza: "De las guerras se sabe cómo empiezan pero no cómo terminan". Podemos entender claramente en esta premisa la incertidumbre de la guerra.

¿Postura absoluta?



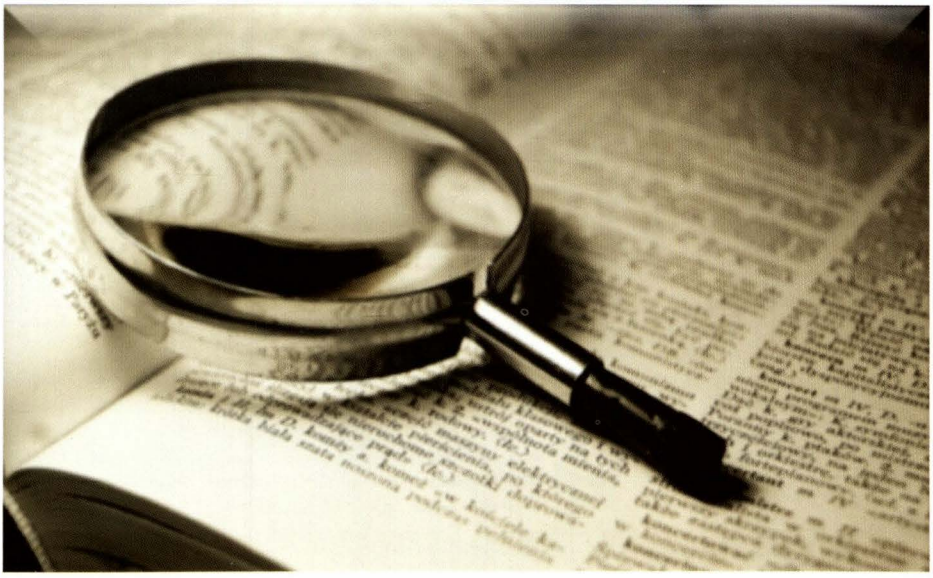
Ahora bien, lo expuesto en este ensayo no es nuevo ni tampoco absoluto, pues razones y autores habrá muchos que quieran refutar esta posición respecto a la visión del caos y de la guerra. Sin embargo, es importante comprender que dicha postura no es nueva en el sentido de que no busca formar una nueva teoría con la cual contradecir todos los enunciados vistos con anterioridad. Por otro lado, sí es revolucionaria, pues busca eliminar la pérdida de tiempo inútil que se ha originado a través de los siglos en la búsqueda de los así llamados principios, argumentando el hecho de que no existe una fórmula mágica (traducida como "verdad absoluta") que permita obtener una victoria absoluta.

La guerra es parte del caos, y es imprescindible entrar a ese caos teniendo a la mano todas las herramientas disponibles, sean humanas, materiales o intelectuales, y entre las cuales encontramos a todos y cada uno de los enunciados que a la fecha hemos llamado erróneamente principios.

Una contrapropuesta

Soy plenamente consciente de que existen verdades universales, indispensables en su aplicación, para derrotar al enemigo. Estas verdades deben tenerse en cuenta siempre, y deben ser estudiadas y analizadas. Nimitz es enfático en este sentido: "Mientras que el conocimiento y la aplicación de principios generales no necesariamente aseguran la victoria, el no tomarlos en cuenta casi con seguridad llevará al desastre".

Sin embargo, no es útil considerar a estas verdades o postulados como principios, pues no son fórmulas mágicas de aplicación absoluta, y porque la guerra es cambiante e inestable debido a su mismo caos inherente a ella. No existe por tanto un único principio absoluto en la guerra.



Conclusión

El ser humano podrá seguir buscando el principio único y fundamental de la guerra —y en efecto quizá los teóricos de la guerra sigan devanándose el cerebro en su búsqueda—, pero una cosa es segura: cuando la guerra llegue, entonces la teoría poco o nada valdrá, y todos los así llamados principios se fusionarán en el caos de la guerra; es así que solamente resultará vencedor aquel que supo dominar el caos a través del conocimiento adecuado y acertado de las distintas premisas y postulados en el momento oportuno. No todas a la vez ni mucho menos, pero habiéndolas entendido e interiorizado será la clave para una posible victoria. E insisto al decir "posible", porque nada asegura una victoria decisiva, pues no existe una piedra filosofal o una fórmula mágica para hacer frente al caos de la guerra. La guerra es impredecible.





Cuando la inteligencia falla. Los ataques del 9/11: una visión del pasado para tratar de entender el presente

Capitán de fragata Omar Tejada Pérez
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Infantería de Marina. Magíster en Estudios de Seguridad Internacional por la Universidad de Leicester del Reino Unido (graduado con mérito).



RESUMEN
Si bien los ataques al World Trade Center en Nueva York y el edificio del Pentágono en Washington D. C. ocurrieron hace más de una década, su análisis es hoy más que nunca relevante, ante los hechos que vive este mundo en constante cambio. Ataques como el de Madrid en marzo de 2004 o Londres en julio de 2005 y mayo de 2013, así como los recientemente ocurridos en París, tienen algo en común: no se pudieron prevenir a pesar de la aparente sofisticación y los inmensos presupuestos de los organismos de inteligencia de cada país y de sus aliados. En ese sentido, este ensayo pretende dar algunos puntos para pensar en por qué los sistemas de inteligencia habrían fallado, sobre la base del análisis de muchas variables y factores que habrían influido en no poder evitar los ataques en suelo estadounidense, que costaron la vida de miles de personas en el corazón de la primera potencia militar del mundo de hoy.

PALABRAS CLAVE: Inteligencia, Al-Qaeda, 9/11, terrorismo, *network*

ABSTRACT
Though the attacks in the World Trade Center in New York and the Pentagon Building in Washington D.C. occurred more than a decade ago, their analysis today is relevant more than ever, before the facts of this constantly changing world lives in. Attacks such as Madrid in March 2004, or London in July 2005 and May 2013, as well as the recently occurred in Paris, have something in common: were not able to be prevented, despite of the apparently sophistication and the huge budgets of the organisms of intelligence of each country and of its allies. In that sense, this essay pretends to give some points to think of why the systems of intelligence would have failed, on the basis of the analysis of many variables of factors that would have influenced in not being able to avoid the attacks in U.S. soil, that will cost the life of thousands of people in the heart of the first military power in the world today.

KEYWORDS: Intelligence, Al-Qaeda, 9/11, terrorism, network.

Introducción

Mucho se ha dicho acerca de la pobre actuación del sistema de inteligencia de Estados Unidos a la hora de prevenir los ataques del 11 de setiembre de 2011 en Nueva York y Washington (9/11), lo cual ha generado diversas interrogantes. ¿El sistema de inteligencia de Estados Unidos estaba preparado para enfrentar los nuevos desafíos del terrorismo internacional? ¿La comunidad

• Artículo recibido el 16 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 20 de diciembre de 2015

de inteligencia se había adaptado a estos nuevos desafíos luego del fin de la Guerra Fría? ¿Los políticos norteamericanos estaban conscientes del peligro de Al-Qaeda? ¿Los agentes de inteligencia desplegados en el campo estaban debidamente entrenados para colectar la información requerida? ¿Los analistas estaban debidamente entrenados para producir la mejor inteligencia posible? ¿La relación entre la inteligencia y la política era la más adecuada?

A fin de cumplir con este objetivo, el presente estudio ha sido dividido en cuatro partes, cada una de las cuales evalúa diferentes factores considerados por el autor como de alta influencia en el desencadenamiento de los eventos del 9/11.

Este ensayo busca responder cada una de las preguntas anteriores, con el propósito de establecer si verdaderamente hubo una falla en el sistema de inteligencia de Estados Unidos, debido a su falta de adaptación a los nuevos desafíos de la era post-Guerra Fría, o si, por el contrario, los ataques de Al-Qaeda fueron el resultado de acciones de actores externos que se encontraban fuera del alcance de la inteligencia norteamericana.

A fin de cumplir con este objetivo, el presente estudio ha sido dividido en cuatro partes, cada una de las cuales evalúa diferentes factores considerados por el autor como de alta influencia en el desencadenamiento de los eventos del 9/11.

La parte 1, "Algunas definiciones importantes", busca estandarizar el entendimiento de algunos tópicos, como "falla del sistema de inteligencia", "adaptabilidad" y "guerra de cuarta generación", considerados como elementos fundamentales en el presente ensayo.

Por otro lado, la parte 2, "Inteligencia norteamericana y la Guerra Fría," explica la situación general del sistema de inteligencia de Estados Unidos y sus nuevos desafíos en el nuevo orden mundial luego del fin de la Guerra Fría.

La parte 3, "Perfil de Al-Qaeda", nos da una breve explicación de la estructura, el entrenamiento, la financiación y la motivación de esta organización terrorista antes de los ataques del 9/11.

Por último, la parte 4, "Debilidades de Estados Unidos al enfrentar al terrorismo antes del 9/11", nos ilustra sobre cómo las debilidades del sistema político y de la inteligencia norteamericanos habrían permitido el éxito de los ataques terroristas dentro de su propio territorio.

Parte 1. Algunas definiciones importantes

Antes de empezar el análisis del presente estudio, es necesario unificar criterios respecto algunos aspectos importantes:

• Falla del sistema de inteligencia

Debido a que no hay un criterio bien definido en cuanto al significado de una falla del sistema de inteligencia, se hace necesario, para efectos del presente estudio, establecer una definición aproximada antes de entender lo que sucedió en los ataques del 9/11 y por qué estos no pudieron ser prevenidos.

Sería muy fácil decir que la falla de un sistema de inteligencia puede ser el resultado de la comparación de lo que esta predice o estima y lo que realmente sucede. Sin embargo, esto sería una visión, aunque no errónea del todo, muy simplista del asunto en cuestión, considerando que hay una gran cantidad de factores que, a pesar de que la inteligencia haga lo que tenga que hacer, pueden motivar que los resultados previstos por ella no sean los más precisos. Estos factores podrían ubicarse dentro del mismo proceso de inteligencia o podrían de igual forma influenciarlo desde fuentes ajenas, como consideraciones políticas o comportamientos económico-financieros imprevistos; o, peor aún, por acciones de inteligencia y contrainteligencia del enemigo, que podrían afectar a nuestro sistema.

Por un lado, es un hecho que la inteligencia no basa sus predicciones solo en hechos concretos, sino también en inferencias que tienen cierto grado de imprecisión[1]. Si la inteligencia se basara en hechos reales y concretos en su totalidad, esta iría en contra del concepto de obtención de información secreta del enemigo y su análisis previo a la producción de los reportes de inteligencia. Esta es una de las principales diferencias entre la actividad de inteligencia y el periodismo o incluso el trabajo académico. Si tomamos a la inteligencia como una verdad comprobada, corremos el riesgo de sobrestimar su verdadero valor.

Por otro lado, debemos aceptar que no podemos evitar que la inteligencia falle en ciertas ocasiones[2]. Tenemos que aceptar también el riesgo que implica esta realidad, a fin de sacar el provecho adecuado del trabajo de inteligencia.

1. TREVERTON, Gregory. *Intelligence for an Age of Terror*. Nueva York: Cambridge University Press. 2009, p. 54.
2. BETTS, Richard. Analysis, war, and decision: Why intelligence failures are inevitable. En: *World Politics*, 1978. Vol. 31, nro.1, p. 88.

Al fin y al cabo, podemos definir la falla del sistema de inteligencia como "la diferencia entre lo estimado y lo que la información futura revela"[3], pero no sin antes tener un entendimiento pleno de qué llevó a que el sistema falle. La realidad es simplemente como Betts la describe: "La dura verdad es que incluso el mejor sistema de inteligencia tendrá grandes fallas"[4].

Es importante reconocer también que, a pesar de las fallas que puedan presentar los sistemas de inteligencia, estos son importantes por las siguientes razones: ayudan a evitar sorpresas a nivel estratégico, proveen de experiencia acumulada a través del tiempo, apoyan los procesos de implementación de políticas, y mantienen el secreto de la información, necesidades y métodos utilizados por el Estado[5]. Todas estas son razones que han hecho que la comunidad de inteligencia haya prevenido muchos ataques en el pasado y lo seguirá haciendo en el futuro.

- **Adaptación**

Existe una gran diferencia entre adaptación y cambio. Sin embargo, la primera necesariamente implica un cambio significante, mientras que la última no necesariamente significa haberse adaptado a una situación particular si esta no afecta suficientemente a las estructuras del sujeto en cuestión, para que este pueda lidiar con sus necesidades interiores, algo que se puede aplicar perfectamente a las organizaciones de los sistemas de inteligencia existentes[6].

- **¿Guerra de cuarta generación (4th GW)?**

El desarrollo y la evolución de la guerra a través del tiempo han estado íntimamente relacionados con los cambios tecnológicos. No obstante, en la era posterior a la Guerra Fría, esta ha cambiado de manera que muy pocos podrían haber predicho. A pesar de que las tácticas terroristas han existido desde hace mucho tiempo y no son un fenómeno nuevo ni mucho menos exclusivo de nuestra época, no han sido antes un factor relevante de estudio ni análisis en la geopolítica internacional, como lo vienen siendo desde la caída del muro de Berlín[7], algo que puede ser de alguna manera explicado por la teoría de la guerra de cuarta generación.

3. JERVIS, Robert. *Why Intelligence Fails. Lessons from the Iranian Revolution and the Iraq War*. Nueva York: Cornell University Press. 2010.
4. ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, p. 34.
5. LOWENTHAL, Mark. *Intelligence: From Secrets to Policy*. Washington D.C.: CQ Press. 2009, p. 2.
6. ZEGART, op. cit., p. 39.
7. LUTZ, Brenda y LUTZ, James. Terrorism. En: Alan Collins (Ed.). *Contemporary Security Studies*. Nueva York: Oxford University Press. 2010, p. 339.

En este sentido, si bien entender este fenómeno es de suma importancia, igual de importante es darnos cuenta y aceptar que los diferentes actores no estatales de los conflictos de hoy, grupos terroristas o insurgentes, han tenido una mejor capacidad de adaptación a estos cambios y retos que los Estados a los que combaten, algo que no podemos perder de vista.

Por ejemplo, a continuación mencionamos algunas breves consideraciones de cómo Al-Qaeda estaría utilizando tácticas de acuerdo con los principios de la guerra de cuarta generación, según lo expresado por Shultz y Beitler[8]:

- Una visión irregular, no convencional y descentralizada de la guerra.
- Uso de operaciones asimétricas a fin de atacar objetivos militares de enemigos más fuertes (los Estados) buscando desmoralizar a las tropas, los Gobiernos y su población.
- Uso de amplia variedad de medidas de inteligencia y contrainteligencia a fin de enmascarar el comportamiento y las operaciones de la organización.
- Uso de herramientas tecnológicas de fácil acceso, como internet, teléfonos celulares, entre otros, acompañadas de medidas de seguridad básicas, que han permitido la creación de una red transnacional barata y difícil de detectar.
- Explotación de la falta de capacidad de una discriminación adecuada entre objetivos militares y civiles no combatientes por parte de las fuerzas gubernamentales de los Estados a los cuales enfrentan, a fin de ganar el apoyo de diversos sectores de la sociedad y la comunidad internacional.
- Sus actividades no están limitadas por leyes internacionales ni tratados, ya que no representan a ningún Estado en particular.

Algunas de las tácticas de Guerra de Cuarta Generación incluyen el uso de amplia variedad de medidas de inteligencia y contrainteligencia a fin de enmascarar el comportamiento y las operaciones de la organización. Uso de herramientas tecnológicas de fácil acceso, como internet, teléfonos celulares, entre otros, acompañadas de medidas de seguridad básicas, que han permitido la creación de una red transnacional barata y difícil de detectar.

8. SHULTZ, Richard Jr. y BEITLER, Ruth. Tactical deception and strategic surprise in Al-Qai'da's operations. En: *Middle East Review in International Affairs*, 2004. Vol. 8, nro. 2, pp. 57.



Un cuarto de siglo de Al Qaeda... y un fin que se antoja bastante lejano. Noticias de Mundo.

Parte 2. Inteligencia estadounidense y la Guerra Fría

Organización de la inteligencia estadounidense antes y después de la Guerra Fría

La comunidad de inteligencia estadounidense, como se le conoce hoy en día, fue creada después del establecimiento de la Ley de Seguridad Nacional de 1947 (National Security Act of 1947), como resultado del inicio de la Guerra Fría. Esta organización trabajó de manera estable, sin mayores cambios en la situación, durante la confrontación de los dos bloques, y estuvo principalmente enfocada en enfrentar a la antigua Unión Soviética y sus aliados[9]. En este escenario, el aparato de inteligencia fue requerido para trabajar contra dichas entidades estatales, y los medios y estructuras para realizar dicho trabajo fueron diseñados para eso: enfrentar otros Estados. Para explicarlo de una manera más didáctica, en el caso de la colección de información por ejemplo, Estados Unidos desarrolló la Inteligencia Técnica (Techint), la cual usaba medios sofisticados como sistemas satelitales, aviones de vigilancia estratégica,

9. LOWENTHAL, op. cit., pp. 19-20.

estaciones de comunicación en el terreno, mientras que para la Inteligencia Humana (Humint) usaron medios como espías bien entrenados y fuentes y redes de informantes confiables; todo esto trabajando en conjunto y de manera coordinada contra un enemigo limitado por consideraciones geográficas, culturales e idiomáticas, entre otras.

Sin embargo, la caída del muro de Berlín trajo consigo nuevos desafíos para los diferentes campos de las relaciones internacionales. Las actividades políticas, militares y también las de inteligencia se vieron frente a una nueva realidad para la que sus estructuras no fueron diseñadas. Se necesitaba una adaptación rápida.

Casi de la noche a la mañana, el enemigo dejó de ser la Unión Soviética y sus aliados, para dar paso a entidades no estatales, cuya práctica preferida de hacer la guerra era a través del terrorismo. La guerra de cuarta generación ya se estaba dando y muchos Gobiernos aún no se habían dado cuenta y, peor aún, no estaban listos para enfrentarla. Esto sucedía incluso con la comunidad de inteligencia estadounidense, la más poderosa del mundo. Como resultado de esto, la mayoría de los métodos del sistema de inteligencia estadounidense se tornaron inservibles al momento de enfrentar al nuevo enemigo, cuya principal fortaleza era, irónicamente, su aparente debilidad militar y económica cuando se lo comparaba con las superpotencias[10].

Como parte del juego estratégico, el nuevo orden mundial generó muchas guerras internas; la antigua Unión Soviética y sus Estados satélites se vieron de pronto envueltos en el centro del proceso de desfragmentación, resultante de los profundos cambios geoestratégicos; algunos países de Asia y Latinoamérica estaban aún peleando para derrotar a guerrillas comunistas, mientras que países africanos se enfrentaban a levantamientos internos normalmente motivados por el control de los recursos naturales[11].

Mientras tanto, la comunidad de inteligencia de Estados Unidos estaba aún llena de analistas expertos en el bloque soviético, espías que hablaban ruso a la perfección y contaba con innumerables métodos y equipamiento diseñado para el conflicto bipolar; ninguno de ellos era útil en el nuevo orden mundial[12]. Una vez más: era necesario adaptarse a las nuevas reglas de juego, el juego de la guerra entre las gentes, como lo llama el general británico Rupert Smith en su libro *La utilidad de la fuerza. El arte de la guerra en el mundo moderno (The Utility of Force: The Art of War in the Modern World)*[13].

9. LOWENTHAL, op. cit., pp. 19-20.
10. TREVERTON, op. cit., pp. 60-61.
11. THAKUR, Ramesh. *The People VS The State: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect.* Tokio: United Nations University Press. 2011, p. 122.
12. LOWENTHAL, op. cit., p. 232.
13. SMITH, Rupert. *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World.* Nueva York: Random House. 2008, p. xiii.

Parte 3. Perfil de Al-Qaeda

Un repaso histórico

A pesar de que al parecer fue la misma Oficina de Investigación Federal de Estados Unidos (FBI) la que dio en 1988 el nombre de Al-Qaeda a este —en ese entonces— débilmente cohesionado grupo extremista liderado por Osama Bin Laden y sus aliados[14], este no siempre fue lo que es hoy y sus orígenes pueden ser rastreados primero como un movimiento de resistencia y luego como una organización terrorista.

En 1979, justo después de la invasión soviética de Afganistán, Osama Bin Laden se unió al movimiento de resistencia Muyahidín afgano como financista y reclutador. Así, puso a disposición de esa organización los bienes y las riquezas heredados de su padre, su influencia personal y las relaciones sociales en Arabia Saudita, su país natal. En 1984, él y sus seguidores expandieron su red terrorista fuera de las fronteras afganas, y abrieron oficinas de apoyo en Europa, el mundo árabe e incluso Estados Unidos, en busca de recolectar fondos y voluntarios para su lucha[15].

Por otro lado, se cree que la amenaza iraquí de invadir Arabia Saudita después de Kuwait hizo que Bin Laden solicitara a su país no aceptar apoyo de tropas estadounidenses, sino, por el contrario, utilizar las fuerzas muyahidines para expulsar a los posibles invasores de Kuwait. Como era de esperarse, su requerimiento fue rechazado, lo que motivó su radicalización y que se convirtiera en un enemigo más de Estados Unidos, a pesar de que este país había financiado a los muyahidines con aproximadamente tres billones de dólares en la década de 1980, a cambio de que estos expulsaran a las tropas invasoras rusas[16].

Estructura organizacional

Es muy complicado identificar la estructura organizacional de una entidad como Al-Qaeda. Sin embargo, podemos analizar el comportamiento de la organización a través del tiempo, desde su fundación hasta los ataques del 11 de setiembre de 2001 en Estados Unidos (9/11), a fin de entender mejor su estructura.

14. BURKE, Jason. Al-Qaeda. En: *Foreign Policy*, 2004. Nro. 142, p. 18.
15. KATZMAN, Kenneth. Al Qaeda: Profile and threat assessment. Congressional Research Service. [Consulta: 20 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA444819
16. KATZMAN, op. cit., pp. 2-3.



Seguidores expandieron su red terrorista fuera de las fronteras y abrieron oficinas de apoyo en Europa, el mundo árabe e incluso Estados Unidos.

▪ La visión jerárquica

Desde su fundación hasta la derrota de las tropas soviéticas en Afganistán en 1989, Al-Qaeda se adhirió a los principios de una organización jerárquica, los cuales están asociados a una división rígida, subordinación a la cadena de comando y estructura de liderazgo piramidal. La adherencia a esta clase de comportamiento organizacional permitió a la organización enfrentar a un enemigo convencional con una estrategia de guerra de guerrillas, en una confrontación en la cual el enemigo estaba limitado geográfica y culturalmente. Esta estructura les permitió implementar cadenas logísticas y reemplazos de personal en un campo de batalla aferrado al terreno[17].

▪ La visión del *network*

Luego del éxito de la campaña antisoviética en Afganistán, Al-Qaeda replanteó sus objetivos. Como se dejó entrever antes, para este grupo ya no era la Unión Soviética quien quería invadir el mundo árabe, sino que ahora lo eran Estados Unidos y sus aliados[18]. La implementación de la guerra santa global (Jihad), una red de colaboradores (*network*) y un movimiento donde no necesariamente exista un solo líder era lo que necesitaban para enfrentar los nuevos desafíos autoimpuestos[19]. A fin de perseguir esta nueva visión, Al-Qaeda se vio obligado a cambiar sus estruc-

17. MISHAL, Shaul y ROSENTHAL, Maoz. Al-Qaeda as a dune organization: Toward a typology of Islamic terrorist organization. En: *Studies in Conflict & Terrorism*, 2005. Vol. 28, nro. 4, pp. 277-278.
18. MISHAL y ROSENTHAL, op. cit., pp. 278-279.
19. LUTZ y LUTZ, op. cit., p. 339.

turas y comportamiento organizacional. Lo hicieron rápido, mucho más rápido que sus enemigos, adaptando a la organización en lo que podemos llamar la visión del *network* o red.

Esta visión se caracteriza por reducir la rigidez jerárquica y aumentar la flexibilidad y libertad de acción de sus miembros subordinados, así como la atomización de varias células terroristas y movimientos relativamente independientes que comparten los mismos objetivos, pero no el mismo liderazgo. En la práctica, Bin Laden y su cúpula más cercana establecían la misión y los objetivos, y estos eran entregados a los representantes de los grupos terroristas independientes distribuidos alrededor del mundo para ser ejecutados[20].

Como se puede apreciar, la visión del *network* es más una visión interorganizacional que monoorganizacional compuesta por múltiples entidades que tienen la misma conceptualización del mundo que Al-Qaeda, a pesar de no compartir el mismo liderazgo.

Esta nueva estructura permitió a Al-Qaeda y sus afiliados ejecutar con éxito acciones terroristas como los ataques a las instalaciones estadounidenses en Dhahran, Arabia Saudita; a la embajada estadounidense en Dar es-Salaam, Tanzania, y Nairobi, Kenia[21]; y finalmente a las Torres Gemelas del World Trade Center en Nueva York y el edificio del Pentágono en Washington D.C. el 9/11, en el mismo corazón del suelo norteamericano[22].

Como se puede apreciar, la visión del *network* es más una visión interorganizacional que monoorganizacional compuesta por múltiples entidades que tienen la misma conceptualización del mundo que Al-Qaeda, a pesar de no compartir el mismo liderazgo, lo que ha sido llamado por Burke como el "Al-Qaedismo" del terrorismo islámico de los primeros años del presente siglo[23].

• Medidas de contrainteligencia de Al-Qaeda hacia los ataques del 9/11

Como si la visión del *network* no fuera suficientemente compleja para hacer más difícil el trabajo de las agencias de inteligencia, Al-Qaeda incrementó esta complejidad al usar técnicas de contrainteligencia, a fin de dar la máxima protección posible a sus células terroristas esparcidas por todo el mundo[24]. Estas medidas pueden ser divididas en dos áreas: ámbito operacional y financiamiento económico.

---

20. MISHAL y ROSENTHAL, op. cit., p. 279.
21. SHULTZ y BEITLER, op. cit., pp. 63-65.
22. SHULTZ y BEITLER, 68-69.
23. BURKE, op. cit., p. 18.
24. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 73.

Ámbito operacional

Aparte de mantener encubiertos a sus campos de entrenamiento en zonas remotas como las montañas de Afganistán, Al-Qaeda también ha ido perfeccionando cada vez más en uso de códigos, nombres falsos, identidades encubiertas, células durmientes, negocios de fachada y compartimentaje de los diversos elementos de su organización y personal[25].

Así pues, por ejemplo, como parte de las acciones previas al ataque a la embajada estadounidense en Nairobi, Kenia, en 1988, Al-Qaeda implementó en 1994 Help African People, una organización caritativa de fachada, que en realidad se dedicaba a conseguir documentación falsa y crear cubiertas a sus miembros, quienes luego ejecutarían la acción[26]. Este tipo de medidas habrían sido usadas también, y de manera más sofisticada y compleja, en el caso de los ataques del 9/11.

Financiamiento económico

Sin considerar el apoyo de aproximadamente 3 billones de dólares que Estados Unidos proporcionó a la organización en la lucha contra la invasión soviética en Afganistán, como lo mencionamos anteriormente, y que ayudó a armar y literalmente crear las sólidas bases de esta organización terrorista, Al-Qaeda ha hecho uso de muchas prácticas ilícitas, a fin de financiar sus actividades y hacer difícil el seguimiento y bloqueo del flujo económico hacia sus arcas. Estas actividades son parte de una red compleja a nivel mundial, que incluye el tráfico de drogas, diamantes e incluso el lavado de dinero en muchos bancos y paraísos fiscales alrededor del mundo.



Mina de diamantes en Kono, Sierra Leona, donde operó Michel Desaedeleer. Foto: Chema Caballero.

Por ejemplo, esta organización terrorista ha conseguido hacer negocios de tráfico de diamantes en Sierra Leona y Liberia, aprovechando la inestabilidad de dichos países, actividad que se vendría realizando desde 1998, luego de que Estados Unidos consiguiera congelar parte de

25. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 66.
26. SHULTZ y BEITLER, op. cit., p. 67.

sus activos por un monto aproximado de 240 millones de dólares. Increíblemente, una porción significativa de estos activos de Al-Qaeda eran barras de oro guardadas en la reserva federal de Estados Unidos[27].

Para darnos una mejor idea de los alcances de esta red y la profundidad con la cual penetró en el sistema financiero de muchos países, podemos tomar en consideración lo dicho por Feinstein en su libro *El mundo oculto: Desde el interior del comercio mundial de armas* (*The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*), cuando indica que en 2000 el ciudadano saudí Omar al-Bayoumi abrió una cuenta en el prestigioso Riggs Bank de Washington D.C. para dos de los secuestradores de los vuelos en los ataques del 9/11. Al mismo tiempo, la esposa de al-Bayoumi comenzó a recibir depósitos de miles de dólares hechos por la esposa del príncipe saudí Bandar bin Sultan[28].

Lo curioso de este asunto es que el príncipe Bandar bin Sultan era amigo personal de la familia del entonces presidente George Bush y del conocido expresidente Ronald Reagan, y, aparte de tener lazos estrechos con Estados Unidos al ser embajador de Arabia Saudita en ese país, y por su pasado como militar con muchas visitas a sus pares norteamericanos en años previos, había sido unos de los principales promotores y gestores de la venta de 60 aviones caza F-15 al reino saudí en 1978, uno de los pocos éxitos comerciales en materia militar de armamento estadounidense vendido a un país árabe, incluso en contra de una férrea oposición del *lobby* israelí en los pasadizos del Capitolio[29]. Es importante de resaltar que esta experiencia comercial en el ámbito militar con los estadounidenses sirvió a Bandar para crear una red de influyentes contactos, que finalmente llevó a la implementación del acuerdo de Al Yamamah, por medio del cual el Reino Unido vendió armamento a Arabia Saudita por un monto de 53 billones de libras esterlinas de 1985 a 1988[30].

A pesar de todos estos indicios y las conexiones con los secuestradores de los vuelos, el FBI y la comisión de los ataques del 9/11 determinaron que el dinero no fue desviado de manera intencional a los terroristas[31], algo que deja serias dudas acerca de la relación y red de influencias dentro del ámbito del tráfico de armas a nivel global.

---

27. FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade*. Nueva York: Farrar, Straus and Giroux. 2011, p. 119.
28. FEINSTEIN, op. cit., p. 74.
29. FEINSTEIN, op. cit., pp. 43-46.
30. FEINSTEIN, op. cit., pp. 35-38.
31. FEINSTEIN, op. cit., p. 74.



Ataques terroristas en Nueva York el 11 de setiembre.

Parte 4. Debilidades de Estados Unidos al enfrentar al terrorismo previo al 9/11

Habiendo visto brevemente las tácticas, estructura y comportamiento organizacional de Al-Qaeda y también cómo la comunidad de inteligencia estadounidense había venido tratando de adaptarse sin éxito a los cambios impuestos por el fin de la Guerra Fría, podemos analizar dónde esta última falló en prevenir los ataques del 9/11. En este sentido, hablar de un posible fallo en prevenir estos ataques implica necesariamente hablar de los eventos y cambios que venía experimentando el sistema de inteligencia norteamericano desde —y probablemente antes— del fin de la Guerra Fría.

Por un lado, algunos académicos coinciden en señalar que la inteligencia estadounidense habría fallado en adaptarse al nuevo orden mundial, al fenómeno de la globalización, a la era de la información y, por qué no, también a la guerra de cuarta generación, guerra asimétrica, guerra entre las gentes o como se quiera llamar a la forma predominante de hacer esta en la actualidad[32].

32. SMITH, op. cit., p. 27.

Como hemos visto, grupos terroristas venían atacando intereses y representaciones oficiales estadounidenses en el extranjero, Hamas y Hezbollah atacaban también entidades occidentales, no solo norteamericanas e israelíes, como parte de su Jihad en sus respectivos países, lo que podía considerarse como un problema focalizado. Sin embargo, Al-Qaeda fue el único hasta ese entonces que propuso una Jihad global, una coalición de grupos terroristas con alcance mundial y la habilidad de establecer una serie de amenazas difíciles de predecir para cualquier Gobierno y sus sistemas de inteligencia[33]. Mientras ellos se adaptaban al nuevo escenario, la inteligencia americana tenía problemas en cambiar sus estructuras culturales, burocráticas y a un aparato político aletargado, lo que tarde o temprano los llevaría a fallar en su misión.

La mayoría —si es que no todos— de los ataques exitosos del enemigo pueden ser considerados como una falla en el sistema de inteligencia. Siguiendo esa premisa, los ataques a las embajadas norteamericanas en Tanzania y Kenia deberían ser considerados no solo como tales, sino, sobre todo, como unas señales que advertirían que algo mucho mayor estaba por venir.

La mayoría —si es que no todos— de los ataques exitosos del enemigo pueden ser considerados como una falla en el sistema de inteligencia. Siguiendo esa premisa, los ataques a las embajadas norteamericanas en Tanzania y Kenia deberían ser considerados no solo como tales, sino, sobre todo, como unas señales que advertirían que algo mucho mayor estaba por venir. Al parecer, esto fue ampliamente comprendido por asesores políticos y miembros de la comunidad de inteligencia[34]; sin embargo, y a pesar de reconocer que se necesitaban cambios estructurales urgentes a fin de enfrentar y hasta derrotar al enemigo de turno, estos cambios nunca fueron alcanzados[35].

Es así que, a pesar de que ciertos indicadores de la conformación de la red internacional de Bin Laden fueron reconocidos por la inteligencia antes de los ataques del 9/11, estos no fueron lo suficientemente contundentes como para hacer sonar las alarmas del ataque que se planeaba[36]; todo ello sin considerar

33. KATZMAN, op. cit., p. 7.
34. PILLAR, Paul. Good literature and bad history: The 9/11 commission's tale of strategic intelligence. En: *Intelligence and National Security*, 2006. Vol. 21, nro. 6, p. 1025.
35. ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, pp. 39-40.
36. BETTS, Richard. Fixing intelligence. En: *Foreign Affairs*, 2002. Vol. 81, nro. 1, p. 56.

que el terrorismo internacional había sido declarado como una amenaza significativa para Estados Unidos desde 1994, cuando alcanzó su mayor preponderancia entre el resto de amenazas a esa nación en 1998[37]. No obstante, sería injusto decir que la inteligencia no estaba haciendo nada por evitar las acciones del enemigo, ya que, por ejemplo, esta había podido prevenir varios complots de 1993 a 1999, debido al gran esfuerzo que se realizaba por poder detectar las acciones de este nuevo y descontrolado fenómeno[38]. Como Samuel Berger dijera: "En 1996 Osama Bin Laden estaba en las pantallas del radar; en 1998 él era la pantalla del radar", en alusión al trabajo de la comunidad de inteligencia para seguirle los pasos[39].

Sin embargo, una cosa era ser amenazado en el exterior y otra muy diferente era la posibilidad de ser atacado en propio suelo estadounidense, algo que sin embargo fue advertido en 1997 por el FBI, entidad que, como resultado de esta aseveración, creó la unidad especial Bin Laden, ubicada en el edificio de su cuartel general[40], siguiendo los pasos de la creación de la Estación Alec, también conocida como la unidad Bin Laden, de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) en 1996[41].

Más aún, es de resaltar el hecho de que, el 10 de julio de 2001, un agente especial de la unidad Fénix (Phoenix) habría enviado un mensaje al cuartel general del FBI advirtiendo del riesgo de que Al Qaeda estuviera entrenando a sus miembros en escuelas de aviación dentro de territorio estadounidense; no hubo ninguna reacción a esta advertencia por parte del FBI ni de la CIA[42].

Entonces..., ¿qué estaba fallando en el Sistema de Inteligencia?

Podemos resumir algunos aspectos y tratar de conseguir una respuesta coherente basada en las debilidades de la comunidad de inteligencia y de los asesores políticos que podrían haber afectado el desenvolvimiento del sistema de inteligencia.

---

37. ZEGART, op. cit., 2006, p. 40.
38. ZEGART, op. cit., 2006, p. 41.
39. ZEGART, op. cit., 2006, p. 42.
40. ZEGART, op. cit., 2006, p. 44.
41. GOLDBERG, Susan. CIA disbands Bin Laden unit. 4 de julio de 2006. [Consulta: 24 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.guardian.co.uk/world/2006/jul/04/usa.alqaida
42. TREVERTON, op. cit., p. 62-63.

• Posibles debilidades de inteligencia en prevenir los ataques del 9/11

▪ Debilidades organizacionales

Como se ha mencionado, la comunidad de inteligencia norteamericana no habría tenido la rapidez necesaria en implementar los cambios profundos y determinantes de su estructura organizacional necesarios para enfrentar y adaptarse a los nuevos desafíos y cambios que el mundo experimentaba desde la caída del Muro de Berlín. Una de las razones en la que muchos estudiosos concuerdan es la falta de coordinación y el exceso de celo profesional entre las agencias que las llevó a sobrecompartimentar la información que poseían y, peor aún, no compartirla con otras agencias en la forma en que debería haberse hecho. Ni siquiera los estándares impuestos de diseminación de la información (*need to know standards*)[43] —los cuales establecen que se debe compartir la información con todas las agencias que podrían tener interés en esta o ser afectadas por esta— fueron cumplidos como resultado del secretismo, competencia, protagonismo político, intereses de presupuesto, entre otros, por parte de estas agencias[44].

Pareciera que lo que agravó esta situación fue el hecho de que la labor de inteligencia en el extranjero era tarea de la CIA, una agencia netamente dedicada a este trabajo, mientras que el FBI —una agencia de investigación policial a nivel federal, cuya producción de inteligencia era vista como un trabajo de segundo orden comparada con la investigación criminal, su razón de ser— era la responsable de la inteligencia domestica dentro de territorio estadounidense[45]. En consecuencia, deberíamos resaltar la gran diferencia entre recolectar información y producir inteligencia en el extranjero, donde las entidades norteamericanas pueden fácilmente romper las leyes, y hacer lo mismo dentro de territorio norteamericano, donde las leyes son mucho más restrictivas en relación con la privacidad de sus ciudadanos[46]. En otras palabras, Estados Unidos estaba en una posición donde las libertades y derechos civiles estaban sobre las prioridades en materia de seguridad nacional o, al menos, existía un balance entre ellas[47]. Esta separación en la colección, producción y diseminación de inteligencia, y también las dos diferentes formas de ver el rol de la inteligencia en la seguridad de la nación, dieron como resultado un divorcio entre las dos agencias más grandes e

43. LOWENTHAL, op. cit., p. 154.
44. LOWENTHAL, op. cit., p. 302.
45. ZEGART, op. cit., 2007, p. 166.
46. BETTS, op. cit., 2002, p. 50.
47. TREVERTON, op. cit., pp. 51-52.

importantes de la comunidad de inteligencia estadounidense, que por el contrario eran llamadas a trabajar de manera coordinada a fin de crear una interoperabilidad adecuada; sin embargo, al parecer, fallaron.

Por otro lado, un tercer actor también aparece en escena: el Departamento de Defensa (DoD), que había tenido disputas con la CIA de manera constante por temas relacionados con el control del presupuesto de inteligencia[48]. En ese entonces, antes de los ataques del 9/11, el DoD manejaba el 85% de dicho presupuesto, del que destinaba aproximadamente 49% a actividades de inteligencia técnica (Techint)[49], mucho de lo cual era gastado en programas relacionados con dispositivos y equipamiento cuyo diseño estaba orientado a conflictos interestatales y no eran tan efectivos contra la forma de acción de la amenaza terrorista.[50]

Muchas de estas características culturales, que se tornan en debilidades al momento de interactuar en un mundo multicultural, son como un tatuaje o una cicatriz en el cuerpo, que son sumamente difíciles de borrar o modificar.

▪ Debilidades culturales

Si vemos a las debilidades organizacionales como algo difícil de corregir, entonces imaginémonos cuánto más difícil debe ser corregir las debilidades culturales dentro de una organización y su personal. Muchas de estas características culturales, que se tornan en debilidades al momento de interactuar en un mundo multicultural, son como un tatuaje o una cicatriz en el cuerpo, que son sumamente difíciles de borrar o modificar. Definitivamente, esto crea prejuicios en menor o mayor medida, lo que hace que cada individuo vea el mundo de una manera particular. Pero en esta oportunidad no es solo un individuo el que es influenciado por estos prejuicios culturales, sino un grupo humano que conforma una organización que se ve limitado de realizar un análisis realísticamente objetivo y solo busca obtener consenso entre los diferentes analistas de inteligencia, y no necesariamente buscar explicaciones alternativas que van más allá de su forma de ver y entender el mundo. Esto eventualmente habría afectado la objetividad del grupo de analistas de inteligencia en los cuarteles generales y agentes estadounidenses desplegados en el terreno, cayendo en lo que se conoce como "pensamiento grupal" o *"groupthink"*[51].

48. LOWENTHAL, op. cit., p. 47.
49. ZEGART, op. cit., 2006, pp. 57-59.
50. LOWENTHAL, 234.
51. BYMAN, Daniel. Strategic surprise and the September 11 attacks. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, p. 165.

Sin embargo, no todas las debilidades culturales son difíciles de cambiar, pero normalmente estas requieren de un tiempo relativamente largo para hacerlo, como es el caso, por ejemplo, de las habilidades lingüísticas[52], como también del conocimiento y entendimiento cultural o *cultural awareness*. Pero, a pesar de su significativa importancia, creer que con solo enfocarnos en obtener las habilidades mínimas necesarias para cubrir los requerimientos de estas últimas es no tener un entendimiento pleno de la situación, lo cual definitivamente aumentará su ambigüedad e incertidumbre.

Esta situación hace difícil creer que los analistas de inteligencia norteamericanos hayan alcanzado un nivel adecuado de entendimiento y uso del farsi, árabe o pashtu, y una exposición mínima a la cultura afgana durante la guerra contra Al-Qaeda, una necesidad si es que se quería confiar en un análisis independiente de la información recibida y no en el análisis de otras agencias extranjeras que manejaban su propia agenda de intereses.

En ese sentido, es alarmante, por ejemplo, que entre 1998 y el 2002 no tenía ningún oficial de caso que hablara pashtu, una de las principales lenguas que se hablan en Afganistán. Por otro lado, para 2001 el 80% de los agentes de inteligencia norteamericanos solo tenían habilidades en lenguas romances y no en otras, como el árabe, necesarias para enfrentar a Al-Qaeda[53]. Esta situación hace difícil creer que los analistas de inteligencia norteamericanos hayan alcanzado un nivel adecuado de entendimiento y uso del farsi, árabe o pashtu, y una exposición mínima a la cultura afgana durante la guerra contra Al-Qaeda, una necesidad si es que se quería confiar en un análisis independiente de la información recibida y no en el análisis de otras agencias extranjeras que manejaban su propia agenda de intereses.[54]

Esta falta de apertura cultural, por llamarla de alguna manera, parece ser todavía hoy un problema generalizado no solo entre las agencias de inteligencia, sino también entre la comunidad internacional en su conjunto, tal como lo sugiere Stewart cuando critica el autoaislamiento hacia las comunidades locales y la falta de habilidades comunicativas, como el idioma, de la mayoría del personal internacional de diversas organizaciones que conoció durante los nueve años que él pasó en Afganistán en la última década[55]. Este hecho es

52. LOWENTHAL, op. cit., p. 93.
53. ZEGART, op. cit., 2006, p. 57.
54. LOWENTHAL, op. cit., pp. 121-122.
55. STEWART, Rory y KNAUS, Gerald. *Can Intervention work?* Nueva York: W.W. Norton & Company. 2011, pp. 12-17.

algo preocupante, ya que esta gente es la gente que está en el terreno, la que está en contacto con la población y las que supuestamente son las personas que tienen el mejor entendimiento de la situación, y las que, al fin y al cabo, son las que colectan la información para las agencias de inteligencia. Aquí resulta pertinente citar las palabras de Peter Hoekstra, antiguo presidente del Comité de Inteligencia del Congreso, quien en 2005 dijo: "Demasiado dinero ha sido gastado en satélites y no en habilidades lingüísticas de los agentes colectores y analistas"[56].

Solo en el caso de las habilidades lingüísticas y el *cultural awareness*, y sin tener en cuenta otros campos importantes de una amplia gama de debilidades culturales, esto se convertirá en un verdadero problema en el futuro cercano, por ejemplo, en casos como el óptimo uso de la inteligencia de comunicaciones (Comint)[57] y la inteligencia humana (Humint)[58].

• Posibles debilidades de los decisores políticos para prevenir los ataques del 9/11

A pesar de que el principal objetivo de este ensayo es analizar el rol de la inteligencia estadounidense en los ataques del 9/11, es necesario analizar también la participación de los elementos políticos decisorios, debido a que finalmente ellos son los responsables de establecer las políticas y tomar las decisiones correspondientes, basados no solo en la inteligencia que les brindan las agencias, sino también en otros factores e intereses que influencian estas decisiones[59].

Por lo tanto, hablar de los elementos políticos decisorios cuando se habla de fallas en el sistema de inteligencia es pertinente, ya que las decisiones de los primeros definitivamente impactan en el trabajo de la inteligencia, al crear una simbiosis a lo largo del ciclo de inteligencia, con el fin de producir el mejor producto que será parte de —junto con otros factores— la toma de decisiones al más alto nivel de la política del Estado. Sin embargo, es preciso enfatizar que esta relación debe fluir en ambos sentidos, tanto de arriba hacia abajo como de abajo hacia arriba, ya que las agencias de inteligencia establecen sus prioridades y objetivos sobre la base de las políticas de Estado y de Gobierno, mientras que los políticos deben tomar sus decisiones en gran parte basados en la inteligencia estratégica. Esta es, por lo menos en teoría, la forma como

56. LOWENTHAL, op. cit., p. 70.
57. LOWENTHAL, op. cit., p. 94.
58. SCHINDLER, John. Intelligence and strategy in the war on Islamist terrorism. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader*. Nueva York: Routledge. 2009, p. 255.
59. MARRIN, Stephen. The 9/11 terrorist attacks: A failure of Policy not strategic intelligence analysis. En: *Intelligence and National Security*, 2011. Vol. 26, nros. 2-3, p. 183.

debe funcionar la interacción entre estas dos partes. Lamentablemente, la realidad a veces puede ser muy distinta a la teoría.

Es así que una de las razones por las cuales la inteligencia estratégica es algunas veces ignoradas por los políticos es el hecho de que no es la única herramienta que se toma en cuenta en las decisiones políticas. De hecho, los políticos están expuestos a diferentes formas de influencia y presión, que amoldan sus decisiones y parecen haber jugado un papel importante en minimizar o desenfocarse de la amenaza de Al-Qaeda, a pesar de las advertencias del sistema de inteligencia.

¿Qué interés podría ser más importante que la seguridad nacional de Estados Unidos y la de sus ciudadanos, especialmente si existía la posibilidad de un ataque dentro de su propio país?

Sorprendentemente, de acuerdo con Byman, la administración de Clinton y luego la de Bush se equivocaron al momento de establecer su prioridades en relación con la interconexión geopolítica de Afganistán, Pakistán, Arabia Saudita y Al-Qaeda. Dos ejemplos pueden resumir esta aseveración; primero, Estados Unidos estaba más preocupado en lidiar con el programa nuclear pakistaní, en vez de enfocarse en la relación de este país con los talibanes; y segundo, cuando Estados Unidos fueron advertido por las agencias de inteligencia del financiamiento de grupos radicales por parte de Arabia Saudita, funcionarios del Departamento de Estado y el Pentágono respondieron diciendo que había otros intereses norteamericanos más importantes en juego, en relación con los vínculos estadounidenses con el país árabe[60].

Consecuentemente, considerando que para mediados de la década de 1990 los políticos norteamericanos estaban preocupados por la posibilidad de un ataque terrorista en suelo estadounidense[61], es pertinente hacernos la siguiente pregunta teniendo en cuenta el rol jugado por Arabia Saudita en este juego geopolítico: ¿qué interés podría ser más importante que la seguridad nacional de Estados Unidos y la de sus ciudadanos, especialmente si existía la posibilidad de un ataque dentro de su propio país?

Aparte de su inigualable historia financiando grupos radicales islamistas, Arabia Saudita ha venido jugando, incluso hasta nuestros días, un importante rol geo-

60. BYMAN, op. cit., p. 178.
61. MARRIN, op. cit., p. 184.

estratégico en Medio Oriente, debido principalmente a su posición geográfica —estratégicamente ubicada entre el mar Rojo y el golfo Pérsico— y a su inmensa reserva petrolera, considerada la más grande del mundo[62]. Sin embargo, en este caso lo que parece haber inclinado la balanza a favor de mantener una relación estrecha con los saudíes habría sido el negocio de la venta de armas estadounidenses, que se plasmó en acuerdos millonarios de largo plazo.

Aparte de los negocios de los aviones F-60 a finales de la década de 1970 citados en párrafos anteriores, el gobierno saudí adquirió en 1984 el sistema de vigilancia y reconocimiento Awacs, el cual les dio un amplio alcance de protección a su territorio. Se dice que el trato fue que el reino saudí depositara 32 millones de dólares a las arcas de los contras en Nicaragua, como parte del famoso acuerdo Irán-contras[63]. También es importante señalar que, de 1997 a 2007, Arabia Saudita fue el mayor importador mundial de armamento norteamericano, al alcanzar una inversión de 10,7 billones de dólares durante ese tiempo, incluso mucho mayor que las compras israelíes a dicho país[64]. Quizás esto explique un poco el porqué para algunos funcionarios del Pentágono y el Departamento de Estado hayan habido intereses más importantes que las amenazas de un ataque en suelo estadounidense antes de los ataques del 9/11.

Otra explicación que puede ayudar a entender el impacto de la política en el sistema de inteligencia ha sido propuesta por Zegart cuando discute las razones de por qué la comunidad de inteligencia no habría sido capaz de implementar todos los cambios necesarios en sus estructuras, a pesar de la urgencia que el caso ameritaba. Es así que, en sus publicaciones, esta investigadora muestra que, antes de los ataques del 9/11, solo 35 de las 340 recomendaciones hechas por diversos comités y comisiones durante la década de 1990 habían sido implementadas, a pesar de que haber sido elaboradas durante varios años con el objetivo de enfrentar a la creciente amenaza terrorista. Zegart culpa a los políticos de turno por la falta de adaptación, debido a la alta resistencia al cambio por parte de las organizaciones estatales involucradas, a la pugna de control de poder y presupuestos económicos, y hasta a motivaciones electorales[65], lo cual finalmente habría terminado por afectar al sistema de inteligencia, que de por sí ya presentaba muchas imperfecciones, como se ha mencionado hasta ahora.

---

62. KHANNA, Parag. *El segundo mundo. Imperios e influencia en el nuevo orden mundial*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica. 2009, p. 314.
63. FEINSTEIN, op. cit., p. 51.
64. FEINSTEIN, op. cit., p. 378.
65. ZEGART, op. cit., 2006, pp. 52, 58-59.

Conclusiones

Los ataques del 9/11 fueron el resultado de diversos factores que influenciaron no solo a Estados Unidos, sino también a la comunidad internacional en su conjunto, en una era de cambios globales e inestabilidad después del fin de la Guerra Fría.

Sin embargo, la principal variable de esta compleja ecuación geoestratégica pareciera haber sido la falta de adaptación de las estructuras organizacionales del sistema de inteligencia de Estados Unidos a un nuevo orden mundial y sus retos[66], a las prioridades políticas de los elementos decisorios del Estado sobre las relacionadas con la seguridad nacional, y al correcto y preciso entendimiento de la guerra moderna por parte de Al-Qaeda, que le permitió una libertad de acción que no pudo ser controlada.

Esta apreciación puede ser mejor entendida respondiendo a las preguntas previamente planteadas en la introducción del presente estudio:

¿El sistema de inteligencia de los Estados Unidos estaba preparado para enfrentar los nuevos desafíos del terrorismo internacional?

No. La nueva amenaza terrorista estableció nuevas reglas de juego y fue capaz de romper el paradigma de la guerra industrial reemplazándolo por el de la guerra entre las gentes, mientras, tal como se analiza en la parte 2 del presente documento, Estados Unidos siguió aún invirtiendo ingentes recursos económicos en un aparato de guerra enfocada en conflictos interestatales.

¿La comunidad de inteligencia se había adaptado a estos nuevos desafíos luego del fin de la Guerra Fría?

No. A pesar de que la comunidad de inteligencia realizó algunos cambios, estos nunca fueron lo suficientemente significativos como para impactar determinadamente el ambiente externo de la organización y balancear a los factores influyentes de este último. Por lo tanto, no fueron capaces de modificar en lo absoluto sus propias estructuras organizacionales. Como se explica en la parte 4, hubo algunos intentos por adaptar al sistema a través de cientos de recomendaciones establecidas por diferentes comités y comisiones al más alto nivel del Estado muchos años antes de los ataques, como parte de los esfuerzos por mantener el control de la siempre cambiante amenaza terrorista[67].

66. ZEGART, Amy. Spying Blind. En: Loch Johnson y James Wirtz (Ed.). *The Secret World of Spies. An Anthology*. Nueva York: Oxford University Press. 2011, pp. 478-479.
67. TREVERTON, op. cit., p. 27.



Monumento en memoria de los fallecidos en el ataque del 11 de setiembre de 2001.

Desafortunadamente, y a pesar de la necesidad urgente de cambio, solo el 10% de estas recomendaciones fueron implementadas.

¿Los políticos norteamericanos estaban conscientes de peligro de Al-Qaeda?

Sí. Como se explica en la parte 4, los políticos tenían pleno conocimiento de la amenaza terrorista, no solo para las representaciones e intereses norteamericanos en el extranjero, sino también en suelo estadounidense. Lamentablemente, intereses políticos, un mal cálculo geopolítico, un aparato estatal altamente burocrático y limitaciones legales fueron algunas de las causas, entre muchas más, por las cuales estos funcionarios no presionaron más a fin de buscar e implementar los cambios requeridos.

¿Los agentes de inteligencia desplegados en el campo estaban debidamente entrenados para colectar la información requerida?

No. Como se establece en las "debilidades culturales" de la parte 4, para 2001 el 80% de los agentes de inteligencia norteamericanos solo tenían habilidades en lenguas romances y no en otras, como el árabe, pashtu o farsi, necesarias para enfrentar a Al-Qaeda en Afganistán. Este solo hecho nos da una idea de la calidad de los programas de entrenamiento de los servicios de inteligencia, y si estos verdaderamente se enfocaban en lo que necesitaban sus agentes y no en parámetros clásicos de formación para un conflicto convencional.

¿Los analistas estaban debidamente entrenados para producir la mejor inteligencia posible?

No, ya que, como se ha mencionado antes, de 1998 a 2000 la CIA no tenía ni un solo oficial de caso que hablara Pashtu ni que hubiera sido expuesto lo suficiente a la cultura afgana como para tener un conocimiento cabal de la situación. Es así que podemos establecer que, junto con la falta de habilidades lingüísticas, conocimiento y entendimiento de la cultura local afgana (*cultural awareness*), que de por sí suponían una gran deficiencia en la capacidad de análisis del personal de inteligencia, las cosas se vieron aún más afectadas con procedimientos internos que maximizaban el secretismo, la competición y la desconexión entre la inteligencia doméstica (FBI) y la producida en el exterior (CIA y agencias de inteligencia militar del DoD). Esta situación definitivamente aislaba no solo a las agencias, sino también a los analistas de inteligencia, los cuales podrían haber sido apoyados por intelectuales y estudiosos con el nivel de seguridad adecuados, o por otros agentes que tuvieran una visión diferente de las cosas, a fin de producir una mejor inteligencia, precisa y oportuna, especialmente en el caso de un ataque inminente.

¿La relación entre la inteligencia y la política era la más adecuada?

No, y esto se explica detalladamente a través del desarrollo del presente ensayo, y especialmente en la parte 4. El hecho de que los decisores políticos hayan podido estar motivados por diferentes intereses, factores y presiones definitivamente convierte a la inteligencia en un factor más y no en el factor principal del proceso político de toma de decisiones. Consecuentemente, y a pesar del enorme esfuerzo por proveer del mejor producto de inteligencia al nivel político, este no habría sido valorado ponderado adecuadamente frente a los otros factores influyentes, lo cual definitivamente afectó el entendimiento, mas no el conocimiento, de los potenciales hechos que podían producir la amenaza terrorista. En teoría, la inteligencia debería ser la principal fuente en la cual se basaran las decisiones políticas, pero lamentablemente la realidad es muy distinta, no solo en Estados Unidos, sino a nivel mundial.

Finalmente, al haber respondido estas preguntas podemos tener un mejor conocimiento y entendimiento de las circunstancias que rodeaban e influenciaban uno de los lados de este enfrentamiento, Estados Unidos, que finalmente no pudo prevenir los ataques del 9/11; pero no debemos olvidar que la guerra es la interacción entre por lo menos dos partes beligerantes, activas y que buscan derrotar a su oponente. En este sentido, la parte 3 no ayuda a ver algunas medidas que habría tomado Al-Qaeda para aprovechar la falta de adaptación norteamericana, en provecho de la ejecución de los ataques que costaron la vida de miles de personas y que definitivamente cambiaron el curso de la historia reciente.

Bibliografía

- ANDREW, Christopher et al. (Ed.). *Secret Intelligence. A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009.
- BETTS, Richard. Analysis, war, and decision: Why intelligence failures are inevitable. En: *World Politics*, 1978. Vol. 31, nro.1, pp. 61-89.
- BETTS, Richard. Fixing intelligence. En: *Foreign Affairs*, 2002. Vol. 81, nro. 1, pp. 43-59.
- BURKE, Jason. Al-Qaeda. En: *Foreign Policy*, mayo-junio de 2004. Nro. 142, pp. 18-20, 22, 24, 26.
- BYMAN, Daniel. Strategic surprise and the September 11 attacks. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, pp. 165, 178.
- COLLINS, Alan. *Contemporary Security Studies.* Nueva York: Oxford University Press Inc. 2010.
- FEINSTEIN, Andrew. *The Shadow World: Inside the Global Arms Trade.* Nueva York: Farrar, Straus and Giroux. 2011, pp. 35-38, 43-46, 51, 74, 119, 378.
- GOLDBERG, Susan. CIA disbands Bin Laden unit. 4 de julio de 2006. [Consulta: 24 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.guardian.co.uk/world/2006/jul/04/usa.alqaida
- JERVIS, Robert. *Why Intelligence Fails. Lessons from the Iranian Revolution and the Iraq War.* Nueva York: Cornell University Press. 2010, p. 2.
- JOHNSON, Loch y WIRTZ, James. *Intelligence: The Secret World of Spies. An Anthology.* Nueva York: Oxford University Press. 2011.
- KATZMAN, Kenneth. Al Qaeda: Profile and threat assessment. Congressional Research Service, pp. 2-3, 7. [Consulta: 20 de noviembre de 2015]. Disponible en: http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf&AD=ADA444819
- KHANNA, Parag. *El segundo mundo. Imperios e influencia en el nuevo orden mundial.* Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica. 2009, p. 314.
- LOWENTHAL, Mark. *Intelligence: From Secrets to Policy.* Washington D.C.: CQ Press. 2009, pp. 2, 19-20, 47, 70, 93, 94, 121-122, 154, 232, 234, 302.
- LUTZ, Brenda y LUTZ, James. Terrorism. En: Alan Collins (Ed.). *Contemporary Security Studies.* Nueva York: Oxford University Press. 2010, p. 339.
- MARRIN, Stephen. The 9/11 terrorist attacks: A failure of Policy not strategic intelligence analysis. En: *Intelligence and National Security*, 2011. Vol. 26, nros. 2-3, pp. 182-202.
- MISHAL, Shaul y ROSENTHAL, Maoz. Al-Qaeda as a dune organization: Toward a typology of Islamic terrorist organization. En: *Studies in Conflict & Terrorism*, 2005. Vol. 28, nro. 4, pp. 275-293.
- PILLAR, Paul. Good literature and bad history: The 9/11 commission's tale of strategic intelligence. En: *Intelligence and National Security*, 2006. Vol. 21, nro. 6, pp. 1022-1044.
- SCHINDLER, John. Intelligence and strategy in the war on Islamist terrorism. En: Christopher Andrew et al. (Ed.). *Secret Intelligence: A Reader.* Nueva York: Routledge. 2009, p. 255.
- SHULTZ, Richard Jr. y BEITLER, Ruth. Tactical deception and strategic surprise in Al-Qai'da's operations. En: *Middle East Review in International Affairs*, 2004. Vol. 8, nro. 2, pp. 56-79.
- SMITH, Rupert. *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World.* Nueva York: Random House. 2008, pp. xiii, 27.
- STEWART, Rory y KNAUS, Gerald. *Can Intervention work?* Nueva York: W.W. Norton & Company. 2011, pp. 12-17.
- THAKUR, Ramesh. *The People VS The State: Reflections on UN Authority, US Power and the Responsibility to Protect.* Tokio: United Nations University Press. 2011, p. 122.
- TREVERTON, Gregory. *Intelligence for an Age of Terror.* Nueva York: Cambridge University Press. 2009, pp. 27, 51-52, 54, 60-61, 62-63.
- ZEGART, Amy. An empirical analysis of failed intelligence reforms before September 11. En: *Political Science Quarterly*, 2006. Vol. 121, nro. 1, pp. 33-60.
- ZEGART, Amy. 9/11 and the FBI: The organizational roots of failure. En: *Intelligence and National Security*, 2007. Vol. 22, nro. 2, pp. 39, 165-184.
- ZEGART, Amy. Spying Blind. En: Loch Johnson y James Wirtz (Ed.). *The Secret World of Spies. An Anthology.* Nueva York: Oxford University Press. 2011, pp. 478-479.



Las corvetas *Atrevida* y *Descubierta* de la Expedición Malaspina (1789-1794), por Fernando Brambila.
Fuente: http://revistamito.com/ciencia-hecha-en-america-latina/

La política hispanoamericana de seguridad y defensa en la costa del noroeste en el siglo XVIII

Mg. Sergio Aníbal Zapata Huamán
Primer secretario del Servicio Diplomático del Perú. Magister en Gestión Pública de ESAN (Perú). Magíster en Relaciones Internacionales y Diplomacia de la Academia Diplomática del Perú. Ingeniero en Gestión Empresarial de la Universidad Nacional Agraria La Molina.



RESUMEN
Entre los siglos XVII y XVIII ocurrieron dos grandes hitos: el incremento del comercio entre el Virreinato de Nueva España y el del Perú por el mar del Sur, y el declive económico y militar del dominio español en sus colonias. En ese contexto se reorganizan las fuerzas navales hispanas y sobresale la figura de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que participó en expediciones marítimas al noroeste de las costas americanas y en importantes negociaciones diplomáticas.

PALABRAS CLAVE: Intercambio comercial, Real Armada, política de defensa, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

ABSTRACT
Between the 17th and 18th century two great landmarks happened: the increase of trade between the vice-royalty of Nueva España and that of Perú by the Southern Sea, and the economic and military decline of the Spanish dominion in their colonies. In that context, the Hispanic naval forces are reorganized and the image of Juan Francisco de la Bodega y Quadra is outstanding. He participated in the maritime expeditions to the Northeast of the American coasts and in important diplomatic negotiations.

KEYWORDS: Commercial Exchange, Royal Navy, Defense Policy, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Nutka.

Introducción

El siglo XVIII fue un periodo de grandes transformaciones en los territorios hispanoamericanos, debido a las reformas borbónicas que se emprendieron en el ámbito político-administrativo, luego de la Guerra de Sucesión Española. En ese contexto, se reorganizaron las fuerzas navales españolas y se creó la Real Armada, entidad que sirvió como instrumento para asegurar no solamente la defensa del vital tráfico marítimo entre América y la metrópoli, sino también para llevar a cabo las expediciones científicas en la costa del noroeste americano, a fin de consolidar la presencia hispana en el hemisferio norte por razones geopolíticas.

• Artículo recibido el 9 de diciembre de 2015, aprobado para su publicación el 18 de diciembre de 2015

El presente artículo consta de las siguientes partes: un resumen del intercambio comercial por la mar del Sur entre los virreinatos del Perú y de Nueva España; una descripción de la reorganización de las fuerzas navales españolas; una revisión de las fuentes del poder marítimo británico en el océano Atlántico y su creciente presencia en el océano Pacífico; un análisis de la política de defensa y seguridad ejecutada por la Corona española, con apoyo de los virreinatos, para fortalecer su proyección geopolítica en la costa del noroeste americano; y, finalmente, un breve recuento de la trayectoria del marinero criollo Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quien sirvió con lealtad a la Real Armada en importantes expediciones marítimas y negociaciones diplomáticas.

Comercio entre los virreinatos del Perú y de Nueva España

A finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII, el comercio entre los Virreinatos de Nueva España y del Perú por la mar del Sur se intensificaba cada vez más, a pesar de las prohibiciones mercantiles por parte de la Corona española. Los negociantes limeños (peruleros), superando las restricciones, exportaban cargamentos de plata hacia el puerto de Acapulco, mientras que la élite novohispana hacía lo propio reexportando las prendas de vestir y las confecciones procedentes de China y España hacia el Perú.



Visión de Lima de Fernando Brambila. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://cultureandhistory.revistas.csic.es/index.php/cultureandhistory/article/view/12/43

Acorde con Guadalupe Pinzón Ríos, citado por Paulina Machuca[1], "los puertos de la mar del Sur gozaron de relativa bonanza a partir del siglo XVII, producto del comercio transpacífico y de la derrama económica generada por el galeón de Manila" o nao de China, nombres con los que se conocían a las naves españolas que cruzaban el océano Pacífico entre el Asia y los puertos de la Nueva España.



Galeón, pintura de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid, España. Disponible en: http://www.todoababor.es/articulos/nav_carrerafilipinas.htm

Los asentamientos portuarios del Pacífico novohispano como Acapulco[2] fueron testigos de las grandes riquezas que por aquellos puntos transitaban. Asimismo, en ese contexto de comercio marítimo se hizo presente una diversidad de actores sociales: "españoles, indios, las castas en general y filipinos" que participaron en diferentes trabajos relacionados con las actividades portuarias y marítimas, según las necesidades de cada lugar.



Puerto de Acapulco, por Fernando Brambila (1791). Disponible en: http://www.cartadeespaña.es/index.php?seccion=0&reportaje=610

1. MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
2. Acapulco fue el único puerto de altura en la costa oeste del Pacífico novohispano, privilegio que dispuso hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Machuca, op. cit.



Mapa del océano Pacífico, de Abraham Ortelius, en Theatrum Orbis Terrarum (Amberes, 1589). Disponible en: http://www1.uni-hamburg.de/java-history/JavaImages/JavaOrtelius.html

Si bien las rutas marítimas establecidas entre el Pacífico novohispano y Sudamérica funcionaron desde el siglo XVI con amplias restricciones, no fue sino hasta 1778, con el decreto de libre comercio promulgado por el rey de España Carlos III, cuando recién se consagró la apertura comercial entre los puertos españoles y los americanos. Esta medida buscaba terminar con el "lastre del contrabando" o el "comercio secreto" que "perduró prácticamente todo el periodo [virreinal], protagonizado por algunos productos como el cacao de Guayaquil y una gran cantidad de mercaderías de China"[3].

Cabe resaltar que, ya desde 1711, el virrey novohispano duque de Linares propuso oficializar la apertura del comercio entre México y el Perú, así como liberalizar la circulación de bienes y metales por las vías transpacíficas de Asia a México, a través del galeón de Manila, y de Europa a México, por medio de la flota española del Atlántico[4].

Esta propuesta de vanguardia para la época, sin embargo, fue rechazada rotundamente por el Consejo de Indias, pues la formalización de una estructura

3. MACHUCA, op. cit.
4. BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf

semiinformal de comercio podría haber resquebrajado la relación de fuerzas comerciales entre la metrópoli y los Virreinatos de Nueva España y del Perú, y con ello, quizá, haber adelantado el proceso de independencia y la autonomía económica del Nuevo Mundo[5].

Solo después de la guerra entre España y Gran Bretaña (1739-1748) por el control del área del Caribe y la oficialización del navío de registro en el transporte del comercio ultramarino español en el marco de las reformas borbónicas, aparece un proceso paulatino de apertura de los puertos sudamericanos en el comercio directo con España. Dichos cambios, sin embargo, hicieron que el circuito mercantil por el mar del Sur perdiera sus fuerzas, al punto de que la estructura semiinformal del comercio que había funcionado tan bien en décadas anteriores entre México y el Perú retrocediera hasta desaparecer[6].

La Real Armada en el Pacífico Sur

Entre los siglos XVI y XVII, la defensa marítima de las posesiones españolas "estuvo a cargo de diversas organizaciones navales, cada una de las cuales fue creada para actuar en un ámbito específico". En ese sentido coexistieron las armadas de Flandes, del mar Océano, de la Guarda de la Carrera de las Indias, del Estrecho, de Lisboa, de Vizcaya, del mar del Sur, de Barlovento, de Tierra Firme, y las escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova[7].

Luego de la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), la mayoría de dichas flotas desaparecieron, y dieron paso en 1714 a la creación de la Real Armada y a la "reconstrucción del poder naval español"[8].

Al respecto, Valdez-Bubnov[9] señala:

> Durante el primer cuarto del siglo XVIII, las fuerzas navales españolas sufrieron una transformación profunda. El antiguo sistema de los Habsburgo, descentralizado y compuesto por una multiplicidad de escuadras financiadas —en gran proporción— por iniciativa privada, fue reemplazada por una organización burocrática permanente, centralizada

5. BONILIAN, op. cit.
6. BONIALIAN, op. cit.
7. ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824.* México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015.
8. ORTIZ SOTELO, op. cit.
9. VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII).* México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.

> y enteramente dependiente de la Real Hacienda. El concepto tradicional del galeón de la carrera de Indias fue desplazado por nuevos modelos concebidos específicamente como navíos de escolta, y la vieja estructura de comando naval —basada en la diferenciación entre soldados y marineros— fue sustituida por un cuerpo de oficiales profesionales —el Cuerpo General—. De manera paralela, tuvo lugar un decidido esfuerzo por desarrollar la construcción naval, tanto en la Península como en las Américas, siendo creada una nueva corporación para controlar los procesos de aprovisionamiento y administración —el Cuerpo de Ministerio—. Estos cambios vinieron aparejados de un incremento del control estatal sobre los empresarios dedicados a la construcción naval, así como a la progresiva creación de una infraestructura material permanente, tanto en la península Ibérica, como en la isla de Cuba y en el Caribe español.

En ese contexto, sin embargo, las fuerzas del mar del Sur no se incorporaron inmediatamente bajo la égida de la Real Armada porque "diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades en el Pacífico Sur". Finalmente, no fue sino hasta los sucesos posteriores al terremoto y al maremoto, ocurridos el 28 de octubre de 1748, con la destrucción del puerto del Callao y la armada de la mar del Sur, que se daría por término a esa fuerza específica[10].

En las siguientes cuatro décadas, el puerto del Callao se reorganizó y se convirtió en un apostadero naval, con funciones asignadas a la defensa de las posesiones españolas "en un amplio espacio marítimo que iba desde la longitud del cabo de Hornos hasta Panamá". Asimismo, la comandancia de marina tuvo que cumplir "crecientes funciones de control marítimo y de lucha contra el contrabando, así como de exploración y de apoyo a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila"[11].

Entre las importantes misiones que se le asignaba a la Real Armada estaban, por un lado, asegurar las comunicaciones entre España y América, y, por otro, reprimir el contrabando, que por cierto chocaba con los intereses de las autoridades y comerciantes locales. Acorde con Ortiz Sotelo[12], "en repetidas oportunidades [las unidades asignadas al apostadero del Callao entre 1746 y 1824] debieron recurrir al auxilio de naves armadas en corso, y en no pocas [veces]

10. ORTIZ SOTELO, op. cit.
11. ORTIZ SOTELO, op. cit.
12. ORTIZ SOTELO, op. cit.

tuvieron que enfrentarse con los poderosos navieros limeños que veían en las autoridades navales a un elemento de fiscalización no deseado".

A lo largo del siglo XVIII, los efectos de la reforma borbónica y la centralización de la administración española debilitaron los mecanismos de control de las colonias. A este hecho debía sumarse lo costoso que "implicaba mantener una fuerza naval mediana estacionada en el Pacífico [que] resultaba excesivo, y en ocasiones prohibitivos, para el virreinato peruano".

No obstante estas dificultades, la Corona española asignó en ese periodo a la Real Armada y a los apostaderos del Callao (Pacífico Sur), La Habana (Caribe), Montevideo (Atlántico Sur) y San Blas de Nayarit (costa del noroeste americano) las labores de seguridad y de defensa de las posesiones españolas en América, en un entorno de creciente amenaza por una mayor "presencia de naves británicas, francesas y norteamericanas" en la zona, con el "consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales"[13].

Acorde con Ortiz Sotelo[14], entre 1740 y 1808 el Virreinato del Perú "debió enfrentar las secuelas locales de cuatro conflictos europeos": la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748), la Guerra de los Siete Años (1756-1763), la guerra contra Gran Bretaña (1779-1783) y la guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808).

No fue sino hasta la batalla de Trafalgar (1805) que se inicia el declive final de la Real Armada, cuando España "perdió el control de sus comunicaciones con América, impactando de manera sensible en las actividades económicas de las élites a ambos lados del Atlántico"[15].

El Imperio británico en el siglo XVIII: dominio del Atlántico y presencia en el Pacífico

Acorde con Marshall[16], durante el siglo XVIII "Gran Bretaña alcanzó un lugar dominante entre las potencias europeas que competían entre sí en el Atlántico". Sin embargo, es preciso señalar que el dominio británico del Atlántico en esa época "osciló a partes iguales entre la fragilidad y la vulnerabilidad y la fortaleza y la seguridad", hasta alcanzar su plenitud en el siglo XIX.

13. ORTIZ SOTELO, op. cit.
14. ORTIZ SOTELO, op. cit.
15. ORTIZ SOTELO, op. cit.
16. MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.

Según el autor, la dominación que Gran Bretaña trataba de conseguir sobre el Atlántico en ese periodo dependía "del despliegue de una fuerza naval y militar, del mantenimiento y la expansión de un régimen colonial, del dominio comercial y, finalmente, de la hegemonía de las ideas británicas sobre las personas de origen británico que vivían fuera de la metrópoli".

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España".

En el siglo XVIII, dado el aislamiento de Gran Bretaña del resto de Europa, el Imperio británico usó su poder naval para desplegar sus escuadras en aguas europeas, a fin de evitar cualquier intento de invasión. Igualmente, con la ayuda de la Marina Real (Royal Navy), no solamente protegió su Imperio, sino que buscaba desmembrar las colonias y las posesiones de ultramar de otras potencias europeas, a fin de extender su propio dominio político y económico en toda la región atlántica[17].

No fue sino hasta finales de la Guerra de los Siete Años (1763) que Gran Bretaña alcanzaría una gran victoria "con la derrota de Francia en Norteamérica y las islas del Caribe y la captura provisional de la Habana hasta ese momento en poder de España". No obstante, 15 años más tarde Gran Bretaña debió enfrentar un serio revés al verse forzada de "defenderse de las flotas combinadas de Francia y España durante la mayor parte de la guerra de la independencia norteamericana"[18].

En 1781 en Yorktown, Gran Bretaña pierde el dominio naval en aguas norteamericanas y no recobraría "la supremacía naval absoluta" en el Atlántico sino hasta cuando destruiría las "flotas de todas sus rivales potenciales en las grandes guerras contra la Francia revolucionaria y napoleónica"[19].

Por otra parte, en el ámbito del océano Pacífico, la presencia británica se incrementaba con las expediciones del capitán James Cook (1768-1771, 1772-1775, 1776-1779), quien viajó al Atlántico Sur, el Pacífico Sur, la Antártida, las islas Sándwich (hoy Hawái), el sureste australiano, la costa oeste de Norteamérica y llegó incluso hasta el sur de Alaska[20].

17. MARSHALL, op. cit.
18. MARSHALL, op. cit.
19. MARSHALL, op. cit.
20. BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml



Bosquejo de la ensenada de Nutka/Nootka elaborado por H. Humphries en "Plate VII (volumen I), Friendly Cove, Nootka Sound", publicado en Londres en 1798 por J. Edwards Pall Mall y G. Robinson. Cortesía: www.davidrumsey.com

Sin conocimiento de dichas actividades por parte del virrey de Nueva España, Cook arribó "a la ensenada de Nutka" o "Nootka", llamada San Lorenzo por los españoles, en la actual isla de Vancouver, donde, además de reclamar esos territorios para la Corona británica, "entabló contacto con los nativos y algunos de sus tripulantes adquirieron pieles de nutria que vendieron luego en puertos asiáticos con considerable margen de ganancia"[21].

Con la publicación del diario de viajes de Cook, en 1785, la ensenada de Nutka "despertó el interés" del tráfico y comercio de dichas pieles, y motivó que "algunas naves británicas y norteamericanas" se dirigieran al lugar, estableciendo un pequeño puesto en Nutka[22].

21. ORTIZ SOTELO, op. cit.
22. ORTIZ SOTELO, op. cit.

De 1786 a 1796, se evidenció una creciente presencia de naves británicas y norteamericanas en el Pacífico, "dedicadas esencialmente a la caza de ballenas y focas frente al virreinato peruano y al tráfico peletero" en la costa del noroeste americano[23]. No era cuestión de mucho tiempo para que se produjera un incidente en ese contexto por la soberanía de los litorales de la costa norte del Pacífico americano entre los Gobiernos de España y de Gran Bretaña.

La política de defensa y seguridad de la costa del noroeste americano

A finales del siglo XVIII, "el dominio colonial hispano había ingresado en su fase de declive económico y militar, y ello había ocasionado que "el monopolio comercial hispano" no pudiese sostenerse en sus colonias americanas. En esa situación, sus fronteras comenzaron "a ser objeto de asedio y penetración constante", principalmente por Gran Bretaña y los colonos rusos[24].

Para evitar que la presencia de avanzadas rusas[25] se instalasen definitivamente en la zona norte de las costas novohispanas y sus islas cercanas, atraídos principalmente por el comercio de pieles de nutria, la Corona española adoptó una agenda defensiva en dicha área, que "fue asumida por el Virreinato de la Nueva España, así como por la novísima Comandancia de las Provincias Internas del Norte"[26]. El desplazamiento y la ocupación rusa en la "parte del litoral del actual estado norteamericano de Alaska [...] fueron conocidos por Madrid hacia 1770"[27].

En esas circunstancias, y ante la preocupación del rey Carlos III y del virrey novohispano Antonio María Bucareli, por la amenaza de los "planes expansionistas" de las potencias rivales en América septentrional, las autoridades españolas no tardaron en revitalizar la actividad del puerto de San Blas de Nayarit (México), "donde se localizaban los astilleros norteños más importantes, para desde allí promover nuevas y notables expediciones marítimas"[28].

23. ORTIZ SOTELO, op., cit.
24. MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-Ricardo-Melgar-p259-p274.pdf
25. RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio (2013). Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
26. MELGAR BAO, op. cit.
27. ORTIZ SOTELO, op. cit.
28. MELGAR BAO, op. cit.

El departamento marítimo de San Blas se fundó en 1768, a fin de contener las incursiones de otras potencias marítimas europeas que buscaban una presencia más permanente con fines de explotación comercial y científicas en zonas del noroeste americano, con posibilidad de una ocupación territorial. En ese sentido, la creación de dicho departamento respondió a una política de desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de las políticas defensivas y de seguridad de la dinastía de los borbones[29].

En la década de 1770, España promovió la realización de expediciones en la actual costa oeste canadiense para detener el avance de los rusos; sin embargo, dichas empresas se suspendieron a raíz del conflicto con Gran Bretaña. Luego de la Paz de Versalles (1783), que puso fin a la guerra entre España y Gran Bretaña, en 1788 el Virreinato de Nueva España reanudaría las expediciones hacia la llamada "costa del Noroeste"[30].

Al mando de dicha expedición se encontraba el alférez de fragata Esteban José Martínez, quien, al entrar en contacto con los rusos en Kodiak y Unalaska, informó al virrey novohispano que posiblemente dichos pobladores se instalarían en la ensenada de Nutka, por lo que recomendó a la autoridad virreinal



Bahía de Nutka por Tomás de Suria. Expedición de Alejandro Malaspina (1789-1794). Museo Naval de Madrid. Disponible en: www.fbbva.es/malaspina

29. Pinzón Ríos citado por MACHUCA, op. cit.
30. ORTIZ SOTELO, op. cit.

que ese territorio fuese ocupado previamente. En esas circunstancias, en 1789, Martínez "arribó a Nutka al frente de un pequeño contingente militar, deteniendo en los días siguiente a algunos buques británicos"[31].

El citado incidente en Nutka ocasionó una "enérgica protesta británica y pronto ambos Gobiernos comenzaron a hacer preparativos militares". Recurriendo a una larga tradición de pacto de familias borbónicas en el siglo XVIII, Carlos III solicitó el apoyo de Luis XVI, "pero si bien este se mostró favorable a otorgarle, la Asamblea Nacional francesa se negó a aprobarlo". Sin la alianza franco-española de por medio, la Corona hispana "se vio forzada a aceptar gran parte de las demandas británicas y el 28 de octubre de 1790 se suscribió el tratado de San Lorenzo de El Escorial"[32].

Según el historiador y estratega naval de la Armada estadounidense capitán Alfred Mahan[33], el Imperio español, que otrora gobernaba los mares, que tuviera puertos bien ubicados en el Nuevo Mundo y que se situara en una posición ventajosa en el comercio transatlántico frente a otros Estados europeos, comenzó su declive de forma irreversible por las siguientes características que le jugaron en contra: 1) la forma como el Imperio español organizó su crecimiento comercial al obtener sus riquezas "ficticias" en América (México y Perú) a partir de la cuasi exclusiva explotación de minerales preciosos (oro y plata); 2) la prohibición, la falta de fomento y la no valoración del desarrollo de empresas privadas y/o manufactureras en los virreinatos; 3) la quiebra de las pocas industrias (lana, frutas, hierro) en la metrópoli; 4) la dependencia del transporte marítimo holandés para surtirse de bienes de consumo cuyos altos costos relativos eran insuficientemente pagados con los ingresos generados de las actividades de sus escasas industrias (términos de intercambio desfavorable); 5) lo previsible y lo vulnerable que era el transporte marítimo hispano en el Atlántico, al surcar sus naves mercantes por pocas rutas regulares que podía ser blanco fácil de naves enemigas; 6) el poco tiempo que las riquezas obtenidas del Nuevo Mundo se quedaban efectivamente en España y que pasaban rápidamente a otras manos en Europa (pérdida de divisas).

Todos estos aspectos condicionaron severamente la generación de riquezas "reales"[34], lo cual afectó y limitó el financiamiento del desarrollo tecnológico, la construcción y la reorganización de un poder naval hispánico que prote-

31. ORTIZ SOTELO, op. cit.
32. ORTIZ SOTELO, op. cit.
33. MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29.
34. MAHAN, op. cit.

giera adecuadamente los intereses marítimos españoles en vastos territorios, particularmente en condiciones de competencia contra otras potencias marítimas en ascenso.

En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra".

Con respecto a Gran Bretaña, Mahan exaltó las características de los británicos, en lo referente a su interés por emprender negocios en las manufacturas, en la marina mercante, en los puertos y en el cultivo de los campos agrícolas de los nuevos asentamientos en ultramar. Esa fuerza privada asociada a las actividades marítimas, como fuente genuina de generación de riqueza y prosperidad para los colonos británicos, sería naturalmente apoyada por el interés permanente del Gobierno de Gran Bretaña, cuyas acciones legales y las políticas públicas de consistente desarrollo del poder naval entre los siglos XVII y XVIII dieron el soporte necesario para proyectar adecuadamente los intereses marítimos de esa nación en el exterior.

Acorde con Marshall[35], en un principio el control político y el factor comercial de Gran Bretaña en el Atlántico "estuvieron estrechamente unidos". En la década de 1650, Inglaterra impuso la Ley de Navegación, que obligó a sus colonias a usar los barcos ingleses para "enviar sus productos más valiosos" a la metrópoli y "a recibir los productos manufacturados a través de Inglaterra". Esta reglamentación comercial buscaba "romper la influencia que los holandeses tenía sobre el comercio inglés, al proporcionar créditos más baratos y mejores salidas para los productos comerciales".

Para 1760, el desarrollo económico de Gran Bretaña, asociado a su capacidad industrial (textil-confecciones) y a la extensión de sus mercados (que incluían sus colonias y los imperios de otras potencias), fue la base de su fortaleza comercial. Eran épocas en que "el potencial de concesión de créditos de los comerciantes británicos superaba con creces los de otros países europeos". Gran Bretaña y sus colonias formaban un bloque económico bien integrado, donde las últimas proveían a la metrópoli de madera, alimentos, café, tabaco, tintes naturales y azúcar, mientras que el Imperio británico les vendía productos manufacturados, al tiempo que el sistema financiero de Londres "mantenía todo el sistema mercantil".

35. MARSHALL, op. cit.

La fuerza comercial de Gran Bretaña fue tan grande que, inclusive después de la independencia de los Estados Unidos, los representantes de la Cámara de ese país sentían que, si bien se habían independizado en lo político, seguían siendo dependientes en el comercio. A finales del siglo XVIII, Gran Bretaña buscaría otras salidas a sus exportaciones: aparte de sus colonias, obtendría mercados importantes en Portugal, Brasil y Estados Unidos.

Las misiones de Juan Francisco de la Bodega y Quadra en la costa norte del Pacífico americano

Es en último cuarto del siglo XVIII que el navegante y explorador criollo-limeño al servicio de la Corona española, Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), realizó trascendentes viajes de exploración para la Real Armada, en la costa del noroeste de América.

En esa época, se destacaría la figura del ilustre marinero limeño en el marco de las múltiples expediciones españolas, llevadas a cabo por varios navegantes y marinos hispanos en América, "que alcanzaron su pleno desarrollo" con el reinado de Carlos III, y que tuvieron como principal objetivo "utilizar la ciencia para los propósitos políticos y económicos de la Corona"[36].

En efecto, Bodega y Quadra, egresado de la entonces prestigiosa Escuela de Guardiamarinas de Cádiz, fue elegido en 1773 como "uno de los oficiales destinados al departamento de San Blas". Posteriormente participó en dos expediciones marítimas que bordearían el noroeste de las costas americanas, en 1775 y 1779, y dejó escritos sus relatos de viajes, junto con "importantes mapas y tablas de navegación" que elaboró o rectificó.

Estos viajes exploratorios de gran significancia geopolítica para la metrópoli le valieron de reconocimientos y ascensos con los grados de teniente de navío (1775), capitán de fragata (1780) y comandante del departamento de San Blas (1789). En sus viajes alcanzaría los 61° de latitud norte, y se adentró en las aguas de las costas de Alaska, distancia lejana si la comparamos con la trayectoria de los galeones españoles de Manila, que navegaban regularmente entre los 40° y 45° de latitud norte[37].

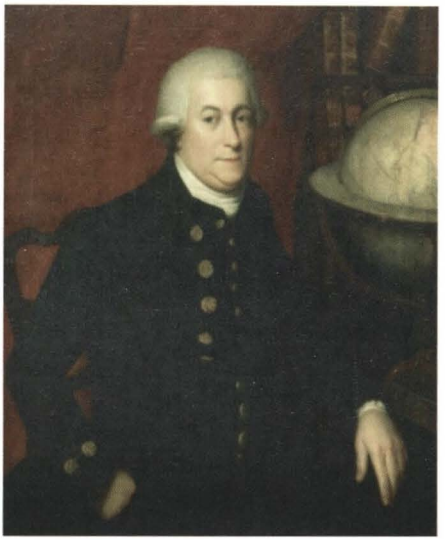
---

36. REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

37. REVERTE BERNAL, op. cit.



Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1743-1794). Disponible en: Wikimedia Commons



George Vancouver (1757-1798). Cortesía: fixquotes.com

Luego del incidente de la ensenada de Nutka, suscitado entre los barcos españoles e ingleses, cuya crisis termina con el Convenio de El Escorial, firmado en 1790, las potencias en conflicto organizaron en 1792 "una expedición conjunta, encargada de fijar los límites de las respectivas posesiones". Dicha misión fue encargada a los marinos Bodega y Quadra por el lado español y George Vancouver[38] por el británico[39].

El citado instrumento de 1790 "fue considerado en medios de la Corona española como un agravio —temporal— en los derechos españoles en el Pacífico septentrional". Es preciso señalar que, "en ese instante frágil", una guerra hubiera significado la ruina económica para España y un mayor costo, "al no poder hacer efectivo el pacto de familia con Francia, por hallarse este último Estado en plena revolución"[40].

38. George Vancouver fue un oficial naval de la marina inglesa, quien emprendió dos viajes junto al capitán James Cook.
39. HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
40. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.

Según el artículo 5 del Convenio de El Escorial, las cortes de España y Gran Bretaña acordaron que sus barcos tendrían "libre entrada y derecho a comerciar en la costa del noroeste e islas adyacentes situadas al norte de dicha costa ya ocupada por España". Tal lectura tenía dos interpretaciones posibles para alcanzar un punto o límite divisorio: la primera incluía a Nutka como zona costera ya ocupada por España, y la segunda, la posición inglesa, que consideraba que el punto más alto de presencia española se encontraba más al sur, en San Francisco[41].

Al respecto, Ortiz Sotelo[42] señala:

> [Con el Tratado de San Lorenzo de El Escorial, España] renunciaba a sus reclamos por encima de los 42° norte, quedando en libertad ambas naciones para ingresar y comerciar en la ensenada de Nutka. Asimismo, reconoció el derecho de los buques británicos a pescar y cazar en el Pacífico, hasta una distancia de cinco leguas de la costa de sus dominios, pudiendo sus dotaciones desembocar en territorios "no ocupados" y construir albergues temporales para llevar a cabo esas labores. Incluso se permitía su ingreso a puerto en caso de extrema necesidad.

A pesar de las múltiples reuniones y conversaciones que Bodega y Quadra sostuvo con talento diplomático con Vancouver entre 1792 y 1793, al punto de cultivar una amistad[43], finalmente los delegados de ambas potencias no pudieron alcanzar un acuerdo que fijasen los límites de ambas naciones, y tuvieron "que dilatar la conclusión de su trabajo hasta que el tema fuese aclarado por ambas cortes".

Momentáneamente, España "había ganado tiempo" al mantener el statu quo y así retener a Nutka como posesión española, en la espera de "encontrar una coyuntura más favorable". Sin embargo, esta situación no duró mucho tiempo, pues dos años más tarde "hubo nuevas negociaciones con lo que el emplazamiento debió ser abandonado en 1795" y fue concedido Nutka a los británicos[44]. Con el tiempo, "el punto identificado y propuesto por Bodega y Quadra" sirvió con "algunas ligeras modificaciones" para trazar "la actual línea de frontera común entre Canadá y los Estados Unidos"[45].

---

41. Bernabeu, citado por FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.
42. ORTIZ SOTELO, op. cit.
43. Según Concepción Reverte Bernal (op. cit.), doctora en Filosofía Hispánica por la Universidad de Navarra y catedrática de la Universidad de Literatura Hispanoamericana, a fin de sellar su amistad, los navegantes de ambas potencias decidieron, en lugar de usar el topónimo indígena Nutka, "el nombre de 'isla de Bodega y Quadra y Vancouver', nombre que con el paso del tiempo perderá su primera parte, quedando abreviado como Vancouver".
44. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.
45. FREYRE LAYZEQUILLA, op cit.



Muerte de Bodega y Quadra en el convento de San Fernando, México, donde fue enterrado.

Al retorno de la última misión de Bodega y Quadra, la Corona española le concedió al navegante criollo la encomienda de la Orden de Santiago y un nuevo ascenso. De regreso a San Blas, Bodega y Quadra, "cansado y enfermo", pidió trasladarse a la comandancia naval del Callao y, luego de hacer su "testamento en Guadalajara en noviembre de 1793", marchó a la Ciudad de México, donde falleció el 27 de marzo de 1794. Los restos mortales de Bodega y Quadra habrían sido enterrados en el convento de San Fernando[46].

Según Laguerre Kleimann[47], en el incidente de Nutka/Nootka, se confrontaron "diferentes doctrinas coloniales y comerciales", en una época que tuvo como protagonistas, por un lado, al Imperio español, cuyo poder iniciaba su declive en sus dominios americanos; y, por otra parte, a Gran Bretaña, que se consolidaba como una potencia marítima de primer orden y se perfilaba "como la primera potencia mundial" al adentrarse en el siglo XIX.

Hoy la ciudad de Lima recuerda honorablemente al valiente explorador, marino y diplomático limeño. En 2012, se inauguró el Museo Bodega y Quadra, al poner en valor una casona republicana cuyos yacimientos arqueológicos datan de los siglos XVI, XVII y XVIII. El nombre de dicho monumento histórico, convertido en museo de sitio, obedece a que uno de los dueños de la propiedad fue precisamente el navegante Bodega y Quadra, actor y testigo primordial de la política hispanoamericana de seguridad y defensa de la costa del noroeste en el siglo XVIII.

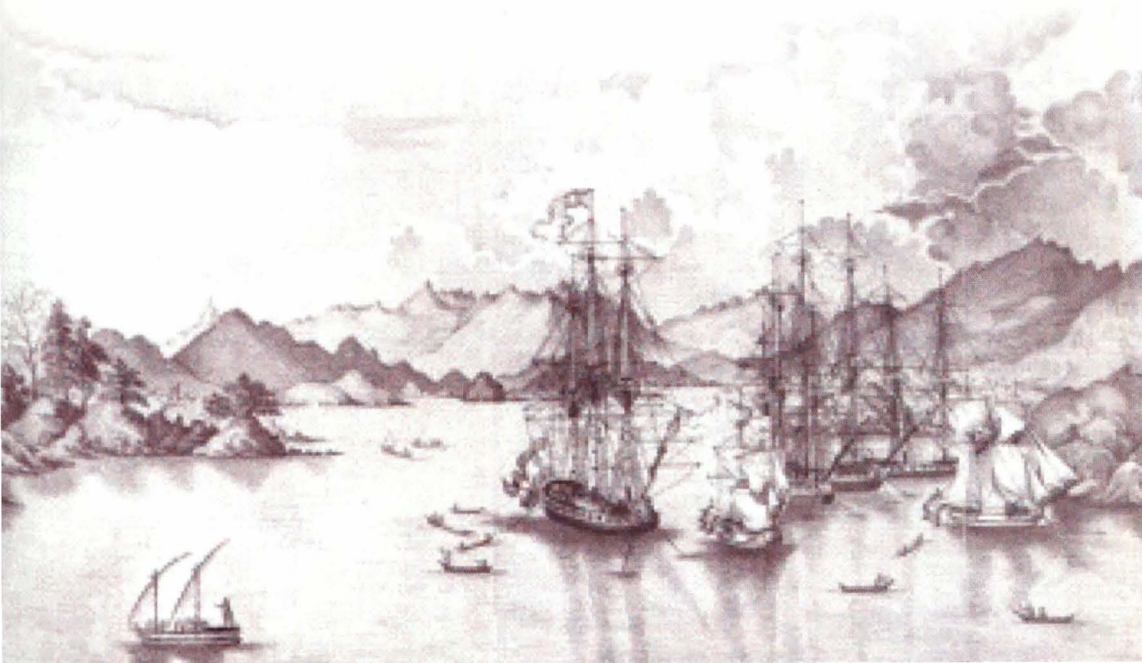
46. REVERTE BERNAL, op. cit. FREYRE LAYZEQUILLA, op. cit.

47. LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka

Bibliografía

- BBC. George Vancouver. 24 de setiembre de 2014. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.bbc.co.uk/norfolk/your/a-z_norfolk/a-z_vancouver.shtml
- BONIALIAN, Mariano. México, epicentro semiinformal del comercio hispano americano (1680-1740). 2010. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n35/n35a1.pdf
- FREYRE LAYZEQUILLA, Augusto. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: el esfuerzo de marinos peruanos y mexicanos y la afirmación de sus identidades en la consolidación hispana en los nuevos descubrimientos de América y Asia. En: *Revista de Historia Internacional*, 2013. Año 13, nro. 52, pp. 169-181.
- FUSTER RUIZ, Francisco. *El final del descubrimiento de América: California, Canadá y Alaska*. Murcia: Universidad de Murcia. 1998.
- HERREROS CEPEDA, Alicia. Breve introducción a la presencia española en el noroeste de América. 2011. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267
- JIMÉNEZ PELAYO, Águeda. Tomás de Suria, un dibujante de la expedición de Malaspina. Su contribución al conocimiento del occidente de Norteamérica. 1997. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/viewFile/384/390
- LAGUERRE KLEIMANN, Michel. Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a fines del siglo XVIII: Nootka/Nutka. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: https://www.academia.edu/4738982/Choque_de_Imperios_en_el_Pac%C3%ADfico_Norte_Intereses_comerciales_de_Gran_Breta%C3%B1a_y_Espa%C3%B1a_en_la_costa_noroccidental_de_Am%C3%A9rica_a_finales_del_siglo_XVIII_Nootka_Nutka
- MACHUCA, Paulina. Reseña. Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789. 2013. En: *México y la Cuenca del Pacífico*, 2013. Vol. 2, nro. 3, pp. 127-131.
- MAHAN, Alfred. The influence of sea power upon history, 1660-1783, pp. 48-57. 1980. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm#Page_29
- MARSHALL, Peter J. El Imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII. En: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004. Madrid: Editorial Marcial Pons, pp. 61- 78.
- MELGAR BAO, Ricardo. Juan Francisco de la Bodega y Quadra: etnografía y navegación en el Pacífico americano (siglo XVIII). En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 2009. Vol. 16, 2009, pp. 259-273. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://convergencia.uaemex.mx/revespecial/pdf/15-RicardoMelgar-p259-p274.pdf
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México D. F.: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. 2015, pp. 11-18, 111-116, 159, 164-165.
- REVERTE BERNAL, Concepción. En vísperas de la Independencia, dos ilustrados ligados al Virreinato del Perú: Baltasar Jaime Martínez Compañón y Bujanda (1738-1797) y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1744-1794), 2011. En: *Philología Hispalensis*, 2011. 25, pp. 147-162.

- RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio. Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California. 2013. [Consulta: 24 de setiembre de 2014]. Disponible en: http://ilcea.revues.org/2058
- VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México. 2011, p. 127.




MAERSK
MAERSK
OPDR
OPDR
cosco

Visión estratégica del cabotaje marítimo en el Perú: retos y posibilidades

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino
Licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú (1968). Magíster en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela de Posgrado de la Marina de Guerra del Perú (2013). Licenciado en Derecho por la Pontificia Universidad Católica del Perú (2015). Estudios concluidos para el Doctorado en Políticas Públicas, Seguridad Nacional y Desarrollo Sostenible de la Universidad Particular Alas Peruanas (2014). Coordinador Académico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) y director de Doctrina Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del IEHMP. Catedrático invitado de la Escuela Superior de Guerra Naval (MGP) y de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas del Perú (Mindef), en las asignaturas Realidad Marítima Estrategia Marítima y Política Marítima.



RESUMEN
El objeto de este artículo recae en el transporte marítimo interno llamado cabotaje, el más importante interés nacional en el ámbito marítimo, por ser un servicio público esencial para el uso seguro y sustentable del mar. Asimismo, sus conclusiones se orientan en ideas fuerza que se centran en las relaciones entre la historia marítima del país y la gran estrategia nacional, los intereses marítimos y las políticas públicas nacionales, y entre el cabotaje y la economía de mercado.

PALABRAS CLAVE: Cabotaje, transporte marítimo de corta distancia, soberanía, Ceplan, Sernavimar.

ABSTRACT
The object of this article lays in the domestic maritime transport called cabotage, the most important national interest in the maritime environment, for being an essential public service for the secure and sustainable use of the sea. Likewise, their conclusions are oriented in ideas-strength that are focused on the relationship between the maritime history of the country and the great national strategy, the maritime interests and the national public policies, and between the cabotage and the market economy.

KEYWORDS: Cabotage, short distance maritime transport, sovereignty, Ceplan, Sernavimar.

«... el buque mercante de un Estado [...] es una "parte flotante de territorio", de ese Estado...»[1]

Introducción

El enfoque de arte y ciencia con visión retrospectiva de la historia marítima del Perú posibilita retrotraer el estudio de la realidad marítima a hechos del pasado, con el propósito de elegir en el momento presente la mejor actitud estratégica para preparar un futuro promisor; asimismo, este punto de vista es complementario del enfoque prospectivo de la estrategia como disciplina autónoma, que facilita decidir en las circunstancias actuales la ocurrencia de posibles escenarios futuros y expresar una visión estratégica del cabotaje marítimo en el país.

1. CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 02 de octubre de 2015

Actualmente, no existe una política marítima integrada de Estado que regule la utilización racional del transporte marítimo interno como un servicio de interés nacional. Se necesitan definir objetivos claros y alcanzables, los que, acompañados de políticas específicas simples y fácilmente aplicables, permitan aprovechar los recursos disponibles del dominio marítimo del Perú en forma inteligente y eficiente.

En tal sentido, es fundamental comprender la relación entre el cabotaje marítimo y el mercado, tanto interno como subregional, con el propósito de contribuir mediante medidas de fomento en las respectivas políticas públicas la integración y el desarrollo nacional, por la estrecha relación que existe entre intereses marítimos e instrumentos de política de Estado de protección del transporte marítimo conforme el derecho nacional e internacional, a fin de contribuir a la cohesión, la integración y el desarrollo sustentable del país y la subregión, y posibilitar así la seguridad hemisférica.

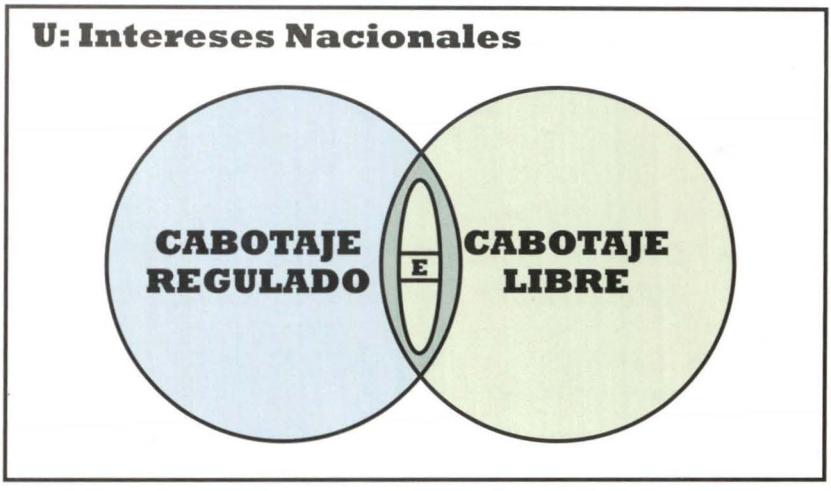
Políticas públicas comparadas: cabotaje libre y cabotaje regulado

Existen dos corrientes de pensamiento en el país y en la subregión sobre el cabotaje marítimo, situación que permite comparar dos políticas públicas, una de protección y promoción del transporte marítimo comercial en tráfico nacional, declarada de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional por norma legal vigente, y otra de libre mercado de servicios de transporte marítimo interno[2].

El elemento común de estas dos políticas públicas en el país es el servicio de transporte marítimo en su rol de medio económico, en un caso regulado por intervención del Estado y, en el otro, desregulado por una mínima participación del Estado.

El elemento no común que distingue ambas políticas es el rol de medio logístico de los servicios de transporte marítimo en tráfico interno, que soporta al sistema de transporte nacional en apoyo a la seguridad y al desarrollo del país, componentes privilegiados por el cabotaje regulado, y que tiende a desdeñar el cabotaje libre.

2. EL COMERCIO. Carretera azul [editorial]. 21 de junio de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/politica/opinion/editorial-carretera-azul-noticia-1593365



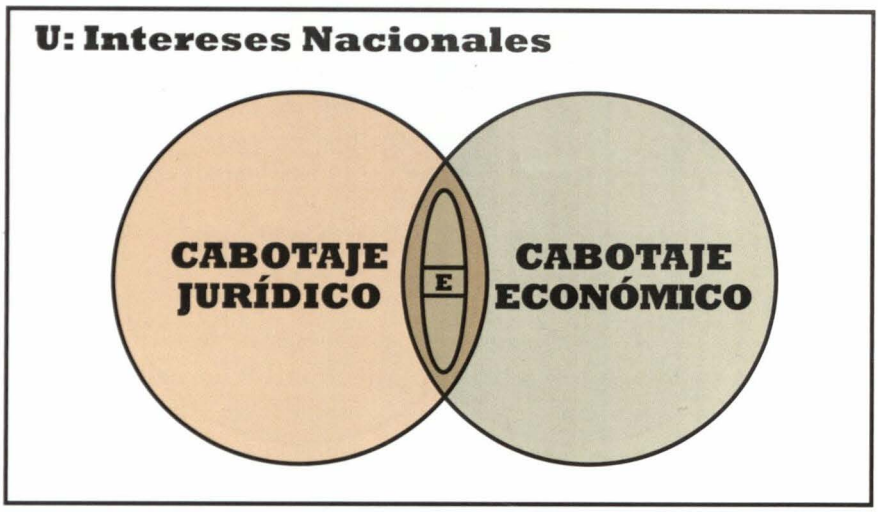
El elemento común que determina la relación es el principio de soberanía.

El cabotaje como medio logístico es un recurso del sistema de transporte nacional, que, por un lado, es elemento primordial del comercio debido a su función de distribución en la economía de mercado, y, por otro, es un servicio público esencial de prioritaria inversión que el Estado garantiza por razones primordiales de seguridad energética, alimentaria, militar-policial y de contingencias para el desarrollo del país.

El cabotaje marítimo como recurso del sistema de transporte nacional se constituye en un subsistema esencial de la logística integrada del país, así como en un recurso fundamental de la logística regional con especial importancia en el soporte logístico integrado de la subregión como bloque de economía y desarrollo comprometido con la seguridad hemisférica[3].

El cabotaje como medio económico es un producto comercial de intercambio en el mercado nacional, consistente en un servicio de transporte que por política pública nacional de protección y promoción de la marina mercante para la inversión en el patrimonio naviero del país se reserva exclusivamente a buques mercantes de bandera peruana, así como a buques de bandera extranjera fletados u operados únicamente por empresas navieras nacionales.

3. CORCUERA, Alberto. Identificación puntual de los requerimientos en materia de transporte y logística en los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER). En Dapmder, 2007. Vol. 7, nro. 7, p. 165. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: https://www.google.com.pe/search?q=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte



El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad.

El cabotaje libre se sostiene en las leyes del mercado de la libre oferta y demanda, que se fundamentan en el principio económico de la óptima distribución de la riqueza, y en la eficiente contribución al desarrollo de las naciones, en oposición a la intervención del Estado. Sin embargo, al persistir la figura del Estado en la realidad mundial como actor esencial del sistema económico global por configurar mercados nacionales, persiste la figura del cabotaje jurídico, sea libre o regulado por principio de soberanía que el Estado ejerce en el territorio marítimo nacional.

Una tercera corriente de pensamiento dentro del concepto de cabotaje marítimo, como política pública nacional, tiende a ubicarnos en una posición intermedia de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre, siguiendo la experiencia anterior de los Estados que al liberalizar el transporte marítimo de tráfico internacional han contribuido a dinamizar la economía nacional y mundial.

El cabotaje en la región americana tiene objetivos diversos[4], que se pueden resumir en políticas públicas nacionales destinadas a:

4. SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html

a. Defensa y seguridad, al reservar tanto el cabotaje como también parte del transporte internacional, a fin de poseer y disponer de una flota naviera propia.
b. Economía y estrategia, por vocación de los países de contar con una marina mercante propia, generar trabajo y participar en la exportación de servicios de transporte marítimo.
c. Industria y logística, cuando los Estados pretenden influir en la construcción y reparación local de buques destinados al cabotaje, con facilidades de infraestructura y soporte de apoyo a esta actividad.
d. Empleo y reserva, al asegurar que las tripulaciones de los buques de bandera serán de nacionales del país donde se realiza el cabotaje, por lo que se acumulará experiencia y conocimiento en el desempeño de esta actividad.

Sin embargo, pese a la aplicación de tales políticas del transporte marítimo para lograr los objetivos deseados, en muchos países no ha existido inversión en flotas durante años, así como no existe señal potencial de un incremento de inversión en industrias marítimas y portuarias nacionales, como es en nuestro país, por lo que se podría afirmar que la tendencia a la apertura del cabotaje a empresas extranjeras en la subregión es inexorable y gradual[5].

"Posibilidad de una opción heterodoxa de política pública para el cabotaje nacional que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad nacional"

Por otra parte, la exclusividad del servicio de transporte marítimo en tráfico nacional o cabotaje elimina la posibilidad de mejorar la intermodalidad en el transporte, la competencia entre distintos modos, así como la integración nacional y subregional, sin opción de generar nuevas oportunidades de empleo, debido a que al perderse la posibilidad de reducir costos de los servicios de transporte y por tanto reducir costos de la cadena de logística para los generadores de carga nacionales y extranjeros, se reduce la competencia y se elimina la posibilidad de utilizar servicios de operadores extranjeros —potencialmente— más eficientes y de menor costo, generando que los costos de transporte doméstico se [vean] artificialmente incrementados [por] una oferta cuasi monopólica[6].

5. SÁNCHEZ, Ricardo. Irremediable, apertura de cabotaje marítimo a extranjeros. 13 de setiembre de 2011. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: http://t21.com.mx/maritimo/2011/09/14/irremediable-apertura-cabotaje-mari-timo-extranjeros
6. SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html

Un referente valioso en políticas marítimas comparadas es la Unión Europea, que ha desarrollado el concepto ampliado del cabotaje comunitario, en contraste al tradicional concepto de cabotaje nacional de los Estados, concepción que sin descuidar el doble rol del cabotaje, para con la seguridad y el desarrollo de la Comunidad Europea, ha posibilitado promover inversiones en servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) por competitividad a mejores economías de escala[7].

El concepto de TMCD responde a un criterio técnico-económico, por ser reflejo del diseño y operación de naves apropiadas y eficientes para tramos cortos de navegación y cargas mínimas, que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un solo país al trasladar cargas menores a las usuales para el tráfico internacional. El TMCD está vinculado al libre mercado del tráfico alimentador de rutas norte-sur-norte en el sistema de transporte marítimo mundial, confluyendo con un enfoque integrado al desarrollo sostenible de empresas navieras y de país en la subregión.

Por otro lado, los servicios de TMCD por eficiencia de tramos cortos no menores de 500 km[8], y volúmenes de carga no menores de 900 TM[9], posibilita por economías de escala un factor de oportunidad para el inversionista naviero, así como para el país la posibilidad de configurar con visión estratégica su litoral por concentraciones portuarias en conexión con el tráfico interno nacional y subregional, potenciando el cabotaje entre litorales de Estados continuos por competitividad en rutas marítimas alimentadoras norte-sur-norte, para mayor eficiencia comercial y económica de navieros y usuarios.

"Doble reto del cabotaje marítimo: medio económico, como producto comercial; y medio logístico del sistema de transporte nacional, integrado en la subregión"

7. UNIÓN EUROPEA (UE). El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. Comisión Europea. Bruselas, 29 de junio de 1999. COM (1999). 317 final. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_es_final.pdf
8. LÓPEZ, Christian. Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal (archipiélago Canario e islas Madeira). Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. 2011, p. 23. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/13645
9. APOYO CONSULTORÍA. Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas. Documento. Lima: Grupo Apoyo. 2013, p. 11. [Consulta: 25 de julio de 2015]. Disponible en: http://infraestructuraparatodos.pe/assets/documentos/Documento_Final_Transporte-4.pdf

Política pública nacional: cabotaje regulado

El cabotaje en el país es tema de investigación y desarrollo histórico que se aborda desde la época prehispánica en el volumen II del tomo II de la Historia marítima del Perú, cuando se comprueban hipótesis sobre la navegación y el comercio de los pobladores de la costa anteriores al Estado incaico, principalmente por el sistema de navegación costera y el transporte del guano de islas, que se mantuvo luego por los propios colonizadores españoles desde el Callao a Panamá[10].

En el Perú, el cabotaje es el transporte marítimo, fluvial y lacustre entre puertos del territorio nacional. La naturaleza comercial de dicha actividad de servicios de transporte marítimo, prioritaria de los intereses marítimos nacionales, está definida y regulada por las disposiciones contenidas en la Ley 28583, publicada el 22 de julio de 2005, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley 29475, publicada el 17 de diciembre de 2009, así como por el Decreto Supremo 014-2011-MTC, del 15 de abril de 2011, que aprueba el Reglamento de la Ley 28583[11].

Al respecto, el transporte marítimo, fluvial y lacustre comercial en tráfico nacional, denominado cabotaje según el artículo 7.1 de la Ley 28583, cuya naturaleza como actividad comercial está definida por el artículo 45.1 del Reglamento de la Ley 28583, corresponde al transporte acuático comercial de pasajeros y carga, en tráfico que se realiza entre puertos peruanos y está reservado exclusivamente a favor de los buques mercantes de bandera peruana, de propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria y operados por un naviero nacional.

La estrecha relación entre defensa de la soberanía nacional y el cabotaje, de manera similar a como está regulado en muchos países del entorno, se debe a que la figura económica del cabotaje no responde a una actividad de comercio neutral, sujeta exclusivamente a las reglas del mercado y a la libre competencia. Es una actividad que responde a una figura jurídica que muchos Estados reservan para que sea ejercida por sus nacionales por principio de soberanía y jurisdicción a favor del patrimonio naviero nacional.

10. VILLENA, Luis. Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual. En: Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). 1981. Vol. 4, pp. 35-59.
11. CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. Ley 28522 del 17 diciembre de 2009. Ley del Sistema Portuario Nacional. Ley 27943. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf



El elemento común que determina la relación es el principio de complementariedad.

Una reserva de tal naturaleza no se justifica tanto en razones de orden fiscal o de impulso económico de determinadas políticas públicas, sino de inversión y reinversión en la flota naviera nacional, territorio flotante del Estado por extensión del principio de territorialidad en función del derecho del pabellón o bandera nacional, dado que:

> En todas partes, en el océano como en los puertos extranjeros, el buque de guerra lo mismo que el mercante constituye una parte integrante del territorio de su nación; un pedazo, digámoslo así, desprendido del suelo de la patria, con el cual van siempre estrechamente unidos el idioma, los usos, las costumbres, las leyes y la jurisdicción de aquella, que sin que la de otra potencia alguna pueda jamás invadirla sin inferir ofensa a la bandera que la simboliza[12].

El cabotaje regulado se sustenta en el deber del Estado de promover el bienestar general y el desarrollo integral de la nación[13], así como por principio de

12. NEGRÍN, Ignacio. Tratado elemental de derecho internacional marítimo. Madrid. 1873, p. 102. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: https://books.google.com.pe/books?id=MwowAQAAMAAJ&pg=PA101&lpg=PA101&dq=territorio+flotante&source=bl&ots=Uxtgx-0TYm&sig=mfh0u8JdlpQR1bpmaR0Y8HXQMFM&hl=en&sa=X&ved=0CEEQ6AEwBTgUahUKEwjw6dLMp-_GAhXInoAKHWMQAo4#v=onepage&q=territorio%20flotante&f=false

13. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf

complementariedad defender la soberanía nacional, garantizando la seguridad de la nación mediante el Sistema de Defensa Nacional. La seguridad y el desarrollo en el ámbito marítimo con variables interdependientes y conceptos concomitantes porque aparecen y actúan conjuntamente.

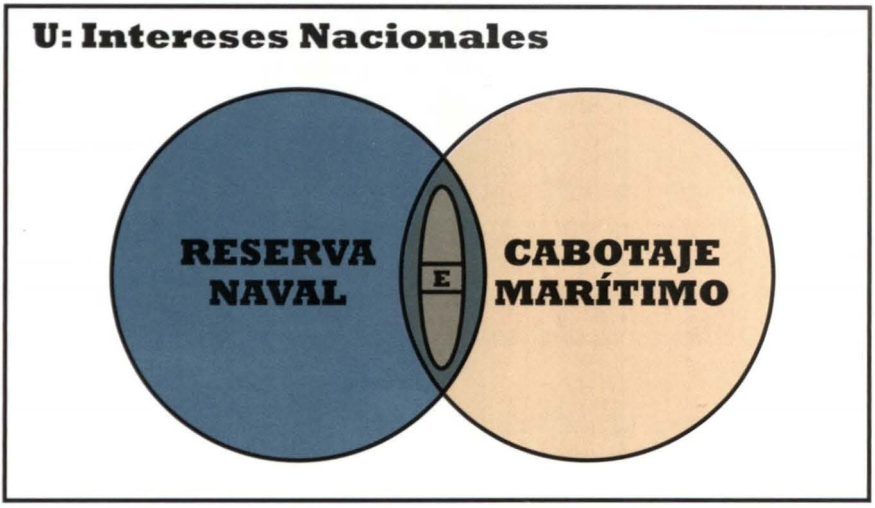
El Estado regula el cabotaje en el país, como alternativa al concepto de cabotaje libre, a través de una política pública nacional que materializa una restricción al naviero extranjero por un trato diferenciado de nacionalidad constitucionalmente permitido[14], para realizar el transporte acuático en tráfico interno; sin embargo, es una medida restrictiva de protección que afecta la norma internacional de trato nacional entre Estados parte de tratados de libre comercio vigentes[15,16].

Son dos los objetivos principales de la política de Estado sobre el cabotaje: uno, promover la reactivación de la Marina Mercante nacional como una actividad esencial cuya consolidación coadyuva al fortalecimiento y crecimiento del país, y dos, incrementar la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú. Ambos objetivos se sustentan no solo en la inversión naviera del país, sino en la reinversión que hace el empresario en su propio patrimonio, cuando al incrementar la flota de bandera nacional contribuye a construir un país sustentable desarrollando el territorio flotante del Estado[17].

El resguardo de que dicha actividad económica se realice a través de operadores nacionales y mediante naves de bandera nacional está asociado al hecho de que estos conforman la Marina Mercante nacional y forman parte de la reserva naval de la Marina de Guerra del Perú, toda vez que por el artículo 24.2 del Decreto Legislativo 1138 se precisa que:

> Conforman el material de la reserva naval, las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra con sus respectivos sistemas y equipos, y por

14. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ (TC). STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
15. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Legislación nacional sobre acceso al mercado de servicios en los países miembros de Aladi. 2006. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/nsfaladi/medrestric.nsf/3d7c3f1e93de739f032570230062c524/f3d1a23bd6f374d103257220006b4c74?OpenDocument
16. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC). Trato nacional: igual trato para nacionales y extranjeros. 2014. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
17. CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf



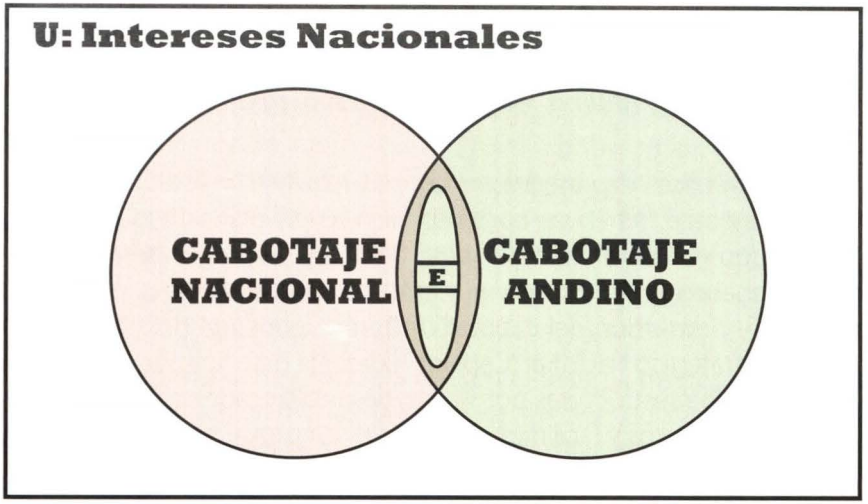
El elemento común que determina la relación es el principio de subsidiaridad.

aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, de acuerdo con lo establecido en la legislación específica sobre la materia[18].

"Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero de transporte de hidrocarburos asignado por ley (Servinamar)"

En tal condición, su existencia y fomento están vinculados al cumplimiento de los fines que se asignan a la Marina de Guerra del Perú, por los artículos 3 y 4.1 del Decreto Legislativo 1138, en las funciones de controlar, vigilar y defender el dominio marítimo, así como de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. La Ley 28583 establece que el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional queda reservado hasta por un 25% para buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional, alto interés público y conveniencia nacional[19].

18. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ (TC). STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
19. MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú (Sernavimar). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: https://www.marina.mil.pe/page/serviciosnaviero



El elemento común que determina la relación es el principio de convencionalidad.

En consecuencia, corresponde al Estado a través de la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante nacional, potenciando el órgano institucional encargado del servicio naviero para el transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país con el material y personal de su reserva naval disponible hasta alcanzar la reactivación plena del mismo y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado, solo donde no hay participación privada, así como participando en el desarrollo económico y social del país según tarea constitucional[20].

Por otro lado, por instrumento de políticas marítimas públicas en la subregión nos rige el derecho comunitario de la CAN sobre el transporte marítimo, dado que es un tratado vigente que forma parte del derecho nacional, y que por la Decisión 288 del 21 de marzo de 1991, vigente el 4 de abril de 1991, permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos entre países miembros, al igual que por la Decisión 314 del 6 de febrero de 1992, vigente el 18 de febrero de 1992, que permitió la libertad de acceso al transporte entre puertos de los países miembros[21].

20. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf

21. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN). Decisión 288. Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión, vigente 4 de abril de 1991. Decisión 314. Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, vigente el 18 de febrero de 1992.

"El cabotaje marítimo y el transporte marítimo de corta distancia son concepciones complementarias y constitutivas de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte marítimo, integrado en la subregión"

Las políticas públicas expresadas en normas legales consistentes con el derecho internacional tienen su correlato técnico en planes estratégicos sectoriales que posibiliten el cumplimiento de la ley y el logro de objetivos de interés nacional en forma progresiva y gradual. En tal sentido, para alcanzar la reactivación y promoción del cabotaje es tarea pendiente del Centro de Planeamiento Estratégico Nacional (Ceplan)[22] liderar la planificación nacional para modernizar las infraestructuras portuarias, desarrollar cadenas logísticas en las que participen puertos y facilidades de infraestructura al comercio exterior en forma total e integrada, en armonía con la Autoridad Portuaria Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (APN MTC)[23] y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)[24], a fin de contribuir a facilitar el transporte multimodal en el país y la subregión.

En suma, existen medidas de fomento al cabotaje que se encuentran dispersas en políticas públicas marítimas, portuarias y comerciales de protección del transporte marítimo interno, pero cada vez más se hace necesaria una política marítima integrada que contribuya a incrementar la eficiencia y competitividad del cabotaje, en modo complementario al carretero en el sistema de transporte del país, integrando el mercado interno nacional al intracomunitario subregional por vía intermodal.

"El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado por norma constitucional, vinculado a una política marítima integrada de Estado, en resguardo del transporte marítimo interno y de todos los intereses nacionales"

---

22. CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO (CEPLAN). Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021. 2011. Lima: Ceplan. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Ley 28522 del 25 de mayo de 2005.
23. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN). Ley del Sistema Portuario Nacional. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
24. MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR). Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penx/index.htm

Visión estratégica: retos y posibilidades

El cabotaje en el país, por hechos histórica y jurídicamente demostrados, sigue siendo protegido por el Estado, por lo que cabe considerar en prospectiva la posibilidad de una opción intermedia de política pública para el cabotaje marítimo que sincere el empleo de buques extranjeros persistente en la realidad, lo que garantiza el proceso de reinversión en el patrimonio naviero nacional, a fin de desarrollar el territorio flotante nacional y ubicar al país en una posición estratégica de cambio gradual por la tendencia mundial orientada a pasar de un sistema de cabotaje regulado a otro libre progresivamente.

El cabotaje marítimo tiene un doble reto en el sistema de desarrollo y seguridad nacional, respectivamente, primero en función de medio económico, como producto comercial de intercambio en el mercado interno, consistente en un servicio de transporte acuático reservado a nacionales por política pública de protección y promoción de la Marina Mercante, y por último de medio logístico del sistema de seguridad nacional como subsistema de apoyo logístico integrado al país, y recurso logístico integrado en la subregión contributivo a la seguridad hemisférica.

El concepto de cabotaje marítimo responde más a un criterio técnico-jurídico por estar vinculado a las regulaciones propias al tráfico interno de cada Estado o comunidad de Estados, mientras que el concepto de transporte marítimo de corta distancia responde a un criterio técnico-económico, por el diseño y la operación de naves eficientes para tramos cortos de navegación trasladando cargas menores a las usuales del tráfico internacional, con buques que pueden recorrer entre puntos intermedios distancias mayores a las limitadas por los litorales de un solo país en confluencia competitiva de rutas marítimas alimentadoras. Ambos conceptos son complementarios y constitutivos de retos y posibilidades al desarrollo proyectado del transporte multimodal en el país y la subregión.

> *"Es un reto para el Estado contar a futuro con un convenio subregional vinculado a una política marítima integrada, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo, en el mercado intracomunitario"*

El uso sustentable del mar en el país plantea el reto institucional de contar con un ordenamiento marítimo regulado constitucionalmente, al más alto nivel

del sistema jurídico nacional, vinculado a una política marítima integrada de Estado en resguardo de los intereses nacionales, con leyes de desarrollo constitucional que privilegien los servicios de transporte marítimo comercial de tráfico nacional o cabotaje marítimo, normas legales complementadas con un enfoque integrado y visión de futuro en el Ceplan, mediante planes estratégicos sectoriales concurrentes en desarrollo y seguridad nacional.

El mercado de servicios de transporte marítimo de tráfico nacional o cabotaje marítimo se encuentra desvinculado del mercado de servicios de transporte marítimo de corta distancia en la subregión, y plantea el reto para el Estado de contar a futuro con un ordenamiento marítimo multilateral por convenio subregional vinculado a una política marítima integrada de Estado, que privilegie el cabotaje por intercambio de servicios de transporte marítimo en el mercado intracomunitario subregional.

La concentración geográfica por actividades productivas, la localización de la población del país por su consumo asociado y los servicios de transporte marítimo por eficiencia de tramos cortos en confluencia de rutas alimentadoras del tráfico mundial, posibilitan configurar con visión estratégica el litoral nacional en tres grandes concentraciones portuarias: norte, Paita y Bayóvar; centro, Callao y San Martín; y sur, Ilo y Matarani, por terminales intermodales que transfieran la mayor cantidad actual y potencial del intercambio comercial del país, correspondiente al tráfico de carga general y contenedores del mercado nacional e intracomunitario subregional.

"El cabotaje marítimo por eficiencia de tramos cortos y volúmenes de carga mínimos, posibilita configurar con visión estratégica, el litoral del país en tres grandes concentraciones portuarias: norte, centro y sur"

Es un reto para la Marina de Guerra del Perú contribuir al desarrollo de la Marina Mercante nacional, potenciando el órgano institucional a cargo del servicio naviero (Sernavimar) de transporte de hidrocarburos asignado por ley, a fin de promover e impulsar el cabotaje regulado en el país, contando para tal efecto con el personal y material de la reserva naval disponible, hasta alcanzar su reactivación plena y actuar luego conforme el principio de subsidiaridad del Estado. De igual modo, es una posibilidad institucional participar en el desarrollo económico y social del país con los medios y recursos que con-

forman la reserva naval, como son las embarcaciones de bandera peruana, las instalaciones marítimas, fluviales, lacustres y portuarias, a flote o en tierra, con sus respectivos sistemas y equipos, y aquellos bienes y servicios que requiera la Marina de Guerra del Perú, para el cumplimiento de sus funciones, conforme lo establecido en normas y planes vigentes.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN. Legislación nacional sobre acceso al mercado de servicios en los países miembros de Aladi. 2006. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/nsfaladi/medrestric.nsf/3d7c3f1e93de739f032570230062c524/f3d1a23bd6f374d103257220006b4c74?OpenDocument
- APOYO CONSULTORÍA. Infraestructura de transporte: visión al 2023 y recomendaciones de políticas. Documento. Lima: Grupo Apoyo. 2013, p. 11. [Consulta: 25 de julio de 2015]. Disponible en: http://infraestructuraparatodos.pe/assets/documentos/Documento_Final_Transporte-4.pdf
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Ley del Sistema Portuario Nacional. 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
- CAUCHY, Eugène. Le droit maritime international: considéré dans ses origines, dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. París: Guillaumin et C, Libraires. 1862, p. 157. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k935885/f178.image.swf
- CENTRO NACIONAL DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO. Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021. 2011. Lima: Ceplan. Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Ley 28522 del 25 de mayo de 2005.
- COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. Decisión 288. Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión, vigente 4 de abril de 1991. Decisión 314. Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino, vigente el 18 de febrero de 1992.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional. Ley 28522 del 17 diciembre de 2009. Ley del Sistema Portuario Nacional. Ley 27943. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=13018&folderId=19514&name=DLFE-3456.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Reglamento del Congreso de la República. Lima: Imprenta del Congreso de la República. [consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/documentos/REGLAMENTO-CONGRESO-20-11-11.pdf
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Proyecto de Ley 2774/2013-CR del 14 octubre de 2013. Lima: Congreso de la República.

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ. 1993. [Consulta: 22 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/constitucion.pdf
- CORCUERA, Alberto. Identificación puntual de los requerimientos en materia de transporte y logística en los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER). En *Dapmder*, 2007. Vol. 7, nro. 7, p. 165. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: https://www.google.com.pe/search?q=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&oq=Identificaci%C3%B3n+puntual+de+los+requerimientos+en+materia+de+transporte+y+log%C3%ADstica+en+los+PMDER+Publicaci%C3%B3n+DAPMDER+N%C2%BA+07%2F07&aqs=chrome..69i57.1290j0j4&sourceid=chrome&es_sm=91&ie=UTF-8
- EL COMERCIO. Carretera azul [editorial]. 21 de junio de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/politica/opinion/editorial-carretera-azul-noticia-1593365
- EL COMERCIO. Líderes de la Alianza del Pacífico acordaron liberar el 90% de su comercio. 24 de mayo de 2014. 2014a. [Consulta: 15 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/economia/peru/lideres-alianza-pacifico-acordaron-liberar-90-su-comercio-noticia-1580491
- EL COMERCIO. Cabotaje: soltando amarras (editorial). 11 de noviembre de 2014. 2014b. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://elcomercio.pe/opinion/editorial/editorial-cabotaje-soltando-amarras-noticia-1770153
- LÓPEZ, Christian. Análisis de la viabilidad de las autopistas marítimas en los archipiélagos atlánticos de España y Portugal (archipiélago Canario e islas Madeira). Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya. 2011, p. 23. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/13645
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ. Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú (Sernavimar). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: https://www.marina.mil.pe/page/serviciosnaviero
- MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO. Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX). 2015. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/penx/index.htm
- NEGRÍN, Ignacio. *Tratado elemental de derecho internacional marítimo*. Madrid. 1873, p. 102. [Consulta 23 de julio de 2015]. Disponible en: https://books.google.com.pe/books?id=MwowAQAAMAAJ&pg=PA101&lpg=PA101&dq=territorio+flotante&source=bl&ots=Uxtgx-0TYm&sig=mfh0u8JdlpQR1bpmaR0Y8HXQMFM&hl=en&sa=X&ved=0CEEQ6AEwBTgUahUKEwjw6dLMp-_GAhXInoAKHWMQAo4#v=onepage&q=territorio%20flotante&f=false
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. Trato nacional: igual trato para nacionales y extranjeros. 2014. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
- SÁNCHEZ, Ricardo. Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación. Aladi/SEC/Estudio 151. Montevideo: Aladi. 2002, pp. 29-30. [Consulta: 21 de julio de 2015). Disponible en: http://www.aladi.org/biblioteca/02_2_4_SerieSECEstudios.html
- SÁNCHEZ, Ricardo. Irremediable, apertura de cabotaje marítimo a extranjeros. 13 de setiembre de 2011. [Consulta: 23 de julio de 2015). Disponible en: http://t21.com.mx/maritimo/2011/09/14/irremediable-apertura-cabotaje-mari-timo-extranjeros
- TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DEL PERÚ. STC 0020-2011-PI/TC del 22 de mayo de 2013. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/00020-2011-AI.html
- UNIÓN EUROPEA. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. Comisión Europea. Bruselas, 29 de junio de 1999. COM (1999). 317 final. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_es_final.pdf
- UNIÓN EUROPEA. El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la Unión Europea para la próxima década. 2002. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://sede.aecoc.es/web/logistica.nsf/c26e324ee59af673c12568c500468a18/add9c5fd20d599afc1256cb60042076d/$FILE/Transporte Maritimo de Corta Distancia.pdf
- UNIÓN EUROPEA. Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia. COM (2003). 155 final. 2003. [Consulta: 20 de 2015). Disponible en: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24258_es.htm

- UNIÓN EUROPEA. Libro Azul. Una política marítima integrada para la Unión Europea. COM (2007). 575 final. 2007. Bruselas: Unión Europea. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:ES:PDF
- UNIÓN EUROPEA. Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas. Bruselas: Unión Europea. 2008. [Consulta: 20 de julio de 2015). Disponible en: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0395:FIN:ES:PDF
- VILLENA, Luis. Evolución del cabotaje en el Perú y su situación actual. En: *Revista del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP)*. 1981. Vol. 4, pp. 35-59.




COR
OGNE

La Marina de Guerra y el terremoto de mayo de 1970

Historiador Jaime Miguel Taype Castillo
Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal y magíster en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Obtuvo el primer puesto en el Concurso Nacional de Tesis en Historia 2013, organizado por la Asamblea Nacional de Rectores (ANR) y Concytec. Ha realizado el Curso Básico de Derecho Internacional Humanitario y Derecho Internacional de los Derechos Humanos del Ministerio de Defensa. Publica artículos de historia en *Revista de Marina, Expresión Militar, Documenta de Historia Militar* del Ejército del Perú y en la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (España e Italia).



RESUMEN
El Perú ha debido enfrentar una serie de movimientos sísmicos a lo largo de su historia y el siglo XX no fue la excepción. Un terremoto y un posterior alud la tarde del 31 de mayo de 1970 desaparecieron toda una ciudad y pusieron a prueba la capacidad de respuesta del Gobierno peruano y de sus Fuerzas Armadas, especialmente de su Armada. La creatividad, el peligro y la lucha contra el tiempo fueron los elementos que debieron enfrentar los marinos peruanos para ayudar a sus connacionales.

PALABRAS CLAVE: Marina de Guerra del Perú, Operación Socorro, ayuda internacional, terremoto, Yungay.

SUMMARY
Peru must have faced a series of seismic movements throughout its history and in the 20th century it was not the exception. An earthquake and a following avalanche in the afternoon of May 31st, 1970 disappeared a whole city and tested the response capacities of the Peruvian government and that of its Armed Forces, especially that of its Navy. The creativity, the danger, and the racing against time were elements that the Peruvian seamen had to face in order to help their countrymen.

KEY WORDS: Peruvian Navy, Aid Operation, International Assistance, Earthquake, Yungay.

Introducción

La tarde del domingo 31 de mayo de 1970 la población permanecía entretenida con el partido que disputaban los equipos de Rusia y México en la Copa Mundial de Fútbol que tenía como sede al país azteca. Muchos peruanos alrededor de una radio o frente a algún televisor comentaban sobre dicho encuentro deportivo. Aparentemente, aquel domingo culminaría sin mayores novedades y el día siguiente iniciaría la semana con los preparativos para el partido entre Perú y Bulgaria.

• Artículo recibido el 9 de octubre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de diciembre de 2015

Pero la naturaleza una vez más nos demostraría cuán impredecible puede ser. Siendo las 15:23 horas aproximadamente, un terremoto sacudió gran parte del país, causando terror, destrucción y muerte en sus diferentes ciudades, en especial en aquellas que se localizaban en el callejón de Huaylas (Áncash), donde la belleza de sus nevados se vería opacada por la tragedia.

El terremoto, acompañado por un posterior alud, convirtió la entonces hermosa ciudad de Yungay en un gran cementerio, y quedó solo como evidencia de su existencia las copas de cuatro palmeras que se levantaban en su plaza principal. Mientras tanto, los pocos sobrevivientes, en su mayoría niños, debían enfrentar el dolor de sus heridas, la pérdida de sus familiares, la falta de alimentos y de servicios básicos. ¿Qué hacer cuando las vías de comunicación terrestres se encuentran completamente dañadas y la población al otro lado de ellas necesita de ayuda urgente?

Esa misma pregunta se hicieron las autoridades del Gobierno y los miembros de las Fuerzas Armadas, cuando se les encomendó la misión de llegar a la zona del desastre y tomar contacto con los sobrevivientes del terremoto. Las tres Fuerzas Amadas tuvieron que diseñar una operación de inmediato, a fin de socorrer a las víctimas del lugar de la tragedia, y cada una de ellas debió asumir responsabilidades. Y la Marina de Guerra estuvo presente en dicho acontecimiento.

A continuación, daremos una breve pero interesante mirada a lo que fue la participación de la Armada Peruana frente al terremoto del 31 de mayo de 1970, en cuyas acciones se combinarían el profesionalismo, la creatividad y la solidaridad de sus integrantes.

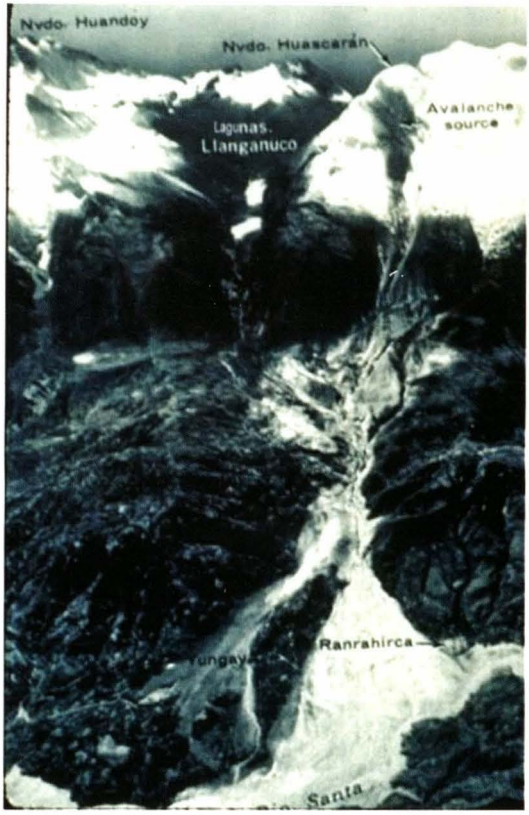
Una tarde trágica

En la tarde del domingo 31 de mayo, un violento terremoto remeció gran parte del Perú. El epicentro del movimiento se localizó en el mar, a 80 kilómetros frente a las costas de Chimbote. Su intensidad fue de 7,8 grados en la escala de Richter y de 8 grados en escala de Mercalli. La duración del movimiento se prolongó entre 40 y 140 segundos, según el Instituto Geográfico Nacional.

Las ciudades de Casma, Chimbote y Huarmey, así como del callejón de Huaylas en la región Áncash, sufrieron las mayores consecuencias en daños materiales y humanos. Las ciudades costeras de Trujillo, Huacho e inclusive Lima se vieron también afectadas, pero en menor grado, sin que esto significara que la inten-

sidad del movimiento no causara zozobra entre la población. En la ciudad capital, el sismo registró 6 grados en escala de Mercalli y, aunque causó daños de consideración, las consecuencias más graves se dieron en las ciudades del norte del país.

La tierra comenzó a sacudirse con tal violencia que muchos creyeron que era el inicio del fin del mundo. En el Callao, las personas que paseaban cerca del imponente obelisco vecino al terminal marítimo veían con terror cómo la construcción se meneaba de un lado para otro, creyendo que en cualquier momento se partiría y vendría abajo, mientras la basura de las calles era levantada por un inusitado ventarrón[1].



Desprendimiento de un bloque de nieve y hielo del pico oriental del nevado Huascarán, que produjo un violento alud y el capítulo más amargo de la catástrofe.

Cerca de la isla San Lorenzo, un grupo de pescadores trataba de controlar la embarcación en que navegaban, que saltaba violentamente por acción de las olas embravecidas y un sinnúmero de burbujas emergían de ellas[2]. En Trujillo y Chiclayo, las casas construidas de adobe colapsaron, mientras que las hechas de barro y quincha se meneaban por acción de las ondas sísmicas[3].

En el callejón de Huaylas, las ciudades de Huaraz, Caraz y Yungay fueron destruidas no solo por el movimiento en sí. En efecto, pocos minutos después del terremoto, una parte del glaciar central del nevado Huascarán se desprendió y su violenta caída provocó un alud de grandes proporciones, que sepultó por completo las localidades de Ranrahírca y Yungay, esta última considerada como una de las ciudades más bellas del callejón de Huaylas.

1. Entrevista a la señora Elsa Lévano Rojas. Callao, 13 de abril de 2001.
2. Entrevista al señor Hortensio Lévano Rojas. Callao, 31 de agosto de 2008.
3. Testimonio del técnico EP Johny Rosales. Lima, 28 de marzo de 2015.

El rápido desplazamiento del alud no permitió a la mayoría de su población ponerse a salvo. Solo lograron sobrevivir 2.000 de los más de 20.000 habitantes de Yungay, al conseguir refugiarse en el cementerio de la localidad, ubicado sobre una elevación cercana. Los terribles momentos vividos durante los instantes del alud sobre Yungay quedarían luego grabados en las placas que se encuentran hoy en el cementerio de esa ciudad, donde se pueden leer las expresiones de los sobrevivientes y que se recuerdan hasta hoy, como sucedió con una niña que corría junto a su madre y a quien luego escuchó decir: "Suéltame y sálvate, hija mía"[4].

La mayoría de los sobrevivientes fueron niños, que en esos momentos veían la función que presentaba un circo instalado sobre un espacio utilizado como estadio de la ciudad, en las afueras de Yungay. La localidad de Ranrahírca, que ya había sufrido las consecuencias de un aluvión en 1962, terminó sepultada por el lodo y la nieve, y desaparecieron sus 3.000 habitantes. En Huaraz murieron 10.000 personas y 20.000 quedaron heridas.

En Chimbote y Huarmey los daños también fueron cuantiosos y las principales vías de acceso, como la carretera Pativilca-Huaraz, se cortaron y bloquearon, lo que dificultaba la llegada de ayuda para los damnificados. En Chimbote se hundieron muchos tramos de la carretera Panamericana, y se produjo además una inusitada filtración de agua y arena.

El Gobierno decretó ocho días de duelo nacional y estableció en Chimbote el Centro de Operaciones del Comité Nacional de Emergencia. Se tendieron puentes aéreos y marítimos entre Lima y Chimbote con la finalidad de evacuar a los heridos más graves. Por otra parte, la ayuda internacional no se hizo esperar, mientras el Gobierno peruano daba las directivas para socorrer a los sobrevivientes y heridos de las zonas afectadas por el alud. La Marina de Guerra no fue ajena en dar apoyo a los connacionales ancashinos.

Socorro en alta mar

La serranía de Áncash estaba totalmente aislada debido a que las carreteras habían sido destruidas por el movimiento sísmico, lo que bloqueaba todo paso por tierra. Esta situación se agravó al no ser posible la comunicación por teléfono o por radio, y la única pista de aterrizaje —de Caraz— estaba seriamente dañada, obstaculizando el aterrizaje de cualquier aeronave.

4. Viaje de estudios de los participantes de la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Huaraz, 2012.



Gral. EP Juan Velasco Alvarado arribando a Chimbote.

Enterado de la situación, el presidente de la República, general EP Juan Velasco Alvarado, se reunió de inmediato con su gabinete. A las 23:00 horas de ese 31 de mayo se dirigió con sus ministros a la Base Naval del Callao y se embarcó en el BAP *Coronel Bolognesi* hasta el puerto de Chimbote, a fin de tener una mejor apreciación de lo acontecido y dictar las medidas necesarias al respecto[5].

> En Chimbote, el general Velasco dictó las disposiciones del caso para iniciar las tareas de auxilio y el planeamiento de la reconstrucción. Lo notable [...] es la prontitud con que se tomaron las decisiones y se movilizaron todas las fuerzas nacionales[6].

Al llegar al puerto ancashino, inmediatamente el general Velasco sobrevoló las zonas afectadas a bordo de un helicóptero de la Fuerza Aérea Peruana, pero no pudo descender por la espesa polvareda levantada por el movimiento, que aún cubría la zona afectada.

5. ZIMMERMANN, Augusto. *Los últimos días del general Velasco. ¿Quién recoge la bandera?* Lima: Edición del autor. 1978.
6. MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar*, junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, p. 7.



Gral. EP Juan Velasco Alvarado y ministros rumbo a Yungay.

A continuación, el Gobierno emitió el Comunicado Oficial 38, que daba comienzo a la Operación Socorro, con el cual las Fuerzas Armadas se encargarían de socorrer a los damnificados y se elegía a Chimbote como Centro de Operaciones de Emergencia. También colaborarían las diferentes instituciones civiles, incluyendo la participación de universitarios y de escolares del nivel secundario. Con el establecimiento de la operación, los buques de la Armada zarparon inmediatamente con dirección a Chimbote llevando a bordo víveres, personal de sanidad naval y demás elementos necesarios para asistir a la población sobreviviente y evacuar a los heridos más graves a la capital. Por su parte, la Fuerza Aérea estableció puentes aéreos y el Ejército lanzó a sus paracaidistas sobre los pueblos altoandinos afectados, entre los que se encontraban Yungay.

Además del traslado de autoridades y la evacuación de heridos, los buques de nuestra Armada se desempeñaron también como buques hospitales, pues los nosocomios en tierra habían sido considerablemente afectados y otros habían colapsado por la cantidad de heridos.

Por eso, luego que el BAP *Bolognesi* arribó a Chimbote llevando al presidente y sus ministros, al día siguiente regresó al Callao conduciendo de retorno a las autoridades gubernamentales y también a 187 heridos graves y a 22

de sus acompañantes, que acoderaron en el puerto del Callao e inmediatamente fueron conducidos a los diferentes nosocomios de la capital, entre los que se encontraba el Centro Médico Naval, donde fueron internadas 44 personas.

Durante el traslado, los adultos y niños recibieron esmeradas atenciones a bordo. Los médicos, sanitarios, jefes, oficiales y la tripulación del buque brindaron todo tipo de facilidades y atenciones a las víctimas, buscando consolar su dolor y desgracia. Durante el trayecto, se registraron numerosos actos de solidaridad y abnegación por parte de la tripulación naval.

Se pudo apreciar al personal naval de a bordo preparando biberones para alimentar a los niños heridos, curando sus heridas junto con los adultos, conversando con ellos a fin de sobreponerlos de sus pérdidas, alternando dichas actividades con las responsabilidades propias de su trabajo en el buque. Además, los marinos se turnaban durante todo el día para velar el cuidado de los precarios tripulantes.

Además del BAP *Bolognesi*, se movilizaron otros siete buques, entre los que destacaron los destructores BAP *Castilla* y BAP *Rodríguez*, que llevaron medicinas, víveres, prendas de abrigo y ayuda material a Chimbote, y retornaron trayendo a bordo a 340 damnificados graves y 81 acompañantes. Entre el personal naval se recolectó 100 litros de sangre para los heridos.

También zarpó al lugar de la tragedia el buque escuela BAP *Independencia*, que permaneció un mes acoderado en el puerto de Chimbote convertido en buque hospital. A bordo fueron atendidos 316 pacientes internados y cerca de mil ambulatorios. Además, ante la necesidad de saciar el hambre de los damnificados, la panadería del buque distribuyó entre ellos 200.000 panes y miles de raciones navales para los afectados, hasta llegar a un total de 145.000 kilos de alimentos repartidos. Paralelamente, la lavandería del buque lavó prendas de cama de los hospitales estatales y clínicas privadas de dicho puerto[7].

Además de la movilización militar, también se hizo presente la colaboración de la población civil, con la participación de escolares y estudiantes universitarios. Bajo esas circunstancias, por ejemplo, estudiantes universitarios se encargaron también de habilitar los canales de regadío y prestar apoyo en el cuidado del ganado, en coordinación con personal militar. En medio de estas

7. MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, p. 271.

labores, un pequeño grupo de universitarios politizados (integrantes del PUM y de otras tiendas izquierdistas) quiso aprovechar la tragedia para generar un clima de descontento en la población ancashina y provocar "la revolución". Sin embargo, su equivocada percepción y sus intereses políticos particulares no lograron prosperar[8].

La Armada también colaboraría con el Ejército. En efecto, el buque de desembarco BAP *Paita* zarpó a Chimbote trasladando maquinarias pesadas del Ejército, que fueron empleadas en la remoción de escombros y en la habilitación de las vías y el aeropuerto para el aterrizaje de la ayuda humanitaria nacional e internacional. Este buque, con la misión encomendada cumplida, retornó al Callao trayendo 28 huérfanos a bordo y fue recibido en el primer puerto por la esposa del presidente, Consuelo Gonzales de Velasco, en compañía del alto mando naval.

Ante el colapso de los servicios básicos en las zonas afectadas, la Armada movilizó los buques tanques BAP *Pariñas* y *Zorritos* y la nave cisterna BAP *Mantilla*, a fin de cargar y llevar un total de 6 700 toneladas de agua, que fueron distribuidas en la población de Chimbote y demás zonas aledañas[9]. Simultáneamente a las labores en el mar, el Servicio Aeronaval, con sus helicópteros y aeronaves, hicieron vuelos de reconocimiento y traslado de médicos, medicinas, equipos sanitarios y evacuación de heridos más graves[10].

Por otro lado, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) envió a profesionales y técnicos civiles a Chimbote para reparar el sistema de agua potable, de alumbrado público, los conductos de desagües y comunicaciones, así como para instalar un grupo electrógeno, un equipo completo de comunicaciones radiales, entre otros servicios.

El compromiso de los integrantes de la Armada se extendió más allá de sus efectivos. Es así que las esposas de muchos oficiales, técnicos y oficiales de mar se unieron a las labores de ayuda y atención de los pacientes, entre niños y adultos. Los víveres, prendas y medicinas recolectados por la Armada, así como por el resto de instituciones civiles y militares, nacionales y extranjeras, fueron acondicionadas en fardos, que luego se lanzaron en paracaídas desde los aviones que volaban a baja altura entre las cordilleras donde estaban apostados pueblitos altoandinos.

---

8. Entrevista al historiador Manuel Gálvez. Lima, 20 de abril del 2015.
9. *LA CRÓNICA*. Lima. 1 al 30 de junio de 1970.
10. MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina*, mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, p. 255.



Portahelicópteros USS *GUAM* en el Callao, con ayuda sanitaria.

> [...] mediante su empleo se hizo lanzamientos de bultos con víveres o elementos de equipo [...] médicos, enfermeros y otros técnicos de la Fuerza Armada que, conveniente, habían sido entrenados como paracaidistas a fin de poder disponer, en un caso dado, de una fuerza compleja en sus posibilidades para solucionar los problemas que obligaran a su empleo"[11].

Ayuda internacional

Enterados de la tragedia que había sucedido en el Perú, países de diferentes partes del mundo no dudaron en extender su mano amiga hacia los peruanos. Arribó ayuda sanitaria procedente de Alemania, Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Cuba, Estados Unidos, Francia, Nicaragua, México, Gran Bretaña, Holanda, Paraguay, Uruguay, Venezuela, además del Ejército de Salvación, en forma de implementos médicos, que incluyeron hospitales móviles[12]. A esto también se sumó la cooperación de Cerro de Pasco Copper Corporation y Southern Copper Corporation (Toquepala)[13].

11. MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar*, junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, p. 9.
12. FERNÁNDEZ PRADA, Alberto. *La aviación en el Perú: 1960-1973 (tomo III)*. Lima: Editorial Universo. 1966, p. 340.
13. MINISTERIO DE GUERRA. El Ejército en la zona devastada. En: *Actualidad Militar*, julio de 1970. Vol. IX, nro. 153, 14.

Potencias como Estados Unidos enviaron al portahelicópteros Guam, al mando del capitán de navío Richard R. Renaldi, con más de una docena de helicópteros Chinook, que fueron empleados en las labores de traslado de víveres y heridos en el callejón de Huaylas. Por su parte, el portahelicópteros sirvió como hospital naval y su tripulación brindó las mejores atenciones a los damnificados y huérfanos dejados por el violento terremoto y alud. Además de su colaboración naval, los estadounidenses también enviaron tres aviones C-130, que trajeron dos helicópteros Bell, a fin de ser empleados en las operaciones de ayuda y rescate en las zonas de emergencia[14]. Su destacada colaboración con sus pares peruanos mereció la distinción Cruz Peruana al Mérito Naval, lo que selló el agradecimiento de la Armada y la población peruana a los marinos estadounidenses por su apoyo.

La Unión Soviética envió equipos médicos que brindaron valiosa asistencia a los heridos y prestó helicópteros MI-8 para las labores de rescate[15]. Desgraciadamente, 70 médicos soviéticos perdieron la vida en esta operación, cuando el avión AN-32, que los traía de Rusia al Perú, se precipitó en el Atlántico a 300 km al sur de Islandia[16]. Los vínculos estrechos con la Unión Soviética se estrecharon por la rápida respuesta humanitaria de dicho país al terremoto que mató a 70.000 personas y dejó a otras 500.000 sin hogar[17].

La topografía agreste de nuestros Andes fueron un riesgo permanente, en especial cuando se comenzaban las misiones de búsqueda de pueblos escondidos entre los valles interandinos, y las aeronaves debían volar cargadas de víveres, abrigos y medicina[18]. Durante las operaciones aerotransportadas "se transportó y lanzó en paracaídas un total de 979 615 kilos de carga diversa"[19].

Por otro lado, la caída de un avión Fokker de la Fuerza Aérea Argentina y la muerte de su tripulación, el 10 de junio, causó hondo pesar entre los peruanos, debido a que el accidente sucedió mientras la nave sobrevolaba lanzando víveres sobre los poblados en las alturas de Áncash. Junto con la tripulación argentina se encontraban también miembros del Ejército del Perú[20].

---

14. FERNÁNDEZ PRADA, op. cit., p. 340.
15. MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, p. 358.
16. FERNÁNDEZ PRADA, op. cit., p. 345.
17- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 419.
18. VILLANUEVA, César. *Paracaidismo, buen salto.* Lima: Talleres Gráficos Iberia. 1998, p. 135.
19. VILLANUEVA, op. cit., p. 135.
20. VILLANUEVA, op. cit., p. 140.

El joven papá marinero

En medio de la tragedia, y en su afán por ayudar a los heridos y damnificados ancashinos, muchos integrantes de la Marina se encariñaron mucho con ellos, especialmente con los niños que habían perdido a sus padres.

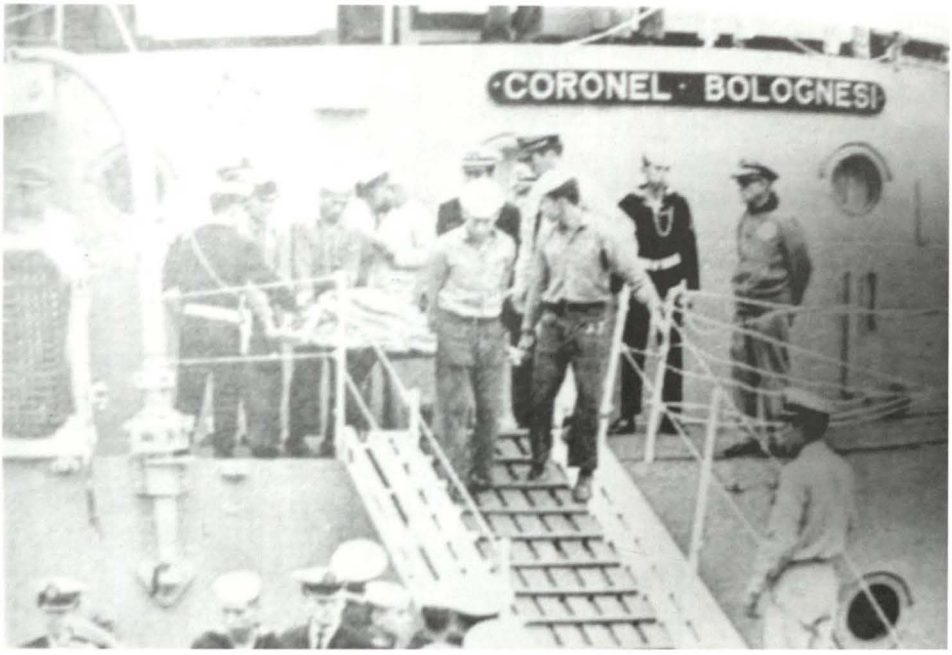
Eso sucedió con el marinero de primera Carlos Carnero Colina, perteneciente a la dotación del BAP *Bolognesi*, quien pronto se encariñó y se hizo cargo de las niñas Otilia y Silvia, de 3 y 5 años de edad, respectivamente. A pesar de los cuidados brindados por Carnero y los esfuerzos realizados por los médicos navales, la pequeña Silvia falleció producto de una hemorragia interna, no sin antes haberle demostrado afecto al referido marinero.



Marinero de la dotación del BAP *Bolognesi* cargando a niños huérfanos.

A pesar de la dolorosa perdida, Carnero continuó brindando sus cuidados a Otilia, quien desde un principio correspondió con su afecto, a pesar de la gravedad de sus heridas. La niña contaba al joven marinero que su hermanita Amparo había muerto al caerle encima el techo de la casa, mientras su madre lavaba la ropa en otro ambiente de la vivienda. Carnero averiguó si la madre de Otilia había sobrevivido al terremoto, y al no encontrar noticia precisa, se hizo cargo de la niña, quien luego lo llamaría "papá". Luego de ello, comentó a sus superiores la intención de adoptar a la niña y hacerse cargo de ella tras contraer nupcias con su novia.

El marinero quedaría perennizado en una de las fotografías al bajar las escaleras del BAP *Bolognesi* cargando a la pequeña Otilia cuando llegó al Callao. Cuando la menor iba a ser traslada en una ambulancia al Centro Médico Naval, pidió no separarse de Carnero, quien recibió autorización de sus superiores para acompañarla al nosocomio.



Marinos bajando heridos del BAP *Bolognesi*.

Pero un buen día llegó al Centro Médico Naval una atribulada madre venida de Chimbote preguntando por una pequeña niña. Tras revisar la lista de pacientes, encontró con alegría a la pequeña, quien era Otilia Aguirre Mendoza. Carnero no tuvo mayor opción que ver partir con su madre a la niña a la que tanto había cuidado. Así como la historia del marinero Carnero y Otilia, ocurrieron muchas otras durante aquel trágico acontecimiento[21].

Historias como la anterior tuvieron como protagonistas a los integrantes de la Marina de Guerra del Perú. Vemos lo importante que es contar con personal altamente entrenado y con los medios materiales necesarios para servir a la hora de hacer frente no solo a una contienda bélica, sino también a situaciones complejas como un terremoto que afecta a la población civil. La participación de la Marina fue fundamental para prestar atención médica inmediata, entregar alimentos y vestido, distribuir agua y demás medios, y colaborar con los otros institutos castrenses para cumplir la misión encomendada. Cuán valiosas resultan las Fuerzas Armadas cuando nuestros compatriotas necesitan de una mano amiga y fuerte para sobreponerse a la adversidad.

21. MINISTERIO DE MARINA, op. cit., p. 239.

Bibliografía

- COMISIÓN PERMANENTE DE HISTORIA DEL EJÉRCITO. *Historial de unidades del Ejército del Perú.* Lima: Oficina de Informaciones del Ejército. 2001.
- EDITORA EL COMERCIO. *El siglo XX de El Comercio.* Lima: Plaza & Janes y Editora El Comercio. 2000.
- FERNÁNDEZ PRADA, Alberto. *La aviación en el Perú: 1960-1973* (tomo III). Lima: Editorial Universo. 1966, pp. 340, 345.
- KLARÉN, Peter. *Nación y sociedad en la historia del Perú.* Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2011, p. 419.
- *LA CRÓNICA.* Lima. 1 al 30 de junio de 1970.
- MASTERSON, Daniel. *Fuerza Armada y la sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre las relaciones civiles militares, 1930-2000.* Lima: Editorial del Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos. 2001, p. 358.
- MINISTERIO DE GUERRA. Terremoto, conmovedora solidaridad. En: *Actualidad Militar,* junio de 1970. Vol. IX, nro. 152, pp. 7, 9.
- MINISTERIO DE GUERRA. Síntesis de la ayuda del Ejército y las zonas afectadas. En: *Actualidad Militar,* junio de 1970. Vol. IX, p. 152.
- MINISTERIO DE GUERRA. El Ejército en la zona devastada. En: *Actualidad Militar,* julio de 1970. Vol. IX, nro. 153, p. 14.
- MINISTERIO DE MARINA. La Marina de Guerra del Perú estuvo en las horas de dolor de su pueblo. En: *Revista de Marina,* mayo-junio de 1970. Vol. 56, nro. 3, pp. 239, 255, 271.
- PÁEZ, José. *Defensa y seguridad integral del Perú. Defensa de la población, biodiversidad, institucionalidad, territorio e independencia.* Lima: Impresiones Olgraf. 2013.
- VILLANUEVA, César. *Paracaidismo, buen salto.* Lima: Talleres Gráficos Iberia. 1998, pp. 135, 140,
- ZIMMERMANN, Augusto. *Los últimos días del general Velasco. ¿Quién recoge la bandera?* Lima: Edición del autor. 1978.

Entrevista

- Entrevista a la señora Elsa Lévano Rojas. Callao, 13 de abril de 2001.
- Entrevista al señor Hortensio Lévano Rojas. Callao, 31 de agosto de 2008.
- Testimonio del técnico EP Johny Rosales A. Lima, 28 de marzo de 2015.
- Testimonio del historiador Manuel Gálvez. Lima, 20 de abril de 2015.
- Viaje de estudios de los participantes de la maestría en Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Huaraz, 2012.





José Sánchez Lagomarsino (1844-1898). Marino peruano, comandante del monitor *Manco Cápac*, durante la Guerra del Pacífico

Capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, un héroe en la penumbra

Capitán de navío (r) José Aníbal Zorrilla Torres
Egresado de Escuela Naval del Perú (1961). Jefe del Servicio de Salvamento, comandante del BAP Guise y jefe de Estado Mayor de la División de Cruceros. Graduado de War College (Newport, Rhode Island, Estados Unidos), y de la Escuela Superior de Guerra Naval (Perú).



RESUMEN
El capitán de navío José Sánchez Lagomarsino formó parte de la Revolución Restauradora pradista, participó en la guerra contra España desde la comandancia de la fragata Amazonas y fue cónsul en Dunquerque antes de alistarse voluntariamente en la Armada peruana en la Guerra del Pacífico, en la que destacó en la defensa de Arica y protagonizó una de las páginas más gloriosas de la historia naval del Perú.

PALABRAS CLAVE: José Sánchez Lagomarsino, Guerra del Pacífico, Arica, *Manco Cápac*, *Huáscar*.

SUMMARY
Captain José Sánchez Lagomarsino was part of the Restoring Revolution of Prado, participated in the war against Spain from the Command of the Amazonas Frigate and it was consul of Dunquerque before being voluntarily enlisted in the Peruvian Navy during the Pacific War, in which the defending of Arica is highlighted and it was involved in one of the most glorious pages in the Peruvian Naval History.

KEY WORD: José Sánchez Lagomarsino, Pacific War, Arica, *Manco Cápac*, *Huáscar*.

Introducción

Entro voluntaria y conscientemente en aguas tormentosas. Tratar de orientar la luz del foco de la atención académica hacia un héroe naval que, a mi juicio, permanece en la penumbra histórica es tarea riesgosa.

Tal relativo olvido es comprensible si se considera el intenso resplandor que han proyectado y aún emiten otros, siempre recordados, héroes de la patria. Dicha luminosidad tiende a producir zonas de sombra que, involuntariamente, ocultan acciones heroicas que merecen ser resaltadas y recordadas frecuentemente.

• Artículo recibido el 9 de setiembre de 2015, aprobado para su publicación el 2 de octubre de 2015

Es por ello y para ello que el presente artículo trata sobre las circunstancias que el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino tuvo que afrontar durante su carrera naval, especialmente cuando fue designado como comandante del monitor *Manco Cápac*. Su objetivo es simplemente contribuir a devolverle el brillo histórico que siempre ha debido corresponderle.

La generalidad

La historia de nuestra aún joven república es fascinante, con sus luces y sus sombras. Su lectura nos muestra los pocos aciertos y los muchos errores que lograron y cometieron aquellos peruanos que tuvieron la oportunidad de dirigir su destino. Atinos y desatinos que la han llevado hasta la mediocre situación que, por comparación, ocupa actualmente en el concierto regional de naciones.

Afortunadamente, la misma historia nos da luces sobre la ruta a seguir para intentar retomar nuestra siempre posible grandeza primigenia. Es solo cuestión de tiempo y voluntad. Bajo las experiencias acumuladas, los nuevos conocimientos ya asimilados y aquellos aún por obtener, nos es factible establecer el norte guía y modificar el rumbo como sea necesario para alcanzar el ansiado, aunque todavía no bien definido, desarrollo integral y sostenido del país. Al respecto, una palabra de advertencia. Tal expectativa no será posible si el emprendimiento no incluye a todos y cada uno de los peruanos. Quizá ese fue el principal error cometido en el pasado. Seguramente es parte indispensable de una ardua tarea por realizar en el futuro.

La particularidad

Para entrar en el tema propuesto, es necesario pasar desde la generalidad expresada a la particularidad histórica. Darnos un principio arbitrario y un final transitorio. Para tal efecto, el inicio escogido es el combate del 2 de mayo de 1866. El término es la caída de la plaza de Arica, ocurrida el 7 de junio de 1880.

Esta de más decir que el principal suceso acaecido durante tal periodo estuvo constituido por la segunda guerra que sostuvimos con Chile. La denominada Guerra del Pacífico o la del Guano y el Salitre. Aquella que se inició el 5 de abril de 1879.

El combate del 2 de Mayo

En tan celebrado acontecimiento, un desorganizado sentimiento patriótico venció a la pretensión de la Corona de España de intentar cobrar dividendos por supuestas deudas contraídas por sus Colonias durante el periodo independentista. Utilizó para tal empresa una poderosa escuadra. Finalmente, ante la exitosa, aunque para ellos inesperada, resistencia encontrada, debió abandonar las aguas del Pacífico Sur Occidental tras haber conseguido sus propósitos en forma parcial.

La victoria del 2 de mayo, sin embargo, provocó consecuencias políticas, económicas y sociales nefastas para el futuro mediato del país. Me explico.

El coronel Mariano Ignacio Prado, bajo cuyo régimen de facto se había conducido la defensa del puerto del Callao, alcanzó ribetes de héroe no solo en el Perú sino también en los países aliados de Chile, Ecuador y Bolivia. Su prestigio creció sideralmente. Ante dicha situación, al parecer, la sociedad peruana adoptó dos dañinas falacias. La primera, que el Perú era invencible. La segunda, que ante cualquier improbable conflicto con algún país vecino bastaría con la palabra de Prado para conjurar el impensable peligro.

A estas aparentes consecuencias políticas y sociales se sumó el inmenso forado económico producido por la toma española de las islas guaneras de Chincha. El rapto, que duró aproximadamente dos años, secó drásticamente la caja fiscal. Es



La victoria del 2 de mayo.

así que al derroche improductivo efectuado por los Gobiernos anteriores, desde aquel de Castilla en que se inició la exportación del guano, se deben agregar los imprevistos y onerosos gastos provocados por la necesidad de defensa, no solo de puertos peruanos sino también de la costa sur chilena, efectuados bajo el loable concepto de una cooperación americanista que solo existía en la mente de la clase política peruana. Ello no fue todo: debe considerarse también el elevado costo de la extraña adquisición de dos naves destinadas para continuar la guerra contra España en aguas extranjeras.

Como consecuencia, terminado abruptamente el régimen de Prado, su sucesor José Balta recibió un país con serias deficiencias económicas. El presidente, con el auxilio de su joven ministro de Hacienda Nicolás de Piérola, se las arregló para quitarle a los llamados consignatarios nacionales el negocio de la comercialización del guano, y se lo entregó, en exclusiva, a la casa francesa Dreyfus Hermanos. Esta delicadeza formó una alianza soterraña y duradera entre Piérola y Dreyfus, aunque este último no devolvió el favor recibido cuando el Perú estuvo requerido de créditos. Como es conocido, la falencia económica del país fue una de las causas que provocaron la futura hecatombe.

La nave

Para 1867, por disposición de Prado, quien deseaba continuar la guerra contra España en aguas extranjeras, se compraron dos monitores. Las naves fueron bautizadas como *Manco Cápac* y *Atahualpa*.

Dicha adquisición resultaba de lo más inapropiada. Los buques habrían sido construidos para navegar en las aguas marrones del río Misisipi. Aunque su blindaje y armamento eran apropiados para el combate, su máxima velocidad bordeaba los cinco nudos. Con corriente en contra eran prácticamente dos pontones armados.

Por sus características de construcción estaban imposibilitados de navegar en mar abierto, ya que embarcaban agua en exceso. La preparación para el viaje, las modificaciones que debieron hacerse, pero también la negativa del permiso de zarpe por parte del Gobierno norteamericano, tanto por razones de neutralidad como por lo irregular de la compraventa, motivaron que las naves adquiridas en 1867 solo pudiesen hacerse a la mar el 12 de enero de 1869.

Para empeorar la situación, como los monitores no podían efectuar la travesía

por sus propios medios, se debieron adquirir tres transportes usados que pudieran remolcarlos y servirles de apoyo logístico en el largo trayecto, vía el estrecho de Magallanes, hasta el Callao. Rosendo Melo califica a la odisea del viaje como la "más heroica hazaña de nuestra Marina de Guerra", pero con respecto a su adquisición indica que "fue la causa determinante de su ruina"[1].

Después de 16 meses de accidentada travesía, el *Manco Cápac* y el *Atahualpa* fueron recibidos ya no por Prado sino por su sucesor, José Balta. Sin embargo, por aquellas imponderables "vueltas que da la vida", los monitores cambiaron sus anodinos destinos como simples pontones de puertos a vitales elementos de defensa, ya en el tiempo de una improbable, imprevista e impuesta guerra.

La situación (1872-1880)

Concluido el régimen de José Balta, el país se encontraba en medio de graves problemas políticos, económicos y militares. En dicha situación asumió el Gobierno el recientemente creado Partido Civil (1871). Su líder, el acaudalado hacendado norteño y cabeza de los consignatarios nacionales Manuel Pardo y Lavalle, asumió la primera magistratura de la nación. Se constituyó así en el primer presidente civil electo en las urnas en la historia republicana.

Manuel Pardo, a quien Miguel Grau consideraba como "la figura de más alta talla de la época contemporánea de mi patria"[2], era sin duda un estadista. También era el gobernante de un sistema político capaz de cometer las más grandes equivocaciones. Permítaseme elucubrar.

La política pardista de disminuir los efectivos del Ejército de 15.000 a 3.000 hombres, la cual había sido concebida desde su época de ministro de Hacienda bajo Prado y que sería continuada por Balta, estaba dirigida tanto a combatir el militarismo, que había contaminado al país durante poco mas de 53 años, así como a disminuir gastos militares, ya que, a su juicio, el país requería "pan y ferrocarriles y no 15.000 soldados"[3].

¿Quién podría oponerse a tan sólidas razones? Más aún cuando la sangrienta y derrotada revolución de los militares Gutiérrez demostraba que el pensa-

1. MELO, Rosendo. Historia de la Marina de Guerra del Perú (tomo I). Lima: El Comercio. 1924, p. 284. "Ante el accidente ocurrido con el vapor Reyes, tomaron la posta los vapores Marañón y Pachitea".
2. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003, p. 58.
3. PANIAGUA, Valentín. *Manuel Pardo y el Partido Civil*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2009, p. 58.

miento militarista continuaba vigente en los altos mandos del Ejército. No, la crítica no es a la validez de tal política, sino a sus consecuencias. Poco más de dos años luego de concluido su régimen y con la guerra encima, el Ejército se encontraba desarmado y desmoralizado. La Marina de Guerra, mal equipada y falta de entrenamiento. La organización militar, desorganizada. Con generales que intentaban ser presidentes. Con presidentes actuando como generales. Con un civil que reiteradamente intentaba tomar el poder utilizando el atajo revolucionario y montonero. En pocas palabras, con una situación política y una defensa nacional caóticas.

La explicación para el fracaso diplomático, de una alianza defensiva con Argentina y Bolivia, que "casi" estuvo a punto de concretarse, debe buscarse en los egoísmos de los tres Estados, que privilegiaron sus propios intereses nacionales. Dos de ellos equivocadamente y el tercero, Chile, con gran acierto, lo que le permitió apoderarse del territorio patagónico sin disparar un solo tiro.

Una segunda equivocación, que también por sus consecuencias adquiere ribetes de suma gravedad, fue la anulación por parte del Ejecutivo del proyecto de adquisición de dos navíos de guerra iguales o superiores a los blindados chilenos. Su construcción estaba financiada por endeudamiento público ya aprobado por el Congreso. De haberse contado con tales naves, quizá se hubiera podido disuadir al país sureño de declararle la guerra al Perú. En todo caso, si la disuasión no hubiera funcionado, la Marina de Guerra habría podido combatir en igualdad de condiciones y otra sería la historia.

La tercera falla fue la incapacidad del Gobierno, de Pardo y luego de Prado, de concretar una alianza defensiva con la Argentina y Bolivia que buscara contener las intenciones chilenas. La explicación para tal fracaso diplomático, que "casi" estuvo a punto de concretarse, debe buscarse en los egoísmos de los tres Estados, que privilegiaron sus propios intereses nacionales. Dos de ellos equivocadamente y el tercero con gran acierto, lo que le permitió apoderarse del territorio patagónico sin disparar un solo tiro.

El cuarto error consistió en la firma del Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia. No por sus implicancias geopolíticas, que podían haber sido valederas, sino por haberse comprometido a la nación sin contar con ningún respaldo económico ni militar. Su existencia y su carácter de "secreto", aunque era conocido por todas las Cancillerías de la región, le servirán a Chile como perfecta excusa para la declaración de guerra.

En relación con la conducta de la clase plutocrática, aquella que desde los inicios de la República se alió con el militarismo, una para seguir haciendo negocios y el otro para mantenerse en el poder, fue de pura y ciega conveniencia. Los valientes intentos de Pardo para establecer impuestos permanentes que permitieran suplir los decrecientes ingresos del guano fueron rechazados por los particulares utilizando a sus defensores en el Congreso. Como consecuencia de tan estrecha visión, los opositores pagarían, unos con sus vidas o la de sus hijos, otros con sus bienes materiales, los impuestos y las confiscaciones que impondrían los chilenos cuando se apoderaron del país.

No fueron estas las únicas equivocaciones cometidas por la clase política dirigente. Es posible agregar a la lista el intento de monopolizar (1873) y luego expropiar (1875) el salitre que era explotado y comercializado en el lejano y olvidado territorio de Tarapacá por empresarios peruanos, chilenos y europeos[4]. Dicha política, aunque soberana y necesaria para nutrir al alicaído fisco, fracasó por la poca capacidad de control estatal. Como resultado, aparte de no lograrse los fondos deseados, en la práctica se contribuyó a etiquetar al Perú como un país enemigo del libre comercio y, en consecuencia, a alienarle el apoyo europeo[5].

Tampoco debe olvidarse la falta de previsión en que incurrieron los gobiernos, desde Balta hasta Prado, ante las repetidas advertencias de fuentes políticas, diplomáticas y militares sobre el creciente armamentismo chileno que, a la luz de la conocida doctrina Portales, auguraba, aun para los mas miopes, muy posibles dificultades que debieron ser previstas.

Otro tema que contribuye a explicar la futura hecatombe es aquel de la identidad nacional. Aunque es innegable y llena de orgullo el patriotismo demostrado por muchos pobladores urbanos para enrolarse al Ejército en tiempo de guerra, también es cierto que otros pobladores de la serranía sostenían que el conflicto era un problema de mistis. Al respecto, Miriam Salas, prestigiosa historiadora, sintetiza la situación social con admirable crudeza al escribir: "Pardo y los suyos llegaron al Poder para hacer negocios [...] Al retirarse del poder dejaron una cuantiosa deuda que se conocería como la 'deuda Pardo' [...] El mundo olvidado y enmudecido mostraba de continuo su descontento (hubo 38 movimientos contra el Gobierno) mientras en su discurso de despedida Pardo hablaba del triunfo de las instituciones y del orden social"[6].

---

4. SALAS, Miriam. *Historia marítima del Perú*, (tomo 17, volumen IV). Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977, pp. 407-408.
5. BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*, (tomo VIII). Lima. Editorial Universitaria. 1983, p. 31. Basadre cita a un editorial del Times de Londres: "en cuanto a las razones de la guerra, estamos de parte de Chile y los extranjeros neutrales deben concederle sus simpatías. La guerra es mercantil. Chile pelea por la libertad de comercio. El Perú, por la restricción y el monopolio".
6. Prado, 1880: "Desde 1872 Piérola no ha dejado de conspirar obligando a consumir recursos para atajarlo [...] Es por eso que Pardo no compra los blindados".

No solo la clase dirigente en el poder fue responsable de la escasa capacidad de defensa del país. Nicolás de Piérola, con sus esforzados y costosos intentos revolucionarios, tanto para él como para el fisco, intentó usufructuar el poder en cuatro oportunidades, todas concebidas e iniciadas desde territorio chileno. Piérola se convierte así en involuntario colaborador de los planes expansionistas del país del sur[7].

Terminado su tiempo, Pardo no le entregó la posta a uno de sus correligionarios (aunque fue su propósito inicial). En lugar de ello, apoyó con "pragmatismo político" a un representante del militarismo que con tanto entusiasmo había combatido. A mediados de 1876, Mariano I. Prado, ya ascendido a general, primero por el Gobierno chileno y luego por obra del Partido Civil, asumió la presidencia mediante elecciones.

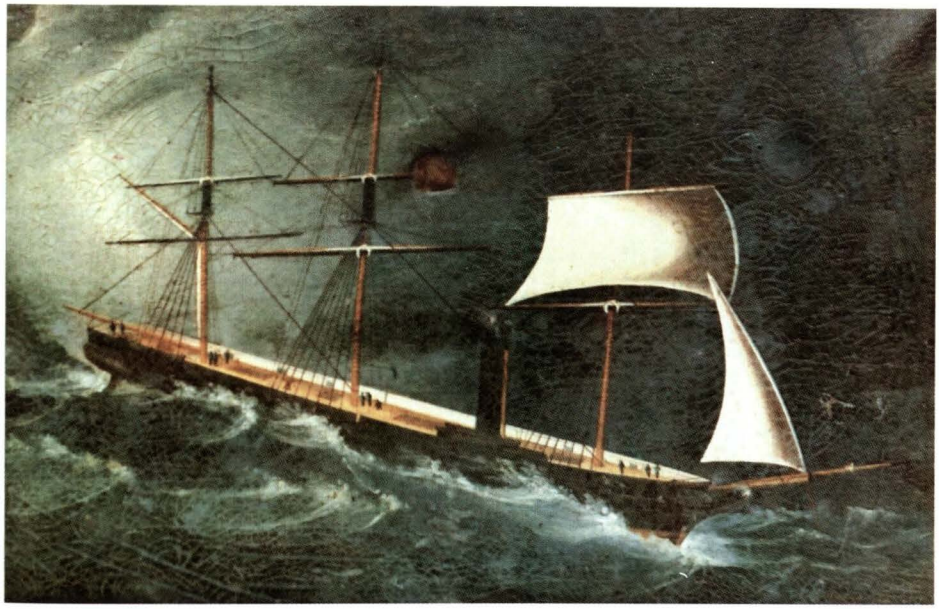
El régimen de Prado se caracterizó por ser una continuación del anterior, maniatado por los problemas económicos heredados. Las clases sociales y políticas dirigentes mantenían la incredulidad de que Chile pudiera albergar sentimientos contrarios hacia el Perú. Inclusive Prado desoyó las advertencias que Pardo, de regreso de su exilio en el Mapocho, le hizo en relación con las reales intenciones sureñas. Mal aconsejado, pensó que estas obedecían a un interés político. Mientras tanto, la idea dominante era que, en todo caso, la diplomacia pradista se encargaría del improbable problema. ¿Acaso no era Chile un país hermano, sin fronteras conflictivas? Entonces, ¿para qué preocuparse y menos despilfarrar el escaso dinero en armamentos? El 5 de abril de 1879, luego de denostar públicamente al enviado especial del Gobierno de José Antonio de Lavalle, Chile le declaró formalmente la guerra al Perú.

El hombre

En el año del Señor de 1856, José Sánchez Lagomarsino ingresó al servicio del Estado en el ramo de marina. En sus años iniciales se embarcó en diferentes naves de guerra y auxiliares, y adquirió experiencia marinera. Como guardia marina participó en la campaña contra Ecuador conducida por Ramón Castilla.

Para 1862 formó parte de la comisión a Inglaterra encargada de la construcción de dos naves fluviales. Dos años después, arribó a la inhóspita, pequeña y alejada aldea de Iquitos, e instaló un apostadero fluvial que, con el tiempo, contribuyó al desarrollo de tan estratégica ubicación.

7. MELO, Rosendo. *Historia de la Marina de Guerra del Perú* (tomo I). Lima: El Comercio. 1924, p. 221.



Pintura que pertenece a la Marina de Guerra del Perú, Fragta *Amazonas*. (Museo Naval del Perú).

En 1865, Mariano I. Prado inició, en Arequipa, la denominada Revolución Restauradora contra el presidente Juan Antonio Pezet. La razón fue la firma del tratado Vivanco-Pareja, efectuada bajo la amenaza de los cañones españoles. El teniente Sánchez tomó partido por Prado y fue enviado al exilio en Chile por dos meses. A su regreso, se embarcó en la corbeta América, que apoyaba la revolución. En noviembre, Prado asumió la presidencia y permaneció en el poder hasta 1868, año en que debió renunciar por problemas constitucionales.

En el mismo año, el joven oficial fue nombrado comandante de la fragata *Amazonas*. Declarada la guerra contra España, el Gobierno decidió alejar a los buques de la escuadra enviándolos al sur chileno en espera de la llegada del *Huáscar* y la Independencia, naves que habían dejado los astilleros ingleses en diciembre de 1865, pero que solo arribaron a las aguas del Pacífico 137 días después.

La *Amazonas* fue comisionada para reunirse con la escuadra aliada, que operaba en la zona de Chiloé. En circunstancias en que la formación de buques navegaba en demanda de fondeadero en la protegida ensenada de Chayahué, al amparo de la isla de Abtao, la *Amazonas* se vio imposibilitada de vencer al viento y a la corriente del estrecho acceso denominado Boca Chica y varó en la playa. Peruanos y chilenos colaboraron en devolverle la flotabilidad. Logrado

el objetivo, la tripulación retomó el control, pero, en circunstancias poco claras, la nave volvió a vararse, esta vez en forma definitiva. Rosendo Melo, historiador naval, citando a un académico chileno[8], quien resulta ser un severo crítico de la disciplina peruana, acusó al comandante de la perdida nave de "individuo muy negligente" durante las tareas de salvamento.

Ya sin nave propia, el teniente Sánchez participó en el combate de Abtao contra los navíos españoles Villa de Madrid y Blanca. De regreso al Callao, tomó parte en el combate del 2 de Mayo como jefe de una de las baterías del sur. Dicha batería, que constaba de cinco cañones, fue improvisada por Sánchez y 50 "playeros" dos días antes del combate. Durante la acción fue herido en ambas piernas por esquirlas que afortunadamente no lo inhabilitaron para el servicio.

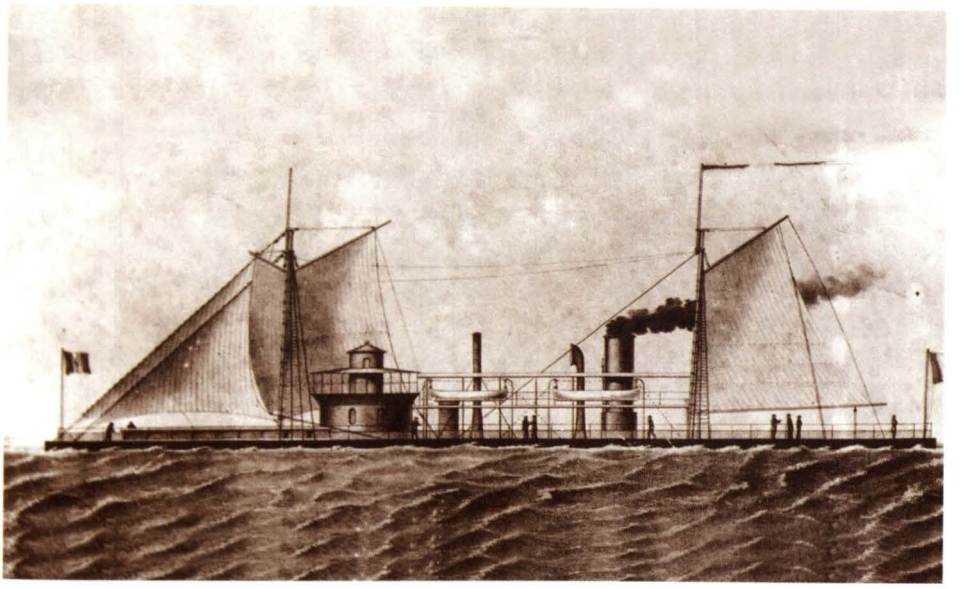
Para 1867, ya con el grado de capitán de fragata, el hombre y la nave tomaron su primer contacto. José Sánchez Lagomarsino fue enviado a Nueva Orleans como integrante de la comisión encargada de la adecuación de los monitores Manco Cápac y Atahualpa. Concluida esta tarea, es designado, en comisión especial, para explorar la zona de las Antillas españolas.

Nuevamente en el Callao fue nombrado comandante del muy eficiente vapor Chalaco, cargo en el que permaneció por un año y cuatro meses. Para 1869, posiblemente por desavenencias con el Gobierno de José Balta, pidió su pase al retiro y manifestó su deseo de participar activamente en política. Es así que, para 1871, participó en las reuniones de la Asamblea de Ciudadanos, organización bajo la cual se formó el muy influyente Partido Civil. En unión de prestigiosos correligionarios y compañeros de armas, entre ellos Lizardo Montero, Miguel Grau y Aurelio García y García, apoyó el Manifiesto de la Marina, opuesto a la revolución de los militares hermanos Gutiérrez contra Balta y de relancina contra el electo Pardo.

En agosto de 1872, nuevamente en el servicio, fue nombrado jefe de la columna Constitución. Como tal, participó en la debelación del levantamiento revolucionario de Piérola de 1874. En 1876, fue designado como agregado a la Embajada de Francia y poco tiempo después como cónsul en Dunquerque, cargo que retuvo hasta diciembre de 1877. Desde esa fecha hasta el 5 de abril de 1879, fue separado del servicio.

Ocurrida la declaración de guerra, se presentó voluntariamente y fue designado nuevamente como comandante de la columna Constitución, con la que

8. Cita a Francisco Vidal Gormaz, autor del libro Algunos naufragios ocurridos en la costa chilena desde su descubrimiento hasta nuestros días. Ciudad: Editorial, p. 351.



El monitor *Manco Cápac*.

se embarcó en la fragata *Independencia* bajo el comando del capitán de navío Juan Guillermo More. Este fue el inicio de una amistad bajo la cual compartirán episodios en la misma zona bélica, en la que ambos cumplieron con su deber para con la patria.

Embarcado en la Independencia, participó en el combate de Iquique y luego en aquel de Punta Gruesa. Fue testigo de la varadura y pérdida de la principal nave peruana. Luego de tan aciago acontecimiento, fue nombrado comandante de las baterías que defienden Arica. Compartió tal responsabilidad con More.

El 30 de noviembre de 1879, el hombre se reunió por segunda y definitiva vez con la nave. José Sánchez Lagomarsino fue nombrado comandante del monitor *Manco Cápac*, surto en la rada de Arica. El trinomio hombre, buque y tripulación escribieron, como describiré, tres páginas gloriosas en la historia naval peruana.

Las circunstancias

Concluida la campaña marítima conducida por el general Prado desde su cuartel general en Arica, el Perú había perdido sus principales buques. Piérola, como nuevo director de la guerra, y Lizardo Montero, como jefe del Primer

Ejército del Sur, dispusieron que la corbeta *Unión* y los buques transportes continuaran apoyando logísticamente a las fuerzas de Tacna, Arica y Arequipa. El monitor *Atahualpa* debió permanecer en el Callao y el monitor *Manco Cápac*, en Arica, ambos con propósitos de defensa.

Las fuerzas chilenas, ya conquistado militarmente el mar y luego el territorio de Tarapacá, se reagruparon en los puertos de Antofagasta, Pisagua e Iquique, en preparación para la campaña contra Moquegua y Tacna. El comando naval sureño dispuso que sus unidades protegieran dichos puertos mientras mantenía el bloqueo al puerto de Arica. Le encargó la conducción del bloqueo al monitor *Huáscar* y a la corbeta *Magallanes*, el primero bajo el comando del capitán de fragata Manuel Thompson y la segunda, bajo Carlos Condell[9].

El puerto de Arica estaba defendido por un conjunto de baterías en playas y alturas; en el mar, por los cañones del *Manco Cápac*; y las fuerzas de tierra y mar, bajo la dirección del coronel Francisco Bolognesi. Para la inteligencia chilena, la plaza de Arica estaba bien protegida.

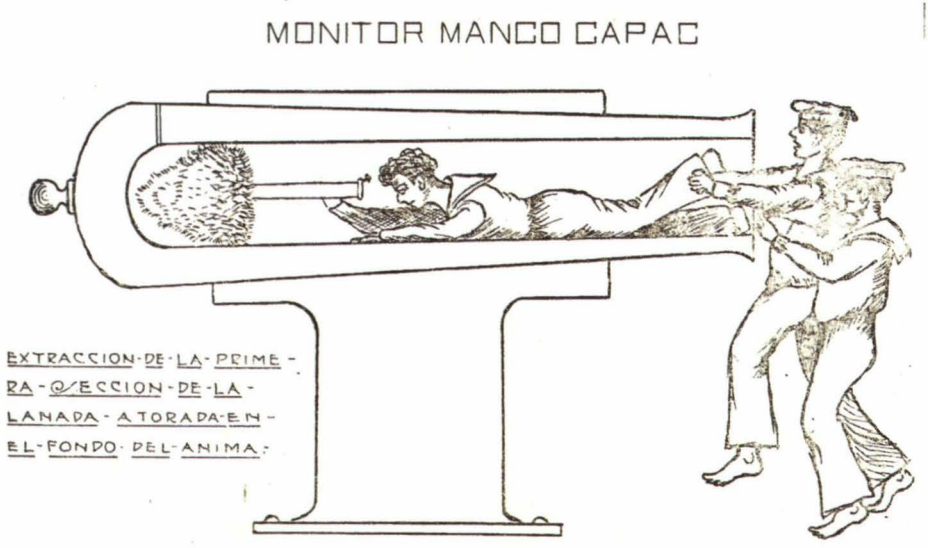
Primera página notable: el primer combate de Arica

El 27 de febrero de 1880, a las 11 de la mañana, el *Huáscar* y la *Magallanes* decidieron cañonear el ferrocarril que arribaba de Tacna. En respuesta, las baterías de tierra abrieron fuego. Por su parte, el comandante Sánchez ordenó izar el ancla de su nave para salir al encuentro de los navíos ofensores.

Imaginemos, por un momento, el viejo y pesado monitor dejando su fondeadero para, con su poca velocidad, acercarse a las dos naves enemigas en búsqueda de librar combate. Es posible que, en el mes de febrero, el sol luciese esplendoroso y las aguas estuviesen teñidas de intenso color azul, con pinceladas de blanca espuma. El monitor, semejante a un lentísimo aunque potente y trajinado boxeador, debe esperar que un rival se ponga a un alcance para asestar el puñetazo demoledor. Confía en la ineptitud de sus rivales basada en el exceso de confianza que produce su manifiesta superioridad. Así sucede.

El comandante Thompson, sediento de gloria, aceptó la invitación. Las baterías de tierra acertaron un disparo contra la *Magallanes*, que, al comenzar a hacer agua, debió retirarse momentáneamente. El *Huáscar* puso proa al *Manco Cápac* y se acercó rápidamente. Al momento en que el monitor entró al al-

9. Carlos Condell es considerado un héroe nacional en Chile por haber causado con una nave de menor poderío la pérdida del principal buque peruano.



Dibujo que muestra cómo se extrajo la lanada del cañón Dahlgren del monitor *Manco Cápac*, tarea realizada por Luis B. Arce y Folch, que era guardiamarina en el monitor durante el combate naval de Arica.

cance de sus cañones, Sánchez Lagomarsino ordenó: "¡Fuego!". Nada sucedió. Un cañón de la torre se había trabado. Los buques se acercaron tanto que las tripulaciones podían ver la actividad en la cubierta enemiga. Las ametralladoras y los fusiles reemplazaron a los cañones y barrieron las cubiertas con los ligeros proyectiles. Al momento en que el *Huáscar* comenzó a alejarse, los artilleros peruanos consiguieron destrabar el cañón. Esta vez sí salieron los potentes proyectiles. Uno de ellos dio en la popa del *Huáscar* y derribó el asta del pabellón chileno. Este o quizá otro proyectil mató al comandante de la nave.

Los buques chilenos se vieron forzados a retirarse tras haber aprendido una dolorosa lección. Como veremos, el error de ponerse al alcance de los cañones del *Manco Cápac* no se repitió. Mientras tanto, el viejo monitor, con su cansino andar, regresó a su fondeadero. La misión encomendada había sido cumplida.

Dando sentido a la expresión "las vueltas que da la vida", ante el fallecimiento del comandante Manuel Thompson, el recordado comandante de la Covadonga, Carlos Condell asumió el comando del monitor *Huáscar*. "Las vueltas que da la vida". Desde su captura por la Marina chilena, el monitor, que bajo las órdenes de Miguel Grau combatió por el Perú, luego lo hizo en su contra y el Perú contesta sus ofensas. El anteriormente glorioso monitor *Huáscar* era ahora un simple, aunque aún efectivo, trofeo de guerra en poder del enemigo. "Las vueltas que da la vida".

Segunda página notable. La *Unión* y el *Manco Cápac* en el segundo combate de Arica. La doble ruptura del bloqueo

Cumpliendo con la proposición "sobre buques de madera, hombres de acero", dos meses después del primer combate de Arica, la Marina escribió otra página notable. La corbeta *Unión*, bajo el mando del capitán de navío Manuel Villavicencio, contando con la colaboración del monitor *Manco Cápac*, consiguió romper el bloqueo impuesto al puerto de Arica por dos veces consecutivas.

En la madrugada del 12 de mayo de 1880, cumpliendo órdenes confusas del Gobierno, la corbeta *Unión* arribó al puerto de Arica para entregar su cargamento. Arica se encontraba aún bajo el bloqueo de la Marina chilena, cuya principal preocupación para ese momento era capturar o hundir a la única nave peruana capaz de ofender a sus intereses portuarios[10]. Componían la fuerza bloqueadora el monitor *Huáscar* y el vapor *Matías Cousiño*.

Antes de la llegada del alba, la *Unión* se deslizó sigilosa hasta un fondeadero amparado por las baterías de tierra y por los cañones del *Manco Cápac*, e inició la descarga. Con las primeras luces del día, las tripulaciones de los buques extranjeros presentes en la bahía, la población en el puerto y las sorprendidas tripulaciones sobre los buques bloqueadores observaban asombrados al inesperado visitante.

Ya sea por haber estado en las cercanías o de provenir de Ilo, donde se encontraba el grueso de la fuerza naval chilena, arribaron a escena el blindando *Cochrane* y la corbeta *Amazonas*. A las ocho de la mañana, los buques chilenos abrieron fuego. La orden era hundir a la *Unión*. Por consiguiente, los disparos se concentraron en la corbeta e ignoraron al *Manco Cápac*. Los cañones en tierra, aquellos del monitor y los de la propia corbeta, contestaron la agresión: El mutuo cañoneo duró siete horas.

En el fragor del combate, los fragmentos de un proyectil impactaron en la *Unión* y ocasionaron aparatosas averías que no la imposibilitaron. Los chilenos, seguros de que la presa estaba a punto de ser sometida, convocaron a reunión de comandos en el buque insignia. No descuidaron ocupar posiciones para evitar un improbable escape de la corbeta hacia el lógico norte.

Villavicencio, habiendo terminado la descarga de los pocos elementos bélicos

10. ELÍAS, Julio José. *Marinos peruanos en Arica*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1980. Relación histórica de la Armada del Archivo General de Marina. Proporciona la Hoja de Servicios de José Sánchez Lagomarsino.

que había transportado, comprendió que se le había presentado la mejor y quizá la única posibilidad de salvar a su nave[11]. Ordenó largar el ancla y zarpó no al lógico norte sino hacia el inesperado sur. Ante la persecución de los enemigos, vio en peligro el escape, debido a la mala calidad del carbón embarcado y a la apresurada reparación de las averías. Sin embargo, poco a poco, la corbeta empezó a abrir distancias. La llegada del ocaso lo ayudó en su empeño.

Los tripulantes de los navíos extranjeros, desde sus cubiertas y trepados en las jarcias, unieron sus voces con aquellos de la población en un ¡hurra! de admiración ante la osadía del buque peruano que había conseguido romper, por dos veces, el bloqueo de Arica.

En este punto es justo y necesario, en verdad es justo y necesario, resaltar el papel cumplido por la nave peruana que permaneció en el puerto. Sin la actuación cumplida por el *Manco Cápac*, la corbeta *Unión*, con todas las probabilidades en su contra, hubiera sido hundida por los cañones enemigos. Con un resultado favorable, la Marina chilena, en vez de vergüenza, hubiese reclamado triunfo y gloria. Honor a quien honor merece, en dicha ocasión la gloria le correspondió a la *Unión*, a las baterías terrestres y al *Manco Cápac*.

Tercera página notable. El combate de Arica. La caída de la plaza

La labor del monitor *Manco Cápac*, de su comando y de su tripulación, aún no había concluido. Faltaba un último encuentro con el enemigo.

El comando de la guerra chileno decidió evitar atacar Arica como continuación de su proyección conquistadora hacia el norte. Posiblemente la consideraban una plaza bien defendida. En lugar de ello, se enfrascó en preparar la conquista de Moquegua y Tacna mediante una batalla decisiva a librar contra los ejércitos aliados capitaneados por el general boliviano Narciso Campero. El éxito de tan arriesgada empresa, consideró, dejaría a la plaza de Arica aislada y a su alcance con un mínimo esfuerzo.

En el morro, Francisco Bolognesi y su Estado Mayor esperaban órdenes que nunca llegaron. Enterados por último de la debacle ocurrido en el Alto de la

11. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Partes de guerra de los principales comandos involucrados en el combate de Arica del 27 de febrero de 1880* (volumen 2). 1980, pp. 106-107.

Alianza, comprendieron que ni Lizardo Montero, jefe del Primer Ejército del Sur, ni Segundo Leiva, jefe del Segundo Ejercito, podrían auxiliarlos. El coronel Bolognesi estaba convencido de que con refuerzos desde Arequipa la plaza no caería y en el peor de los casos podría vender cara la derrota. El coronel, además, tenía ante sí la posibilidad de retirarse hacia el norte. Nadie hubiese podido criticar tal decisión.

El sol se asoma curioso e intermitentemente. Una persistente neblina demora en evaporarse. El ruido marino se ve alterado por los estruendos de los cañones que, luego de empezar, ya no cesan. Mientras en tierra los defensores van ofrendando sus vidas por su patria, en el mar un solitario un buque enfrenta a toda una escuadra.

Sin embargo, el jefe de la plaza sabía que la única acción abierta ante él debía ser combatir "hasta quemar el último cartucho". Tan heroica consigna fue compartida por el conjunto de sus subordinados, entre los que se encontraba José Sánchez Lagomarsino. El 7 de junio de 1880, las fuerzas chilenas de tierra y mar abrieron fuego, con toda su potencia, contra los defensores del morro y contra el único buque peruano surto en la bahía.

Imaginemos nuevamente la escena que se desarrollaba en la rada de Arica. Esta vez es una mañana prácticamente de invierno. El sol se asoma curioso e intermitentemente. Una persistente neblina demora en evaporarse. El ruido marino se ve alterado por los estruendos de los cañones que, luego de empezar, ya no cesan. Mientras en tierra los defensores van ofrendando sus vidas por su patria, en el mar un solitario un buque enfrenta a toda una escuadra.

El viejo monitor iza el ancla por última vez. Para cumplir con la consigna de Bolognesi busca un rival, a cualquiera ya que no puede darse el lujo de ser selectivo. Tratemos también de imaginar la impotencia del comandante al apreciar que los buques chilenos habían aprendido la lección de mantenerse a prudente distancia del alcance de sus cañones. Seguramente, en completa frustración, ordena caer a uno u otro rumbo buscando a un rival. Todo es inútil: su monitor está solo contra el mundo y nada puede hacer al respecto.

Enterado de que la plaza ha caído en manos enemigas, decidió que su tarea había concluido. Que Arica, a la que debía defender, ha caído. Que el único camino que le queda es hundir su nave para impedir que sea profanada. Esta vez, la exigua velocidad de su nave ya no importaba. Su gran peso la ayudó a ocultarse bajo aguas que hacía tiempo habían dejado de ser peruanas, pero

que a su alrededor se mantenían soberanas. Antes de enviarla a su destino definitivo, dispuso que su tripulación sobreviviera para continuar la lucha en otros lugares, en otras circunstancias.

Es así que el monitor *Manco Cápac* completó el periplo que lo condujo desde las marrones aguas del Misisipi hasta aquellas azules del Callao y Arica. En el cumplimiento de la tarea que le fue encomendada, contribuyó a que, posiblemente, el comando de guerra chileno variara su estrategia comprometiéndose en una batalla decisiva cuyo resultado pudo cambiar el curso de la guerra. Venció al monitor *Huáscar* en franco combate. Protegió a la corbeta Unión y le permitió romper, por dos veces, el bloqueo de Arica. Se enfrentó solo contra la escuadra chilena presente en Arica. Por último, cumplió con la consigna de Bolognesi de combatir "hasta quemar el último cartucho".

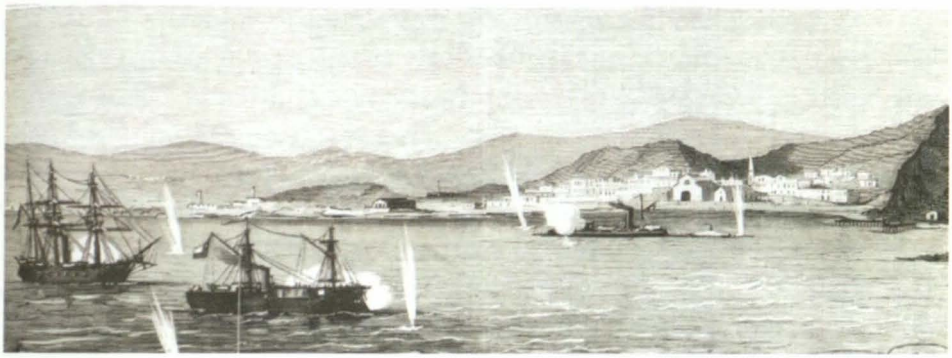
Si todas estas valerosas acciones no hacen a una humilde nave, en función de su capacidad de empleo bélico, imperecedera para el país a la que pertenece; si no les da categoría de héroes, título que va más allá del obligatorio cumplimiento del deber, a su comando y a su tripulación; entonces no me imagino qué podría hacerlo.

Si se exige para la heroicidad haber sucumbido en combate, yo no estoy de acuerdo. Me alegra que el capitán de navío José Sánchez Lagomarsino no haya dado su vida por la patria, aunque estoy seguro de que no habría vacilado en hacerlo si las circunstancias lo hubiesen requerido. Que haya salvado a su tripulación y continuado la lucha, ya en condición de prisionero de los chilenos, hasta el fin de la guerra, es acción meritoria. Comandante, para mí es usted un héroe nacional digno del mayor reconocimiento.

El pedido de un prestigioso historiador

Percy Cayo[12] escribe: "Los fulgores extraordinarios del *Huáscar* han opacado las gloriosas realizaciones de la *Unión*"[13]. A tan acertado diagnóstico habría que agregar: "y a las del *Manco Cápac* también". Continúa Cayo: "Hazañas como esta sirvieron para mantener a pesar de los contrastes la esperanza nacional"[14]. Debe agregarse: "aún deben hacerlo".

12. CAYO, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. En: *Revista del IEHM del Perú*. 1982. Nro. 5. Cita a Gonzalo Bulnes: "El temor a la Unión fue la pesadilla del gobierno en esos meses".
13. CAYO, op. cit. Cita también el diario personal de Storace, maquinista de la corbeta *Unión*: "Los dos buques disparan sus proyectiles a la corbeta sin dirigir ninguno al morro, ni al *Manco Cápac* ni a las baterías".
14. CAYO, op. cit., p. 19.



Combate naval de Arica, donde el monitor *Manco Cápac*, bajo el mando de José Sánchez Lagomarsino, enfrentó al monitor *Huáscar* y a la cañonera Magallanes (27.2.1880). Grabado que describe el combate sostenido por el monitor peruano *Manco Cápac* contra los buques chilenos *Huáscar* y *Magallanes*.

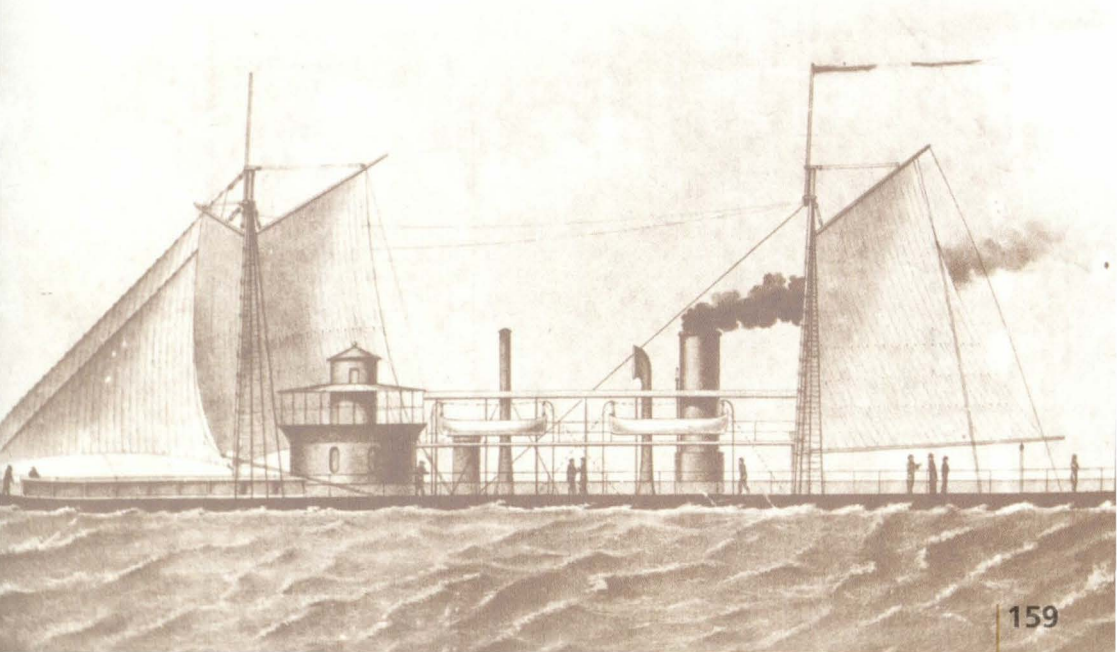
Por su parte, el capitán de navío Julio José Elías[15], ilustre historiador, reclamaba: "No hay duda posible respecto a que el combate de Arica del 27 de febrero de 1880 constituyó una victoria peruana, un verdadero y legal triunfo [...] ¿Cual habrá sido el motivo para que nunca se haya celebrado?".

Para concluir, uniéndome a la interrogante de J. J. Elías, espero que nuestros académicos, y por su intermedio las instituciones, se unan para recordar y realzar la memoria del capitán de navío José Sánchez Lagomarsino. Así, le daríamos las gracias por mostrarnos el camino a seguir. Aquel que nos indica que en tiempo de paz basta con el cumplimiento del deber, pero si las circunstancias exigen ir más allá, debemos tratar de ser héroes. Por la patria. Por nosotros mismos. Por los que confían en su Marina de Guerra.

15. Elías, op. cit ., p. 3.

Bibliografía

- BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú*, tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria. 1983.
- CAYO, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. En: *Revista del IEHM del Perú*. 1982. Nro. 5.
- ELÍAS, Julio José. *Fuentes para el estudio de la historia naval del Perú*. Lima: Museo Naval del Perú. 1958.
- ELÍAS, Julio José. *Marinos peruanos en Arica*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1980.
- MELO, Rosendo. *Historia de la Marina de Guerra del Perú* (tomo I). Lima: Editorial Universitaria. 1924.
- PANIAGUA, Valentín. *Manuel Pardo y el Partido Civil*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2009.
- PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. Partes de guerra de los principales comandos involucrados en el combate de Arica del 27 de febrero de 1880 (volumen 2). 1980.
- PRADO, Mariano Ignacio. *Manifiesto de 1880*. 1880.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la *Miguel Grau*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.
- SALAS, Miriam. *Historia marítima del Perú*, tomo 17, volumen IV. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1977.





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.

icias nacionales noticias nacionales noticias nacional
noticias nacionalesnoticias nacionales noti
ionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
ticias nacionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales no
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nacionales noticias nacionales noticias nacionales noti
acionales noticias nacionales noticias nacion
noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
onales noticias nacionales noticias nacionales noti
nales noticias nacionales noticias nacionales noti

Unidades integrantes de la Escuadra de Entrenamiento de Japón visitaron nuestro país

El JS *Kashima* (TV-3508), el JS *Shimayuri* (TV-3513) y el JS *Yamagiri* (DD-152), unidades de superficie que conforman la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, arribaron al puerto del Callao en visita oficial el 9 de setiembre, con el fin incrementar los vínculos operacionales, de amistad y camaradería que unen a ambas armadas.



Tras su arribo, la tripulación de las citadas unidades fueron recibidas por una delegación de oficiales de la Marina de Guerra del Perú, encabezada por el comandante de la Segunda Zona Naval, contralmirante José Luis Navach Gamio, quien, posteriormente abordó el JS *Kashima*, donde fue saludado por el comandante de la Escuadra de Entrenamiento de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, contralmirante Yasuki Hatanaka.

Luego del acto de bienvenida, en el que participaron también representantes de la colonia japonesa, los alumnos del Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (Citen) recorrieron las instalaciones de la unidad de superficie.

Posteriormente, la autoridad naval del Japón visitó al comandante de la Fuerza de Operaciones Especiales, contralmirante Enrique Martín Torrico Infantas, con quien intercambió experiencias profesionales, así como presentes recordatorios.

El contralmirante Yasuki Hatanaka visitó luego a representantes del Gobierno regional y de la Municipalidad del Callao.

Las actividades protocolares del 9 de setiembre culminaron con la visita a la Escuela Naval del Perú, donde la delegación japonesa, luego de reunirse con el director del centro de estudios, contralmirante Luis Polar Figari, y el comandante de la Fuerza de Superficie, contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, colocaron una ofrenda floral ante el monumento del héroe de Angamos, almirante Miguel Grau Seminario.

Comandante de Operaciones Navales y Director General de Logística de la Armada del Ecuador arribaron al Perú en visita oficial



Con la finalidad de intercambiar conocimientots y experiencias en las áreas técnicas, operacionales e institucionales, además de fortalecer las relaciones bilaterales entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada del Ecuador, llegó en visita protocolar, del 13 al 16 de setiembre, una comitiva de oficiales ecuatorianos integrada por el Comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Ángel Sarzosa Aguirre, y el Director General de Logística, Jaime Ayala Salcedo, entre otros, quienes cumplirán una nutrida agenda de diversas actividades en nuestro país.

Tras su llegada a suelo patrio, el 14 de setiembre presentaron su saludo protocolar al comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, con quien tuvieron una amena reunión e intercambiaron presentes recordatorios.

Lo propio se hizo con el comandante general de Operaciones del Pacífico, vicealmirante José Paredes Lora, y el Director General del Material de la Marina, contralmirante Silvio Alva Villamón. Luego de ello, ambas autoridades brindaron una exposición acerca de las acciones que ejecutan en el área de su influencia. Posteriormente, la delegación extranjera visitó la Escuela Naval del Perú, donde tuvieron la oportunidad de conocer la cripta del Caballero de los Mares.

Continuando con lo programado, el 15 de setiembre visitaron la Fuerza de Superficie, la Dirección General del Material de la Marina, la Fuerza de Submarinos, los Servicios Industriales de la Marina (SIMA S.A.) y el buque insignia BAP *Almirante Grau*.

El presidente de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos presentó saludo protocolar al comandante general de la Marina



Como parte de su visita al Perú para participar en las actividades por el aniversario 85 de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, el 16 de setiembre el presidente de la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos (U.S. Naval War College), contralmirante P. Gardner Howe III, presentó su saludo protocolar al comandante general de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo.

En la reunión, que se llevó a cabo en el salón Huáscar de la Comandancia General de la Marina, las autoridades trataron diversos temas de interés institucional, que fortalecen las relaciones establecidas entre ambas armadas.

Estuvieron presentes también en este encuentro el agregado de Defensa a la Embajada de Estados Unidos en el Perú, capitán de Navío Hiram Scott Johnson; el jefe de la Sección Naval del Grupo Consultivo, capitán de Corbeta Tylor Ross; el secretario del Comandante General de la Marina, contralmirante Hugo Verán Moreno; y el oficial de Enlace de Estado Mayor, capitán de navío Kurt Bottger.

Cabe indicar que el contralmirante P. Gardner Howe III, como parte del programa de actividades académicas por el aniversario 85 de creación de la Escuela Superior de Guerra Naval, el 15 de setiembre, brindó la exposición "Educación para la defensa desde la perspectiva del US Naval War College".

El Estado Peruano es reconocido como miembro pleno del Memorándum de Entendimiento en la Región Asia-Pacifico (MOU de Tokio) sobre Estado Rector del Puerto, a través de la Autoridad Marítima del Perú

La Autoridad del Perú fue aceptada como Autoridad Miembro Cooperante en 2012, y luego de tres años en esta condición, y de haber recibido una misión

de reconocimiento por un equipo de monitoreo (conformado por Australia, Canadá, Hong Kong [China] y la Secretaría), para la evaluación del cumplimiento de los criterios de membresía, llevada a cabo del 30 de junio al 3 de julio de 2015 de forma exitosa. A partir de los resultados de la misión del reconocimiento, el equipo de monitoreo opinó unánimemente que el Perú había cumplido completamente con los criterios cualitativos para obtener la condición de Autoridad Miembro de Pleno Derecho.



El acto de reconocimiento contó con la presencia del agregado naval adjunto a la Embajada de Perú en la República de Singapur, capitán de fragata Jesús A. Menacho Piérola, en representación de la Autoridad Marítima del Perú-Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y se realizó en la ciudad de Putrajaya, Malasia, el 5 de octubre de 2015, durante la 26.° Reunión del Comité de Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Contó con la participación de autoridades marítimas de 21 países de la región, así como la participación de otros acuerdos regionales como observadores.

La votación fue unánime. Luego de ella, el capitán de fragata Jesús A. Menacho Piérola expresó su agradecimiento a los demás Estados miembros, y ofreció el compromiso de la Autoridad Marítima del Perú de cumplir con los objetivos del Memorándum de Entendimiento en la Región Asia-Pacifico (MOU de Tokio) y del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto (MOU Viña del Mar), con la finalidad de incrementar la seguridad y protección marítima, preservar el medio ambiente acuático, y eliminar los buques subestándar en la región.

Nueva aventura de la expedición Kon Tiki 2

Sobre la base de la leyenda que afirma que los hombres de las culturas prehispánicas eran excelentes navegantes y realizaban viajes transoceánicos, el noruego Thor Heyerdahl construyó una balsa con troncos de madera y zarpó el

28 de abril de 1947 desde el Callao, con el objetivo de demostrar que con la simple ayuda del viento y las corrientes marinas se podía llegar a la Polinesia.



Conmemorando los 68 años transcurridos desde aquel legendario viaje, una tripulación formada por 14 navegantes depositó esta vez sus sueños aventureros hasta la Isla de Pascua (isla de Chile ubicada en la Polinesia), en dos balsas bautizadas *Túpac Yupanqui*, comandada por el carpintero y navegante noruego Oyvin Lauten, y la balsa *Rahiti Tane*, al mando de la noruega Kari Skar Dahl.

La expedición fue encabezada por el periodista y profesor noruego Torgeir Higraff, a quien acompañan el teniente (r) de la Marina de Guerra del Perú Roberto Sala Rey, así como expedicionarios rusos, mexicanos y noruegos. Tuvo un mismo objetivo: demostrar la versatilidad del sistema de navegación, a través de este rústico tipo de embarcaciones.

Además, trabajarán en la verificación de la contaminación del océano Pacífico a nivel molecular, para lo cual disponen de un sofisticado equipo científico que recogerá muestras de mar, que serán analizadas posteriormente en distintas universidades europeas.

En siete metros de ancho y 17 metros de eslora, ambas balsas fueron construidas siguiendo los grabados y testimonios escritos que se conservan de las embarcaciones prehispánicas, como la famosa *Kon Tiki* de 1947. Están hechas con troncos traídos de la selva ecuatoriana de Quevedo, y cañas y esteras de juncos que forman el refugio donde dormirán los tripulantes, cuya alimentación será de papa seca y chuño (papa secada a la intemperie y luego triturada), charqui (carne seca de alpaca) carne de res y pescado seco, agua, fideos y pescado fresco.

Cabe resaltar que la Marina de Guerra del Perú, a través de los Servicios Industriales de la Marina y la Dirección de Intereses Marítimos, materializaron el desarrollo de este sueño aventurero hasta la citada isla de Chile, ubicada en la Polinesia.

El bautizo, lanzamiento al mar y comisionamiento de la expedición científica Kon Tiki II se llevó a cabo el 30 de octubre, y se realizó en el muelle de mon-

taje del Servicio Industrial de la Marina en la Base Naval del Callao.



El significativo acto se inició con la bendición de las balsas a cargo del jefe de la División de Ética de la Escuela Naval, padre Guillermo Oviedo Gambetta. En esta acción litúrgica participó el jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante Mauro Cacho de Armero, acompañado de la embajadora de Noruega, Hege Araldsen, y la señorita Andrea Yabar, quien amadrinó a las naves.

A continuación, y como es tradicional, la autoridad naval entregó el Pabellón Nacional al experimentado expedicionario y navegante peruano Roberto Sala Rey, quien en 2006 navegó en una similar expedición, denominada Tangaroa. De igual manera, el jefe de la expedición, el periodista y profesor noruego Torgeir Higraff, recibió de manos de la embajadora de Noruega la bandera de su país.

Finalmente, el 7 de noviembre en ceremonia presidida por el Director de Intereses Marítimos contralmirante César Linares Roca, zarparon de la Escuela Naval las balsas *Inca Túpac Yupanqui* y *Rahiti Tane*, iniciando la circunnavegación en el océano Pacífico entre el Perú y la Isla de Pascua a través de la zona de fuertes vientos conocida como The Roaring Forties.

Visita oficial al Perú del ministro de Defensa de México y el secretario de Marina de México

En el Salón Grau del Ministerio de Defensa en el Cuartel General del Ejército, se realizó la reunión de trabajo entre el ministro de Defensa, Jakke Valakivi, y el secretario de Defensa Nacional de México, general Salvador Cienfuegos, y el secretario de Marina de México, Vidal Francisco Soberón, quienes visitaron el Perú oficialmente.

En la reunión, realizada el 2 de noviembre, estuvieron presentes el jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, almirante Jorge Moscoso Flores; el Comandante General de la Marina, almirante Edmundo Deville del Campo, y

el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, general del Aire Dante Arévalo Abate, con quienes se trataron temas de interés común para las instituciones.



Transcurrida la reunión, el secretario de Marina de México y el ministro de Defensa del Perú firmaron el acuerdo de asociación estratégica en asuntos de defensa, que fue destacado por el ministro Jakke Valakivi como el potencial espacio de cooperación bilateral entre las fuerzas armadas del Perú y México.

El titular del despacho de Defensa dijo además que en adelante se mejorará la capacidad institucional y se promoverá el desarrollo tecnológico, además de reforzar aspectos que tengan que ver con la seguridad nacional y la defensa. Del mismo modo, destacó la valiosa cooperación que viene brindando la Marina mexicana para la formación de personal naval peruano a bordo del buque escuela *Cuauhtémoc*, así como el intercambio de oficiales de las Escuelas Superiores de las Fuerza Armadas.

También resaltó la cooperación bilateral entre las fuerzas aéreas de nuestros países y, en particular, la circunstancia de contar con algunas aeronaves de similar tecnología y características.

Al final de la sesión de trabajo, el ministro Valakivi y los secretarios de Defensa Nacional y de Marina de México suscribieron un acuerdo de entendimiento sobre intercambio de experiencias y capacitación en diferentes materias, relativas a la seguridad y defensa.

Oficial peruano participó en operativo conjunto Hoguk en la República de Corea

A bordo del destructor misilístico portahelicópteros Eulji Mundeok DDH-972 (Clase Gwanggaeto the Great KDX-I), el capitán de corbeta Carlos Enrique Dall'Orto Díaz participó en el operativo conjunto Hoguk, del 19 al 22

de octubre, en la ciudad de Pyeongtaek, al norte de la República de Corea del Sur.



Este operativo conjunto es uno de los más importantes de la Armada de la República de Corea (ROKN) y se realiza anualmente, en el mes de octubre, con la finalidad de la mejora continua centralizada en la capacidad de ejecución operacional de los componentes marítimo, aéreo y terrestre.

El escenario estuvo orientado a la amenaza de la línea límite norte en el mar amarillo al oeste de Corea del Sur, por parte del país de Corea del Norte. Participaron dos destructores misilístico (KDX-I, KDX-III), dos corbetas misilísticas PCC Clase Pohang, tres patrulleras costeras PKG clase Gumdoksuri, cuatro patrulleras costeras PKM clase Chamsuri, tres submarinos de patrulla Diésel-eléctrico, así como helicópteros antisubmarinos ASW y aviones de patrulla marítima y lucha antisubmarina de la ROKN y U.S. Navy.

Del mismo modo, se realizaron ejercicios de zarpe de emergencia, barrido y detección de minas, búsqueda y traqueo de contactos de superficie durante conflicto territorial, maniobras tácticas reales, detección e identificación en la guerra electrónica, entrenamiento de ataque a unidades de superficie, búsqueda y traqueo de contactos aéreos, familiarización y seguimiento de unidades submarinas, traqueo, ploteo y clasificación de unidades submarinas, transferencia de petróleo y carga ligera, operaciones de interdicción marítima, tiro artillero, y entrada a puerto con oposición submarina.

Es importante resaltar que Hoguk en la República de Corea posee altos estándares operacionales, debido a la situación geopolítica internacional actual. Ello permite a los oficiales participantes incrementar los conocimientos y experiencias en el planeamiento de operaciones conjuntas, actualización de conceptos doctrinarios, interacción en los ámbitos de entrenamiento y en el desarrollo operacional con la Armada de la República de Corea (ROKN), así como la familiarización de unidades marítimas coreanas.

El Perú impuso Orden Cruz Peruana al Mérito Naval al secretario general de la Organización Marítima Internacional



En ceremonia especial realizada en la Embajada del Perú en el Reino Unido, la Marina de Guerra otorgó la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz al secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu, en reconocimiento al significativo aporte realizado durante los cuatro años de su gestión.

El embajador del Perú en el Reino Unido y representante permanente ante la OMI, al dar la bienvenida a los asistentes, resaltó el liderazgo y la extraordinaria contribución del secretario general al frente de la OMI, labor que se ha traducido en importantes avances normativos vinculados a la actividad marítima. Asimismo, remarcó el firme compromiso del Perú para continuar trabajando en el logro de los objetivos de la organización.

A su turno, el Director General de Capitanías y Guardacostas, vicealmirante Víctor Pomar, en representación del canciller de la Orden, al destacar la milenaria vinculación del Perú al medio marino, impuso la referida condecoración y reconoció el significativo aporte del señor Sekimizu a favor de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

Por su parte, el secretario general, Koji Sekimizu, agradeció la distinción conferida por el Gobierno peruano y resaltó los lazos que unen a nuestro país desde su visita en 2013, en el marco de la celebración del Evento Paralelo del Día Marítimo Mundial. Al resaltar el gran significado que esta condecoración representa, agradeció a su equipo de trabajo en la Secretaría General, a quienes les extendió este reconocimiento por el apoyo recibido durante su gestión. Agradeció, asimismo, a todos los países miembros a través de sus delegados y representantes, y auguró los mejores éxitos para la organización.

Asistieron a esta significativa ceremonia embajadores, representantes permanentes, delegados y funcionarios de la OMI, así como el nuevo secretario general electo Ki-tack Lim.

Visita profesional a la Comandancia de la Fuerza de Superficie de los alumnos del curso de Administración Militar de la Escuela de Capacitación y perfeccionamiento de la Armada del Ecuador



Ciento treinta alumnos del curso de Administración Militar de la Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento de la Armada del Ecuador y una comitiva de oficiales dirigida por el capitán de navío Marco Antonio Villalba Dahik visitaron la Comandancia de la Fuerza de Superficie y el Citen.

Esta visita se realizó dentro del marco de las relaciones bilaterales y confianza mutua entre la Marina de Guerra del Perú y la Armada del Ecuador. Primeramente, recorrieron la Comandancia de la Fuerza de Superficie donde intercambiaron conocimientos y experiencias de carácter académico-profesional.

Posteriormente, el comandante la Fuerza de Superficie, contralmirante Edwin Zegarra Valdivia, recibió a la comitiva en su despacho y realizó el protocolo de bienvenida. Seguidamente intercambiaron presentes recordatorios. Al término, la comitiva de la Armada del Ecuador se dirigió al auditorio, donde EL Jefe del Estado Mayor, capitán de navío Gian Marco Chiapperini Faverio, realizó una exposición informativa sobre dicha fuerza operativa, que fue complementada con la visita a las unidades navales amarradas en el muelle marginal, y finalizó a bordo del BAP *Tacna*.

Como corolario de la visita, recorrieron el Citen, donde compartieron con los alumnos de dicha casa de estudio

Oficial de la Marina culminó satisfactoriamente curso de especialización en Meteorología Marina y Navegación Antártica



El teniente segundo Giacomo Morote Somontes, oficial calificado en Hidrografía y Navegación, ocupó el primer puesto, en el curso de Especialización en Meteorología Marina y Navegación Antártica, realizado en la Escuela de Ciencias del Mar de la Armada Argentina de la ciudad de Buenos Aires.

Es importante resaltar que los conocimientos adquiridos por el citado oficial, durante los diez meses que duró el curso, fortalecerán y darán continuidad a las actuales capacidades de la Dirección de Hidrografía, en el ámbito de los pronósticos meteorológicos marítimos. Además, contribuirá con sus conocimientos en el área de navegación del BEV *Unión*, a bordo del cual el teniente se desempeñará como parte de la dotación.

Cabe resaltar que, hoy en día, la correcta información meteorológica y un eficiente pronóstico del tiempo son de vital importancia para una navegación segura y el éxito de una misión, porque facilita al comando el tomar las decisiones más acertadas, a fin de salvaguardar la vida humana y la seguridad en el mar. Por ello, es importante la capacitación de nuestro personal.



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.

internacionales noticias internacionales noticias internacional
internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noticias internacional
oticias internacionales noticias internacionales noti
ernacionales noticias internacionales noticias internacional
ias internacionales noticias internacional
acionales noticias internacionales noticias internacionales notic
les noticias internacionales noticias internacionales noti
es noticias internacionales noticias internacion
cias internacionales noticias internacionales notic
acionales noticias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacional
s internacionales noticias internacionales noti
nales noticias internacionales noticias internacional
ernacionales noticias internacionales noti

ARGELIA

Entrada en servicio de la primera fragata MEKO A200 AN

El pasado 23 de febrero fue admitida al servicio con la Marina Nacional de Argelia la fragata *Harrad* en los astilleros de ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), en el puerto alemán de Kie[1]. Se trata de la primera unidad de dos de la clase MEKO A200 AN ordenadas por el Gobierno de Argel en marzo de 2012, a un costo de 2.175 millones. El contrato incluye seis helicópteros Super Lynx y opciones para adquirir dos fragatas más[2].



La fragata *Corte Real* (F 332) de la Marina portuguesa es una representante de la primera generación de los buques MEKO. Crédito: US Navy.

El nombre MEKO proviene de Mehrzweck-Kombination ("combinación multipropósito" en alemán) y alude a una familia de buques diseñada por la firma germana Blohm + Voss en la década de 1970. Bajo este concepto se parte de un casco estándar que puede ser equipado con distintos módulos de armas y equipos electrónicos. De esta manera se abaratan los costos de construcción, mantenimiento y modernización, a costa de aceptar un tamaño y desplazamiento mayores a los de un buque convencional comparable[3]. Tal filosofía de diseño alcanzó un gran éxito comercial con ventas del modelo MEKO 360 a la Argentina y Nigeria; del MEKO 200 a Australia, Grecia, Nueva Zelanda, Portugal, Turquía; del MEKO 140 a la Argentina, y del MEKO 100 a Malasia.

Para mantener la competitividad del diseño, Blohm + Voss desarrolló una versión mejorada: el modelo MEKO A200. El énfasis estuvo en la reducción de la

1. NAVYRECOGNITION.COM. First of two German built MEKO A-200 AN frigate commissioned with Algerian Navy. NavyRecognition.com. 29 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/february-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/3624-first-of-two-german-built-meko-a-200-an-frigate-commissioned-with-algerian-navy.html
2. NAVAL TODAY STAFF. Algerian Defense Ministry confirms purchase of two frigates. NavalToday.com. 5 de abril de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2012/04/05/algerian-defense-ministry-confirms-purchase-of-two-meko-a200-frigates
3. FALTAS, Sami. *Arms Markets and Armament Policy. The Changing Structure of Naval Industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 1986, p. 279.



La fragata sudafricana *Spioenkop* (F147) de la clase MEKO A200 SAN en el puerto español de Rota. Compárese sus líneas con las de la fragata *Corte Real*. Crédito: Luis Díaz-Bedia Astor.

capacidad de unidades enemigas de detectar a estos buques. Para reducir la firma en el radar se ha adoptado un diseño en forma de X con paneles inclinados alternativamente hacia adentro y hacia afuera. Así se evitan grandes superficies planas y ángulos rectos, pues estos incrementan los ecos radáricos. Para reducir la emisión de calor del barco se ha eliminado la chimenea. En su lugar, los gases del sistema de propulsión son enfriados con agua de mar y expulsados horizontalmente justo por encima de la línea de flotación[4].

La primera orden para este modelo fue firmada en 1999 por la Armada de Sudáfrica. Cuatro unidades entraron en servicio con este país de 2004 a 2005[5]. Esta versión, designada MEKO A200 SAN, es la base del modelo adquirido por Argelia, cuyas características se resumen a continuación. Al igual que la versión sudafricana, los buques argelinos cuentan con un sistema de propulsión, CODAG-WARP (Combined Diesel And Gas turbine-Water jet and Refined Propellers), con dos motores diésel, dos hélices para velocidades de crucero y una turbina de gas que impulsa un hidrojet como complemento a los anteriores para alcanzar la máxima velocidad[6].



Celdas de lanzamiento vertical de misiles Umkhonto en una fragata sudafricana. Crédito: Flash 285.

4. NAVAL TECHNOLOGY. MEKO. A class combat ship family, Germany. *Naval Technology*. 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/meko
5. DEPARTMENT OF DEFENCE OF SOUTH AFRICA. Valour Class (MEKO® A200-SAN). 17 de agosto de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil.za/equipment/valour.htm
6. NAVYRECOGNITION.COM, op. cit.

Los sensores incluyen un radar de vigilancia 3D Sea Giraffe AMB de la empresa sueca SAAB, dos sistemas de control de tiro optrónico/radárico CEROS 200 de la misma empresa y un sonar de casco UMS4132 Kingklip de la multinacional europea Thales. Con tales sistemas se maneja una panoplia de armas bastante amplia: un cañón de 127 mm Oto Melara 127/64 LW, dos cañones de 30 mm de la empresa británica MSI, 16 misiles antibuque RBS 15 Mk3 de SAAB, 32 celdas de lanzamiento vertical para misiles antiaéreos Umkhonto-IR de la empresa sudafricana Denel y dos lanzadores para torpedos MU90 del consorcio franco-italiano EuroTorp. Como defensa contra misiles antibuque, estas fragatas cuentan con cuatro lanzadores de contramedidas MASS de la empresa alemana Rheinmetall. En caso de ataques de torpedos se han montado dos lanzadores de contramedidas acústicas Morpheus, sistema desarrollado por las empresas italianas WASS y Finmeccanica[7].



Lanzamiento de un misil RBS 15 Mk3 desde una plataforma terrestre. Crédito: SAAB.

ARGENTINA

Hundimiento de un pesquero chino

La noche del 14 de marzo del presente año el guardacostas *Prefecto Derbes* (GC-28) de la Prefectura Naval Argentina hundió el buque chino *Lu Yan Yuan Yu 010*. De acuerdo con el comunicado emitido por la prefectura, se detectó que este buque se encontraba pescando dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) argentina, ante lo cual se intentó establecer contacto por radio, en inglés y en español, así como mediante señales sonoras y visuales. En respuesta, la embarcación china apagó sus luces y emprendió la huida hacia aguas internacionales, aunque realizó en el proceso peligrosas maniobras que lo pusieron en riesgo de colisionar con su perseguidor. El *Derbes* realizó tiros de advertencia, también sin resultados, por lo cual no quedó más recurso que disparar contra el buque.

7. NAVYRECOGNITION.COM, op. cit.

Producto de los daños ocasionados, el *Lu Yan Yuan Yu 010* empezó a hundirse. La mayor parte de la tripulación escapó hacia otros buques de bandera china que navegaban en las cercanías, pero cuatro, incluyendo el capitán, fueron rescatados por el *Derbes*[8].



El guardacostas *Doctor Manuel Mantilla* (GC-24), gemelo del Derbes. Crédito: Diegoventu.

El *t* es la quinta y última unidad de los patrulleros de altamar de la clase Mantilla, construidos en los astilleros de la empresa española Bazán, hoy Navantia, en El Ferrol. Fueron ordenados en 1979 y entregados a la Prefectura Naval Argentina entre 1982 y 1983. La eslora de estos buques mide 67 metros y la manga, 10 metros, para un desplazamiento de 900 toneladas a plena carga. Son operados por una tripulación de 9 oficiales, 24 marinos y 4 cadetes. El sistema de propulsión consta de dos motores diésel MTU 16V956 TB91 construidos bajo licencia por Bazán, que les permiten alcanzar una velocidad máxima de 21,5 nudos y una autonomía de 5.000 millas náuticas a una velocidad crucero de 18 nudos. Para sus labores de patrullaje se les equipó con un cañón Breda/Bofors de 40 mm a proa y dos ametralladoras de 12,7 mm en el techo del hangar. Como complemento se les dotó de un hangar y una cubierta de vuelo para operar un helicóptero ligero como el Alouette III o el Ecureuil[9].

Tras tres décadas en servicio, la Prefectura Naval ha emprendido un programa de modernización para estas cinco unidades en asociación con los Talleres Navales Dársena Norte (Tanador) del puerto de Buenos Aires. El Derbes fue el primero en completar este proceso en octubre de 2013, que incluyó el recorrido integral de los motores diésel a fin de recuperar la velocidad original de estos buques. La habitabilidad del buque fue mejorada y se adoptaron de las facilidades necesarias para recibir personal femenino. Dado que la cubierta de vuelo nunca había sido empleada para su propósito original, se instaló sobre ella una grúa

8. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Prefectura hundió a un buque chino que pescaba dentro de la Zona Económica Exclusiva y rescató a su tripulación. 17 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/noti_gacetillas.php?numero=05516
9. PREZELIN, Bernard y BAKER, Arthur D. III. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World, 1990-1991*. Annapolis: Naval Institute Press. 1990, pp. 11-12.

de 2,5 toneladas. En cuanto al armamento, se reemplazó el cañón de proa de 40 mm por una tercera ametralladora de 12,7 mm. Tras este proceso de modernización, se espera mantener en servicio estas unidades por lo menos veinte años más[10].



El guardacostas *Doctor Manuel Mantilla* (GC-24), gemelo del Derbes. Crédito: Diegoventu.

CHINA

Construcción de los guardacostas más grandes del mundo

A inicios de este año se culminó la construcción del buque de vigilancia 3901 para la Guardia Costera china en los astilleros de Jiangnan, en la ciudad de Shanghái. Se trata de la segunda unidad de este tipo, pues la cabeza de la serie, el 2901, entró en servicio en 2015[11]. Se trata de unidades notables por su tamaño, pues con un desplazamiento de 12.000 toneladas superan largamente a los demás buques de su



Buque de Guardia Costera chino 3901, con un desplazamiento de 12.000 toneladas, está armado con un cañón naval de 76 milímetros, dos armas de fuego de defensa de corto alcance y dos cañones antiaéreos. Se está poniendo a prueba antes de unirse a la Guardia Costera de China. Proporcionado por China Daily.

10. CICALESI, Juan Carlos y AMORELLI, Lisandro. Entrega del primer guardacostas modernizado de la PNA: GC-28 Prefecto Derbes. 31 de octubre de 2013. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://patrullerasargentinas.blogspot.pe/2013/10/noticias-pna-entrega-delprimer.html
11. GADY, Franz-Stefan. Beijing builds 'monster' ship for patrolling the South China Sea. *The Diplomat*. 13 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/01/beijing-builds-monster-ship-for-patrolling-the-south-china-sea

tipo en el resto del mundo. También destacan por estar armadas con un cañón de 76 mm, dos cañones de defensa cercana, dos cañones antiaéreos, y tienen la capacidad de operar helicópteros pesados. En comparación, la mayoría de las demás unidades en servicio con la Guardia Costera china carecen de armamento o cuentan solo con cañones de agua. El 2901 ha sido asignado al mar de China Oriental, mientras que el 3901 parece que será asignado al mar de China Meridional, pues en la nomenclatura de la Guardia Costera los números asignados corresponden a las áreas de despliegue previstas. Hasta la entrada en servicio de este par de naves, los patrulleros más grandes del mundo eran las dos unidades de la clase Shikishima, en servicio con la Guardia Costera japonesa, con un desplazamiento de 9.500 toneladas, dos cañones dobles de 35 mm, dos cañones de 20 mm y la capacidad de portar dos helicópteros[12].

EGIPTO

La saga de los buques de asalto anfibio de la clase Mistral

El 10 de setiembre del año pasado se firmó un contrato entre los Gobiernos de Francia y Egipto para la adquisición de dos buques de asalto anfibio de la clase Mistral. De esta manera se puso fin a una larga saga sobre el destino de los buques que comenzó en 2008, cuando una delegación naval rusa, encabezada por el comandante en jefe de la Armada, almirante Vladímir Vysotsky, visitó la feria Euronaval y manifestó su interés en la adquisición directa de equipos navales franceses[13]. Las negociaciones subsecuentes para la adquisición de los buques de la clase Mistral causaron consternación entre los países vecinos de Rusia, como Georgia, Estonia, Letonia y Lituania, debido a las capacidades ofensivas



El Dixmude (L9015), buque de asalto anfibio de la clase *Mistral* en servicio con la Marina Nacional francesa. Sobre la cubierta se aprecia un helicóptero Puma de transporte y dos Gazelle de reconocimiento. Crédito: Marine Nationale.

12. LEI, Zhao. New surveillance vessel poised for Coast Guard duties. *China Daily*. 12 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-01/12/content_23044129.htm
13. RIA NOVOSTI. Russia set to purchase large French warship-top brass. *Sputnik International*. 26 de agosto de 2009. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20090826/155931865.html

de estas unidades. La preocupación se extendió al Gobierno de Estados Unidos; por ejemplo, el secretario de Defensa, Robert Gates, expresó su desacuerdo durante una reunión en París con su contraparte francesa, Hervé Morin, pero también reconoció que no había mucho que Washington pudiera hacer para detener la venta[14].



Un catamarán de desembarco EDA-R. Al fondo, el buque de asalto anfibio *Mistral* (L9013). Crédito: US Navy.

El 24 de enero de 2011, los ministros de Defensa de Francia, Allain Juppe, y el viceministro de Defensa de la Federación Rusa, Igor Sechin, firmaron en París un acuerdo intergubernamental para la construcción de cuatro buques de la clase Mistral. Los dos primeros serían construidos en los astilleros de STX en Saint-Nazaire y los últimos en los astilleros del Almirantazgo en San Petersburgo, lo que permitiría incrementar la participación de la industria naval rusa de un 20% en la primera unidad, a 40% en la segunda y 80% en las dos últimas[15]. El contrato definitivo para los dos primeros buques fue firmado el 17 de junio de 2011 por representantes de la empresa francesa DCNS, que diseñó la clase Mistral, y Rosoboronexport, la agencia rusa de exportación de armas. El costo total del acuerdo ascendió a 1.200 millones de euros, equivalentes a 1.700 millones de dólares al tipo de cambio de aquel entonces[16].

Hasta inicios de 2014, el contrato parecía seguir su curso normal. Rusia esperaba recibir el primero de los buques, bautizado Vladivostok, en noviembre de ese año y el segundo, bautizado como Sebastopol, al año siguiente[17]. La normalidad llegó a su fin tras la intervención rusa en Crimea en marzo de 2014. Inicialmente, el Gobierno francés declaró que la construcción de los buques seguiría su curso, pues no formaba parte del paquete inicial de sanciones impuesto

14. SHANKER, Thom. Gates voices concern about warship sale to Russia. *The New York Times*. 8 de febrero de 2010. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.nytimes.com/2010/02/09/world/europe/09gates.html?_r=0
15. RIA NOVOSTI. Mistral class amphibious assault ship Russia signs $1,7 bln deal for 2 French warships. *Sputnik International*. 16 de junio de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/russia/20110617/164684636.html
16. RIA NOVOSTI. Russia, France sign warship agreement. *Sputnik International*. 25 de enero de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20110125/162296245.html
17. RIA NOVOSTI. Russia begins construction of Mistral ship base. *Sputnik International*. 11 de febrero de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20140211/187429076/Russia-Begins-Construction-of-Mistral-Ship-Base.html

por la Unión Europea sobre la Federación Rusa. Solo en el caso extremo de que este país se mantenga en sus trece se contemplaría la suspensión del contrato y, aun así, solo si los demás países de la UE tomaban medidas equivalentes[18].



Dos de las LCU de la clase *Vydra* de la Armada egipcia. Crédito: US Navy.

Sin embargo, el agravamiento de la crisis en Ucrania obligó al Gobierno francés a abandonar su reticencia a extender las sanciones. En setiembre de 2014, el presidente François Hollande decidió suspender la entrega del Vladivostok a pesar de que el buque ya había sido completado y se encontraba en sus últimas pruebas de mar[19]. Se puso como condición para levantar esta sanción la implementación de un acuerdo de alto al fuego entre Ucrania y los separatistas prorrusos dentro de este país. En diciembre, la Federación Rusa anunció que Francia tenía dos opciones, entregar los barcos cuanto antes o pagar los costos incurridos por el Gobierno ruso[20]. Tras largas negociaciones sobre el monto de la compensación, se llegó a un acuerdo entre los dos países en agosto de 2015, por el cual se rescindió el contrato y Francia pagó 949,7 millones de euros. Esta suma incluye los 893 millones de euros pagados por Rusia como adelanto y los 56,7 millones de euros gastados en el desarrollo y producción de equipamiento ruso para estos barcos y en el adiestramiento de su tripulación[21].

Tras la suspensión de la entrega de los barcos, quedó por decidir qué hacer con ellos, pues solo su cuidado requería de 5 millones de euros mensuales de los fondos de la empresa estatal DCNS. Una posibilidad era su transferencia a la Marina Nacional francesa, que opera tres unidades del mismo tipo reci-

18. CARNEGY, Hugh y SPIEGEL, Peter. France offers to halt Russian ship sale if UK hits oligarchs. *Financial Times*. 18 de marzo de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/a9c8ecd4-ae74-11e3-8e41-00144feab7de.html#axzz42Nfn17Uy
19. BBC NEWS. Ukraine crisis: France halts warship delivery to Russia. 3 de setiembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/world-europe-29052599
20. LAGRONE, Sam. Russia to France: Give us the Mistrals or a refund. *USNI News*. 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://news.usni.org/2014/12/08/russia-france-give-us-mistrals-refund
21. GROIZELEAU, Vincent. BPC russes: le compte est bon. *Mer et Marine*. 4 de setiembre de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/bpc-russes-le-compte-est-bon

bidas de 2006 a 2012. Sin embargo, aunque el servicio está más que conforme con el desempeño de estos buques, absorber una o dos unidades más en un contexto de presupuestos limitados implicaría retirar del servicio otras unidades de combate, como fragatas o submarinos, dando como resultado una fuerza naval desbalanceada[22]. Se emprendió entonces una intensa búsqueda de un nuevo comprador, la cual terminó con la firma del contrato con Egipto ya indicado.

Los buques de la clase Mistral tienen 199 metros de eslora y 32 metros de manga para un desplazamiento de 21.500 toneladas a carga completa. Cuenta con tres alternadores diésel Wärtsilä 16 V32, capaces de generar 6,4 megavatios cada uno, y dos propulsores azimutales Mermaid para una velocidad máxima de 18 nudos. Son operados por una tripulación de 170, a las cuales se agrega el personal especializado necesario para cumplir las distintas funciones que estos buques pueden desempeñar. Para labores de comando y control cuentan con un espacio de 850 metros cuadrados preparados para recibir los equipos necesarios y alojar a un máximo de 200 personas. Para operaciones anfibias están equipados con un hangar de 2.650 metros cuadrados para 70 vehículos o 13 tanques, carga variada y hasta 450 soldados que se pueden incrementar a 700 en viajes cortos, aceptando un menor nivel de confort. Las tareas de desembarco se realizan mediante un dique inundable donde pueden acoderar dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU) o dos catamaranes de desembarco EDA-R o dos lanchas de desembarco aerodeslizantes (LCAC). También pueden desarrollar asaltos aerotransportados. Con este propósito cuentan con un hangar de 1.800 metros cuadrados, capaz de albergar hasta 16 helicópteros, y una cubierta de vuelo de 5.200 metros cuadrados, en la cual pueden operar hasta seis helicópteros en simultáneo. Para la atención de heridos disponen de 750 metros cuadrados de facilidades médicas que incluyen dos salas de operaciones y 69 camas de hospital. Los ejemplares adquiridos por Rusia recibieron modificaciones a ese diseño básico, entre ellas un casco reforzado para operar en aguas árticas, sistemas de armas de fabricación rusa y un hangar de mayor altura para acomodar los helicópteros Kamov de la Armada rusa con sus rotores coaxiales[23].

---

22. MERCHET, Jean-Dominique. Que faire des deux Mistral russes? l'Opinion. 26 de abril de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.lopinion.fr/edition/economie/que-faire-deux-mistral-russes-23673
23. NAVYRECOGNITION.COM. Mistral class LHD, amphibious assault ship, Force Projection & Command Vessel. NavyRecognition.com. 27 de julio de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=531

En la actualidad, personal de la Armada egipcia se encuentra en Francia adiestrándose en la operación y el mantenimiento de los buques. El arribo de estos dos barcos está programado para setiembre del presente año[24]. Su incorporación representará una revolución en las capacidades anfibias de la Marina egipcia. En la actualidad, esta se encuentra limitada a unidades viejas de origen soviético: tres buques de desembarco medios (LSM) de la clase Polnocny construidos en la década de 1970 y seis lanchas de desembarco utilitarias (LCU) de la clase Vydra recibidos en la década de 1960[25].

Bibliografía

- BBC NEWS. Ukraine crisis: France halts warship delivery to Russia. 3 de setiembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.bbc.com/news/world-europe-29052599
- CARNEGY, Hugh y SPIEGEL, Peter. France offers to halt Russian ship sale if UK hits oligarchs. *Financial Times*. 18 de marzo de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.ft.com/intl/cms/s/0/a9c8ecd4-ae74-11e3-8e41-00144feab7de.html#axzz42Nfn17Uy
- CICALESI, Juan Carlos y AMORELLI, Lisandro. Entrega del primer guardacostas modernizado de la PNA: GC-28 *Prefecto Derbes*. 31 de octubre de 2013. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://patrullerasargentinas.blogspot.pe/2013/10/noticias-pna-entrega-delprimer.html (último acceso: 17 de Marzo de 2016).
- DEPARTMENT OF DEFENCE OF SOUTH AFRICA. Valour Class (MEKO® A200-SAN). 17 de agosto de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navy.mil.za/equipment/valour.htm
- FALTAS, Sami. *Arms Markets and Armament Policy. The Changing Structure of Naval Industries in Western Europe*. Dordrecht: Martinus Nijhoff. 1986, p. 279.
- GADY, Franz-Stefan. Beijing builds 'monster' ship for patrolling the South China Sea. *The Diplomat*. 13 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://thediplomat.com/2016/01/beijing-builds-monster-ship-for-patrolling-the-south-china-sea
- GROIZELEAU, Vincent. BPC russes: le compte est bon. *Mer et Marine*. 4 de setiembre de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.meretmarine.com/fr/content/bpc-russes-le-compte-est-bon
- IHS JANE'S. Egyptian Navy. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces*. 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: https://www.ihs.com/pdf/IHS-Janes-Amphibious-and-Special-Forces-Egyptian-Navy_175592110913044232.pdf
- LAGRONE, Sam. Russia to France: Give us the Mistrals or a refund. *USNI News*. 8 de diciembre de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://news.usni.org/2014/12/08/russia-france-give-us-mistrals-refund

24. NKALA, Oscar. Egyptian navy to receive Mistral warships by September. DefenseNews. 25 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2016/02/24/egyptian-navy-mistral-warships-france-russia/80891072
25. IHS JANE'S. Egyptian Navy. *IHS Jane's Amphibious & Special Forces*. 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: https://www.ihs.com/pdf/IHS-Janes-Amphibious-and-Special-Forces-Egyptian-Navy_175592110913044232.pdf

- LEI, Zhao. New surveillance vessel poised for Coast Guard duties. *China Daily.* 12 de enero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-01/12/content_23044129.htm

- MERCHET, Jean-Dominique. Que faire des deux Mistral russes? *l'Opinion.* 26 de abril de 2015. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.lopinion.fr/edition/economie/que-faire-deux-mistral-russes-23673

- NAVAL TECHNOLOGY. MEKO. A class combat ship family, Germany. *Naval Technology.* 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.naval-technology.com/projects/meko

- NAVAL TODAY STAFF. Algerian Defense Ministry confirms purchase of two frigates. NavalToday.com. 5 de abril de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navaltoday.com/2012/04/05/algerian-defense-ministry-confirms-purchase-of-two-meko-a200-frigates

- NAVYRECOGNITION.COM. First of two German built MEKO A-200 AN frigate commissioned with Algerian Navy. NavyRecognition.com. 29 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/february-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/3624-first-of-two-german-built-meko-a-200-an-frigate-commissioned-with-algerian-navy.html

- NAVYRECOGNITION.COM. Mistral class LHD, amphibious assault ship, Force Projection & Command Vessel. NavyRecognition.com. 27 de julio de 2012. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.navyrecognition.com/index.php?option=com_content&task=view&id=531

- NKALA, Oscar. Egyptian navy to receive Mistral warships by September. DefenseNews. 25 de febrero de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.defensenews.com/story/defense/naval/ships/2016/02/24/egyptian-navy-mistral-warships-france-russia/80891072

- PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. Prefectura hundió a un buque chino que pescaba dentro de la Zona Económica Exclusiva y rescató a su tripulación. 17 de marzo de 2016. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/noti_gacetillas.php?numero=05516

- PREZELIN, Bernard y BAKER, Arthur D. III. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World, 1990-1991.* Annapolis: Naval Institute Press. 1990, pp. 11-12.

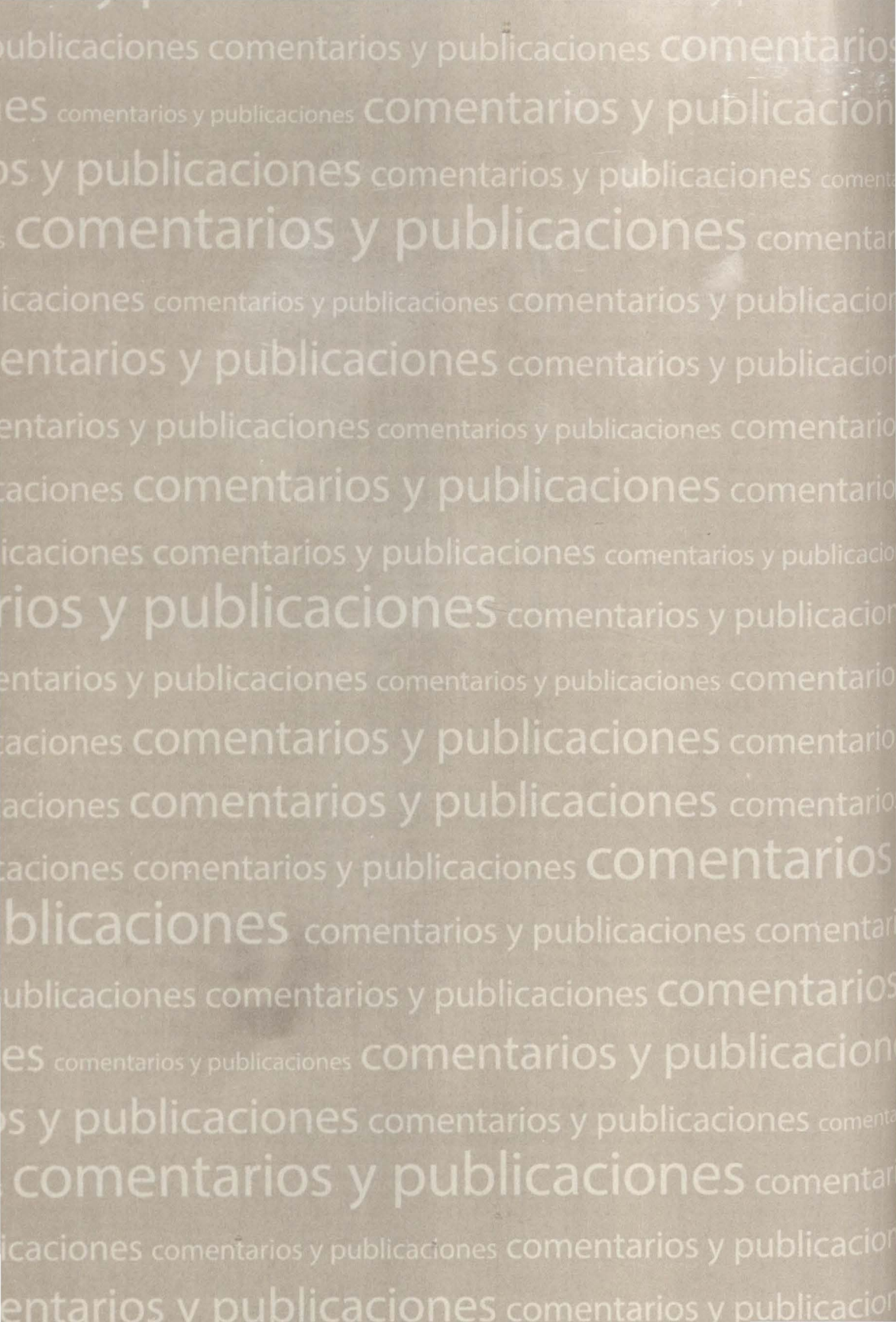
- RIA NOVOSTI. Russia set to purchase large French warship-top brass. *Sputnik International.* 26 de agosto de 2009. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20090826/155931865.html

- RIA NOVOSTI. Russia, France sign warship agreement. *Sputnik International.* 25 de enero de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20110125/162296245.html

- RIA NOVOSTI. Mistral class amphibious assault ship Russia signs $1,7 bln deal for 2 French warships. *Sputnik International.* 16 de junio de 2011. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/russia/20110617/164684636.html

- RIA NOVOSTI. Russia begins construction of Mistral ship base. *Sputnik International.* 11 de febrero de 2014. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://sputniknews.com/military/20140211/187429076/Russia-Begins-Construction-of-Mistral-Ship-Base.html

- SHANKER, Thom. Gates voices concern about warship sale to Russia. *The New York Times.* 8 de febrero de 2010. [Consulta: 6 de marzo de 2016]. Disponible en: http://www.nytimes.com/2010/02/09/world/europe/09gates.html?_r=0


publicaciones comentarios y publicaciones comentarios
es comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones coment
comentarios y publicaciones comentar
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacio
rios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentario
aciones comentarios y publicaciones comentario
caciones comentarios y publicaciones comentarios
blicaciones comentarios y publicaciones comentar
ublicaciones comentarios y publicaciones comentarios
es comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
os y publicaciones comentarios y publicaciones coment
comentarios y publicaciones comentar
licaciones comentarios y publicaciones comentarios y publicacion
entarios y publicaciones comentarios y publicacion

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 mencionado Instituto.

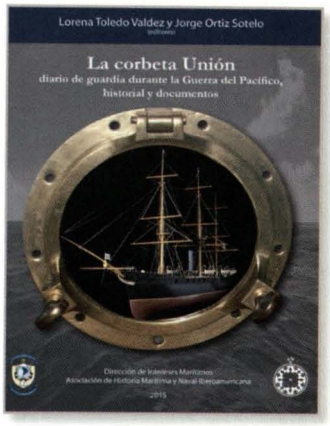


Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortiz Sotelo

La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos

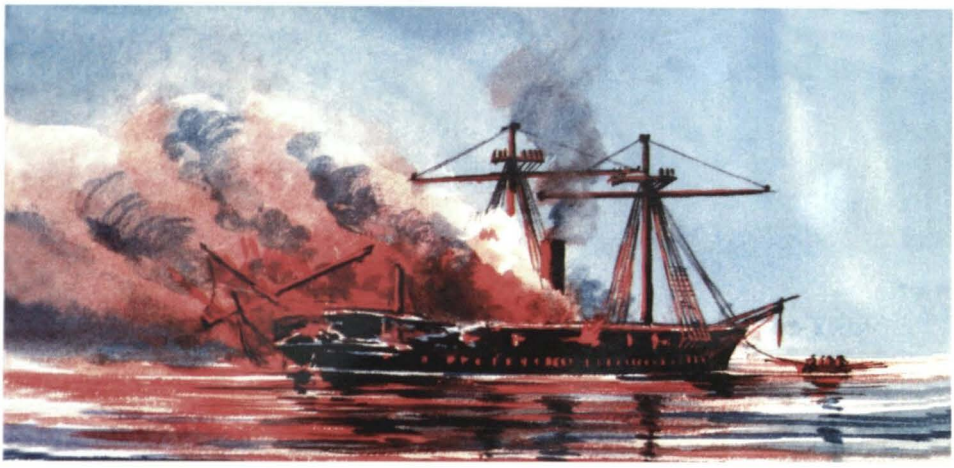
Lima, Dirección de Intereses Marítimos, y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2015

300 pp., facsims., ilus., tablas



Los manuscritos de los dos libros de guardia de la corbeta *Unión* que guarda el Archivo Histórico de Marina ven la luz en esta pulcra edición que presenta una fiel transcripción realizada por la historiadora Lorena Toledo Valdez. Aunque los originales comprenden el periodo que va del 26 de setiembre de 1876 al 14 de julio de 1879, y el de 14 de noviembre de 1879 al 15 de enero de 1881, el libro toma como primera fecha el mes de marzo de 1879, un mes antes de la declaración de guerra de Chile. Lamentablemente, falta el libro que corre del 15 de julio al 13 de noviembre, tiempo en el que se producen tres importantes eventos: la captura del vapor *Rímac* el 23 de julio, en el que la corbeta tiene protagónica actuación en la captura de la valiosa presa, grave acontecimiento para Chile, que va a sacudir su estabilidad política. El segundo es la expedición, en agosto de 1879, a través de aguas enemigas, hasta el estrecho de Magallanes, a fin de interceptar una nave que conducía un cargamento de armas para Chile. Y el combate de Angamos el 8 de octubre.

El libro de guardias constituye una fuente documental privilegiada y de gran valor: nos ofrece de primera mano los testimonios sobre cómo se desarrolló la campaña marítima que nuestra escuadra sostuvo durante la guerra con Chile, primero para mantener el dominio marítimo, y luego la épica gesta de este

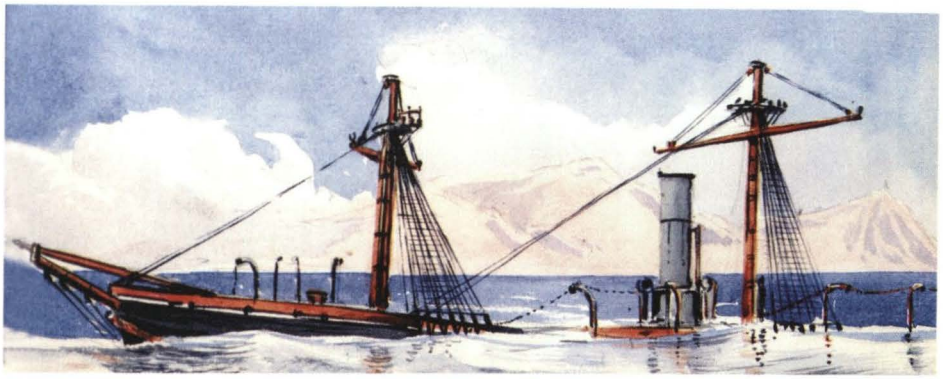


Vistas de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. Acuarela de Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian –Chilean War 1879-1881*

nave que se quedó sola después de Angamos, apoyando a las fuerzas terrestres, cuando protagoniza la épica jornada de la doble ruptura del bloqueo de Arica, y luego su desempeño frente a la fuerza bloqueadora del Callao, hasta su autodestrucción en vísperas de la ocupación de Lima.

Como explica Lorena Toledo, un libro de guardia es el registro pormenorizado de cuanto acontece en el buque, ya en puerto o en la mar, que lleva a cabo el oficial en el turno de guardia. Registra la rutina cotidiana de la nave y todos los eventos en que se ve involucrada. En el caso de la guerra, a pesar de la objetiva y muchas veces lacónica información que el oficial asienta, no deja de percibirse la tensión de los acontecimientos, como en el primer enfrentamiento de la contienda del 79, en que le cupo a la *Unión*, junto con la cañonera *Pilcomayo*, arrancar los primeros fuegos en el combate de Chipana el 12 de abril. El relato, preciso y minucioso, rescata la hermosa arenga del capitán de navío Aurelio García y García, comandante de la División Naval, que empieza así: "Tripulantes de la división: nos ha cabido la suerte de formar la avanzada con que la República inicia su defensa contra la injustificable agresión chilena...".

Otro momento estelar de la corbeta *Unión*, la doble ruptura del bloqueo del puerto de Arica, se reconstruye a través del diario, desde la partida de la corbeta para cumplir las órdenes del dictador Piérola, quien encarga al comandante de la *Unión*, Manuel A. Villavicencio, romper el bloqueo de Arica para entregar a la guarnición del puerto armas, suministros y la cañonera *Alianza*. El diario consigna el zarpe de la nave del puerto del Callao el 12 de marzo; paralelamente, y a

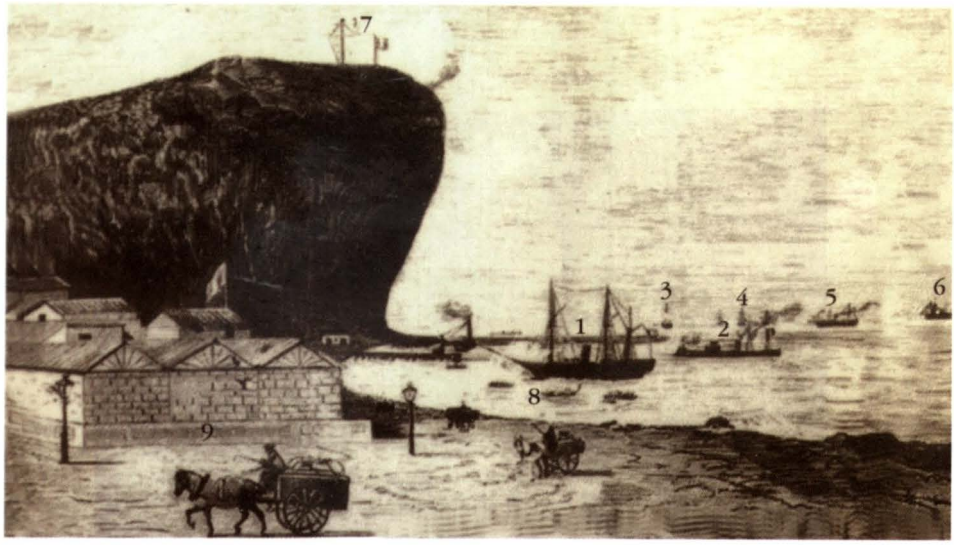


Vista de la destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. *Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008

la vista, navega el transporte *Talismán* rumbo a Quilca. Para quienes conocemos el desarrollo de los hechos, el recuento resulta dramático: el domingo 15, llegada a Quilca, la nave se prepara para el combate: se montan a proa dos ametralladoras y se reparten 50 tiros de carabina "para cada uno de los que deben usarla y 30 a los rifleros. Se cargó la artillería a bala y bomba". Continúa navegando al sur rumbo a Arica. El teniente segundo Ramón Sánchez Carrión anota que a las 4:45 a.m. del miércoles 17 de marzo de 1880, el buque, pegado a la isla del Alacrán, avanza en demanda del puerto de Arica, "dando en ese una espía a una boya a inmediaciones del *Manco Cápac*". Se ha roto el bloqueo del puerto. El oficial de guardia continúa el relato de la extraordinaria jornada. Se establece el combate desde las 12:45 hasta las 3:45. La corbeta recibe varios proyectiles que causan averías a la arboladura y otras insignificantes al casco. Hay bajas en la tripulación: un muerto, 9 heridos y algunos contusos. El teniente Larrea consigna que "durante el combate el entusiasmo de los tripulantes fue como debía esperarse [...] Los vivas a la patria dados por todo el mundo en cubierta se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo".

El teniente Dufóo registra que a las 4:51 "se picó el grillete de la cadena de babor y la espía de popa y nos hicimos a la mar [...] teniendo por la aleta de babor la escuadra enemiga [...] *Blanco Encalada* y *Loa*. A las 5:40 se declaró incendio en los forros de las calderas y en la cara de proa del palo mayor, incendio que fue dominado a los pocos momentos, debido exclusivamente al entusiasmo de que estaba poseída toda la tripulación del buque". La *Unión* ha vuelto a romper el bloqueo.

La *Unión* llega al Callao el 21 de marzo. Allí permanecerá hasta su momento final. Participa activamente en la defensa del puerto, y el diario refiere los continuos



La doble ruptura del bloqueo de Arica. La corbeta *Unión* está identificada con el número 1. (Grabado reproducido de la revista *La Ilustración Española y Americana*. Año XXIV, N° XXII. Madrid, 15 de junio de 1880).

combates y escaramuzas con los buques bloqueadores estacionados en el Callao desde el 9 de abril de 1880. La tripulación empieza a armar una batería en el muro oeste de la dársena, de lo cual da cuenta el oficial de turno, señalando cotidianamente del trabajo de su gente, que carga sacos de tierra y los estiba en el muelle. El comando de la corbeta colabora activamente con las Fuerzas Sutiles: el domingo 22 de agosto se menciona que se envía al alférez de fragata Carlos L. Rodríguez y el guardiamarina Oliverio Sáenz con cinco hombres armados, a órdenes del jefe de las Fuerzas Sutiles. Del miércoles 15 al jueves 16 de setiembre, deja testimonio de una acción de las fuerzas de la Brigada Torpedista que se oponía a los buques chilenos bloqueadores del puerto. Dice: "Lanchas: Para el desempeño de una importante comisión se mandó una dotación al *Arno*, a la *Urcos* y a la *Resguardo*. En la madrugada del 17 de setiembre, en la expedición de las lanchas a la isla, perece el maquinista de la *Unión*, Pedro Storace".

El diario de los últimos días previos a las batallas de San Juan y Miraflores, a pesar del lacónico registro de la actividad en la *Unión*, trasluce la tensa espera que hace presagiar los hechos que se avecinan. Se recibe a menudo a bordo al comandante general de Marina, capitán de navío José María García Seminario. El jueves 13 de enero el oficial de guardia registra que a las 5:00 horas se sintieron cañonazos hacia Chorrillos. El oficial del relevo registra que "el combate hacia la parte

de Chorrillos continuó durante el día hasta el oscurecer". Los últimos registros son del viernes 14 al sábado 15, y la firma G. Santillana; el santo y seña: Victoria segura. No hay ninguna alusión a los sangrientos hechos de armas de San Juan y Miraflores, apenas una breve referencia a las órdenes del día. Al amanecer del día domingo 16 se hundían, dice Vegas, casi a la misma hora, los últimos buques de la escuadra nacional: la *Unión*, el *Chalaco* y el *Oroya*.

El cuerpo del libro, constituido por la transcripción misma, es antecedido por una introducción de Lorena Toledo, que con ojo acucioso descubre las ricas facetas que encierra el documento, además del testimonio sobre la vida en ese buque tan significativo de nuestra escuadra en el coyuntural momento de la guerra, sino también las múltiples posibilidades de estudio que ofrece sobre la sociedad de la época, sus problemas económicos, el funcionamiento institucional y los hombres de la mar. La historiadora nos desbroza el camino introduciéndonos en la terminología que se maneja en el documento y en la vida en el mar, aclarando conceptos que el lector lego en la materia podría encontrar ambiguos o aun indescifrables.

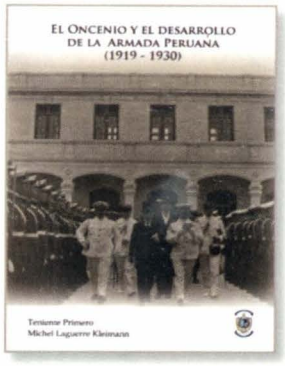
Complementa el trabajo un historial de la nave, a cargo de Jorge Ortiz Sotelo, desde su adquisición en 1865, que, junto con la descripción de la corbeta que aparece más adelante, nos permite recrear la imagen completa del personaje de la obra: la emblemática corbeta *Unión*, que ha inspirado para dar nombre a nuestro flamante buque escuela velero *Unión*.

Michel Laguerre Kleimann

El Oncenio y el desarrollo de la Armada peruana (1919-1930)

Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 2015

207 pp. ilus., retratos



A casi un siglo de distancia, una obra viene a reivindicar la gestión de Augusto B. Leguía, apaciguadas al fin las pasiones que en su momento despertaron su tránsito por la vida política del Perú. La imagen menuda y pulcra del estadista, su mirada aguda, inquisitiva, risueña, expresión de su clara inteligencia, emergen de las páginas del tiempo. Definitivamente, una personalidad cautivante en la que sorprendían su carácter y fuerza de voluntad, que lo mantuvieron en el poder por once años, los que necesitó para hacer obra en el país, hasta ubicarlo en el concierto de las naciones modernas del siglo XX.

El capitán de fragata Manuel I. Vegas, autor de la *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, marino de la primera generación de la etapa de resurgimiento de la Marina después de la Guerra con Chile, es testigo de excepción de este periodo en el que el protagonista indudable es don Augusto B. Leguía. El juicio de Vegas es valioso, pues tiene una visión desde dentro de la institución. Manifiesta que desde su primer Gobierno, de 1908 a 1912, Leguía tenía conciencia de que el poder naval sustentaba la autonomía de la nación; con afán previsor contrató la construcción de ocho submarinos en Estados Unidos, que luego su sucesor, el presiente José Pardo, canceló por falta de dinero.

Continúa refiriendo Vegas que, aunque la Marina había iniciado un desarrollo lento pero seguro, es a partir de julio de 1919 —al empezar el segundo Gobierno de Leguía— cuando verdaderamente la institución experimenta un gran impulso hacia su completo resurgimiento: "Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso". Señala con precisión los pasos trascendentes que enrumbaron positiva y seguramente la institución naval: la creación del Ministerio de Marina, la reorganización de los servicios y, sobre todo, la contratación de la Misión Naval Americana, que, sostiene, contribuyó esencialmente al progreso institucional, y que bajo su dirección la Escuela Naval se constituyó en establecimiento modelo. Señala también que no menos notable fue el desarrollo material de la Armada.



Escuela Naval, finales década de 1920

El juicio claro, sereno y objetivo de Vegas contrasta con la apreciable bibliografía en la que se vitupera la gestión de Leguía. Su aporte a la Marina de Guerra y al fortalecimiento del poder naval quedó por años opacado por la ardiente polémica que suscitó el Oncenio. Ahora, por primera vez un historiador, Michel Laguerre, asume con seriedad y acuciosidad el estudio de la gestión de Leguía con referencia al renacimiento del poder naval y la reforma de la Armada.

De la lectura del libro emergen tres pensamientos directrices del presidente Leguía, que lo guían en su plan de reforma de la Armada:

- Su claro concepto de que la nación requiere de un poder naval fuerte para dialogar en igualdad de condiciones con los vecinos países, con los cuales tiene aún pendiente definir fronteras.
- Leguía, a pesar de que afectivamente está más cercano a Gran Bretaña, la primera potencia mundial de entonces, con visión futurista apuesta por el país del norte, Estados Unidos, que, a su juicio, en este nuevo siglo encarna la modernidad de los tiempos.
- Tiene una definida idea, aunque antigua siempre vigente, que para los grandes cambios hay que renovar al hombre. La educación es la clave. La institución naval renacerá a través de una nueva generación de oficiales de Marina. Es en la educación, en la Escuela Naval donde debe empezar la gran obra.

El libro, en su capítulo medular, desarrolla el tema de la Misión Naval Americana en la Marina peruana, y el papel del presidente Leguía en la reforma de la Ar-



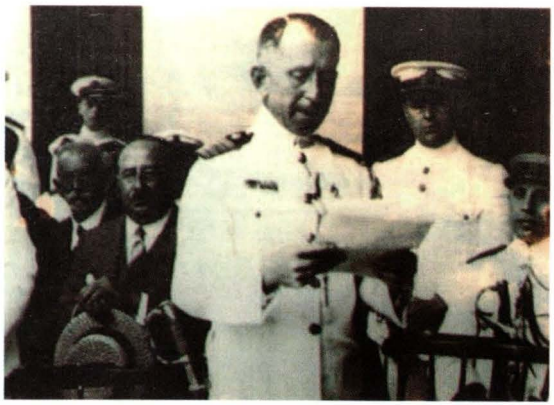
Presidente Augusto B. Leguía haciendo entrega de la Espada de Honor.

mada. Dice Laguerre que, en su segundo Gobierno, el mandatario comprendió que una Marina sólidamente consolidada ayudaría en las negociaciones con Chile sobre la cuestión de Tacna y Arica, sobre todo si para la modernización contrataba una misión de la nueva potencia naval del momento.

El primer paso que da Leguía a poco de asumir la presidencia es independizar políticamente la Armada creando el Ministerio de Marina. Luego vendría la organización de la Marina, con los marinos estadounidenses como parte de su plan de modernización de la institución. Dice el autor que el cargo más importante y clave para llevar a cabo las reformas institucionales, el de jefe del Estado Mayor General de Marina, recayó en un oficial de la Misión estadounidense, situación insólita pero necesaria en esas circunstancias. En el desarrollo de su función, va a asesorar al ministro en asuntos técnicos y administrativos, así como controlar las operaciones de la División Naval y las direcciones de la Marina. Y es así que, en 1923, el jefe del Estado Mayor, Clark Howell Woodward, será quien proponga el plan de adquisiciones de unidades procedentes de Estados Unidos: destructores, submarinos e hidroaviones: las nuevas armas de la guerra moderna.

Señala el autor que tanto el presidente como los marinos peruanos aceptaron con facilidad la situación sui géneris de los oficiales estadounidenses ocupando los cargos de mando dentro de la Armada: comandante general de la Escuadra, jefe del Estado Mayor General, director de la Escuela Naval, jefe del Centro de

Hidroaviación, director de Administración, jefe ayudante de Submarinos y Torpedos, inspector general de Aeronáutica. En ese momento interesa lograr el objetivo, la modernización de la Armada "con el molde y cuño de la estadounidense". Al respecto, Laguerre cita a Leguía: "[el] resurgimiento lo definen en forma inequívoca las nuevas adquisiciones, la inteligente labor de la misión norteamericana".



Director de la Escuela Naval capitán de navío Charles G. Davy, clausurando el año académico.

En cuanto a la educación naval, la Misión tendría que reorganizar la Escuela Naval e instaurar la Escuela Superior de Marina para el perfeccionamiento de los jefes y oficiales. El autor señala la fecha de inicio de esta trascendente reforma, el 9 de febrero de 1920, cuando se designa como director de la Escuela Naval al capitán de fragata USN Charles Gordon Davy, quien emprende esta tarea teniendo como objetivo ofrecer una formación similar a la que se ofrecía a los cadetes navales de la Academia Naval de Annapolis.

Señala que la educación del cadete naval fue el mayor logro de la Misión en el aspecto formativo, "sus usos, estilos y costumbres se arraigaron en las mentes de los oficiales [...] y de los cadetes [...] el estilo de la marina estadounidense caló hondamente en los marinos peruanos, [...] siendo este sistema el ejercido hasta el día de hoy". La educación fue fundamental para el paso de la Armada a la modernidad: comenzó desde esa semilla que plantó la nueva Escuela Naval, que se convertiría en modelo para otras instituciones del país. Su prestigio y tradición se mantienen a través del tiempo y, a cien años de su despegue, sigue aún siendo fuente de inspiración en el Perú de hoy.

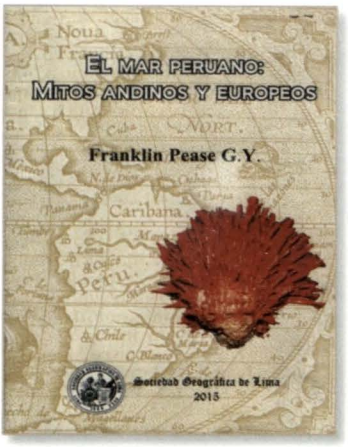
Felicitamos al autor por este riguroso trabajo de investigación con el que incursiona en un campo hasta ahora historiográficamente inédito. Un valioso aporte a la bibliografía de la historia del Perú e indispensable en nuestra bibliografía marítima, para el mejor conocimiento de la institución naval.

Franklin Pease G. Y.

El mar peruano: mitos andinos y europeos

Lima, Sociedad Geográfica de Lima, 2015

199 pp., ilus., diagrs., facsims., mapas



En los mitos andinos, como en la mitología universal, uno de los temas más importantes es el del origen del mundo y del hombre, de los dioses que lo habían creado y su relación con ellos. Y el mar en la mitología universal tenía papel preponderante en la creación, era personaje imprescindible en la cosmogonía andina.

Franklin Pease, eminente historiador del mundo andino, no fue ajeno a la gravitante presencia del Mar en la vida del antiguo Perú. Él mismo, como hijo de marino, el distinguido vicealmirante Franklin Pease Olivera, estuvo desde niño muy ligado al universo marítimo. Su interés por la religiosidad que profesaba la sociedad inca se expresa en sus estudios sobre la cosmovisión incaica a través de los mitos, que empezó ya desde 1959, ubicando la religiosidad andina en un contexto universal, en el gran marco de la historia de las religiones del mundo. Por su afinidad con el tema marítimo, el doctor Pease fue invitado a ser miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que se incorporó el 25 de agosto de 1994.

Franklin Pease comenzó sus estudios sobre la sociedad inca con una aproximación a los aspectos religiosos e ideológicos del mundo andino a través de los mitos prehispánicos que recogieron las crónicas de los siglos XVI Y XVII, fuente fundamental para el investigador sobre este campo de estudio. Sin embargo, señala el historiador que hay que manejar con cuidado el relato que ofrecen, teniendo a la vista las distorsiones culturales que se producen cuando del cronista recoge el mito con una mentalidad occidental.

El doctor Pease rescata la importancia del mar en la cosmovisión andina. Señala que: "El simbolismo acuático permite ver cómo universalmente los hombres le han otorgado un excepcional valor sagrado al agua". Señala que, en la religión andina, aparte de su propio valor sagrado, el océano significaba "un final del mundo, medio de unión con el cielo. El agua rodeaba el mundo conocido, de ella nacían los dioses y a través de ella se iban al cielo".



Retrato de Franklin Pease García Yrigoyen

El libro reúne tres trabajos del doctor Pease sobre mitos andinos y europeos relacionados con el mar peruano, publicados respectivamente en 1980, 1991 y 1994. La publicación se debe a la iniciativa del doctor Nicanor Domínguez, antiguo alumno del autor, responsable de la presente edición y quien ha preparado los esquemas y mapas de las figuras 4 y 5. Como complemento de los tres artículos, el compilador incorpora una selección de 14 textos cronísticos de los siglos XVI y XVII, y un texto recopilado etnográficamente a comienzos del siglo XX, mencionados por Pease.

Los tres artículos que conforman el libro son: "Mitología y mar", publicado originalmente en el libro La pesca en el Perú prehispánico, de Alfonso Pérez Bonany, editor, de 1980; "Mitos del mar en la región andina", publicado originalmente en Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, de 1991; y "Los mitos europeos y el mar peruano: Influencia cultural y clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista", discurso de incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, del 25 de agosto de 1994.

La compilación de estos tres valiosos trabajos de investigación del doctor Franklin Pease enriquece ostensiblemente la bibliografía marítima prehispánica. Se agradece a la Sociedad Geográfica de Lima por el auspicio a esta publicación que inaugura su serie Geografía Histórica. Asimismo, felicitamos al doctor Nicanor Domínguez por su esmero y empeño en la edición de este libro.

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

6 CONTRALMIRANTE CÉSAR LINARES ROCA

SECCIÓN ESPECIAL: CIEN AÑOS DEL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

11 LA ESCUELA NAVAL EN LA PUNTA: PUERTO SEGURO PARA LAS GENERACIONES DE MARINOS

AUTOR: CONTRALMIRANTE LUIS JOSÉ POLAR FIGARI

23 ESCUELA NAVAL DEL PERÚ: ANTECEDENTES COLONIALES Y EL PRIMER SIGLO REPUBLICANO

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA (R) Y DOCTOR JORGE ORTIZ SOTELO

41 LA FORMACIÓN EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ DURANTE EL ONCENIO (1919-1930)

AUTOR: TENIENTE PRIMERO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

SECCIÓN ARTÍCULOS

55 ¿PRINCIPIOS DE LA GUERRA?

AUTOR: TENIENTE PRIMERO FRANCO PIAZZINI SANTILLANA

63 CUANDO LA INTELIGENCIA FALLA. LOS ATAQUES DEL 9/11: UNA VISIÓN DEL PASADO PARA TRATAR DE ENTENDER EL PRESENTE

AUTOR: CAPITÁN DE FRAGATA OMAR TEJADA PÉREZ

89 LA POLÍTICA HISPANOAMERICANA DE SEGURIDAD Y DEFENSA EN LA COSTA DEL NOROESTE EN EL SIGLO XVIII

AUTOR: PRIMER SECRETARIO DIPLOMÁTICO SERGIO ZAPATA HUAMÁN

109 VISIÓN ESTRATÉGICA DEL CABOTAJE MARÍTIMO EN EL PERÚ: RETOS Y POSIBILIDADES

AUTOR: CONTRALMIRANTE (R) JEAN JESU DOIG CAMINO

127 LA MARINA DE GUERRA Y EL TERREMOTO DE MAYO DE 1970

AUTOR: HISTORIADOR JAIME MIGUEL TAYPE CASTILLO

141 CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ SÁNCHEZ LAGOMARSINO, "UN HÉROE EN LA PENUMBRA"

AUTOR: CAPITÁN DE NAVÍO (R) JOSÉ ANÍBAL ZORRILLA TORRES

SECCIÓN NACIONAL

161 ACTUALIDAD NACIONAL

AUTOR: LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN TATIANA FIGUEROA LÓPEZ

SECCIÓN INTERNACIONAL

173 ACTUALIDAD INTERNACIONAL

AUTOR: LICENCIADO EN HISTORIA VÍCTOR TORRES LACA

SECCIÓN COMENTARIOS Y PUBLICACIONES

185 COMENTARIOS DE LIBROS Y PUBLICACIONES

AUTOR: BIBLIOTECARIA ESPERANZA NAVARRO PANTAC

